

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

SECRETARIO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS, L. Cretey. — LIVERPOOL, W. N. Cornett. — BRUXELLAS, R. da Trindade

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

O NOSSO BRINDE

Vidé pagina 147.

SUMMARIO

	Paginas
LINHAS DO ALTO MINHO, por J. Fernando de Sousa	143
AVIZ A CORUCHE	144
PORTE OFFICIAL — Portarias de 16 e 28 de março, 1, 15 e 25 de ab il e decreto de 16 de abril do Ministerio das Obras Publicas	146
TARIFAS DE TRANSPORTE	147
O NOSSO BRINDE	147
LINHA DO VALLE DO SADO	147
NOTAS DE VIAGEM—XVI—Em regresso—Lyon—Grandes hotéis	148
NO PARLAMENTO	149
PORTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambio, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	149 a 151
ESTATISTICAS DO TRAFEGO	152
CAMINHO DE FERRO DO LOBITO	152
A EXPOSIÇÃO DE S. LUIZ E O CONGRESSO DA IMPRENSA	152
LINHAS PORTUGUEZAS	153
LINHAS ESTRANGEIRAS	153
NOTAS VARIAS	154
AVISOS DE SERVIÇO	154
ARREMAÇAÇÕES	154
ANNUNCIOS	155
AGENDA DO VIAJANTE	156
HORARIO DOS COMBOIOS	157
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	158

As Linhas do Alto Minho

No plano da rede complementar ao norte do Mondego decretado em 15 de fevereiro de 1900 após o inquerito administrativo e o proficiente exame das corporações consultivas figuram, para servir o Minho, as linhas de Braga a Guimarães, do Alto Minho (Braga, por Ponte da Barca e Arcos, a Monsão) e do valle do Lima (Vianna por Ponte de Lima e Ponte da Barca). A primeira mede 20 kilometros, a segunda 83 kilometros, a terceira 45 kilometros, podendo atingir 68 kilometros, se de Ponte da Barca for prolongada até a fronteira em Lindoso.

Nenhuma d'estas linhas figura na lista das que, segundo a recente proposta de lei do sr. ministro das obras publicas, ficará o governo auctorizado a construir por conta propria.

Pondera se porém no relatorio respectivo que formam um grupo de 171 kilometros em região rica e populosa, com trafego certo, podendo pois ser confiados á iniciativa particular, mórmente se as condições technicas prescriptas permitirem uma construção economica e que por isso não precisa o governo de novas faculdades legislativas.

D'estes periodos se deprehendia claramente que o illustre ministro não esquecia os interesses do Minho e

tinha em preparação uma providencia que permitisse a construção immediata de linhas tão importantes.

Com effeito, por despacho de 15 do corrente era encarregado o Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado de proceder aos estudos convenientes e de propôr as bases para um concurso nos termos das bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de julho de 1899.

As vantagens e auxilios que essas bases offerecem ás empresas concessionarias são valiosas quando se trata de linhas que teem provavel trafego de certa importancia e é esse o caso das linhas do Minho.

A população dos concelhos por ellas atravessadas é de perto de 300.000 almas. A intensidade da circulação nas estradas é indicio do que será o trafego de caminhos de ferro que põem o coração do Minho, e os seus concelhos mais ricos e populosos em relações faais com as capitães de districto e com a rede ferroviaria do paiz.

Inutil é encarecer a importancia da linha de Braga pelas Taipas a Guimarães, avultada ainda pela construção do troço de Guimarães a Fafe.

A estrada que liga aquellas duas cidades é das de maior movimento do paiz.

A linha do Alto Minho, que serve os concelhos de Braga, Amares, Villa Verde, Ponte da Barca, Arcos, Paredes de Coura e Monsão não é menos importante e as dificuldades da sua construção, originadas pela passagem das portellas do Valle e do Extremo, attenuam-se consideravelmente pelo emprego de curvas de pequeno raio.

A linha do valle do Lima percorre uma região rica e populosa servindo centros de população como Vianna, Ponte do Lima e Ponte da Barca.

Quaes são os auxilios que a lei vigente offerece ás empresas concessionarias?

São:

a) Reducção a 8:000.000 réis, por linha, do deposito.

b) Transporte gratuito nas linhas do Estado do material preciso para a construção.

c) Cedencia durante trinta annos á empresa, do producto dos impostos de transito e sello na respectiva linha.

d) Metade do rendimento liquido do affluxo do trafego nas linhas do Estado de que aquellas são tributarias.

e) Isenção durante trinta annos de impostos sobre juros de obrigações e dividendos de accções.

f) isenção de direitos de importação do material fixo e circulante durante o periodo da concessão.

g) subsidios que as camaras municipaes e commissões districtaes resolvam conceder e para o que lhes são dadas todas as faculdades;

h) elevação, durante trinta annos, das tarifas, de 40 por cento sobre varias linhas do Estado.

Taes são as vantagens proporcionadas e que para linhas com valiosos elementos de tráfego asseguram a remuneração ao capital.

A má compreensão dos interesses de Braga por uma parte dos seus habitantes fez surgir naquella cidade reclamações, absurdas na essência e deploráveis na forma, a favor da famosa linha de Braga a Chaves pelo Cavado, declarada impraticável e condemnada pelos technicos competentes, tendo sido banida do plano da rede pela commissão technica de 1898.

Felizmente essas pretensões que desautorizavam a capital do Minho, mostrando que ella não sabe o que lhe convém nem o que deve pedir, desapareceram.

Oxalá que o faccionismo de discolos ou a obsecção de espiritos apoucados, obedecendo ás sugestões de aquelles, não vá embaraçar o regular andamento do concurso que se vae effectuar.

Com effeito, o sr. ministro das obras publicas, depois de haver ouvido o Conselho de Administração, levou a assignatura um decreto, já preparado quando nem uma voz ainda se levantava para pedir as linhas para Guimarães e Monsão.

A sua livre e espontanea iniciativa deverá pois o Minho tão grande melhoramento.

O concurso abrangerá as tres linhas, podendo ser objecto de concessão distincta a do Lima, embora se assegure a preferencia ás propostas que abrangerem todas.

O deposito provisorio é apenas de 4:000:000. O deposito definitivo será de 8:000:000 por linha ou 24:000:000 para o conjuncto.

O limite dos raios de curva é de 75^m em plena via e 60^m nas estações. Os carris terão pelo menos 23^k por metro. A largura da via é de 1^m entre carris. O limite das rampas é de 25 ^m/_m, elevado a 30 ^m/_m no troço entre os Arcos e Monsão.

Haverá duas classes de carruagens.

O material circulante será adaptado á circulação em curvas de pequeno raio.

Os comboios que levem passageiros terão freio continuo e automatico.

Os projectos serão elaborados pelo concessionario e approvados pelo governo, devendo ser apresentados no prazo de 9 mezes, elevado a um anno para o troço dos Arcos a Monsão.

O prazo da construcção é de 3 annos para os troços de Braga a Guimarães e dos Arcos, e para a linha do Lima, de 6 para a secção dos Arcos a Monsão.

A duração da concessão será fixada pelas propostas, servindo de base de licitação o limite maximo de 99 annos.

O direito de resgate será exercido pelo Estado, mas sómente começa sete annos depois do periodo de 30 annos do regimen privilegiado.

Na apreciação das propostas ter-se-ha em conta a sua idoneidade technica e financeira; ficando ao governo a liberdade de escolher o que fôr julgado mais vantajoso.

A ponte sobre o Lima em Lanhezes servirá tambem para a viação ordinaria, a fim de ligar as estradas das duas margens, cobrando portagem a empresa.

O prazo do concurso não será inferior a 90 dias.

Taes são as bases do concurso. Não poderiam ser mais vantajosas dentro da lei vigente e são-o bastante para atrahir concorrentes serios, pois se trata de linhas excellentes, com tráfego certo e comparavel ao da linha de Guimarães.

Para os auxiliar nos seus estudos do negocio existem os projectos das linhas (cujo exame lhes é facultado) feitos ha annos, embora com curvas de 150^m e rampas de 20^m/_m.

O Conselho de Administração vae sollicitar das corporações administrativas regionaes a declaração, no prazo de 45 dias, da importancia exacta dos subsidios concedidos.

Todos os esclarecimentos necesarios estarão, pois, reunidos em tempo util. Para se avaliar a importancia do auxilio representado pela partilha no accrescimento da receita da linha do Minho, basta ponderar que em 10 annos a linha de Guimarães teve o rendimento proprio de 760 contos e trouxe á linha do Minho um tributo de 583 contos a 26 kilometros do Porto.

Aguardaremos pois a attitude do capital deante de um negocio excellent e que é facil estudar com segurança.

Parece que não faltarão concorrentes e que será coroada d'exitto a intelligente iniciativa do sr. Conde de Paçõ Vieira, cujo nome vae ficar entre nós vinculado, assim o espero, a uma pagina brilhante da historia da nossa viação accelerada.

28-4-903.

J. Fernando de Sousa.

AVIZ A CORUCHE

Veiu a Lisboa uma grande commissão, composta dos presidentes e outros membros das camaras municipaes de Curuche, Aviz e Móra, e varios influentes e grandes proprietarios locais, a qual, em conjuncto com os deputados pelos circulos a que pertencem aquelles tres concelhos, trouxe uma representação a el rei pedindo a construcção da linha ferrea que ligue aquellas povoações.

A representação é assignada por todos os vereadores municipaes dos tres concelhos, juntas de parochia das freguezias, commissões permanentes encarregadas de promover a construcção da linha, e por todos os habitantes dos mesmos concelhos, que sabem escrever.

A extensão d'este documento não nos permite publical-o na integra, mas d'elle daremos os principaes periodos que justificam o pedido:

Demonstrando a falta de vias de comunicação, diz a representação:

O concelho de Coruche tem apenas uns lanços de estrada que só por um lado o põem em comunicação com algumas terras do paiz; e, se já se lhe torna proveitoso e util o ramal ferro-viario que se anda construindo de Vendas Novas a Sant'Anna, é certo que ainda este não pôde satisfazer por completo ás necessidades dos habitantes d'este concelho, porque apenas o atravessa numa das suas direcções e numa extensão relativamente pequena.

Com respeito aos de Móra e Aviz mais sensivel ainda se torna a falta de vias de comunicação, por quanto, tanto um como outro possuem apenas uns pequenos troços de estradas de macadam, que não vão além de 13 kilometros d'estensão, sem uma unica ponte sobre os principaes ribeiros, transitando-se hoje, nestes e naquelle, como primitivamente, por caminhos velhos, tortuosos, cheios de sinuosidades e barrancos difficeis e perigosos de transpor.

E se difficuldades ha no transito individual, consideravelmente estas se avolumam no transporte de generos e productos agricolas e do commercio, feito em carretas alemtejanas e que, em differentes epochas do anno, se não podem conduzir para as estações do caminho de ferro que demandam a grandes distancias.

Assim, a estação da linha ferrea que fica mais proxima de Móra encontra-se á distancia de 40 kilometros e a de Aviz a uma distancia superior a 30! D'aqui os grandes prejuizos, as enormes despesas e os imminentes riscos a que estão sujeitos os habitantes, proprietarios e agricultores d'esta zona que vivem, ou só do seu trabalho manual, ou do producto dos seus terrenos, unica fonte de receita para a sua subsistencia e de suas familias.

...os concelhos referidos que a linha ferrea viria beneficiar não são dos que menos concorrem no augmento productivo do trigo, antes se poderão contar no numero d'aquelles que mais extensa e intensamente se tem cultivado e valorizado, conseguindo desenvolver e augmentar consideravelmente a sua producção.

Mas não é esta, felizmente, Senhor!, a principal fonte de riqueza d'esta região. Outras ha, senão de maior, pelo menos de tanta importancia, como a cortiça, que, pela sua abundante quantidade e especial qualidade, se tornou conhecida nos mercados estrangeiros para onde se exporta na sua quasi totalidade, trazendo nos o ouro de que tanto carecemos e fazendo-nos conhecidos lá fóra pela excellencia e abundancia dos mesmos productos agricolas.

Assim na importantissima nação da America do Norte existe uma marca especial de cortiça, vastamente conhecida pelo nome de «Móra» e que assim se denomina pela sua abundancia e boa qualidade.

E pela abundancia e boa qualidade da sua cortiça, bem conhecida e apreciada é a zona que comprehende todo o concelho de Coruche, o de Móra e uma grande parte do de Aviz, que nella tem uma das suas mais valiosas e importantes fontes de receita.

Mas, além d'estes, outros productos existem e se cultivam nesta região, taes como: azeite, criação e céva de porcos, lãs, gados, carvão, etc., etc., que constituem ontras tantas fontes de receita e que sobremaneira veem concorrer para a sua riqueza e valorização, podendo e devendo considerar-se assim como uma das mais ricas e valiosas do nosso territorio.

Tratando dos meios que os povos offerecem para facilitar a construcção da desejada linha, diz:

Por todos (os habitantes) unanimemente foi resolvido auxiliar com o seu trabalho, esforços e boa vontade a empresa ou companhia que se proponha á construcção da já dita linha ferrea, quer empregando capitais em acções ou obrigações, quer cedendo gratuitamente, na sua quasi totalidade, os terrenos que necessarios se tornem a expropriar para a construcção da referida linha.

Zelando, como lhes cumpre, os interesses dos seus municipios e conscios do beneficio que a construcção da indicada linha lhes viria trazer, as Camaras Municipaes resolveram concorrer, em harmonia com os seus redditos, para a realização de tão almejado melhoramento, com as importancias de que puderem dispôr, resolvendo entre outras a de Aviz auxiliar o Estado, empresa ou companhia que construa a referida linha com a quantia de 6:000\$000 réis se fôr de via larga, e 3:000\$000 réis sendo de via reduzida. Tal auxilio, embora modesto, representa indubitavelmente os bons desejos e boa vontade de quem vê na linha ferroviaria um poderoso e util beneficio para os seus habitantes.

D'estes periodos, que lemos com o maior interesse, d'esta representação que reveste toda a importancia, se evidencia que os povos d'aquella região pedem com toda a justiça e defendem com toda a tenacidade a realização d'um melhoramento que não só a elles beneficia, mas que se traduz em resultados não menos proficuos, embora indirectos, para o paiz.

Já aqui testemunhámos toda a nossa sympathia por esta louvavel iniciativa e implicitamente lhe cedemos todo o apoio do nosso modesto parecer, para que ella se converta em realização pratica dos seus fins.

Occasião é de se dizer alguma coisa sobre os projectos que servem de bandeira a esta benemerita propaganda.

No plano da rêde ao sul do Tejo elaborado em 1899 pela comissão para esse fim nomeada pelo fallecido ministro Elvino de Brito, ao qual aqui nos referimos no nosso numero 267 d'esse anno, foi traçada uma linha que ligaria Extremoz com Portalegre, por Souzel, Cano, Fronteira e Cabeço de Vide; outra que, saindo d'esta em Cano ou proximidades, desceria, um pouco afastada d'Aviz, por Cabeção e Móra, a Coruche, a entroncar na linha de Sant'Anna a Vendas Novas.

Este projecto enfermava de dois inconvenientes:

A linha de Extremoz a Portalegre podia ser dispensada, ligada que fosse a linha d'Evora com Ponte de Sôr; sendo, para mais, esta de via larga emquanto que aquella estava destinada a ser de via estreita, o que obrigaria a um trasbordo as mercadorias que se permutassem entre ella e qualquer das suas confinantes, ao norte ou ao sul, e a dois, o trafego que tomasse só como transito, procedendo da rêde do sul para a linha de leste ou vice-versa.

A parte entre Fronteira e Aviz tinha sido desviada de fôrma a não estabelecer uma parallela á linha de Leste, o que é contrario ao contracto da Companhia Real que lhe garante uma zona de protecção de 40 kilometros, ficando por isso o importante centro, Aviz, pesadamente servido.

Por estes motivos, ao revêr-se ultimamente esses projectos para o estabelecimento do plano definitivo que faz parte do decreto de 15 de novembro passado, essas linhas foram postas de parte e a ellas se referiu o intelligente ministro no seu relatorio, dizendo:

«Falta igualmente a linha do Valle do Sarraia, Extremoz a Coruche, util sem duvida, mas que seria parallela ás linhas de Leste, do Sul e de Evora, e contida, em parte, nas suas zonas tributarias, correspondendo a necessidades e conveniencias que não urge, por enquanto, attender.»

Dos tres centros agricolas importantes que se congregaram para promover este melhoramento é Aviz o principal e o que mais attenção merece.

Coruche terá em breve a sua linha ferrea, pondo o em relação com toda a rêde do paiz, acercando-o de Lisboa, enlaçando o com toda a Europa por meio da linha de Leste, com todo o Alemtejo e Algarve pela linha do Sul. Móra, embora em época mais futura, terá tambem a sua ligação com uma e outra rêde. Resta a villa de Aviz, isolada no centro de uma zona em que as linhas ferreas passam a respeitavel distancia, tendo que percorrer 30 kilometros para ir á estação de Ponte de Sôr, 28 para a de Chança, 38 para a de Crato e 36 para a da Venda do Duque.

Além d'isso ha que attender tambem ás relações dos tres pontos principaes entre si e com as povoações intermédias, como Santa Justa, Couço, S. Domingos, Maranhão e outras, que tambem revestem certa importancia.

Isto, pelo que se refere aos interesses locais propriamente ditos. Se d'esses nos desviamos para os das linhas ferreas, é evidente que a ligação da linha Aviz-Coruche em Móra dará grande subsidio de trafego á linha Ponte de Sôr-Evora e em Coruche á de Vendas Novas, e embora esta pertença a uma companhia particular, o Estado tem sempre interesse em que as vias ferreas prosperem, pelos lucros que d'ellas auferem.

Das vantagens para o paiz em geral, fala bem eloquentemente a representação entregue a sua majestade.

E conseguindo-se todos estes beneficios sem encargo para o thesouro, muito mais vantajoso é que tal concessão se faça.

A comissão foi recebida no dia 28 pelo sr. ministro, o qual lhe respondeu que conhecia bem o assumpto, promettendo-lhe que muito brevemente esperava satisfazer os desejos que ella lhe manifestava, mandando estudar os projectos respectivos e incluindo a linha no plano da rêde ao sul do Tejo, podendo a construcção ser feita ou pelo Estado, ou pelo fundo especial, caso a Companhia Real a isso não se opponha, ou por esta companhia, se ella quizer gosar dos direitos de opção que lhe confere o seu contracto, visto depender-se tambem do consentimento da companhia para a construcção da parte em que a nova linha corre parallela á de leste, ou finalmente, por adjudicação em concurso, salvaguardando-se, em todo o caso, os direitos expressos no contracto com a companhia.

A comissão procurou tambem o sr. Vasconcellos Porto, engenheiro em chefe da Exploração da Companhia Real, pedindo-lhe que empregasse os seus bons officios perante a companhia afim de que esta não levante difficuldades a tão util empreendimento. O sr. Porto que conhece muito bem a região prometteu fazer tudo que estiver ao seu alcance no sentido dos desejos da comissão.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas Repartição de Obras Publicas

Sua Majestade El-Rei, tendo em vista o que informa o engenheiro director das obras publicas do districto de Vianna do Castello, em officio de 17 de fevereiro findo, sobre um requerimento em que Antonio José da Silva e José Antonio Dino, concessionarios do caminho de ferro de Valença a Monção, pedem prorrogação até 29 de março de 1904 do prazo para conclusão dos trabalhos de construcção do mesmo caminho de ferro, ha por bem conceder a prorrogação pedida.

Paço, em 16 de março de 1903.—*Conde de Paçô-Vieira.*

Repartição de Caminhos de Ferro

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfanellos, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro da referida linha, relativa ao primeiro semestre do anno economico de 1902 a 1903 (1 de julho a 31 de dezembro de 1902) e mostrando se da mesma conta que o rendimento liquido kilometrico foi no referido periodo superior ao minimo, alem do qual o Estado deverá ser reembolsado das quantias despendidas com a garantia de juro, como dispõe o § 1.º do artigo 28.º do contrato de 29 de novembro de 1883: ha por bem Sua Majestade El-Rei, conformando se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 12 do corrente mês, approvar a referida liquidação, na importancia de reembolso para o Estado da quantia de 3:351\$744 réis, e ordenar:

1.º Que esta liquidação continue a considerar-se provisoria, enquanto não estiver feita a medição rigorosa da linha;

2.º Que o reembolso ao Estado tenha lugar depois de feita a liquidação da garantia de juro, relativa a todo o anno economico corrente, visto o § 1.º do artigo 28.º do contrato de 29 de novembro de 1883 se referir ao producto liquido annual e semestral.

O que se communica ao Director Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro para os devidos effeitos.

Paço, em 28 de março de 1903.—*Conde de Paçô-Vieira.*

Sua Majestade El Rei, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 12 do corrente: ha por bem approvar a planta cadastral da linha ferrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, concessionaria da referida linha, e ordenar que seja fixado em 203,71271 kilometros o comprimento da mesma linha a que é applicavel a garantia de juro, devendo ser corrigidas, em vista d'esta extensão, as liquidações provisórias das garantias de juro anteriormente feitas, ficando a mencionada Companhia Real obrigada a completar o que lhe é exigido no n.º 4.º do artigo 1.º do respectivo contracto de concessão de 29 de julho de 1885.

Paço em 28 de março de 1903.—*Conde de Paçô-Vieira.*

Sua Majestade El-Rei, considerando que a linha da Regua a Villa Franca das Naves, classificada por decreto de 15 de fevereiro de 1900, fôra anteriormente estudada em condições technicas diversas das que foram ultimamente adoptadas para varias linhas da rede complementar ao norte do Mondego: ha por bem determinar, para cabal cumprimento do artigo 6.º do decreto de 6 de outubro de 1898, que, pela Direcção do Minho e Douro, se proceda á revisão gradual do referido projecto, subordinada ao emprego do limite de raio de curvas, igual ao adoptado para a linha da Regua a Chaves, e podendo recorrer ao systema da linha de cremalheira, nos troços de maior difficuldade, se o estudo comparativo levar á conclusão que d'elle resultam decididas vantagens no custo da construcção da linha, sem sacrificio das condições essenciaes de exploração.

Paço, em 1 de abril de 1903 — *Conde de Paçô-Vieira.*

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho d'Administração

Considerando que á Companhia das Docas do Porto e dos Caminhos de Ferro Peninsulares incumbe, nos termos da base 3.ª lei de 29 de agosto de 1889, a construcção do prolongamento

do ramal da Alfandega até Leixões, segundo o projecto definitivo que o Governo apresentar;

Considerando que o projecto com data de 31 de março de 1888, do referido prolongamento, foi mandado modificar por despacho de 29 de agosto de 1889;

Considerando que d'esse projecto foi feita uma variante com data de 1 de setembro de 1897, da qual resultava uma redução de cerca de 300:000\$000 réis no custo do prolongamento;

Considerando que por despacho de 2 de maio de 1899 foram approvadas as conclusões do parecer do conselho superior de obras publicas e minas, de 23 de março de 1899, sobre o projecto da mesma variante, indicando a necessidade da revisão do orçamento baseado na serie de preços do projecto de 31 de março de 1888 e do estudo de um traçado marginal;

Sua Majestade El-Rei, tendo em vista a necessidade de tornar effectiva a prescripção da referida base 3.ª da lei de 29 de agosto de 1889 pela entrega á Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares do projecto definitivo do prolongamento do ramal da Alfandega: ha por bem determinar que pela Direcção do Minho e Douro se proceda sem perda de tempo á elaboração dos estudos e á revisão do orçamento indicados nas conclusões do parecer datado de 23 de março de 1889.

Paço, em 15 de abril de 1903.—*Conde de Paçô-Vieira.*

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado que, para a execução dos trabalhos de construcção do lanco de Oihão á Fuzeta, no prolongamento do Caminho de ferro de Faro a Villa Real de Santo Antonio, seja declarada a urgencia da expropriação de uma parcella de terreno medindo 574 metros quadrados, sito na freguesia e concelho de Oihão, pertencente a Francisco Pedro Pacheco, da mesma villa;

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 1 do corrente mez, declarar de utilidade Publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1850, a expropriação do mencionado terreno, marcado na planta parcellar n.º 21, que haixa com o presente decreto assignado pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendida e faça executar. Paço, em 16 de abril de 1903. — REI — *Conde de Paçô-Vieira.*

Sua Majestade El Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento, datado de 31 de março ultimo, da 1.ª secção da linha ferrea da Regua por Villa Real a Chaves e á fronteira, comprehendida entre a Regua e Villa Real, revisto em harmonia com as prescrições determinadas pela portaria de 18 de fevereiro do corrente anno: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 23 do corrente mez, approvar o referido projecto e orçamento, na importancia total de 305:104\$000 réis, não incluindo o material fixo e circulante, e determinar que, nos termos da portaria de 25 de fevereiro ultimo, se dê immediatamente começo aos trabalhos de construcção da referida secção por empreitadas parciaes ou tarefas. Paço, em 25 de abril de 1903.—*Conde de Paçô-Vieira.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Novas tarifas.—O conselho superior já approvou, em sessão de 21, o projecto de remodelação geral das tarifas geraes e especiaes da Companhia Real, ás quaes não nos temos referido por esperarmos as proximidades da sua publicação para o fazer a tempo.

O parecer deve ser assignado na proxima sessão.

Tambem na sessão de 15, foram discutidas varias tarifas de diferentes linhas, a saber:

Internacional M. L. n.º 6 de g. v. da Companhia Real, para viagens de excursões entre Hespanha e Portugal.

Alteração da especial n.º 11 de p. v. do Sul e Sueste, para o transporte de materiaes de construcção, fixação e circulante dos caminhos de ferro.

Especial n.º 14 dos mesmos caminhos de ferro, para transporte de adubos de todas as qualidades, e instrumentos agricolas e industriaes.

O nosso brinde

Foi já expedido a todos os nossos assignantes, annunciantes e collaboradores effectivos o **Grande Mappa dos Caminhos de ferro Italianos**, edição official, primorosamente executado nas officinas do «Istituto Cartografico de Roma», com auctorização do ministerio respectivo para ser satisfeita a encomenda da nossa *Gazeta*.

Sem vaidade podemos dizer que nos lisongeia notar que nenhum outro jornal, não só do paiz mas mesmo do estrangeiro, offerece tão valiosos brindes aos seus leitores.

Lá por fóra, e mesmo ent e nós, é costume considerar brinde a redução no preço de varios livros ou mapas, e quando alguma vez estes são offerecidos sem encargo para os assignantes, constam de impressões ou antigas ou mal executadas, genero barato, só para chamar a attenção para o jornal.

E além d'isso são promettidos ou dados no principio do anno, como incentivo para novas assignaturas ou sustentação das antigas.

O nosso processo é outro; os brindes que damos não constituem parte do nosso programma; não é com elles que procuramos segurar os nossos assignantes. Significam, unicamente, o reconhecimento que temos para com estes pela sua conservação como nossos leitores, tanto mais quanto, na maior parte, nos acompanham desde o primeiro numero, provando assim a esta *Gazeta* uma estima á qual é nosso dever retribuir.

O **Mappa da Italia** apresenta o estado da viação accelerada naquella paiz em 1 de julho proximo futuro, porque é já a edição official que annualmente sae naquelles dias; tem pois, rigorosamente, todas as linhas que até essa data estarão abertas.

*

Unicamente falta remetter o mappa ás pessoas que nol-o pediram posto em panno, para escriptorio, por não estar prompto esse trabalho, o que será em breves dias.

Os srs. assignantes que, tendo o recebido em papel, o quizerem tambem assim preparado, devem devolver-nos o exemplar que receberam, bem acondicionado, bem como 750 réis, custo do envernizamento e porte do que lhes será remetido.

Tendo-se obtido só o numero sufficiente para as offertas, pouquissimos exemplares ha para venda, a qual é, por isso, limitada aos nossos assignantes que desejarem um outro exemplar ao preço de 600 réis em papel, e 10400 réis em panno, incluindo portes.

LINHA DO VALLE DO SADO

Realizou-se no domingo, 26, uma festa a que os jornaes chamaram a inauguração dos trabalhos d'esta linha, mas que, mais propriamente, denominaremos compromisso d'aquella obra, sem por isso tirarmos ao facto a importancia que elle revestiu.

Em comboio especial, acompanhado por numerosos convidados da camara municipal de Setubal, foi áquella cidade o ministro das Obras Publicas, o sympathico e intelligente sr. Conde de Paço Vieira, assistir a uma reunião das camaras da patria de Bocage, com as de Grandola, Alcacer, S. Thiago de Cacem e Ferreira do Alemtejo, as povoações mais interessadas na construção da linha.

A assembléa teve logar no theatro, onde, no palco, tomaram logar, além do ministro, as auctoridades locais,

deputados dos circulos cujas povoações a linha ha-de servir, e os mais abastados proprietarios alemtejanos; e na platea e camarotes, centenares de pessoas que acompanharam com interesse os discursos dos varios oradores.

Não faremos circunstanciada descripção do que ali foi dito, porque menos interessa a parte noticiosa do que o que aquella sessão representou, no seu conjunto.

O brilhante discurso, verdadeira conferencia do nosso collega sr. Fernando de Sousa, esclareceu bem o assumpto de que se tratava. D'elle damos o seguinte extracto.

Começou o illustre engenheiro por assegurar que a linha do Sado era, por assim dizer, a sua filha dilecta, pois fôra o primeiro a alvitrar a sua construção numa conferencia feita em 1897 na Associação dos Engenheiros Civis ácerca do plano racional dos caminhos de ferro ao sul do Tejo.

Esse alvitre foi perfilhado pela commissão technica de 1898 e sancionado pelo inquerito e pelo voto das corporações consultivas.

Ponderou a importancia economica da linha que encurta consideravelmente o trajecto para o Algarve por uma directriz de optimo perfil e supprimindo serviços de entroncamento, visto poderem se separar desde Lisboa os serviços do Alemtejo e do Algarve.

Mostrou que hoje o trafego das estações além de Garvão com as de Setubal a Lisboa é apenas de 21.000 passageiros, 1.800 toneladas de recovagem e 7.000 toneladas de pequena velocidade e que, bastando um augmento de 20 % no numero de passageiros e mercadorias de pequena velocidade para compensar a differença do percurso (a recovagem tem maximo cobravel), o encurtamento do itinerario para o Algarve dará pelo augmento de trafego sobeja compensação.

Enumerou os importantissimos elementos do trafego proprio da linha, que serve uma região susceptivel de grande desenvolvimento agricola e mineiro.

Para a sua construção é preciso que seja classificada. Isso fez por decreto de 27 de novembro o conselheiro Vargas, a cuja administração prestou calorosa homenagem.

E' ainda necessaria lei que auctore a construção e a isso veiu a importantissima proposta do sr. ministro das Obras Publicas

Resta depois obter capitales para cujo juro e amortização ha no fundo especial recursos bastantes, convindo que os interessados facilitem a collocação de obrigações de caminhos de ferro.

Pronunciou-se pelo traçado do ramal de Silves a partir de Alvalade.

Lembrou finalmente a necessidade de concluir o prolongamento do Barreiro a Cacilhas.

Em seguida os presidentes das camaras declararam que os seus municipios estão promptos a ceder gratuitamente os terrenos que forem necesarios para a linha, e a de Setubal dará além d'isso 40 contos para o ramal da estação á cidade e construirá uma doca junto da nova estação marginal.

Falou então o illustre ministro, e raras vezes se tem visto um conselheiro de estado fazel o por forma tão sincera, tão franca e tão pratica.

Da sua oração simples, clara, em linguagem despreocupada, foi sobretudo notavel pela precisão das suas affirmações.

Em seu nome, como ministro, e em nome do governo de que faz parte, tomava o compromisso de mandar construir desde já a linha da cidade, e desde já, tambem, fazer os estudos definitivos para a linha toda.

Estas declarações valiosas, ditas por um homem digno e um ministro novo e honesto, vibraram no coração de todos, e completaram a excellente impressão que já todos tinham do character extraordinariamente lhaño e affavel do illustre parlamentar.

A reunião de Setubal foi, pois, com taes elementos, uma das mais notaveis que regista a historia dos nossos caminhos de ferro.

E' certo que nos ultimos annos muito se tem encaminhado o espirito publico para a defesa dos seus verdadeiros interesses, na questão da rede ferroviaria.

D'essa nova orientação resulta que são as povoações que pretendem os beneficios da viação accelerada as primeiras a offerecer ao Estado terrenos e auxilios para a construcção. Este movimento, que é novo entre nós e envaidece até certo ponto quem pela penna e pela palavra tanto tem luctado para o animar, em 15 annos de propaganda neste jornal, vae produzindo os mais beneficos resultados.

Mirandella a Bragança, Pias a Moura, e agora o Valle do Sado, são linhas que deverão a sua construcção a essa nova maneira de comprehender dos povos. Outras hão-de seguir se-lhes e assim se facilitará o complemento da nossa rede ferroviaria.

D'esta fórma o Estado vae accumulando um valor importante que representa uma riqueza para o thesouro, e um grande bem para o paiz.

Não enfermamos por isso dos receios que assaltam o articulista financeiro do *Diario de Noticias* que, referindo-se na sua ultima chronica aos projectos apresentados pelo sr. ministro das Obras Publicas para a construcção de novas linhas, teme que d'isso provenha prejuizo para o thesouro.

O rendimento da rede do Estado vae augmentando prodigiosamente, e cada novo troço que se abre mais faz subir os productos kilometricos. Haja vista que na rede do Sul a receita annual kilometrica em 1902 estava, ao terminar a 10.^a semana, em 11 de março, em 2:278.823 réis, explorando se, em média 491 kilometros, enquanto que no anno corrente esse producto, em cada um dos 513 kilometros em exploração, sóbe já a 2:382.351 réis, ou uma melhoria de quasi 5 por cento, em tão curto periodo.

O movimento prospera a olhos vistos; nos 70 dias d'este anno houve, nessa rede, mais 13.000 passageiros, mais 4.300 toneladas de mercadorias.

Ahi tem o apprehensivo articulista elementos para socegar o seu espirito.

NOTAS DE VIAGEM

XVI

Em regresso — Lyon — Grandes hotéis

A' volta do Monte Branco, isto é, da Saboia para o centro da França, o passageiro é tratado como se viesse de um paiz estrangeiro, porque, chegado a Bellegarde, tem que sujeitar-se á revista da alfandega.

Nada faz que elle tenha viajado sempre, desde que, por Annemasse, saiu da Suissa, por territorio francez; a Saboia é como que um paiz á parte; tem a sua fronteira como tal.

Isto resulta de que, convindo á França reunir em Bellegarde as repartições aduaneiras, ali onde o movimento é maior, e onde tem condições para o estabelecimento das repartições de fiscalização, tem que verificar as bagagens de todos os passageiros que chegam,

quer elles venham de Genebra, quer da linha do Jura francez ou da Saboia.

A verificação aduaneira não é, porém, fastidiosa para o passageiro, o que, em geral, tambem succede em todas as fronteiras francezas e já se vae dando nos outros paizes.

Até o nosso se apresenta já muito mais decente á sua entrada, não olhando os guardas da alfandega para os passageiros com os ares desconfiados com que d'antes pareciam discortinar um contrabandista em cada individuo que se apresentava a querer entrar em Portugal.

Da parte da linha do P. L. M. entre Bellegarde e Lyon, por Culoz, já aqui se tratou, na descripção de outras viagens; e de Lyon tambem, que é uma bella cidade a que o excursionista acha novos encantos cada vez que a visita.

D'esta vez a novidade que mais póde interessar aos leitores foi a propaganda insistente e energica, que tambem o commercio lyonez se resolveu a fazer, da sua capital, espalhando em enorme profusão guias de Lyon, com bellas e numerosas gravuras, e interessantes descripções de todas as coisas a ver; guias bem impressos com uma capa a côres, e um plano da cidade, que se dão por toda a parte, quer se façam importantes compras nos grandes armazens, quer nas pequenas lojas se adquira qualquer objecto de infimo custo.

Como isto é util para a cidade, como agrada aos forasteiros e como seria para desejar que o mesmo se fizesse entre nós!

Não descremos porém de que isso succeda, se os esforços da commissão que a associação dos Jornalistas nomeou para tratar da fundação da sociedade promotora dos interesses portuguezes, ou coisa de titulo parecido e de fins altamente benemeritos, lograrem bom resultado.

De Lyon para o sul ha, como já aqui se disse, duas linhas marginaes do Rhodano, uma chamada da margem esquerda, outra, a da direita, chamada *do Teil*.

Bem quizera vir por esta, de preferencia á primeira, já conhecida, de outra viagem, em 1901; mas a companhia só encaminha os seus grandes expressos pela da *rive gauche*, de maneira que, a não se querer perder um dia na viagem, ha que seguir a linha já vista, onde a marcha é mais rapida e o material melhor.

Chegando a Tolosa, depois dos trasbordos sabidos, em Tarrascon e Nimes, uma novidade me esperava, e que bem agradavel me foi.

Quando lá estivera ha dois annos, hospedara-me no hotel das Arcadas que apenas dá alojamento, e jantára pessimamente num restaurante qualquer, na praça do Capitolio.

Tratei d'esta vez de me informar de hotel melhor e foi-me indicado o Grand Hotel, edificio novo, construido *ad hoc*, serviço esmerado, conforto por toda a parte.

Para lá fui, receoso ainda do titulo, porque me lembrava do Grand Hotel de Paris, onde se paga carissimo e se é mal alojado e peor servido.

A entrada logo encanta o recémchegado: um vestibulo grandioso, amorosamente illuminado por transparencia da cobertura de vidro, gradaria e escadas de marmore polido, dois monumentaes fogões, por ornamento.

No primeiro andar um salão de concertos de enormes proporções, digno d'um palacio real, pela riqueza e bom gosto dos seus ornamentos.

Nos outros pavimentos, os quartos, espaçosos, em numero de 200, todos independentes, ornados de luxuosa mobilia estofada, em diferentes estilos, com pro-

fusão de luz electrica, gabinetes de toilette e banho em cada um, — o conforto, a hygiene elevados ao mais alto grau.

O salão de leitura, o maravilhoso restaurante onde podem tomar logar commodamente 250 pessoas, os ascensores numerosos, estação de correio e telegrapho, tudo que constitue os requisitos d'um estabelecimento de primeira ordem.

No dia seguinte outra surpresa me esperava: a conta. Tendo-me alojado num dos melhores quartos salões do 3.º andar com as commodidades que acima se descrevem, sem recommendação, sem me apresentar como jornalista, qual não foi a minha admiração ao pedirem-me por alojamento apenas uns modestos 5 francos.

Já em Genebra encontrara um outro hotel assim, o *Moderne Hotel*, onde por 4 francos se tem um quarto ricamente mobilado, com varanda para a rua.

E' que os hoteleiros das principaes cidades, depois de reunirem nos seus estabelecimentos todo o luxo e conforto, tornando-os proprios para principes e duquezas, começaram a ver que as pessoas de alta linhagem que viajam são em muito menor numero do que os vulgares excursionistas, e consideraram que o grande numero sempre lhes dava maior iucro.

Lançaram, pois, aos modestos burguezes, a rêde de seda e lentejoulas que os prende mais dias no hotel, pelas commodidades que disfrutam, sem medo de perderem a côr ao receber a conta. O Grande Hotel, de Tolosa, é um exemplo d'este genero.

No Parlamento

Está-se num periodo de effervescencia de caminhos de ferro.

Antigamente, nas camaras, era assumpto de que pouco se falava; agora raro é o dia em que na dos pares ou na dos deputados não se occupam do assumpto, reclamando novas linhas para as provincias de que são patronos ou representantes.

Na sessão de 20 da camara electiva os srs. Philippe de Moura e Magalhães Ramalho trataram do concurso da linha da Regoa a Chaves e da de Regoa a Villa Franca das Naves; no dia seguinte fala o sr. Cayola sobre a de Extremoz a Portalegre; e finalmente em 28 o sr. Conde de Castro e Solla refere-se ás linhas do Alto Minho, respondendo-lhe o sr. conde de Paçô Vieira por forma tão satisfactoria que o illustre deputado e com elle os srs. conselheiro Espregueira, Alexandre Cabral e conde da Torre louvaram em alevantados termos a iniciativa fecunda do ministro que, sem preocupações de partidos, attende sollicito a todos os p'ovos que da sua actividade reclamam serviços, prestando-lh'os, pela forma relevante e alevantada como tem tratado dos interesses do paiz.

Do que consta do decreto sobre a linha da Regoa, fala o nosso redactor, hoje, no artigo editorial.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Não se tendo verificado a Assembléa Geral extraordinaria convocada para o dia 24 do corrente mez por falta da representação necessaria, nos termos do artigo 33.º dos Estatutos, é novamente convocada para o dia 13 de maio, pela 1 hora da tarde.

A reunião effectuar-se-ha na sala das sessões das Assembléas Geraes do Banco Commercial de Lisboa.

O fim da reunião é tomar conhecimento e deliberar acerca d'uma proposta tendente a tornar exequivel a construcção da linha ferrea de Mirandella a Bragança, para o que a Assembléa terá de auctorizar, se o entender, uma emissão de obrigações e a reforma d'alguns artigos dos actuaes estatutos, especialmente dos artigos 5.º, 11.º, e 37.º

Opportunamente será enviado aos srs. accionistas um projecto de alteração das Estatutos, para servir de base na discussão — Lisboa, 25 de abril de 1903. — O Presidente da Assembléa Geral, José Adolpho de Mello e Sousa.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortização no anno de 1902 por compra no mercado

Em virtude do disposto no § 5.º do artigo 3.º e alíneas b) e d) do artigo 61.º dos estatutos, em seguida se publica a numeração das obrigações d'esta companhia, que foram compradas para a dita amortização do anno de 1902.

Obrigações de 3 por cento privilegiadas, de 1.º grau

5:577*, 5:626, 10:059, 10:746*, 12:403 a 12:422, 12:548 a 12:552
12:578 a 12:582, 13:106 a 13:108, 13:296 a 13:298, 13:350, 13:562 a
13:564, 13:567 a 13:571, 13:832 a 13:835*, 14:182 a 14:199, 14:217,
16:144 a 16:150, 16:423 a 16:435, 17:093 a 17:095*, 18:808 a 18:811,
18:816 e 18:817, 25:604*, 25:730*, 26:878, 27:342 a 27:348, 27:350,
27:466 a 27:469, 27:651, 31:504 e 31:505, 32:320, 33:591 e 33:592*,
33:604 e 33:605*, 33:661 e 33:662, 33:697 a 33:711, 34:286, 34:663,
34:961 a 34:967*, 35:001 a 35:003*, 35:009 e 35:010*, 35:031 a
35:035*, 35:702 e 35:703, 35:806 a 35:808*, 36:111, 36:884 a 36:889*,
37:268 a 37:271*, 37:999 a 38:008, 38:018, 38:196, 39:366 a 39:369*,
41:634 a 41:641, 42:030, 44:944 e 44:945*, 45:843, 47:496, 47:893,
49:116, 49:753 a 49:847*, 49:881 a 49:930*, 49:955 a 49:930*, 51:699
a 51:706*, 51:754 e 51:755, 53:835, 53:861 a 53:873, 53:878 a 53:883,
53:975 e 53:976, 54:717 a 54:723, 56:388, 57:594, 60:489, 61:717 e
61:718, 63:135 a 63:139, 63:270, 71:259 e 71:260, 71:413 a 71:424,
71:622 a 71:629, 71:635 e 71:636, 71:641 a 71:653*, 71:673 e 71:674*,
71:745 a 71:754, 71:796 a 71:800*, 71:810 a 71:815*, 71:915 a
71:929*, 71:939 a 71:962*, 71:963, 72:422 a 72:434, 73:071 a 73:073*,
73:433 a 73:442, 73:588 a 73:592, 74:007 a 74:009, 85:912, 87:714
e 87:715*, 87:940 a 87:959, 136:667 a 136:670, 138:534 a 138:536*,
138:713 a 138:715, 138:721 e 138:722, 140:112, 142:058 e 142:059,
142:066 e 142:067, 144:351 e 144:352, 144:958*, 145:053 a 145:057,
146:724 a 146:726, 146:733 a 146:736*, 146:812*, 146:845 a 146:848,
146:885 a 146:887, 147:958 e 147:959, 149:725, 153:671 a 153:673*,
154:051 a 154:058, 154:132 a 154:151, 154:153 a 154:156, 166:511 a
166:513, 166:515 a 166:517, 168:497 a 168:508, 170:495 a 170:497,
172:013 a 172:015, 176:081 a 176:089*, 177:586 a 177:588, 177:692,
178:072 e 178:073, 179:343 a 179:349*, 179:366 a 179:377*, 181:175
a 181:177, 183:034 a 183:037*, 183:709 a 183:712, 192:351 e 192:352*,
192:664, 192:666, 197:707, 197:933, 198:781 a 198:785*, 200:501 a
200:512, 201:760 a 201:763, 202:391 a 202:400, 205:257 a 205:259,
205:420 a 205:425, 205:623 a 205:642, 205:652 a 205:653, 205:672 a
205:678, 206:430, 207:443 e 207:444, 208:675*, 209:196, 209:302*,
211:104, 213:027 e 213:028, 213:030, 214:187, 216:593, 218:779 a
218:782, 222:193 a 222:207*, 224:455 a 224:459*, 224:751 e 224:752,
226:440 a 226:446, 226:962 a 226:963, 227:947 a 227:949*, 228:604 e
228:605*, 228:788, 228:859 e 228:860, 234:267, 231:426 a 231:428*,
233:303 e 233:304, 233:747 e 233:748*, 236:021 a 236:025, 236:432
a 236:434, 236:450, 237:081*, 240:802 a 240:805, 240:809 a 240:817,
243:152 a 243:156, 244:161, 244:673 a 244:680, 245:173 e 245:174*,
245:739 e 245:740, 245:749, 245:800 e 245:801, 247:860 e 247:861,
247:970, 248:836 e 248:837, 249:242 a 249:247*, 250:291 e 250:292,
251:460, 251:760, 251:781*, 251:832 a 251:841, 251:906 a 251:908,
251:981*, 252:464 a 252:468, 253:158 e 253:159, 253:449 a 253:454,
253:460 a 253:462, 253:702 a 253:707*, 254:027 a 254:034, 254:398
a 254:403, 254:406 a 254:409, 254:769, 254:782 e 254:783, 255:044,
255:331, 255:407 a 255:409, 255:629 a 255:631, 255:650 e 255:651,
255:970 a 255:971, 258:019 e 258:020, 258:392, 259:530, 259:836 a
259:838, 260:278, a 260:287, 260:348 a 260:361, 260:853 a 260:855,
260:863 e 260:864*, 260:885 a 260:889, 261:312 a 261:316, 262:197
a 262:214, 262:489 a 262:501, 265:960 e 265:961, 269:235 a 269:241,
270:667*, 272:628, 272:997 a 273:001, 273:037, 274:085, 274:091 a
274:094, 274:530 e 274:531, 274:557, 274:669, 276:163 a 276:172,
276:421 a 276:425*, 276:892 a 276:894, 277:141 e 277:142*, 277:396
a 277:402, 277:427, 277:751, 278:981, 281:341, 282:333 a 282:337,
283:361 a 283:365, 285:129 e 285:130, 285:187, 287:591, 288:037,
289:624, 290:092 a 290:095, 290:099 a 290:114, 291:198 a 291:202*,
291:216 a 291:227*, 291:244 a 291:246, 292:129 a 292:145, 292:350
a 292:352, 296:097 a 296:107, 296:225 a 296:228*, 296:246 a 296:259*,

297:218 a 297:222, 297:501 e 297:502*, 297:705 e 297:706, 299:553, 300:340 a 300:343, 301:742, 302:946 a 302:949, 303:117 a 303:123, 304:431, 304:676 e 304:677, 304:696 a 304:700, 304:892, 304:919 a 304:921*, 304:922, 306:564 e 306:565, 306:868 e 306:869, 306:873 a 306:881, 307:188 a 307:212, 307:324 a 307:338*, 309:344 a 309:346, 310:851 a 310:860, 310:863 a 310:883, 311:854 a 311:863, 314:179, 314:212 a 314:223*, 314:241*, 314:423 a 314:425*, 314:445, 314:532, 316:830, 316:897, 317:147 a 317:152, 318:069, 319:347, 319:807, 321:569 e 321:570, 321:912, 322:038, 322:394 a 322:397, 323:519, 325:330 a 325:335, 325:415 a 325:417, 327:310 a 327:312, 327:369 a 327:372, 328:508 e 328:509, 329:180, 330:654 a 330:665, 331:009 a 331:026, 334:139, 335:195 a 335:200, 335:542, 335:559 a 335:570, 335:809, 335:811, 336:051 e 336:052, 336:057 a 336:065, 336:126, 336:554 e 336:555, 337:010, 338:004, 339:604 a 339:606*, 340:513, 343:485 e 343:486, 344:863 e 344:864, 345:849 a 345:858, 345:944 a 345:946, 346:926*, 348:914 a 348:916*, 349:162 a 349:167*, 349:488 a 349:493, 353:160, 353:742 a 353:748, 354:513, 355:504 e 355:505, 356:803 e 356:804, 357:184 a 357:194*, 358:007, 358:102 a 358:111, 358:168 a 358:172, 359:378 a 359:384*, 361:087, 361:554 a 361:559*, 364:385 a 364:389*, 364:528, 366:068 a 366:071, 366:696, 366:730, 369:618, 370:110, 373:698, 382:219 e 382:220, 382:473, 383:279, 384:094, 385:308, 385:479 a 385:481, 387:830 a 387:833, 387:884 a 387:891*, 388:084, 388:747 a 388:749, 388:897 e 388:898*. Total 1.630 obrigações.

As 530 obrigações com o signal * teem o coupon n.º 17 e seguintes.

As 1.100 obrigações restantes teem o coupon n.º 18 e seguintes.

Obrigações de 3 por cento privilegiadas (Beira Baixa)

Titulos de cinco obrigações

197*, 624*, 730*, 814, 1:058*, 1:441, 1:641*, 1:968, 1:974*, 2:397, 2:768*, 2:946, 2:954*, 3:073*, 3:271, 3:534, 3:776, 4:102*, 4:252*, 4:488*, 4:869*, 4:941*, 5:698*, 6:392*, 6:405, 7:022, 7:025*, 7:392, 7:576, 7:628 e 7:629, 7:632, 7:720, 7:757*, 8:403*, 8:911, 8:977. Total 37 titulos.

Titulos de uma obrigação

9:151*, 9:164*, 9:187*, 9:556*, 9:815*, 10:401*, 10:858 e 10:859, 11:104, 12:171, 13:674 e 13:675, 13:680 e 13:681, 13:830*, 14:088 a 14:090, 14:221*, 14:395 e 14:396*, 15:090*, 15:209 e 15:210, 15:360, 15:427*, 15:953*, 15:969*, 15:986*, 16:468*, 16:976, 17:288, 17:305*, 17:410 e 17:411, 17:654 e 17:655, 18:166*, 18:951 e 18:952, 19:042, 19:335 e 19:336*, 19:339, 19:614, 19:617, 19:640 e 19:641*, 19:658, 19:672*, 19:677*, 19:720, 19:836, 20:034 e 20:035*, 20:055, 20:194 e 20:195*, 20:217 e 20:218*, 20:320 e 20:321*, 20:332*, 20:653 e 20:654*, 20:836 e 20:837, 21:794 e 21:795, 22:732, 23:798*, 24:090 e 24:091, 24:608 e 24:609*, 24:771*, 25:197*, 25:708 e 25:709*, 25:959*, 26:188*, 27:807*, 27:873*, 28:476, 29:113*, 29:473, 29:603 e 29:604, 29:726*, 30:214 e 30:215, 30:327*, 30:810, 31:000, 31:660, 31:855*, 31:887, 32:033 e 32:034*, 32:247, 32:385*, 32:556 a 32:558*, 32:722, 32:754, 33:817*, 34:113*, 34:157 a 34:159, 34:546*, 35:138*, 35:566, 35:578, 35:588*, 35:923 e 35:924*, 35:994*, 36:482*, 36:565, 36:927*, 37:610*, 37:727 e 37:728, 37:877 a 37:879, 38:156, 38:361 a 38:363, 38:600*, 38:742, 38:960, 39:906, 40:110*, 40:566, 40:571, 40:616, 41:202*, 41:424, 42:203, 42:269, 42:772*, 43:062*, 43:324*, 43:559*, 43:799, 43:859, 43:975*, 44:069, 44:154, 44:680*, 45:023 e 45:024, 45:108*, 45:278, 45:427, 46:031, 46:566*, 47:073, 47:503*, 49:084*, 49:087*, 49:244, 49:507, 49:569, 50:185, 50:228*, 51:192 e 51:193, 51:261 e 51:262*, 51:305 e 51:306*, 51:663*, 51:795*, 52:504, 52:773 a 52:775, 52:891, 53:067*, 53:148*, 53:232, 53:678, 54:674, 54:894*, 55:319*, 55:359 e 55:360, 55:590, 55:952, 56:326, 56:466 e 56:467*, 56:577, 58:611, 58:803 e 58:801*. Total 201 obrigações.

As 191 obrigações com o signal * teem o coupon n.º 14 e seguintes.

As 195 obrigações restantes teem o coupon n.º 15 e seguintes.

Obrigações de 4 por cento, privilegiadas de 1.º grau

580, 3:615 a 3:623, 3:626 a 3:634, 3:642 e 3:643, 3:891 a 3:897, 3:916, 7:588, 11:982, 12:278 a 12:287*, 15:101 e 15:102*, 15:127 a 15:131*, 15:141 a 15:145*, 15:218, 16:902*, 17:993*, 18:530, a 18:532, 23:026*, 24:000, 24:522 e 24:523*, 25:847 e 25:848, 27:001 a 27:010*, 27:909 a 27:911*, 28:633 a 28:635*, 28:886, 31:364. Total 80 obrigações.

As 40 obrigações com o signal * teem o coupon n.º 17 e seguintes.

As 40 obrigações restantes teem o coupon n.º 18 e seguintes.

Obrigações de 4 1/2 por cento privilegiadas de 1.º grau

Titulos de cinco obrigações

50*, 92. Total 2 titulos.

Titulos de uma obrigação

1:290 a 1:292, 1:696 e 1:697, 1:964, 2:198 e 2:199*, 2:376, 3:251*, 3:368 e 3:369*, 3:666*, 3:670*, 4:536 e 4:537, 6:348 e 6:349, 6:840 e 6:841*, 6:843*, 6:991*. Total 22 obrigações.

As 16 obrigações com o signal * teem o coupon n.º 13 e seguintes.

As 16 obrigações restantes teem o coupon n.º 14 e seguintes. (Continúa).

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de abril de 1903.

Continuou na camara a discussão do orçamento, estéril discussão porque ninguém se interessa, nem mesmo os que nella tomam parte, a quem só lhes serve a polemica de pretexto para derimir questões de politica partidaria em comparações mirabolantes de algarismos, e divagações de rhetorica estafada.

O caso mais importante da quinzena financeira foi a convocação, por parte do Banco de Portugal, de um grupo de banqueiros, para lhes expôr umas ideias de operação sobre titulos de 4 % amortizaveis e com premios.

Assegura-se que o governo não entrou por coisa alguma, officialmente, nesta convocatoria, e assim parece porque as entidades reunidas estranharam não ter uma base para discutir.

A falta d'este elemento indispensavel, conta-se que nada resolveram.

Houve quem dissesse que se decidira tomar firme a operação que consta, como dissémos, de uma nova série de 1.600 contos, d'aquelles titulos que se projecta emittir e se destina á construcção de estradas, dando-se-lhe o papel a 17\$500, e sendo equiparada a nova emissão á antiga.

Não parece que os conferentes merecessem commenda por tão desinteressada offerta, sabendo-se que esses titulos estão hoje a 21\$000 réis, o que daria uma margem de 3\$500 réis, verdadeiramente extra-dinaria, e foram emittidos, na sua origem, a 22\$000 réis. Já no tempo do anterior ministro da fazenda se tentou fazer a operação, mas então não conveiu ao governo o preço offerecido pelo banco; agora parece que menos lhe convirá.

Para a conversão da nossa divida externa falta estampilhar apenas uns 71 milhões de francos, o que representa apenas uns 5 por cento sobre todo o capital nominal primitivo a converter.

Surprehende-nos que vá caminho do ultimo titulo esta operação — especialmente ao 4 1/2 % já não faltavam, em 25 do corrente, senão 3,97 % — parecendo que não ha titulos extraviados, queimados, submergidos em naufragios, ou por qualquer forma perdidos.

Das novas obrigações de 4 e 4 1/2 por cento já partiram para a Allemanha 200.000 titulos com juro e igual quantidade sem juro, á entrega do Bank für Handel und Industrie, de Berlim.

Na semana ultima agravou-se a taxa dos cambios, e posto essa situação se não mantivesse, porque já no dia 28 desceram, e ainda a taxa inferior á que tinham ha quinze dias, ha quem receie que a especulação consiga, até o fim do semestre, fazer subir o agio do ouro. As taxas, porem, ainda hoje melhoraram.

O movimento bolsista esteve animado, havendo bastantes compradores para titulos do Estado que se mantem firmes, e muitas operações em papel bancario, com subida de cotação no dos quatro Bancos principaes.

As da Companhia Real desceram um pouco da elevada cotação a que os compradores as levantaram, mantendo-se firmes entre 41\$900 e 42\$000 réis.

Tambem as obrigações Ambacas que já se approximavam da conta redonda de 100\$000 réis, vieram para as proximidades de 98\$500 réis á espera de outra corrente de procura que não se fará esperar muito.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v ..	42 15/16	42 3/4	Desconto no Banco de Portugal....
» cheque..	42 7/16	42 5/16	No mercado.....
Paris 90 d/v.....	670	671	Agio Buenos Ayres.....
» cheque... ..	674	675	Cambio do Brazil..
Berlim 90 d/v.....	272	274	Premio da libra...
» cheque... ..	277	278	
Frankfort 90 d/v ..	272 1/2	274 1/2	
» cheque..	277 1/2	278 1/2	
Madrid cheque ..	830	840	

Estatísticas do tráfego

A' ultima hora recebemos os mappas estatísticos de todas as linhas portuguezas, elaborados pela repartição de caminhos de ferro do ministerio das Obras Publicas, e alcançando até o anno de 1901.

Como no proximo numero daremos este valoroso trabalho como annexo do nosso jornal, então nos occuparemos dos esclarecimentos que elle nos fornece.

Desde já notaremos que esta estatística anda muito louvavelmente em dia; não tendo saído, até 1900, no anno passado, por motivo da nova organização que sofreram os differentes serviços do ministerio, apparece agora, no principio do anno, alcançando já os esclarecimentos de 1901, o que faz honra á actividade da repartição a cargo do sollicito engenheiro sr. Brito Taborda.

Caminho de ferro do Lobito

Correram boatos variados relativos á realização d'este importante melhoramento na provincia de Angola que tanto deve contribuir para o desenvolvimento da riqueza da nossa querida colonia e concomitantemente para a animação do commercio e da industria da metropole.

Os que haviam atacado a concessão Williams e o respectivo contracto, quando previam que ficasse em projecto e caducasse, já não encobriam o seu pesar.

Dizia-se que tinham surgido difficuldades insuperaveis para a constituição da companhia na Inglaterra, que os capitaes se retrahiam, que a guerra das companhias que são affectadas pela construcção da nossa linha havia crescido e ganhava vantagens, e que finalmente o proprio engenheiro Williams, desanimado, renunciára á nova empresa, tendo como compensação um bello lucro na venda das acções das minas de Katanga que possuia.

Afinal os boatos eram inexactos na sua parte fundamental.

A companhia constitue-se e está subscripta a primeira parte do capital.

Quer isto dizer porventura que não houvessem difficuldades a vencer? Que se encontraram logo os milhares de libras, necessarios para a constituição da companhia?

Que as companhias rivaes não empenharam esforços para impedir a formação d'esta?

Não decerto. Mas de tudo isso se triumphou.

Era mesmo logico suppôr que se não depositaria assim com tamanho desprendimento 560 contos como garantia do contracto sem que houvesse fortes probabilidades de se não perderem.

Quem trata negocios d'estes, de tamanho vulto, sabe com o que pôde contar, conhece os capitaes de que dispõe e a gente que o acompanha.

O bom senso mandava pôr o boato de quarentena, até ver.

Não foi necessario que decorressem muitas horas para que apparecesse o desmentido.

Em que pese aos que pretendiam ferir o governo por se não realizar a concessão como o feriram por se ter celebrado o contracto, a linha do Lobito vae ser construida. Com isso nos felicitamos sinceramente.

*

No dia 27 partiram de Lisboa para Londres os srs. conselheiro Joaquim José Machado, delegado tecnico, e Lane, agente commercial do concessionario. Além

d'isso sabemos que os representantes de M. Williams em Benguela teem desenvolvido grande actividade, não só no despacho do material, a que o governo mandou conceder as maiores facilidades, mas ainda no estudo da testa da linha, designadamente da Bahia do Lobito e sua conveniente adaptação commercial.

A Exposição de S. Luiz e o Congresso da imprensa

Quasi todos os jornaes publicaram a seguinte noticia, no dia 26:

«Por comunicação recebida do *Bureau Central des Associations de la Presse*, de que é esclarecido e zeloso representante em Portugal o nosso collega, sr. dr. Magalhães Lima, sabe-se que não pôde verificar-se este anno o congresso internacional da imprensa, que estava annunciado para reunir em St. Louis (Estados Unidos da America do Norte), antes da exposição que se effectuára na mesma cidade norte-americana em 1904.

Varias considerações influíram no animo dos membros do *Bureau* para tomar esta deliberação, isto é, que o congresso de St. Louis, nem qualquer outro da imprensa, se realizaria este anno, attendendo principalmente a que os delegados americanos ao congresso de Berne tinham modificado por tal modo o que ali haviam prometido, que o *Comité de Direction*, nas suas sessões de 17 e 18 do corrente, em Paris, resolvera não dar andamento ao projecto do congresso para 1903.

O delegado portuguez, apesar de não poder agora comparecer em Paris e justificando a sua falta, associou-se aos seus collegas do *Bureau*, protestando contra as alterações apresentadas pelos delegados americanos que levaram a semelhante resultado.»

Como aqui noticiámos que esse congresso se realizaria este anno, acompanharemos a transcrição supra com as explicações do facto que interessarão por certo saber-se.

Os delegados americanos haviam proposto, na reunião de Berne, que a proxima sessão fosse em S. Luiz, este anno, visto realizar-se ali a grande exposição universal.

Ora essa exposição foi adiada para 1904, e tendo a maior parte dos jornalistas desejo de a ella assistirem, muito custoso se lhes tornava irer este anno ao congresso, para terem que voltar lá para o anno.

Fazer a *navette* entre a Europa e o centro da America dois annos a fio, não é coisa facil.

Por isso o *comité* central de Paris resolveu não dar a sua conformidade para a reunião do congresso no anno corrente, e se para o anno elle não puder reunir-se na America, reunirá em Berlim, onde a imprensa, d'accordo com os altos poderes do Estado, se empenha para realizar uma sessão.

E sobre a exposição de S. Luiz devemos notar que andou, no mez passado, pela Europa o sr. David R. Francis, seu presidente, tratando pessoalmente com os differentes governos da adhesão d'estes á grande festa americana, sendo affectuosamente recebido em Inglaterra, França, Hespanha, Allemanha e Belgica pelos chefes de Estado, que todos lhe prometteram que os respectivos paizes concorrerão á grande exposição americana.

Não diz o *Boletim da Exposição*, de onde extractamos esta noticia, que o activo presidente visitasse a Italia, a Austria, a Suissa e a Hollanda e por isso não temos que nos susceptibilizar de que não viesse ao nosso canto portuguez fazer os seus convites.

Não obstante é certo que a nossa provincia de Moçambique se fará representar, como já foi pessoalmente manifestado a mr. Thieriol, consul da America em Lisboa, pelo sr. general Gorjão, governador d'aquella provincia.

LINHAS PORTUGUEZAS

Macau a Cantão.—E' nos seguintes termos a concessão consignada no tratado com a China, negociado pelo sr. conselheiro José d'Azevedo:

«Ao ill.^{mo} e ex.^{mo} sr. José de Azevedo Castello Branco, enviado extraordinario e ministro plenipotenciario de sua majestade fidelissima na China.

Ill.^{mo} e ex.^{mo} sr.—Tenho a honra de accusar a recepção do officio de v. ex.^a do teor seguinte:

«Tendo nós, nas nossas conferencias, concordado em que, para o engrandecimento do commercio, o governo de sua majestade o Imperador da China faria a uma companhia sino portugueza, que para esse fim se constitua em territorio portuguez, a concessão de um caminho de ferro que ligue Macau á cidade de Cantão, venho pedir a vossa alteza se digne confirmar, em resposta a este officio, esta concessão, a fim de o comunicar ao governo de sua majestade fidelissima, etc., etc., etc.»

Fico sciente do conteudo deste officio.

Cumpra-me informar v. ex.^a que annuo a todo o pedido feito por v. ex.^a, permitindo á companhia sino portugueza, que para esse fim se organizar em territorio portuguez, estabelecer um caminho de ferro que ligue Macau com a cidade de Cantão.

Em um contracto serão definidas todas as condições d'essa concessão, devendo o referido contracto ser elaborado entre o ministro que fôr nomeado por sua majestade fidelissima e o ministro Sheng, director geral dos caminhos de ferro da China, residente em Shanghai.

E' quanto me cumpre responder a v. ex.^a a quem desejo todas as prosperidades.

14 da 9.^a lua do anno XXVIII do reinado do imperador Kuang-su, 15 de outubro de 1902. Sellado com o sello Wai-ho-pu (ministerio de negocios estrangeiros na China).

Mirandella a Bragança.—Devem começar no dia 4 os trabalhos de construcção d'esta linha, sendo lhes dado desde logo todo o desenvolvimento possivel. Estão definitivamente removidas todas as difficuldades financeiras, que até agora tinham impedido o começo dos trabalhos.

O director da construcção é o sr. engenheiro Costa Serrão, auxiliado pelo conductor Azevedo, que acompanhou em Africa o sr. Costa Serrão.

Serviço Lisboa-Paris.—Consta que no serviço de verão serão augmentados a tres vezes por semana os comboios *sud-express*, saindo de Lisboa ás 2.^{as} 5.^{as} e sabados.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

Segundo o *Journal officiel* a extensão kilometrica das linhas d'interesse geral francezas era de 39.127 km. em 31 de dezembro de 1902, o que representa um augmento de 623 km. sobre o anno anterior.

Este augmento é assim repartido:

Companhia de l'Est, 60 km.; Companhia du Midi, 147 km.; Companhia d'Orleans, 215 km.; Companhia de l'Ouest, 64 km.; Companhia Paris Lyon Méditerranée, 64 km.; Caminho de ferro du Médoc, 3 km.; Caminhos de ferro departamentais, 70 km.

Pelo que respeita ás linhas d'interesse local ha concessões para 7.669 km. e ha em exploração 5.761.

Em tremvias as concessões são de 7.408 km. e a exploração de 5.677.

Na Argelia ha concessões para 3.726 km, dos quaes 3.051 em exploração.

As linhas d'interesse local continuam a ser 162 km. concedidos, 62 explorados.

Os tremvias são 429 km. concedidos e 223 explorados.

*

O conselho municipal de Paris resolveu que a linha metropolitana Palais Royal-Place du Danube tivesse as seguintes estações:

1.^a circumscripção; Palais Royal; rua das Pyramides. 2.^a e 9.^a Opera, 9.^a Chaussée d'Antin; rua Peletier, rua Cadet, 9.^a e 10.^a

rua do Faubourg Poissonnière, 10.^a Estação de l'Est, rua do Château Landor, rua Louis Blanc; 11.^a rua d'Allemanha, rua Bolivar, Buttes Chaumont; rua da Crimeia. praça do Danubio.

*

A Companhia P. L. M. foi auctorizada a executar varias obras para a protecção da linha Rhodano contra as *avalanches* entre as estações de S. Michel a Modane.

Estas obras são avaliadas em 240.000 francos, e consistem numas galerias abobadadas e na execução de dois muros de guarda.

*

Foi decretada a expropriação por utilidade publica no departamento do Haute Garonne para a construcção d'uma rêle de tremvias de tracção mechanica de Toulouse a Saint-Sulpice de Lezat, a Revel, Caramon e Loubens de S. Gaudens a Aspet e de Carbonne a Montesquieu Volvestre.

ALLEMANHA

Affirma-se que o governo está na intenção de fazer votar uma lei auctorizando o estado da Prussia a incorporar na sua rêle cinco caminhos de ferro particulares e bem assim o caminho de ferro meridional da Turquia oriental.

AUSTRIA

No 1.^o de fevereiro do anno corrente estavam em construcção 279,3 km. de linhas principaes e 328,3 km. de linhas complementares. Das primeiras linhas são novas 198,4 km. e ampliações 80,9. Pertencem ao estado 71,6 e a companhias particulares 9,3.

ITALIA

As linhas da Società Veneta del'e strade ferrate secondarie italiane teve em 1902 574 km. em exploração. As suas locomotivas percorreram 2 566 157 km. Os comboios percorreram 1 991.799 km. Houve o rendimento de 3.756 700,99 liras, pertencendo a passageiros 1 907.806 e ás mercadorias de P. V. 1.919.608.

INGLATERRA

Está terminada a nova linha ferrea directa ente Kirkham e Blackpool pertencente á companhia do condado de York e Lancashire. Tem 16 milhas e meia.

Encurta em 5 milhas o trajecto entre as duas cidades.

BELGICA

Trata-se de construir um caminho de ferro electrico subterraneo que deve ligar Bruxellas com Anvers. O tunnel terá 42 km. e deve custar 65 milhões.

TURQUIA

Vão começar brevemente os trabalhos no troço Koniah-Eregh. De 20 em 20 kilometros haverá estações.

BRAZIL

A rêle ferroviaria d'esta republica mede 9 430 milhas. Apesar d'isto cinco dos estados da confederação não possuem vias ferreas.

ESTADOS UNIDOS DA AMERICA

Os novos expressos que circulam diariamente entre Nova York e Chicago fazem o percurso apenas em 20 horas.

Chamam-se emphaticamente expressos do XX seculo.

A velocidade média que attingem entre as estações do percurso são de 85,300^m a 90,500 por hora. Os que vão por via Buffalo só tem 10 paragens que sommam 31 minutos, os de Pittsburgh, 7 paragens de 2 a 5 minutos, que sommam 24 minutos.

A velocidade commercial dos comboios da primeira via é de 77,7 km. e a dos da segunda é 73,200 por hora.

REPUBLICA ARGENTINA

Ha actualmente neste paiz 1.661 kilometros de vias ferreas em exploração. Em pouco tempo deve haver mais 1 000 kilometros, sendo 330 na linha de S. Juan a la Rioja; 84 na de Perico a Ledesma; 286 até Quiaca; 300 de Anatuya a Campo de Cielo no interior de Chaco. Tem sido com as linhas ferreas que a republica conquista, povoa e civiliza o deserto, dominando as tribus selvagens dos indios, como por exemplo os da Patagonia.

A Grande-Oeste-Argentina caminha em direcção a S. Raphael; a Oeste prosegue para o meridiano 5.^o; a Pacifico dirige-se para a Paz na provincia de Mendoza e pelo oeste á Boa Esperança; a Central argentina para Rio Cuarto; a franceza de Santa Fé estende as suas linhas para Villa Maria; a Sul, que é a maior, tendê

a ligar-se com o Chile, ficando com 3 grandes portos, dois no extremo — o de Buenos Ayres, o do Pacifico e o de Bahia Blanca.

Foi determinado que no tremvias de Buenos Ayres se usemapparelhos automaticos para o fornecimento de bilhetes, a fim de se evitar a pratica perniciososa que os conductores teem de molhar os dedos com saliva quando cortam os bilhetes.

Notas varias

Propriedade industrial. — A Allemanha communicou ao Conselho da união internacional para a protecção da propriedade industrial a sua adhesão.

Esta adhesão começa a produzir os seus effeitos do 1.º de maio em diante.

Fez todavia ainda umas restricções aos convenios de 14 de abril de 1891 relativos ás indicações de falsa proveniencia e a creação da repartição central de Berne.

Espera se egualmente que a Austria-Hungria adhira á união.

Isto tem grande importancia para os inventores, industriaes e commerciantes.

Accumulador Edison. — Diz-se que o grande problema da construcção d'um accumulador electrico, leve e que permita grande carga está resolvido por este typo, que consiste numa bateria nickel-ferro.

Segundo o *Electrical World and Engineer*, um automovel Backer com uma bateria de 21 elementos, pesando apenas 150 kg. e transportando 487 kg. fez, com uma só carga, o trajecto de perto de 100 km. em que havia rampas de 1,8 e tinha ainda no fim do percurso uma velocidade de 83% da velocidade primitiva. A velocidade média foi de 18 km. por hora.

Se assim fôr, está aberta uma nova era para os automobilistas e tracção electrica em tremvias, navegação aerea, escaleres, etc.

Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Apeadeiro de Pereiras

Faz-se publico que a partir de 1 de maio de 1903 é aberto ao serviço, unicamente para nelle serem tomados ou deixados passageiros, o apeadeiro de Pereiras, situado ao kilometro 264, entre as estações de Saboia e S. Marcos, devendo os passageiros procedentes d'este apeadeiro pagar as suas passagens, como se tomassem o comboio na estação anterior, e aquelles que a elle se destinem, como se seguissem á estação seguinte, no sentido da marcha do comboio.

Lisboa, 22 de abril de 1903.

Estação de Almonil

Faz-se publico, que, em virtude de auctorização superior, desde o dia 1 de maio proximo, fica considerado para todos os effeitos como estação de 4.ª classe, o apeadeiro de Almonil.

Lisboa, 22 de abril de 1903.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Bilhetes de ida e volta para Lisboa Tarifa especial n.º 7 de grande velocidade

A fim de poderem ser utilizados pelas pessoas que desejem assistir á trasladação dos restos mortaes de Almeida Garrett, os bilhetes de ida e volta para Lisboa vendidos nas estações d'esta

Companhia nos dias 1 a 3, inclusive, de maio proximo futuro, e cujo prazo de validade termine antes do dia 5 do mesmo mez, serão validos para o regresso até este dia.

Lisboa, 28 de abril de 1903.

Sul de Hespanha

Segundo communicação recebida da Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Zaragoza e a Alicante, encontra-se aberto á exploração o trajecto de Daifontes o Albolote, na linha de Moreda a Granada (caminho de ferro do Sul de Hespanha), podendo admittir-se passageiros e expedições de todas as classes para a nova estação de Albolote em eguaes condições que para as demais d'aquella secção.

Lisboa, 23 de abril de 1903.

Arrematações

Caminhos do ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Venda de sucata

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 2 de maio proximo, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, serão recebidas propostas em carta fechada para a venda conjunta dos quatro lotes de sucata seguintes:

Lote n.º 1, 40.000 kilogrammas de ferro forjado.

Lote n.º 2, 10.000 kilogrammas de ferro em chapa.

Lote n.º 3, 30.000 kilogrammas de aros de aço.

Lote n.º 4, 40.000 kilogrammas de diverso material de via (meudo).

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 40\$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação: este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, o caderno de encargos e a referida sucata poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã, e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste acha-se patente o programma d'este concurso, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 17 de abril de 1903.

Direcção do Sul e Sueste

Fornecimento de vassouras de piassaba, do junco e de palma, de piassabas e de escovas de piassaba

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 2 de maio, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e na sua sede, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação do fornecimento de vassouras de piassaba, de junco e de palma, de piassabas e de escovas de piassaba.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 12\$500 réis.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação terá de reforçar o seu deposito provisorio com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação, constituindo assim um deposito definitivo, que ficará á ordem da mesma direcção, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisorio.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da direcção (Largo de S. Roque, n.º 22) e na dos armazens geraes (Barreiro), onde podem ser examinados, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã até as quatro da tarde.

Barreiro, 21 de abril de 1903.

JAMES WALKER & C.^A

173 — RUA BELLA DA RAINHA — 1.^o

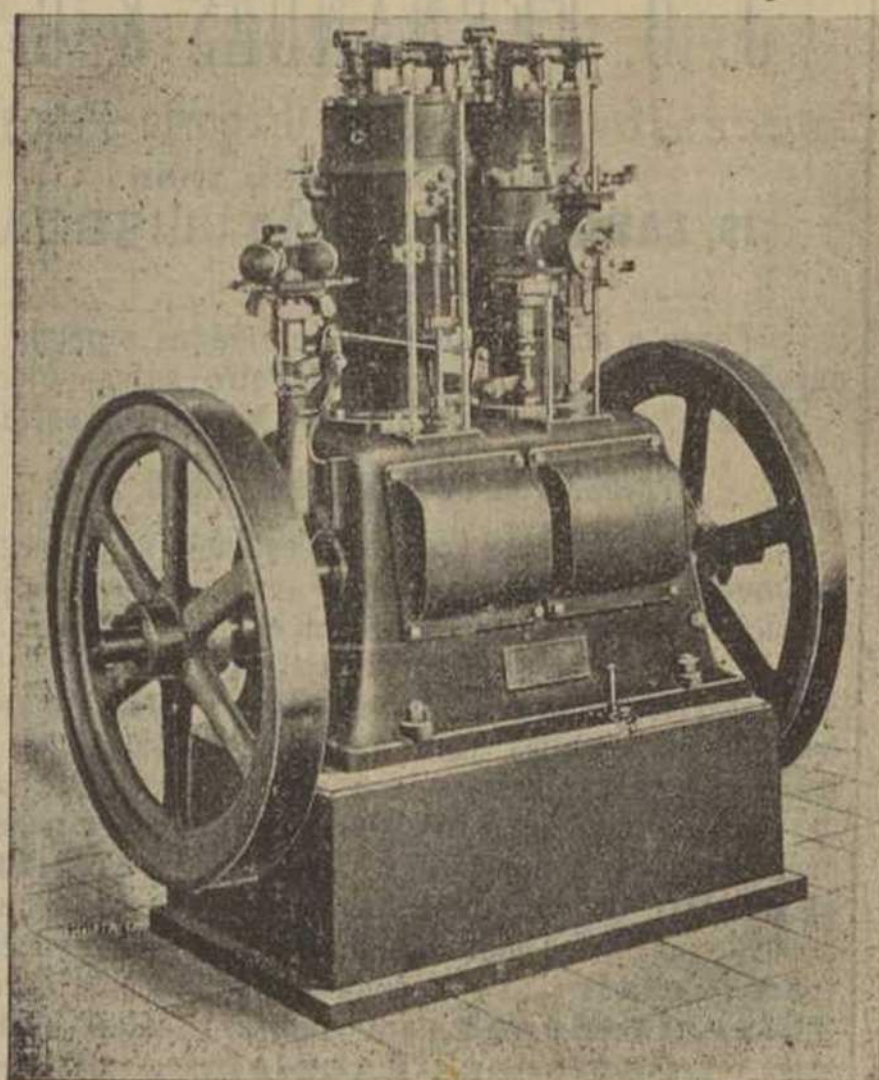
→ LISBOA ←

Importadores de *Cobre, Latão, Zinco, Chumbo e outros Metaes em bruto e em obra. Folha de Flandres, Ferro e Aço* de todas as qualidades e perfis.

Depositos em Lisboa e Porto de **MADEIRAS PARA MARCENEIROS E TANOEIROS.** etc.

MOTORES

*da celebre fabrica
americana*



Marinette Iron Works Manufacturing Co.

Para gaz de iluminação, gaz
pobre e gasolina, com
inflammção electrica garantida

RUBEROIDE e productos P. & B. para substituir os telhados ordinarios, para coberturas de edificios, estações, barracas, vagons, terraços, chalets e pavilhões ornamentados, para confecção de camaras frigorificas, tanques, piscinas e depositos de agua, para tornar as habitações confortaveis e abrigal-as contra a humidade e contra as grandes variações de temperatura.

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

M. HERRMANN

CALÇADA DO LAVRA, 6 a 10

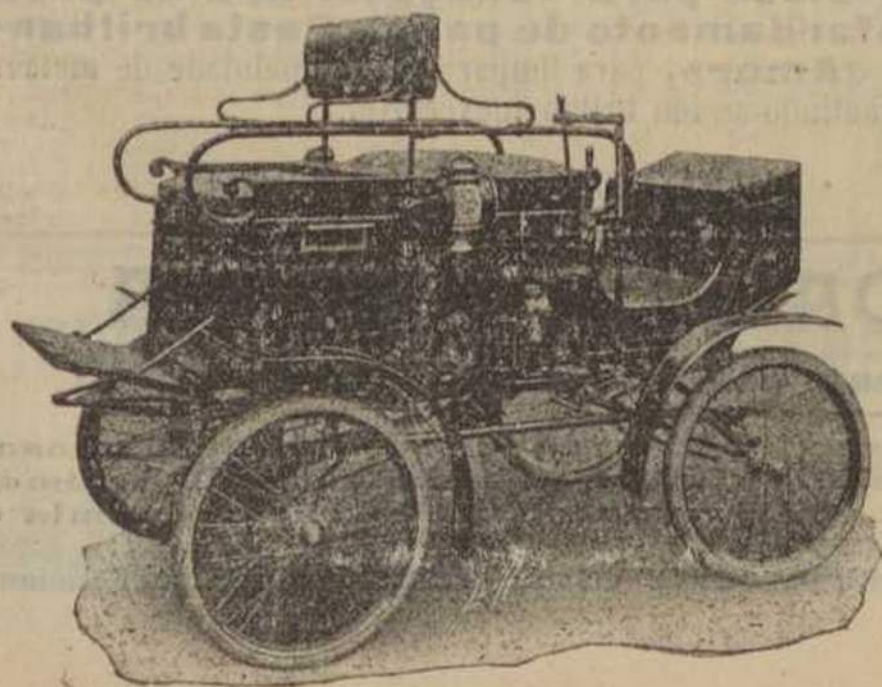
LISBOA

Locomobile

Agentes geraes em Portugal,

F. STREET & COMP.^A

Palacio da Flôr da Murta, — LISBOA



Estes carros são muito facéis de manipular, não deitam cheiro, não teem trepidação, não teem engrenagem de qualidade alguma, sendo por isso possível obter-se qualquer andamento desde 0 até 60 kilometros por hora, não fazem barulho e sobem todas as rampas, mesmo as mais ingremes.

Os automoveis "**LOCOMOBILE**" são movidos por meio de vapor; sendo esta a força motriz mais antiga do mundo e tambem a mais aperfeçoada e a mais conhecida.

Para se trabalhar com os "**LOCOMOBILE**" não é preciso educação technica alguma, pois o machinismo é muito simples.

Os automoveis menores comportam agua para 30 kilometros e os maiores para 90 kilometros

Preços desde \$50\$000 réis

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 VOYAGUER

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

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

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

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

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

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

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

LISBOA Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.^{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.

MADRID Cesar Fereal. — Agente Commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, comissões.

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. Alberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

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

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

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

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA Justo M. Estellez. — Agente internacional de aduanas e transportes.

J. B. FERNANDES & C.^a

SUCCESSORES DE José Gregorio Fernandes

CASA FUNDADA EM 1800

19, LARGO DE S. JULIÃO — LISBOA

Ferro e aço de todas as qualidades e perfis, carvão para forjas, folles para ferreiro, safras, bigornas, tornos, engenhos de furar e cimento Portland

Travessa do Carvalho, a S. Paulo, 37-A

Ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, regulo de antimónio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapa e de munición; louça de ferro estanhada e esmaltada; garrações, garrafas e muitos outros artigos.

Sulphato de cobre inglez, especial para o tratamento das vinhas com percentagem garantida. **Sulphostéatite cuprica** belga, para o tratamento das vinhas, batataes e tomateiros, **marca caveira**, exclusiva dos annunciantes. **Calda instantanea «Eclair»** de Vermorel, para o tratamento das vinhas; deposito exclusivo dos annunciantes. **Pulverizadores «Eclair»**, de Vermorel, para a calda bordeleza. **Pulverizadores** para applicar a sulphostéatite cuprica. **Injectores «Excelsior»**, de Vermorel para applicar o sulfureto de carbone. **Flôr de enxofre de Brandram**. **Enxofre moído**, **Nitrato de sodio**, poderoso agente de fertilização para as vinhas e outras culturas. **Superphosphato de cal** para cultura de cereaes e vinhas. **Arame de bicos para vedações**. **Arame para enfardamento de palha**. **Pasta brilhante «Amor»**, para limpar toda a qualidade de metaes garantindo-se um brilho inexciveil.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 17.

AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O successivo augmento no consumo d'estas aguas attestam bem a sua efficacia Usam-se no tratamento da escrophulose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos de estomago, figado, baço, inflammações de quaesquer órgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrhœas, anemia e chlorose.

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

H. PARRY & SON

Officinas de Machinas

CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAES

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

Estaleiro no GINJAL

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de maio de 1903

COMPANHIA REAL				QUELUZ				LISBOA				Lisboa				Badajoz				Lisboa				PAMP.				MANGUALDE				PAMP.			
C. Sodré		Algés		C. Sodré		Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada						
5:30 m.	5:45 m.	5:30 m.	5:45 m.	5:30 m.	5:45 m.	11:40 m.	12:11 m.	12:30 m.	12:59 m.	11:00 m.	11:00 m.	8:20 n.	5:25 m.	3:35 t.	3:35 t.	5:15 m.	8:40 m.	4:15 m.	7:15 m.	5:15 m.	8:40 m.	4:15 m.	7:15 m.	5:15 m.	8:40 m.	4:15 m.	7:15 m.	5:15 m.	8:40 m.						
5:50 m.	6:05 m.	5:50 m.	6:05 m.	5:50 m.	6:05 m.	1:40 t.	2:11 t.	2:30 t.	3:00 t.	11:00 m.	11:00 m.	6:37 m.	6:50 t.	5:38 m.	5:38 m.	8:15 m.	10:46 m.	2:34 t.	5:35 t.	8:15 m.	10:46 m.	2:34 t.	5:35 t.	8:15 m.	10:46 m.	2:34 t.	5:35 t.	8:15 m.	10:46 m.						
6:15 m.	6:33 m.	6:15 m.	6:33 m.	6:15 m.	6:33 m.	3:35 t.	4:05 t.	4:30 t.	5:00 t.	11:00 m.	11:00 m.	9:30 n.	—	—	—	1:20 t.	3:37 t.	5:39 t.	7:40 t.	1:20 t.	3:37 t.	5:39 t.	7:40 t.	1:20 t.	3:37 t.	5:39 t.	7:40 t.	1:20 t.	3:37 t.						
6:35 m.	6:50 m.	6:35 m.	6:50 m.	6:35 m.	6:50 m.	7:40 t.	8:11 n.	8:30 n.	9:00 n.	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	7:00 t.	10:35 n.	7:20 t.	10:25 n.	7:00 t.	10:35 n.	7:20 t.	10:25 n.	7:00 t.	10:35 n.	7:20 t.	10:25 n.	7:00 t.	10:35 n.						
7:00 m.	7:15 m.	7:00 m.	7:15 m.	7:00 m.	7:15 m.	9:37 n.	1:08 n.	10:30 n.	11:10 n.	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	Mangualde Guadalupe Mangualde																			
7:20 m.	7:35 m.	7:20 m.	7:35 m.	7:20 m.	7:35 m.	—	—	—	—	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	MINHO E DOURO																			
7:45 m.	8:00 m.	7:45 m.	8:00 m.	7:45 m.	8:00 m.	6:25 m.	7:29 m.	5:10 m.	6:10 m.	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	PORTO	FAMALICÃO	PORTO	PORTO	PORTO	FAMALICÃO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO						
8:00 m.	8:15 m.	8:00 m.	8:15 m.	8:00 m.	8:15 m.	7:20 m.	8:27 m.	6:52 m.	7:50 m.	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	10:00 m.	11:25 m.	5:00 m.	6:26 m.	10:00 m.	11:25 m.	5:00 m.	6:26 m.	10:00 m.	11:25 m.	5:00 m.	6:26 m.	10:00 m.	11:25 m.						
8:15 m.	8:30 m.	8:15 m.	8:30 m.	8:15 m.	8:30 m.	8:40 m.	9:46 m.	7:45 m.	8:41 m.	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	4:47 t.	6:10 t.	2:00 t.	3:23 t.	4:47 t.	6:10 t.	2:00 t.	3:23 t.	4:47 t.	6:10 t.	2:00 t.	3:23 t.	4:47 t.	6:10 t.						
8:30 m.	8:45 m.	8:30 m.	8:45 m.	8:30 m.	8:45 m.	9:50 m.	10:10 m.	8:20 m.	9:16 m.	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	9:22 n.	11:11 n.	7:22 t.	8:49 t.	9:22 n.	11:11 n.	7:22 t.	8:49 t.	9:22 n.	11:11 n.	7:22 t.	8:49 t.	9:22 n.	11:11 n.						
8:45 m.	9:00 m.	8:45 m.	9:00 m.	8:45 m.	9:00 m.	10:40 m.	11:46 m.	9:20 m.	9:55 m.	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	PORTO	Braga	PORTO	PORTO	PORTO	Braga	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO						
8:50 m.	9:05 m.	8:50 m.	9:05 m.	8:50 m.	9:05 m.	12:40 t.	1:46 t.	11:00 m.	11:59 m.	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	5:55 m.	9:32 m.	5:25 m.	8:28 m.	5:55 m.	9:32 m.	5:25 m.	8:28 m.	5:55 m.	9:32 m.	5:25 m.	8:28 m.	5:55 m.	9:32 m.						
9:00 m.	9:15 m.	9:00 m.	9:15 m.	9:00 m.	9:15 m.	2:40 t.	3:46 t.	1:00 t.	1:59 t.	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	7:45 m.	8:52 m.	7:33 m.	9:27 m.	7:45 m.	8:52 m.	7:33 m.	9:27 m.	7:45 m.	8:52 m.	7:33 m.	9:27 m.	7:45 m.	8:52 m.						
9:15 m.	9:30 m.	9:15 m.	9:30 m.	9:15 m.	9:30 m.	4:40 t.	5:42 t.	3:00 t.	4:00 t.	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	8:15 m.	11:08 m.	12:19 t.	2:47 t.	8:15 m.	11:08 m.	12:19 t.	2:47 t.	8:15 m.	11:08 m.	12:19 t.	2:47 t.	8:15 m.	11:08 m.						
9:30 m.	9:45 m.	9:30 m.	9:45 m.	9:30 m.	9:45 m.	5:40 t.	6:46 t.	4:00 t.	5:00 t.	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	11:20 m.	1:51 t.	4:28 t.	7:50 t.	11:20 m.	1:51 t.	4:28 t.	7:50 t.	11:20 m.	1:51 t.	4:28 t.	7:50 t.	11:20 m.	1:51 t.						
9:45 m.	10:00 m.	9:45 m.	10:00 m.	9:45 m.	10:00 m.	6:30 t.	7:40 t.	5:00 t.	6:00 t.	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	4:20 t.	6:12 t.	7:50 t.	10:10 n.	4:20 t.	6:12 t.	7:50 t.	10:10 n.	4:20 t.	6:12 t.	7:50 t.	10:10 n.	4:20 t.	6:12 t.						
10:00 m.	10:15 m.	10:00 m.	10:15 m.	10:00 m.	10:15 m.	8:40 n.	9:46 n.	7:00 t.	8:00 n.	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	5:45 t.	8:35 n.	9:39 n.	11:30 n.	5:45 t.	8:35 n.	9:39 n.	11:30 n.	5:45 t.	8:35 n.	9:39 n.	11:30 n.	5:45 t.	8:35 n.						
10:15 m.	10:30 m.	10:15 m.	10:30 m.	10:15 m.	10:30 m.	10:35 n.	11:40 n.	8:00 n.	9:00 n.	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	NINE BRAGA NINE																			
10:30 m.	10:45 m.	10:30 m.	10:45 m.	10:30 m.	10:45 m.	12:20 n.	1:22 n.	11:00 n.	12:00 n.	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	6:30 m.	7:50 m.	9:48 m.	10:21 m.	6:30 m.	7:50 m.	9:48 m.	10:21 m.	6:30 m.	7:50 m.	9:48 m.	10:21 m.	6:30 m.	7:50 m.						
10:45 m.	11:00 m.	10:45 m.	11:00 m.	10:45 m.	11:00 m.	—	—	—	—	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	5:18 t.	5:47 t.	—	—	5:18 t.	5:47 t.	—	—	5:18 t.	5:47 t.	—	—	5:18 t.	5:47 t.						
11:00 m.	11:15 m.	11:00 m.	11:15 m.	11:00 m.	11:15 m.	—	—	—	—	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	PORTO	Vianna	PORTO	PORTO	PORTO	Vianna	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO						
11:15 m.	11:30 m.	11:15 m.	11:30 m.	11:15 m.	11:30 m.	—	—	—	—	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	5:55 m.	11:30 m.	5:45 t.	10:40 n.	5:55 m.	11:30 m.	5:45 t.	10:40 n.	5:55 m.	11:30 m.	5:45 t.	10:40 n.	5:55 m.	11:30 m.						
11:30 m.	11:45 m.	11:30 m.	11:45 m.	11:30 m.	11:45 m.	—	—	—	—	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	PORTO	Valença	PORTO	PORTO	PORTO	Valença	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO						
11:45 m.	12:00 m.	11:45 m.	12:00 m.	11:45 m.	12:00 m.	—	—	—	—	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	8:15 m.	1:55 t.	2:30 n.	8:28 m.	8:15 m.	1:55 t.	2:30 n.	8:28 m.	8:15 m.	1:55 t.	2:30 n.	8:28 m.	8:15 m.	1:55 t.						
12:00 m.	12:15 m.	12:00 m.	12:15 m.	12:00 m.	12:15 m.	—	—	—	—	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	11:20 m.	3:53 t.	9:56 m.	2:47 t.	11:20 m.	3:53 t.	9:56 m.	2:47 t.	11:20 m.	3:53 t.	9:56 m.	2:47 t.	11:20 m.	3:53 t.						
12:15 m.	12:30 m.	12:15 m.	12:30 m.	12:15 m.	12:30 m.	—	—	—	—	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	5:45 t.	11:28 n.	1:38 t.	7:50 t.	5:45 t.	11:28 n.	1:38 t.	7:50 t.	5:45 t.	11:28 n.	1:38 t.	7:50 t.	5:45 t.	11:28 n.						
12:30 m.	12:45 m.	12:30 m.	12:45 m.	12:30 m.	12:45 m.	—	—	—	—	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	Vianna	Valença	Vianna	Vianna	Vianna	Valença	Vianna	Vianna	Vianna	Vianna	Vianna	Vianna	Vianna	Vianna	Vianna					
12:45 m.	1:00 m.	12:45 m.	1:00 m.	12:45 m.	1:00 m.	—	—	—	—	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	8:00 m.	9:55 m.	6:30 t.	8:35 n.	8:00 m.	9:55 m.	6:30 t.	8:35 n.	8:00 m.	9:55 m.	6:30 t.	8:35 n.	8:00 m.	9:55 m.						
1:00 m.	1:15 m.	1:00 m.	1:15 m.	1:00 m.	1:15 m.	—	—	—	—	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	PORTO	Penafiel	PORTO	PORTO	PORTO	Penafiel	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO						
1:15 m.	1:30 m.	1:15 m.	1:30 m.	1:15 m.	1:30 m.	—	—	—	—	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	10:57 m.	12:41 t.	5:09 m.	6:52 m.	10:57 m.	12:41 t.	5:09 m.	6:52 m.	10:57 m.	12:41 t.	5:09 m.	6:52 m.	10:57 m.	12:41 t.						
1:30 m.	1:45 m.	1:30 m.	1:45 m.	1:30 m.	1:45 m.	—	—	—	—	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	9:22 n.	11:09 n.	7:30 t.	8:49 n.	9:22 n.	11:09 n.	7:30 t.	8:49 n.	9:22 n.	11:09 n.	7:30 t.	8:49 n.	9:22 n.	11:09 n.						
1:45 m.	2:00 m.	1:45 m.	2:00 m.	1:45 m.	2:00 m.	—	—	—	—	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	PORTO	REGOA	PORTO	PORTO	PORTO	REGOA	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO						
2:00 m.	2:15 m.	2:00 m.	2:15 m.	2:00 m.	2:15 m.	—	—	—	—	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	4:40 m.	11:11 m.	4:00 m.	8:45 m.	4:40 m.	11:11 m.	4:00 m.	8:45 m.	4:40 m.	11:11 m.	4:00 m.	8:45 m.	4:40 m.	11:11 m.						
2:15 m.	2:30 m.	2:15 m.	2:30 m.	2:15 m.	2:30 m.	—	—	—	—	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	2:00 t.	6:31 t.	8:26 m.	1:19 t.	2:00 t.	6:31 t.	8:26 m.	1:19 t.	2:00 t.	6:31 t.	8:26 m.	1:19 t.	2:00 t.	6:31 t.						
2:30 m.	2:45 m.	2:30 m.	2:45 m.	2:30 m.	2:45 m.	—	—	—	—	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	6:00 t.	10:41 n.	4:00 t.	11:30 n.	6:00 t.	10:41 n.	4:00 t.	11:30 n.	6:00 t.	10:41 n.	4:00 t.	11:30 n.	6:00 t.	10:41 n.						
2:45 m.	2:55 m.	2:45 m.	2:55 m.	2:45 m.	2:55 m.	—	—	—	—	11:00 m.	11:00 m.	—	—	—	—	PORTO	Barca d'Alva	PORTO	PORTO	PORTO	Barca d'Alva	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO	PORTO									



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 11 de maio sahirá o paquete **Magdalena** para
S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires

Os vapores teem magnificas accomodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, propinas a creados 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 Ingлезes, 23, 1.^o

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Bordeos vapor francez **Cordillere**. Sahirá a **6** de maio.
Messageries Maritimes, Sociedade Torlades,
Rua do Ouro, 32.



Cabedello, Maceió, S. Francisco, Des-
terro e Rio Grande do Sul,
vapor allemão **Taquary**. Sahirá a **23**
de maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor in-
glez **Orellana**. Sahirá a **5** de
maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do
Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos
Aires, vapor francez **Magellan**.
Sahirá a **5** de maio.
Messageries Maritimes, Sociedade Torlades,
Rua do Ouro, 32.



Glasgow e Liverpool, vapor hespanhol **Ve-
lasquez**. Sahirá a **3** de maio.
Agentes, Mascarenhas & C.^a, T. do Corpo
Santo, 10, 1.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Gua-
hyba**. Sahirá a **7** de maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fan-
queiros, 10, 1.^o



Iquitos vapor inglez **Huascar**. Sahirá
a **6** de maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Ale-
crim, 10, 1.^o



Liverpool (directo), vapor inglez **City
of Amsterdam**. Sahirá a
3 de maio.
Agentes, Mascarenhas & C.^a, T. do Corpo
Santo, 10, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe,
S. Thomé, Calinda, Ambriz, Loan-
da, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes,
vapor portuguez **Cabo Verde**. Sahirá a **6**
de maio. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



Maranhão, Ceará, Paranaguá e Rio Grande
do Sul, vapor allemão **Kar-
thago**. Sahirá a **11** de maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fan-
queiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão
Lydia. Sahirá a **1** de maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fan-
queiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez
Clement. Sahirá a **7** de maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Ale-
crim, 10, 1.^o



Pará e Manaus, vapor allemão **Patago-
nia**. Sahirá a **12** de maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fan-
queiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus, (via Madeira) vapor italiano
Colombo. Sahirá a **19** de maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos
Remolares, 4.



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez
Madeirense. Sahirá a **27** de
abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do
Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco e Maceió vapor inglez **As-
tronomer**. Sahirá a **6**
de maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Ale-
crim, 10, 1.^o



Rio de Janeiro e Santos, vap. francez **Pa-
ranaguá**. Sahirá a **3**
de maio.
Agente, Augusto Freire & C.^a, P. do Muni-
cipio, 19, 1.^o



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



Saint-Nazaire e Liverpool vapor inglez
Cyril. Sahirá a **3** ou
4 de maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Ale-
crim, 10, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de
Janeiro, Montevideu, Buenos
Aires, Valparaiso, e mais portos do Pacifico,
vapor inglez **Oropesa**. Sahirá a **6** de maio.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Ja-
neiro, Montevideu e Buenos
Aires, vapor inglez **Danube**. Sahirá a **11**
de maio.
Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o