

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietário-diretor-editor

REDATOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

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.

SUMMÁRIO

LINHAS DO ALTO MINHO, por J. Fernando de Sousa.....	143
AVIZ A CORUCHE.....	144
PARTES OFICIAIS — Portarias de 18 e 28 de março, 1, 15 e 25 de abril e decreto de 16 de abril do Ministério das Obras Públicas.....	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
PARTES FINANCEIRAS — Carteira das acções — Boletim da Praça de Lisboa — Cambio, descontos e segios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hispano-hispanoas	149 a 151
ESTATÍSTICAS DO TRAFEGO.....	152
CAMINHO DE FERRO DO LOBATO.....	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
ARREMATAÇÕES	154
ANNUNCIOS	155
AGENDA DO VIAJANTE	156
HORÁRIO DOS COMBOIOS	157
VAPORES A SAIR 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 inquérito 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 quilómetros, a segunda 83 quilómetros, a terceira 45 quilómetros, podendo atingir 68 quilómetros, se de Ponte da Barca fôr 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 públicas, ficará o governo autorizado a construir por conta própria.

Pondera-se porém no relatório respectivo que formam um grupo de 171 quilómetros em região rica e populosa, com tráfego certo, podendo pois ser confiados à iniciativa particular, mórmente se as condições técnicas prescritas permitem uma construção económica e que por isso não precisa o governo de novas faculdades legislativas.

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

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

Com esse efeito, 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 propor 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 auxílios que essas bases oferecem às empresas concessionárias são valiosas quando se trata de linhas que tem provável tráfego de certa importância e é esse o caso das linhas do Minho.

A população dos concelhos por elas atravessadas é de perto de 300.000 almas. A intensidade da circulação nas estradas é indicio do que será o tráfego de caminhos de ferro que põem o coração do Minho, e os seus concelhos mais ricos e populosos em relações fáceis com as capitais de distrito e com a rede ferroviária do paiz.

Inutil é encarecer a importância 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.

*
Quais são os auxílios que a lei vigente oferece às empresas concessionárias?

São:

a) Redução a 8.000.000 réis, por linha, do depósito.

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

c) Cedencia durante trinta anos à empresa, do produto dos impostos de transito e sello na respectiva linha.

d) Metade do rendimento líquido do affluxo do tráfego nas linhas do Estado de que aquelas são tributárias.

e) Isenção durante trinta anos de impostos sobre juros de obrigações e dividendos de acções.

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

g) subsídios que as câmaras municipais e comissões distritais resolvam conceder e para o que lhes são dadas todas as faculdades;

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

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

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

Felizmente essas pretencões 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 sugesões de aquelles, não vá embaraçar o regular andamento do concurso que se vae effectuar.

*
Com esteito, o sr. ministro das obras publicas, depois de haver ouvido o Conselho de Administração, levou á assignatura um decreto, já preparado quando nem uma voz ainda se levantava para pedir as linhas para Guimaraes 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 conjunto.

O limite dos raios de curva é de 75^m em plena via e 60^m nas estaçōes. 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 circulaçāo 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 Guimaraes 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 licitaçāo 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 atrair concorrentes serios, pois se trata de linhas excellentes, com tráfego certo e comparável ao da linha de Guimaraes.

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 subsídios concedidos.

Todos os esclarecimentos necessarios estarão, pois, reunidos em tempo uil. Para se avaliar a importancia do auxilio representado pela partilha no accrescimo da receita da linha do Minho, basta ponderar que em 10 annos a linha de Guimaraes 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 atitude do capital deante de um negocio excellente e que é facil estudar com segurança.

Parece que não faltarão concorrentes e que será coroada d'exitio a intelligente iniciativa do sr. Conde de Paçô 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 locaes, a qual, em conjunto com os deputados pelos círculos 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 publicalo 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'extensão, 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 difficéis 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 diferentes 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 aumentar 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 agrícolas.

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 teem 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, lás, 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 à 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 conscos do beneficio que a construcção da indicada linha lhes viria trazer, as Camaras Municipaes resolveram concorrer, em harmonia com os seus reditos, 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 indubitablemente 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 evidenceia que os povos d'aquelle 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 profícuos, embora indiretos, para o paiz.

Já aqui testemunhámos toda a nossa sympathy por esta louvável 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 rede ao sul do Tejo elaborado em 1899 pela commissão para esse fim nomeada pelo falecido 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 Curuche, 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 enquanto 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 rede do sul para a linha de leste ou vice-versa.

A parte entre Fronteira e Aviz tinha sido desviada de forma 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 kilómetros, ficando por isso o importante centro, Aviz, pessimamente 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 intelligent minister 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 em quanto, attender.»

Dos tres centros agrícolas 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 rede do paiz, acercando-o de Lisboa, enlacando 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 rede. Resta a villa de Aviz, isolada no centro de uma zona em que as linhas ferreas passam a respeitável distancia, tendo que percorrer 30 kilómetros 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 importânciâ.

Isto, pelo que se refere aos interesses locaes 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 eloquente 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 commissão 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 rede ao sul do Tejo, podendo a construcção ser feita ou pelo Estado, ou pelo fundo especial, caso a Companhia Real a isso não se oporra, ou por esta companhia, se ella quiser 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 commissão 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 dificuldades 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 commissão.

PARTÉ 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 distrito de Viana do Castelo, em officio de 17 de fevereiro findo, sobre um requerimento em que Antonio José da Silva e José Antonio Dino, concessionários do caminho de ferro de Valença a Monção, pedem prorrogação até 29 de março de 1904 do prazo para conclusão dos trabalhos de construção 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 Portugueses, concessionaria da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro da referida linha, relativa ao primeiro semestre do anno económico de 1902 a 1903 (1 de julho a 31 de dezembro de 1902) e mostrando se da mesma conta que o rendimento líquido 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 28º 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, aprovar 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 logar depois de feita a liquidação da garantia de juro, relativa a todo o anno económico corrente, visto o § 1.º do artigo 28º do contrato de 29 de novembro de 1883 se referir ao producto líquido annual e semestral.

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

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 aprovar a planta cadastral da linha ferrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, 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 provisorias das garantias de juro anteriormente feitas, ficando a mencionada Companhia Real obrigada a completar o que lhe é exigido no n.º 4º 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 dificuldade, se o estudo comparativo levar á conclusão que d'elle resultam decididas vantagens no custo da construção da linha, sem sacrificio das condições essenciais 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.º lei de 29 de agosto de 1889, a construção 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 aprovadas 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 efectiva a prescrição 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 1899

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 construção do lanço de Olhão á Fuzeta, no prolongamento do Caminho de ferro de Faro a Villa Real de Santo António, seja declarada a urgencia da expropriação de uma parcela de terreno medindo 574 metros quadrados, sito na freguesia e concelho de Olhão, 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 mês, declarar de utilidade Pública e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriação do mencionado terreno, marcado na planta parcellar n.º 21, que baixa com o presente decreto assignado pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negócios das Obras Publicas, Commercio e Indústria.

O mesmo Ministro e Secretário de Estado assim o tenha entendido 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 mês, aprovar 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 imediatamente começo aos trabalhos de construção da referida secção por empreitadas parciais ou tarefas. Paço, em 25 de abril de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Novas tarifas. — O conselho superior já aprovou, 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.

Também 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 Espanha e Portugal.

Alteração da especial n.º 11 de p. v. do Sul e Sueste, para o transporte de materiaes de construção, 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 encommenda da nossa *Gazeta*.

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

Lá por fóra, e mesimo ent e nós, é costume considerar brinde a reducção 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. Só ficam, 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 acelerada naquelle 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 dita 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 envernizado e porte do que lhes será remetido.

Tendo-se obtido só o numero sufficiente para as ofertas, 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 1.400 réis em panno, incluindo portes.



LINHA DO VALLE DO SÁDO

Realizou-se no domingo, 26, uma festa a que os jornais chamaram a inauguração dos trabalhos d'esta linha, mas que, mais propriamente, denominaremos compromisso d'aquelle 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 áquelle cidade o ministro das Obras Publicas, o sympathico e intelligente sr. Conde de Paçô 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 locaes,

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 circumstanciada 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 assunto 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 construcção 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 encarta consideravelmente o trajecto para o Algarve por uma directriz de optimo perfil e suprimindo 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 diferença do percurso (a recovagem tem maximo cobravel), o encurtamento do itinerario para o Algarve dará pelo augmento de trafego sobreja compensação.

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

Para a sua construcção 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 auctorize a construcção e a isso veiu a importantissima proposta do sr. ministro das Obras Publicas

Resta depois obter capitais 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 municipes estão prompts a ceder gratuitamente os terrenos que forem necessarios 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 practica.

Da sua oração simples, clara, em linguagem despreocupada, foi sobretudo notável 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 carácter extraordinariamente lindo e affavel do illustre parlamentar.

A reunião de Setubal foi, pois, com tais 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 benefícios da viação acelerada as primeiras a offerecer ao Estado terrenos e auxílios 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 benéficos 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 forma 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 Notícias* 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 socregar o seu espirito.

NOTAS DE VIAGEM

XVI

Em regresso — Lyon — Grandes hoteis

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 à 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 sucede 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 discutir 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 pôde interessar aos leitores foi a propaganda insistente e energica, que também 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 cores, 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 festeiros 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 agradável 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, construído *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 caríssimo e se é mal alojado e peior servido.

A entrada logo encanta o recemchegado: um vestíbulo grandioso, amorosamente illuminado por transparência 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'un 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 príncipes 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 rême de seda e lentejoulas que os prende mais dias no hotel, pelas commodidades que disfrutam, sem medo de perderem a cõr 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 ocupam do assumpto, reclamando novas linhas para as provincias de que são patrónos 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 Paço Vieira por fórmula tão satisfactoria que o illustre deputado e com elle os srs. conselheiro Espregueira, Alexandre Cabral e conde da Torre louvaram emlevantados termos a iniciativa secunda do ministro que, sem preocupações de partidos, attende sollicito a todos os povos que da sua actividade reclamam serviços, prestando-lhos, pela fórmula relevante e levantada 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.

PARTÉ FINANCIÁ 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 ácerca 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 alineas 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 49:950*, 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 73:078*, 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, 231:267, 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, 244:152 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*, 314:244*, 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 3:5:200, 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 387:391*, 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)

Títulos de cinco obrigações

197*, 624*, 780*, 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 títulos.

Títulos 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*, 19:558, 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, 32:083 e 32:034*, 32:247, 32:385*, 32:556 a 32:558*, 32:722, 32:754, 33:847*, 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*, 50:359 e 55:360, 55:590, 55:952, 56:326, 56:466 e 56:467*, 56:577, 58:611, 58:803 e 58:804*. 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

Títulos de cinco obrigações

50*, 92. Total 2 títulos.

Títulos 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.
(Continua).

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 política partidária 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 títulos de 4% amortizáveis e com prémios.

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

A falta d'este elemento indispensável, conta-se que nada resolvoram.

Houve quem dissesse que se decidira tomar firme a operação que consta, como dissemos, de uma nova série de 1.600 contos, d'aqueles títulos que se projecta emitir e se destina á construção 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 oferta, sabendo-se que esses títulos estão hoje a 21\$000 réis, o que daria uma margem de 3\$500 réis, verdadeiramente extra dinaria, e foram emitidos, 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 oferecido pelo banco; agora parece que menos lhe convirá.

Para a conversão da nossa dívida 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 título esta operação — especialmente ao 4 1/2% já não faltavam, em 25 do corrente, senão 3,97% — parecendo que não ha títulos extraviados, queimados, submersos em naufragios, ou por qualquer forma perdidos.

Das novas obrigações de 4 e 4 1/2 por cento já partiram para a Alemanha 200.000 títulos com juro e igual quantidade sem juro, à 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, porém, ainda hoje melhoraram.

O movimento balsista esteve animado, havendo bastantes compradores para títulos do Estado que se manteem firmes, e muitas operações em papel bancário, 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.

Também as obrigações Ambacas que já se aproximavam da conta redonda de 160\$000 réis, vieram para as proximidades de 8\$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 13/16	42 3/4	Desconto no Banco
» cheque ..	42 7/16	42 5/16	de Portugal..... 5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	670	671	No mercado..... 5 %
» cheque ...	674	675	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v....	272	274	res.....
» cheque...	277	278	Cambio do Brazil. 12 1/16
Francfort 90 d/v ..	272 1/2	274 1/2	Premio da libra... 1\$140
» cheque..	277 1/2	278 1/2	e
Madrid cheque ..	830	840	1\$150

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	ABRIL													
	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	-
Lisboa: Inscrições de assent.	39.95	39.95	40	40	40	40,05	40	40,05	-	40,05	40,10	40,10	40,10	-
" coupon	39,75	39,75	39,75	39,75	39,75	39,75	39,75	39,85	45,05	39,80	39,80	39,85	39,80	-
Obrig. 4% 1888..	-	-	21.100	21.050	-	21.100	21.050	21.100	21.100	21.050	21.000	-	-	-
" 4% 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon ..	48.000	48.500	-	-	-	-	-	-	-	-	48.200	-	-	-
" 4 1/2 % assent....	56.000	56.000	-	-	-	-	-	-	56.500	56.700	-	-	-	-
" 4 1/2 % coup. int....	55.400	55.400	-	55.400	55.500	-	55.500	55.800	55.700	55.700	55.600	-	-	-
" 4 1/2 % externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tabacos coupon....	-	-	116.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	155.500	155.800	155.800	-	155.800	-	156.500	-	-	-	156.150	156.650	156.500	-
" " Commercial....	-	134.000	-	-	-	-	-	-	-	-	135.000	-	-	-
" N. Ultramarino...	-	-	118.500	118.900	119.000	119.000	119.000	119.150	119.000	-	119.000	119.000	119.000	-
" Lisboa & Açores.	122.500	122.500	-	-	123.000	123.000	-	123.000	-	-	-	-	123.600	-
" Tabacos coupon ...	-	147.000	146.900	147.200	-	-	-	150.000	151.000	151.500	-	150.900	149.600	-
" Comp. Phosphoros.	84.500	85.700	85.500	-	85.300	85.200	85.000	85.000	85.000	84.800	84.900	-	-	-
" Real....	45.400	45.000	44.700	-	-	40.200	40.700	42.100	-	42.000	-	-	41.000	-
Obrig. prediaes 6%	-	-	94.000	-	-	94.600	-	94.700	-	94.000	94.600	-	94.800	-
" " 5%	91.650	91.500	-	91.700	91.650	91.650	91.500	91.650	-	-	91.500	-	91.600	-
" Comp. Phosphoros.	92.200	-	-	-	-	92.500	-	-	-	-	-	-	-	-
" C. Real 3% 1º grau	-	-	-	-	-	76.500	76.600	75.800	-	75.800	-	-	-	-
" " 3% 2º grau	44.900	-	44.200	-	42.700	42.100	42.950	43.500	43.500	43.050	43.000	43.050	-	-
" C. Nacional	-	-	-	-	98.500	98.400	98.400	98.400	98.400	98.400	98.400	98.500	-	-
" Atravez Africa....	-	-	-	-	98.500	98.400	98.400	98.400	98.400	98.400	98.400	98.500	-	-
Paris: 3% portuguez.....	32.30	31.45	31.40	31.40	31.30	31.35	31.40	31.50	31.50	31.85	32.10	32.22	-	-
Acções Companhia Real...	202	200	196	191	182	183	182	187	185	185	187	-	-	-
" Madrid Caceres....	55	53	53.75	52.75	52	51	52	52	52	-	51	50	-	-
" Norte de Hespanha...	214	214.50	213	209	205	211	211	213	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza....	333	336	335	330	330.50	336	336	338	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	193	191	-	185	187	187	190	190	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1º grau	375	375	-	361	-	376	370	370	-	370	367	370	-	-
" " 2º grau	199	197	-	191	186	186.50	188	190	194	192	190	191	-	-
" C. Beira Alta.....	134.75	134	135	134	133.50	134	132	134	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres....	158.50	157	157	155	154	157	158	156	154.50	-	-	151	-	-
" N. Hesp. (1.ª hyp.)...	356	356.50	355	353	350	351	353.50	350.50	-	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez.....	63.25	62.75	63	62.50	62.50	62.75	63.50	62.75	62.75	62.75	64.25	64.50	-	-
Obrig. Atravez Africa....	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	-	-
Amsterdam: Atravez Africa....	-	-	85.06	85.12	85.12	85.12	85.43	85.25	85.06	85.43	85.43	85.56	-	-
Bruxelles: Atravez Africa....	87	87	87	87	87	87	87	87	87	87	87	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhos	Período de exploração	1903		1902		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totas	Kilom.	Kil.	Totas	Kilom.	1903	1902
COMPAGNIA REAL	de a	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede e nova não garantida....	26 1 Abr	693	80.285.000	115.851	693	72.524.133	104.652	980.490.000	947.819.162
" "	2 8 "	"	80.640.000	116.363	"	71.124.169	102.632	1.061.130.000	1.018.973.331
Nova rede garantida.....	26 1 Abr	380	11.278.000	29.678	380	9.747.867	25.652	142.039.000	128.944.838
" "	2 8 "	"	11.280.000	29.684	"	9.525.831	25.067	153.819.000	138.470.669
Sul e Sueste.....	19 25 Fev	518	23.366.105	43.177	494	22.318.435	45.179	186.440.610	174.012.035
" "	26 4 Mar	"	24.361.930	47.030	"	20.127.245	40.743	210.802.540	194.139.280
Minho e Douro....	26 4 "	358	21.804.458	60.906	358	18.884.964	52.751	208.536.417	195.681.530
" "	5 11 "	"	24.162.365	67.492	"	21.178.314	59.157	232.698.782	216.859.844
Beira Alta.....	12 18 "	"	24.971.932	69.754	"	26.526.011	74.095	257.670.714	243.385.855
" "	19 25 "	"	7.078.094	27.976	253	6.262.786	24.754	85.430.084	72.971.427
Nacional — Mirandella e Vizeu.....	12 18 Fev	105	1.626.139	15.487	105	1.330.705	12.673	10.830.197	9.528.449
" "	19 25 "	"	1.878.841	17.893	"	1.427.634	13.596	12.709.038	10.956.083
Guimarães.....	26 4 Mar	"	1.467.283	13.974	"	1.251.906	11.922	14.176.321	12.207.989
" "	5 11 "	"	1.333.675	39.225	34	1.281.780	37.69		

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 Públicas, e alcançando até o anno de 1901.

Como no proximo numero daremos este valoroso trabalho como annexo do nosso jornal, então nos ocuparemos 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 diferentes 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 província de Angola que tanto deve contribuir para o desenvolvimento da riqueza da nossa querida colónia e concomitantemente para a animação do commercio e da industria da metrópole.

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

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

Afinal os boatos eram inexatos na sua parte fundamental.

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

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

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

Não decerto. Mas de tudo isso se triumphou.

Era mesmo lógico supôr 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 negócios d'estes de tamanho vulto, sabe com o que pôde contar, conhece os capitais de que dispõe e a gente que o acompanha.

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

Não foi necessário que decorressem muitas horas para que aparecesse 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 vai ser construída. Com isso nos felicitamos sinceramente.

No dia 27 partiram de Lisboa para Londres os srs. conselheiro Joaquim José Machado, delegado technico, e Lane, agente commercial do concessionário. 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 anunciado para reunir em St. Louis (Estados Unidos da America do Norte), antes da exposição que se efectuará na mesma cidade norte-americana em 1904.

Varias considerações influiram no animo dos membros do *Bureau* para tomar esta deliberação, isto é, que o congresso de St. Louis, nem qualquer outro da imprensa, se realizará este anno, attendendo principalmente a que os delegados americanos ao congresso de Berne tinham modificado por tal modo o que ali haviam promettido, 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 justifican-lo 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 irem este anno ao congresso, para terem que voltar lá para o anno.

Fazer a *nave* 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 diferentes governos da adesão d'estes á grande festa americana, sendo afectuosamente recebido em Inglaterra, França, Espanha, Alemanha 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 província 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 província.

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.

Cumpre-me informar v. ex.^a que annuo a todo o pedido feito por v. ex.^a, permittindo 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 (ministro 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 dificuldades 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 África o sr. Costa Serrão.

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

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 aumento de 623 km. sobre o anno anterior.

Este aumento é assim repartido :

Companhia de l'Est, 60 km.; Companhia du Midi, 147 km.; Companhia d'Orléans, 215 km.; Companhia de l'Ouest, 64 km.; Companhia Paris Lyon Méditerranée, 64 km.; Caminho de ferro du Médoc, 3 km.; Caminhos de ferro departamentaes, 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 Chateau 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 rede 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 Vovestre.

ALLEMANHA

Affirma-se que o governo está na intenção de fazer votar uma lei auctorizando o estado da Prussia a incorporar na sua rede 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 delle 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. 1 919 668.

INGLATERRA

Está terminada a nova linha ferrea directa entre 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 subterrâneo que deve ligar Bruxelles 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 rede 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 atingem entre as estações do percurso são de 85,300 m a 90,500 por hora. O, que vão por via Buffalo só tem 10 paragens que sommam 31 minutos, os de Pittsburg, 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, povoá 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 província de Mendoza e pelo oeste á Boa Esperança; a Central argentina para Rio Cuarto; a francesa de Santa Fé estende as suas linhas para Villa Maria; a Sul, que é a maior, tende

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

Foi determinado que no tremvias de Buenos Ayres se usem aparelhos automáticos para o fornecimento de bilhetes, a fim de se evitar a prática perniciosa que os conductores tem de molhar os dedos com saliva quando cortam os bilhetes.

Notas varias

Propriedade industrial. — A Alemanha comunicou ao Conselho da União internacional para a protecção da propriedade industrial a sua adhesão.

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

Fez todavia ainda algumas restrições aos convenios de 14 de abril de 1891 relativos às indicações de falsa proveniencia e a criação da repartição central de Berne.

Espera-se igualmente que a Áustria-Hungria adhira à união.

Isto tem grande importância para os inventores, industriaes e comerciantes.

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

Segundo o *Electrical World and Engineer*, um automóvel 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 eléctrica em tremvias, navegação aérea, escalerias, 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 nela serem tomados ou deixados passageiros, o apeadeiro de Pereiras, situado ao quilometro 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 Almancil

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

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, inclusivamente, de maio proximo futuro, e cujo prazo de validade termine antes do dia 5 do mesmo mês, serão validos para o regresso até este dia.

Lisboa, 28 de abril de 1903.

Sul de Hespanha

Segundo comunicação 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 de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Venda de sucata

Pelo presente anuncio 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 provisório de 40.000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado sómente até a véspera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisório até perfazer a percentagem de 5 por cento da importância total da adjudicação: este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido efectuado o deposito provisório. Os depositos provisórios 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, de juncos e de palma, de piassabas e de escovas de piassaba

Pelo presente anuncio 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 séde, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação do fornecimento de vassouras de piassaba, de juncos e de palma, de piassabas e de escovas de piassaba.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que efectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado o deposito provisório da quantia de 12.500 réis.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação terá de reforçar o seu deposito provisório com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importância 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 efectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisório.

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 pôdem 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 — 1º

→ LISBOA ←

Importadores de **Cobre, Latão, Zinco, Chumbo e outros Metais 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 illuminação, gaz
pobre e gazolina, com
inflammation 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

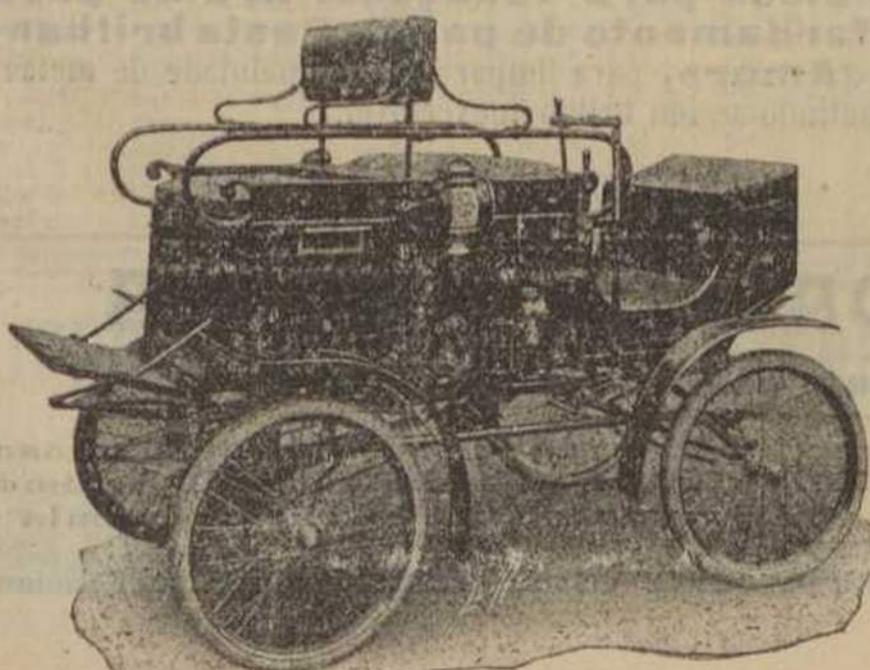
Estes carros são muito facéis de manipular, não deitam cheiro, não tem trepidação, não tem engranagem de qualidade alguma, sendo por isso possível obter-se qualquer andamento desde 0 até 60 kilometros por hora, não fazem barulho e sobem todas as rampas, mesmo as mais ingremes.

Os automoveis "LOCOMOBILE" são movidos por meio de vapor; sendo esta a força motriz mais antiga do mundo e tambem a mais aperfeiçoada 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 850\$000 réis



AGENDA do VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGUER

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

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

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

CINTRA Hotel Nunes. — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1.500 réis a 2.500 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 província, de inexcediveis commodidades e aceio, tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

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

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

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

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

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

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 1.500 réis por dia ate 1.500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

MONT' ESTORIL Grand Hotel d'Italle. — De 1.º ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço á francesa. Mesa redonda e por lista Alber- to todo o anno. Propri. — 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.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propri. Lopez Munhos.

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança. — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diário 1.500 a 2.500. Prop. Lousenço & Lourenço.

SEVILHA Gran Fonda de Madrid. — Principal estabeleci- mento de Sevilha — Illuminação electrica — Luxuo- so 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

SUCCESSIONS 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, regnlo de antimonio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapa e de munição; louça de ferro estanhada e esmaltada; garrafas, garrafões, muitos outros artigos.

Sulphato de cobre inglez, especial para o tratamento das vinhas com percentagem garantida. **Sulphostéatite cuprica** belga, para o tratamento das vinhas, batatas e tomateiros, **marca caveira**, exclusiva dos annunciantes. **Calda instantanea** «Eclair», de Vermorel, para o tratamento das violas; 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 carbono. **Flôr de enxofre de Brandram**. **Enxofre moído**, **nitrito de sódio**, 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 britante «Amor»**, para limpar toda a qualidade de metais garantindo-se um brilho inexcedivel.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 17.

AGUAS CHLORÉTADAS 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, inflammacões de quaesquer orgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrheas, 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 NAVAIS

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			LISBOA		QUELUZ		LISBOA		Lisboa		Badajoz		Lisboa		PAMP.	MANGUALDE	PAMP.
Partida	Chegada	Partida	Partida	Chegada	Partida	Chegada	b	8-50 m.	8-20 n.	5-25 m.	b	3-35 t.	Partida	Chegada	Partida	Chegada	
5-30 m.	5-45 m.	5-30 m.	5-45 m.	11-10 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.	11-0 m.	11-0 m.	5-25 m.	b	5-39 t.	5-15 m.	8-40 m.	4-15 m.	7-15 m.	
5-50 m.	6-5 m.	6-22 m.	6-38 m.	8-35 t.	4-5 t.	4-30 t.	5-3 t.	9-5 m.	7-30 t.	6-50 t.	5-8 m.	—	—	8-15 m.	2-34 t.	5-35 m.	
6-15 m.	6-33 m.	6-17 m.	7-3 m.	7-40 t.	8-11 n.	8-30 n.	9-0 n.	9-37 n.	9-37 n.	6-37 m.	—	—	—	10-46 m.	2-34 t.	7-40 t.	
6-35 m.	6-50 m.	7-5 m.	7-21 m.	7-21 m.	1-8 n.	10-30 n.	11-10 n.	11-0 m.	11-0 m.	6-0 t.	8-15 m.	3-35 t.	b	5-39 t.	7-20 t.	10-25 n.	
7-0 m.	7-15 m.	7-52 m.	7-48 m.	Lisboa	Cintra	Lisboa	—	7-29 m.	5-10 m.	6-10 m.	—	—	—	V. Alcant.	Lisboa	Mangualde	
7-20 m.	7-35 m.	7-52 m.	8-8 m.	6-25 m.	8-27 m.	6-52 m.	7-50 m.	8-27 m.	9-30 n.	7-30 t.	6-0 t.	8-15 m.	b	5-39 t.	7-20 t.	10-25 n.	
7-45 m.	8-3 m.	8-17 m.	8-33 m.	8-35 m.	9-5 m.	10-10 m.	7-45 m.	8-44 m.	9-30 n.	7-30 t.	6-0 t.	8-15 m.	11-0 m.	6-0 t.	7-30 t.	10-25 n.	
8-5 m.	8-20 m.	8-35 m.	8-45 m.	9-2 m.	9-18 m.	10-40 m.	11-6 m.	9-2 m.	9-55 m.	9-30 n.	7-3 m.	6-0 t.	5-8 m.	10-35 m.	4-15 t.	7-5 t.	
8-30 m.	8-45 m.	9-5 m.	9-38 m.	9-22 m.	9-38 m.	12-40 t.	1-46 t.	11-0 m.	11-59 m.	b	8-50 m.	6-0 t.	8-15 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	
9-15 m.	9-33 m.	9-47 m.	10-3 m.	10-3 m.	2-40 t.	3-46 t.	1-0 t.	1-59 t.	11-59 m.	2-39 n.	12-0 n.	3-35 t.	b	5-39 t.	7-20 t.	10-25 n.	
9-35 m.	9-50 m.	10-5 m.	10-24 m.	4-40 t.	5-42 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 t.	7-30 t.	3-50 t.	5-8 m.	—	—	10-35 m.	4-15 t.	7-5 t.	
10-0 m.	10-15 m.	10-32 m.	10-48 m.	5-40 t.	6-46 t.	5-0 t.	6-3 t.	9-30 n.	9-30 n.	9-55 m.	—	—	—	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	
10-20 m.	10-35 m.	10-52 m.	11-8 m.	6-30 t.	7-40 t.	6-0 t.	7-0 t.	11-0 n.	11-0 n.	11-0 m.	6-45 t.	—	—	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	
10-45 m.	11-3 m.	11-17 m.	11-33 m.	8-40 n.	9-16 n.	7-0 t.	8-0 n.	10-35 n.	11-40 n.	9-0 n.	10-0 n.	—	—	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	
11-5 m.	11-20 m.	11-35 m.	11-54 m.	10-35 n.	11-40 n.	9-0 n.	10-0 n.	12-20 n.	1-28 n.	11-0 n.	12-0 n.	—	—	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	
11-30 m.	11-45 m.	12-2 t.	12-18 t.	12-20 n.	1-28 n.	11-0 n.	12-0 n.	—	—	—	—	—	—	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	
11-50 m.	12-5 t.	12-22 t.	12-33 t.	Lisboa	Sagres	em	Lisboa	7-10 m.	7-54 m.	6-4 m.	6-48 m.	—	—	T. VEURAS	FIGUEIRA	Porto	
12-15 t.	12-33 t.	12-47 t.	1-3 t.	9-0 m.	9-44 m.	7-44 m.	8-29 m.	9-0 m.	9-44 m.	1-41 t.	5-30 m.	5-3 t.	1-45 t.	10-0 m.	6-45 t.	8-28 m.	
12-35 t.	12-50 t.	1-5 t.	1-21 t.	1-21 t.	10-20 m.	11-4 m.	8-30 m.	9-14 m.	9-45 t.	5-0 m.	5-10 t.	12-10 n.	6-45 t.	7-33 m.	7-33 m.	9-27 m.	
1-0 t.	1-15 t.	1-17 t.	1-48 t.	1-48 t.	11-20 m.	12-4 t.	10-10 m.	10-54 m.	6-0 m.	7-45 m.	7-45 m.	7-45 m.	6-0 m.	11-8 m.	12-19 t.	2-47 t.	
1-20 t.	1-35 t.	1-52 t.	2-8 t.	11-20 m.	12-4 t.	10-10 m.	10-54 m.	12-20 t.	1-4 t.	11-25 m.	12-9 t.	12-9 t.	6-0 m.	7-45 t.	1-51 t.	7-5 t.	
1-45 t.	2-3 t.	2-17 t.	2-33 t.	12-20 t.	1-4 t.	11-25 m.	12-9 t.	1-30 t.	2-14 t.	12-30 t.	1-17 t.	1-17 t.	6-0 m.	7-45 t.	4-28 t.	10-10 n.	
2-5 t.	2-20 t.	2-35 t.	2-51 t.	1-30 t.	2-41 t.	1-49 t.	2-34 t.	2-0 t.	2-41 t.	3-10 t.	3-10 t.	3-10 t.	6-0 m.	8-51 n.	9-39 n.	11-30 n.	
2-30 t.	2-45 t.	3-2 t.	3-18 t.	9-2 t.	2-40 t.	3-54 t.	4-20 t.	3-10 t.	g	3-10 t.	3-56 t.	3-56 t.	6-0 m.	7-45 t.	8-39 n.	11-30 n.	
2-50 t.	3-5 t.	3-22 t.	3-34 t.	9-32 t.	4-3 t.	g	3-42 t.	4-26 t.	3-19 t.	a	3-10 t.	3-10 t.	6-0 m.	7-45 t.	8-39 n.	11-30 n.	
3-15 t.	3-33 t.	3-47 t.	3-47 t.	9-33 t.	4-3 t.	g	3-42 t.	4-26 t.	3-19 t.	3-56 t.	7-0 m.	7-0 m.	7-0 m.	7-0 m.	7-0 m.	7-0 m.	
3-35 t.	3-50 t.	4-5 t.	4-21 t.	3-50 t.	4-5 t.	4-50 t.	5-34 t.	4-44 t.	5-29 t.	7-35 m.	7-50 m.	8-25 m.	7-45 m.	8-52 m.	9-56 m.	10-21 m.	
4-0 t.	4-15 t.	4-32 t.	4-48 t.	4-48 t.	5-50 t.	6-0 t.	6-34 t.	6-0 t.	6-44 t.	8-20 m.	9-5 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-52 t.	10-41 n.	11-30 n.	
4-20 t.	4-35 t.	4-52 t.	5-8 t.	5-8 t.	7-0 t.	7-44 t.	6-45 t.	7-29 t.	9-30 m.	10-5 m.	11-25 t.	12-0 t.	6-0 t.	10-41 n.	4-0 t.	11-30 n.	
4-45 t.	5-3 t.	5-17 t.	5-33 t.	5-33 t.	8-0 n.	8-14 n.	g	7-55 t.	8-39 n.	12-35 t.	2-30 t.	3-5 t.	6-0 t.	10-41 n.	4-0 t.	11-30 n.	
5-5 t.	5-20 t.	5-35 t.	5-54 t.	5-54 t.	9-45 n.	10-29 n.	8-24 n.	9-8 n.	10-55 n.	11-39 n.	9-25 n.	10-10 n.	3-0 t.	3-35 t.	4-25 t.	5-0 t.	
5-30 t.	5-45 t.	6-2 t.	6-18 t.	6-18 t.	6-18 t.	6-18 t.	6-38 t.	1-1 n.	11-5 n.	11-49 n.	6-10 t.	6-10 t.	6-10 t.	6-10 t.	6-15 t.	6-15 t.	
5-50 t.	6-5 t.	6-22 t.	6-38 t.	6-38 t.	6-38 t.	6-38 t.	6-38 t.	6-38 t.	6-38 t.	6-15 t.	6-15 t.	6-15 t.					
6-15 t.	6-33 t.	6-47 t.	7-3 t.	7-24 t.	7-38 m.	7-3 m.	7-59 m.	7-59 m.	7-59 m.	7-45 m.	7-45 m.	7-45 m.	7-45 m.	8-35 m.	9-40 m.	10-45 m.	
6-35 t.	6-50 t.	7-5 t.	7-5 t.	7-24 t.	7-48 t.	10-5 m.	11-3 m.	7-59 m.	8-56 m.	9-30 m.	9-30 m.	9-30 m.					
7-0 t.	7-15 t.	7-32 t.	7-32 t.	7-32 t.	7-52 t.	8-8 n.	8-17 n.	8-17 n.	8-17 n.	11-15 m.	12-18 t.	12-18 t.	12-18 t.	12-18 t.	12-18 t.	12-18 t.	
7-20 t.	7-35 t.	7-52 t.	8-8 n.	8-38 n.	8-38 n.	8-54 n.	8-54 n.	8-54 n.	8-54 n.	11-53 n.	4-3 t.	5-29 t.	5-29 t.	5-29 t.	5-29 t.	5-29 t.	
7-45 t.	8-3 n.	8-17 n.	8-17 n.	8-17 n.	8-17 n.	8-17 n.	8-17 n.	8-17 n.	8-17 n.	12-35 n.	1-59 n.	7-45 t.	9-8 n.	9-30 m.	11-25 t.	12-0 t.	
8-5 n.	8-20 n.	8-35 n.	8-45 n.	8-45 n.	9-18 n.	9-18 n.	9-18 n.	9-18 n.	9-18 n.	10-20 m.	1-21 t.	7-55 t.	9-57 n.	10-45 m.	11-20 m.	11-20 m.	
8-30 n.	8-45 n.	9-2 n.	9-18 n.	9-18 n.</td													



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 accommodações 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 Ingleses, 23, 1.^º

Vapores a sahir do porto de Lisboa



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



Cabedello, Maceió, S. Francisco, Deserto 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 inglez **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 franez **Magellan**. Sahirá a 5 de maio.
Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



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



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Guanhyba**. Sahirá a 7 de maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Iquitos vapor inglez **Huascar**. Sahirá a 6 de maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 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, Príncipe, S. Thomé, Calinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela 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 **Karthago**. Sahirá a 11 de maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



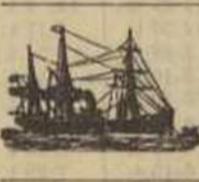
Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Lydia**. Sahirá a 1 de maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



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



Pará e Manaus, vapor allemão **Patagonia**. Sahirá a 12 de maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



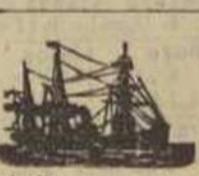
Pará e Manaus, (via Madeira) vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 19 de maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4.



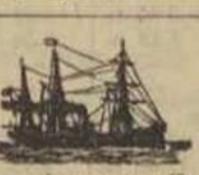
Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Madeirense**. Sahirá a 27 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^º



Pernambuco e Maceió vapor inglez **Astronomer**. Sahirá a 6 de maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^º



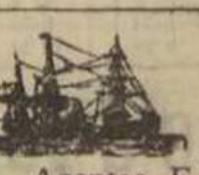
Rio de Janeiro e Santos, vap. franez **Paranaguá**. Sahirá a 3 de maio.
Agente, Augusto Freire & C.^a, P. do Município, 19, 1.^º



S. Miguel, Terceira, Graciosa, (St. Cruz), S. Jorge (Cálheta), Caes do Pico, 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 Alecrim, 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 Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Danube**. Sahirá a 11 de maio.
Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^º