

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS
 Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze.— Bruxellas, 1897 e Porto 1897, medalhas de prata.— Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Proprietario-director-editor
 ENGENHEIRO CONSULTOR C. XAVIER CORDEIRO L. DE MENDONÇA E COSTA J. DE OLIVEIRA SIMÕES
 REDACTOR PRINCIPAL
 REDACTOR EFFECTIVO, José Fernando de Sousa.— CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. LIVERPOOL, W. N. Cornett

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO
 T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração
 48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
 LISBOA

TELEPHONE N.º 27
 End. telegraphico Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifas especiaes de pequena velocidade n.ºs 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 14, do Sul e Sueste.
 Tarifa especial n.º 1, g. v., do Minho e Douro.
 Tarifa n.º 18, g. v., da Companhia Real.

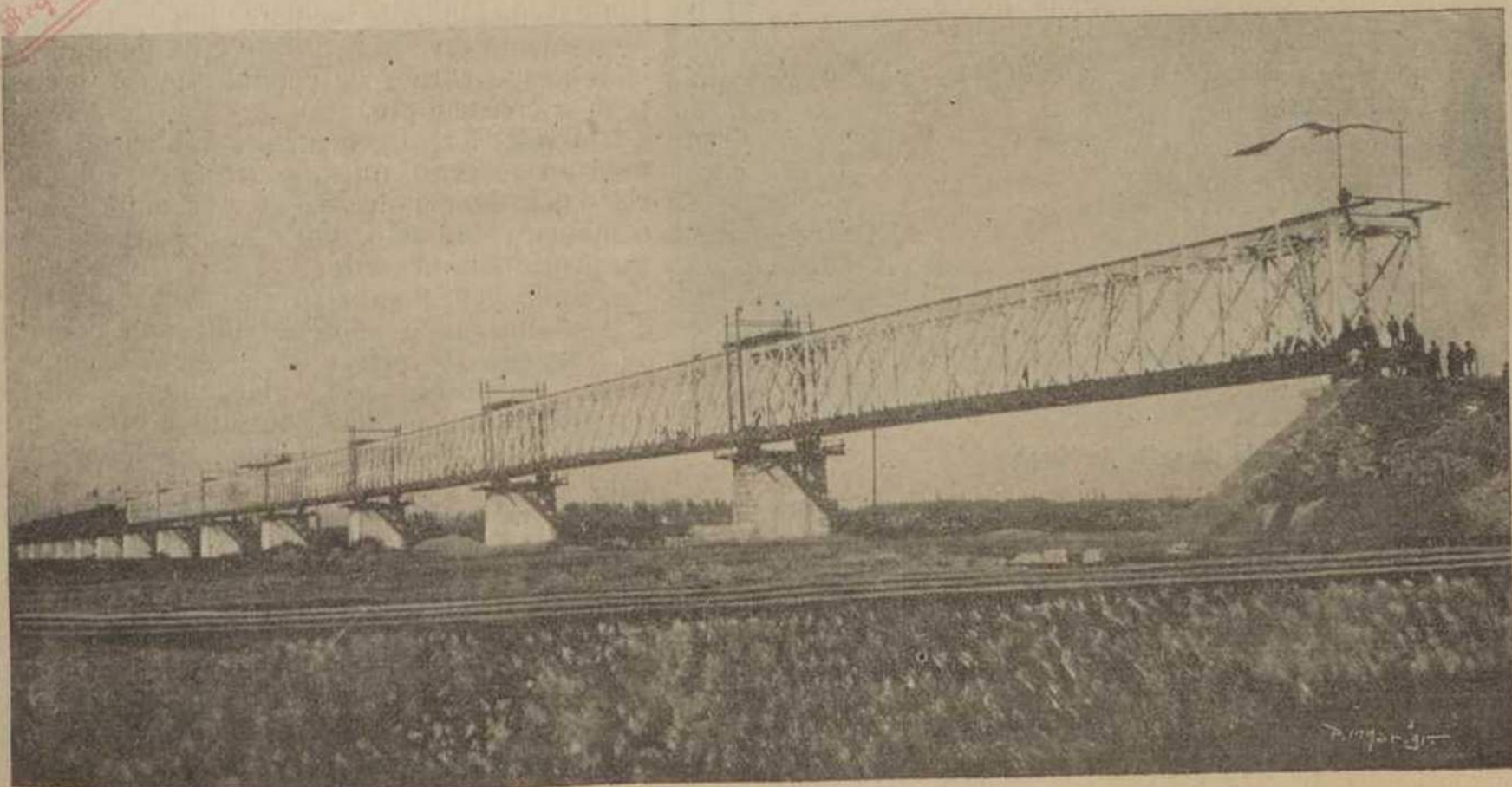
SUMMARIO

INAUGURAÇÃO DA LINHA DE VENDAS NOVAS (illustrado) 17
 PARTE OFFICIAL — (continuação do numero anterior) 21

Paginas

TARIFAS DE TRANSPORTE.....	22
PARTE F. NANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Maior e menor cotação mensal e annual dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portugueza e estrangeiras — Carteira dos accionistas.....	23 a 26
NOTAS DE VIAGEM — XIV — Em Pekim — O estudo do nu na China — V. stuario — Chinezes estofados — Grandiosos estabelecimentos — Locandas immundas — Viação publica — A mulher — Lagos de podridão — Etiquetas ch nezas.....	26
TRAFEGO COMBINADO PARA O SERVIÇO EM VENDAS NOVAS.....	27
REDE COMPLEMENTAR ENTRE MONDEGO E TEJO.....	28
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	28
LINHAS PORTUGUEZAS — Novo horario do Sul e Sueste — Evora a Ponte de Sôr — Aquisição de uma drag — Valle do Vouga — Pedido de linha — Valle do Corgo — Lourenço Marques.....	28
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha.....	29
COMPANHIA ATRAVEZ D'AFRICA — Relatorio do Conselho de Administração (Continuação).....	29
ARREMAÇAÇÕES.....	30
HORARIO DOS COMBOIOS — VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	31 e 32

Inauguração da linha de Vendas Novas



PONTE RAINHA D. AMELIA

Está inaugurada e aberta ao serviço publico a linha de Setil a Vendas Novas, isto é, a ligação entre toda a rede ao norte do Tejo, entre toda essa grande fita de ferro que cruza o paiz, a península, o mundo inteiro, e a rede do sul de Portugal, até hontem isolada nas suas provincias alemtejana e algarvia, vivendo como que em familia, dos seus proprios recursos, sem ligações com outra qualquer que lhe podesse inocular nas veias sangue novo, permutar com ella os elementos de vida e actividade que são indispensaveis a uma rede ferroviaria.

As linhas ferreas, como as familias, como os paizes, que não mais do que umas grandes familias são, não pódem, não devem viver isoladas. As que assim vivem

pódem ser pequenas linhas locais destinadas a ligar um ou mais pontos de producção com os mercados ou centros de consumo, mas não passam d'isso. As grandes linhas — e uma rede de 518 kilometros é já uma razoavel extensão — teem que viver em relações com as suas vizinhas, teem que dar-lhes e receber d'ellas elementos de vida, que estar, por este meio, ligadas a todo o grande movimento internacional que lhes dá expansão e alarga a sua orbita de acção, de modo a promover as maiores commodidades aos seus passageiros e transportes.

A nossa rede do Sul tem uma historia de luctas brilhantes pela sua conservação e de desfallecimentos pungentes pela sua ruina.

Houve até, e não ha muito, quem a considerasse objecto

quasi inutil á sua posse pelo Estado, e projectasse desfazer-se d'ella. Não recordemos esse triste facto.

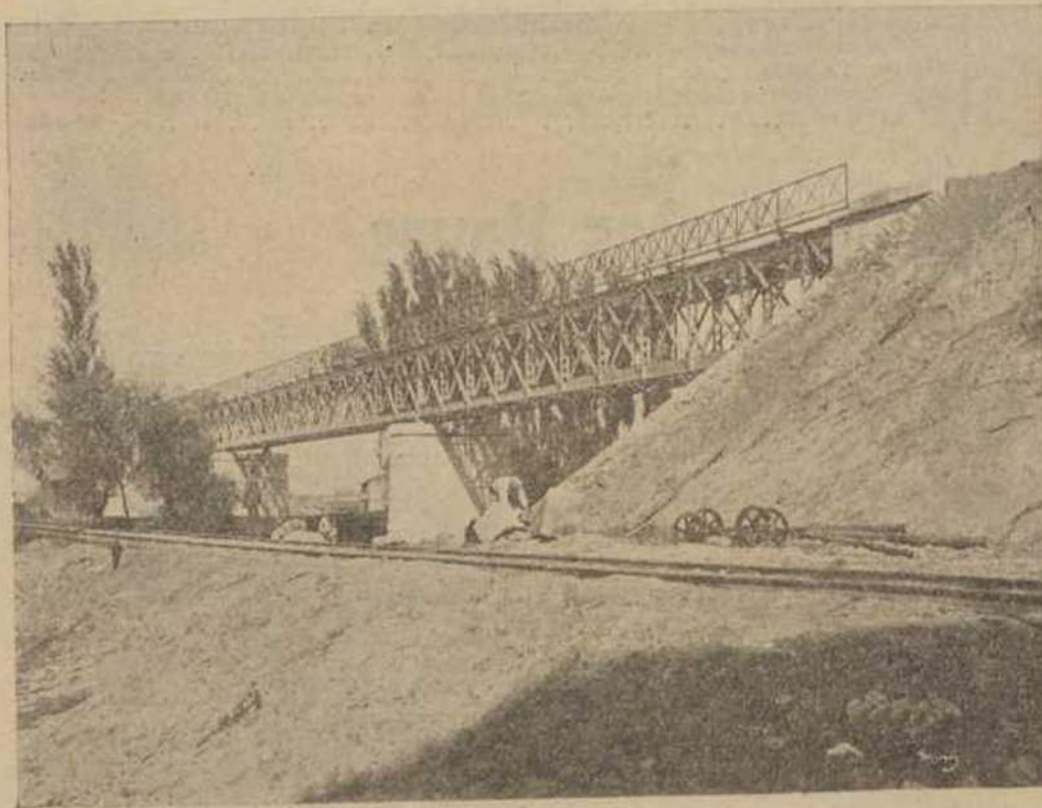
Mas veiu ao poder um novo espirito mais patriótico, mais competente e salvou, para o paiz, esse grande valor effectivo; e quem então trabalhou tanto nessa orientação de ideias applaude-se hoje ao ver como, sob uma administração honrada e intelligente, aquella bella rêde tem prosperado.

Não somos dos que imaginam que a ligação d'esta rêde com as demais vias ferreas do paiz, por meio da linha de Vendas Novas, seja só um beneficio para a Companhia Real. Ha de sel-o para todas. Não haverá um kilometro de via, quer numa quer noutra das duas rêdes que não sinta, pouco a pouco, a influencia d'aquella ligação, e por cada kilometro em que, num certo praso, essa ligação diminuir o movimento, muitos kilometros haverá em que o beneficio será irrecusavel.

Saudando a inauguração da linha de Vendas Novas somos coherentes com as nossas opiniões aqui exaradas desde o principio do nosso jornal.

Já nos nossos numeros 23 e 24, de 1889 — ainda na infancia d'este jornal — tratámos largamente da construcção d'esta linha, que, então, como hoje, sempre considerámos de grande interesse para o paiz.

As nossas previsões d'essa data realizaram-se. A linha, projectada a partir de Santarem, teve que affastar-se



Ponte da valla de Muge

d'aquella cidade em vista da opposição que a companhia dos Meridionaes ali encontrára.

Foi a *Sociedade Agricola* d'aquella cidade que levantou os seus protestos contra a escolha de Santarem para testa da linha.

Hoje a bella cidade do milagre, Almeirim e outras povoações que ficaram privadas d'esse grande beneficio, deploram a sua falta. Não tem de quem se queixar.

Naturalmente nos correu a pena para fazer a historia da nova linha, que tem varios incidentes dignos de menção, e que, encontrando-se dispersos por tantos numeros do nosso jornal, bom é que fiquem reunidos aqui.

A linha, então, de Santarem a Vendas Novas, foi concedida como «caminho de ferro do systema americano a vapor» a Eduardo da Costa Correia Leite, por alvará de 22 de setembro de 1887, e transformada esta concessão para via larga e parte em leito proprio por alvará de 13 de dezembro de 1888 (vidê nossos n.ºs 20 e 21 de janeiro de 1889).

Constituiu-se então a Companhia dos caminhos de ferro Meridionaes, com o capital de 1.600 contos, sendo-lhe transferida a concessão em fins d'esse anno.

A opposição, porém, de algumas corporações e influencias santarenses á passagem da linha sobre a ponte do Tejo, obrigou a novos estudos que foram mandados executar por portaria de 16 de dezembro.

Mas, veja-se a singular coincidência! A *Sociedade Agricola de Santarem* havia reclamado contra a passagem

do comboio na ponte dizendo que se espantavam os gados. Pois a portaria a que nos referimos manda estudar a construcção, por conta da companhia, de uma nova ponte, e determina que esta sirva para a via ferrea e para a passagem de peões e gados!

E não só nesta ponte, como nas de Azambuja e Muge! Quer dizer que os gados santarenses são tão intelligentes que só se espantavam quando encontravam o comboio na ponte que para elles fôra feita; quando eram elles que iam passar pela da via ferrea, mugiam ou relinchavam de contentes, ao ver junto a si a locomotiva!

Constituido, facilmente naquella epoca, o capital da companhia, foi seu presidente do conselho de administração o sr. conde de Moser. Os trabalhos foram atacados com vigor no anno seguinte por empreitada geral confiada ao fallecido engenheiro Pedro Ignacio Lopes, até que a crise de 1891 veiu lançar a desordem financeira nesta como em tantas outras empresas e companhias portuguezas.

Até 1895 aquelle capital de mais de 500 contos, invertido em material e trabalhos, conservou-se sem movimento, as obras paralyzadas e algumas avariando-se com o tempo e empregando-se esforços notaveis junto dos poderes publicos para manter a concessão. Então, substituidos no conselho de administração da companhia alguns administradores, começaram-se ou activaram-se negociações já começadas para a passagem da concessão a um grupo financeiro que concluísse a construcção.

Foi em fim d'esse anno que partiram para Paris os srs. Pedro Lopes e Emygdio da Silva e depois de varias negociações com alguns bancos e industriaes, conseguiram celebrar um contracto provisorio com o conhecido empreiteiro e capitalista o sr. Edmundo Bartissol, que se obrigava a concluir a linha de Vendas Novas com todas as suas dependencias e material fixo e circulante mediante um contracto de arrendamento do Sul e Sueste cuja annuidade serviria aos encargos do capital que era necessario para a construcção.

Em 1896 foi a respectiva combinação apresentada ao governo, mas apesar da consulta favoravel das instancias technicas por onde transitára, o ministro de então não deu o seu assentimento ao projectado accordo.

Quanto bem fez dizem-o os factos presentes. A muito custo se conseguiu uma portaria de prorogação de praso da concessão por alguns mezes, praso que se foi alargando, a satisfacção de successivos pedidos, durante a epoca em que o agio do ouro, impossibilitava qualquer negociação.

Só em 1899 foram, pois, renovadas antigas negociações com a Companhia Real, e uma vez assentes as principaes bases d'um accordo, partiram para Paris os srs. Pereira Carrilho, Victorino Vaz Junior e Paul Chapuy por parte da Companhia Real, e Costa Lima e Emygdio da Silva por parte da Companhia dos Meridionaes.

Ahi, ao passo que os primeiros junto do «comité» da sua companhia, apresentavam e discutiam aquellas bases, os segundos obtinham de um dos primeiros bancos parisienses os fundos necessarios para a realização da operação.

Mas, ainda d'esta vez, ao regresso, as dificuldades surgiram. Approvados os contractos pelas duas companhias em dezembro d'esse anno o ministro de então só muito mais tarde deu o seu accordo, quando as condições financeiras dos mercados, alteradas pela guerra do Transvaal, já não permittiam a operação.

Só em maio de 1902 as duas companhias conseguiram uma escriptura que em 17 de maio foi assignada com o Comptoir d'Escompte e a casa Bernard & Jarislawski, de Paris, que se obrigaram a fornecer á Companhia dos Meridionaes os fundos necessarios para a conclusão da linha, sendo-lhes transferido o minimo da annuidade garantido pela Companhia Real em troca da exploração da linha.

A empreitada da construcção foi tomada pela Companhia Real que a executou por administração encarregando da direcção dos trabalhos o seu chefe do serviço de construcção, o engenheiro sr. Vasconcellos Porto.

Ao incansavel esforço d'este funcionario, ás suas notaveis qualidades de trabalho e competencia, á sua pronta resolução dos assumptos, se deveu que a obra completa se executasse no curto praso de pouco mais de anno e meio, isto é, um anno antes do que o praso que fôra fixado para a conclusão.

Não costumamos ser turiferarios, muito menos em familia, que como tal devemos considerar quem tão frequentes vezes tem honrado este jornal com os seus primorosos escriptos—mas é de justiça, hoje que o intelligente engenheiro vê concluidas as suas canceiras, juntar o nosso elogio ao cêro de aclamações com que o saudam todos que veem realizada uma obra tão importante, em tão breve praso, o que é caso novo no nosso paiz.

Não esqueçamos os nomes dos collaboradores do illustre director da construcção que o coadjuvaram neste empenho, o engenheiro francez mr. Audouard, delegado da casa *Fives-Lille* que dirigiu a montagem da grande ponte, o empreiteiro da construcção das fundações o sr. Eugenio Reynaud, o engenheiro adjuncto, sr. Oliveira Bello, o chefe de divisão sr. Felix Alves e os de secção, srs. Alberto Correia e Pedro Coelho.

A directriz seguida não foi, no total, a que estava projectada e começada a executar pela Companhia dos Meridionaes; para melhorar as condições de traçado e exploração fez-se uma variante que diminuiu as rampas, de 18 para 12 $\frac{m}{m}$ e augmentou o raio das curvas, de 300 para 400 metros.

Entre o valle do Sorraia e Vendas Novas veem-se aqui e além os cortes e movimentos de terras do primitivo traçado que foi abandonado.

Apesar d'esta modificação a construcção ficou ainda accidentada e difficil, com numerosas obras d'arte, algumas das quaes importantes e de difficil construcção.

Ha não só as tres pontes das vallas de Azambuja e de Muge e a do Tejo, cuja extensão total é de 1.091^m,490, como as sobre o valle do Sorraia e muitos outros viaductos e aqueductos dispersos em toda a linha.

A parte que vae do Setil até o Tejo é constituida por um aterro insubmersivel. Este aterro funciona como um dique orthogonal, isto é, normal á corrente, disposição esta que é a mais favoravel para o atravessamento de valles largos e inundaveis, pois diminue a montante as divagações das aguas correntes e a jusante obriga-as a tomar um curso regular e invariavel.

A secção da vasão das aguas do valle do Tejo foi augmentada relativamente ao projecto primitivo, para melhor assegurar o despejo das aguas do Tejo.

A maxima cheia tomada como base para estes estudos foi a de 1876.

A ponte sobre a valla de Azambuja é a unica a dar vazão ás aguas entre o dique de Vallada e Setil, e não se projectou outra abertura para evitar correntes em occasião de cheias, que viriam prejudicar enormemente os campos a jusante.

A secção do fluxo do poente, em relação á cota das maximas cheias (7^m,82) é de 852^m2,60. A valla de Azambuja esgota, pois, as aguas do Tejo em regimen de cheias, e em regimen normal as aguas do Rio Maior.

Na construcção d'essas pontes e aqueductos empregaram-se approximadamente 30 mil metros cubicos de alvenaria. Para a execução de todas estas obras, os materiaes tiveram de ser transportados em condições difficéis, por não haver nenhum recurso para a construcção em toda a zona atravessada.

O numero de operarios attingiu o maximo de 5.000, sendo para notar a ordem e a disciplina que foi sempre mantida em todos os estaleiros da construcção, não obstante o pessoal graduado ser o mais reduzido possivel.

De todas as estações, a mais importante é a do entroncamento, no Setil.

Esta estação, que é a principal da linha tem cerca de um kilometro de extensão, entre agulhas, 7 linhas e grande numero de construcções, entre as quaes o edificio dos passageiros, quatro edificios para habitação do pessoal e installações muito completas para o serviço das machi-

nas. As outras estações estão em relação com o seu trafego e são:

Muge ao kilometro 7, Marinhaes ao km. 12, Agolada ao km. 27, Coruche ao km. 31, Quinta Grande ao km. 34, S. Torquato ao km. 46, Lavre ao km. 51, Canha ao km. 58 e Vidigal ao km. 65.

Ao longo da linha ha um grande numero de casas para habitação do pessoal de conservação da linha.

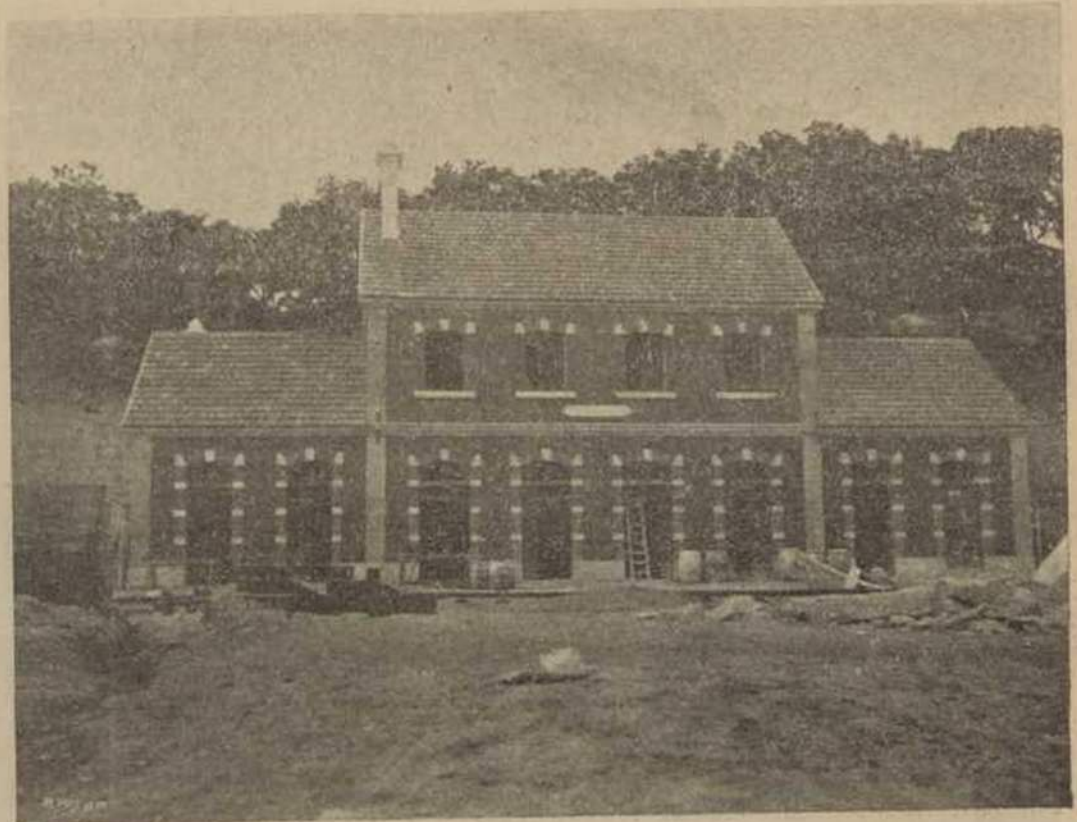
A linha entronca na de leste ao kilometro 56,629,90 e na do Sul ao 56,997,30, tendo entre estes pontos a extensão de 69.249 metros.

O seu traçado é o seguinte:

A partir da linha de leste transpõe o canal de Azambuja, atravessa a vasta planicie que o separa do Tejo, transpõe este rio e logo depois a valla de Muge, seguindo até a cumiada que das aguas do valle primario do Tejo o separam do Sorraia.

Desde esta divisoria d'aguas ao longo da qual segue a estrada de Coruche a Salvaterra, costeia a accidentada vertente do Sorraia, cortando os contrafortes d'esta encosta até a estação de Coruche. D'esta inflecte para o sul e atravessando a extensa varzea que a defronta transpõe o rio e os quatro alverções em cinco pontes.

Sóbe a'ê a cumiada de S. Torquato, aonde attinge a maxima altitude, para descer em seguida até a divisoria d'aguas na ribeira e depois de a transpor, elevar-se



Estação de Coruche

até a divisoria d'aguas na ribeira de Canha. Novamente desce até transpor esta ribeira, subindo de novo até alcançar a linha do Sul.

Em perfil tem:

Patamares e rampas inferiores a 5 millimetros..	27.316
Rampas superiores a 5 millimetros.....	26.222
Declives.....	15.701

Em planta:

Extensão total de alinhamentos rectos.....	39.760
De curvas.....	29.479

A inauguração

A festa inaugural que se realizou no dia 15 foi vibrante de enthusiasmos e revestida de todo o brilho.

Presidia a essa cerimonia o sympathico monarcha que tanto do coração se associa a todas as manifestações de progresso do nosso paiz, e tomaram parte nella o conselho de administração, direcção e quasi todo o pessoal superior da companhia, os engenheiros e directores das linhas do Estado, ministro das obras publicas, representantes do commercio, da industria, imprensa, etc.

Os convites foram numerosos e bem acolhidos por todos que desejavam assistir áquella grandiosa festa.

O comboio real partiu da estação da Rocio ás 11 horas da manhã e chegou a Setil ao meio dia e 1 minuto,

hora da tabella. Estação cheia de gente, musicas, foguetes, vivas e grande animação.

Ali houve demora de cerca de uma hora para refeição, depois do que se seguiu para a nova linha, ou melhor, pela nova linha, porque esta curva logo para a direita ao passar da estação.

Os terrenos de onde emerge o aterro a que acima nos referimos, estão todos alagados — é um lago cada lado da linha.

Chegado o comboio á entrada da ponte do Tejo, todos se apeiam, indo El-Rei descerrar a bandeira que cobre o titulo d'essa grandiosa obra d'arte, feito em grandes letras doiradas fixadas na viga transversal superior á entrada:

PONTE RAINHA D. AMELIA

Era 1 hora e 25 minutos.

Aos que não tenham ainda visto esta obra d'arte, produz ella uma grande admiração pela sua grandiosidade e elegancia. E mais admirados ficariam se soubessem que o activo engenheiro constructor mr. Audouart a assentou no curto praso que decorreu de 20 de março do anno passado até 10 de novembro, e construindo ao mesmo tempo as duas outras das vallas d'Azambuja e ribeira de Muge. Ao todo 2.000 toneladas de metal assente em sete mezes e meio.



Ponte sobre o Sorraia

Atravessa-se então os espessos pinheiraes que á direita pertencem á casa real e á casa de Cadaval e vamos parar em Muge, onde a estação está ornamentada e ha as manifestações de regosijo do costume.

Passado o apeadeiro d'Agolada desdobra-se á direita o bello valle do Sorraia em que as aguas pluviaes formaram numerosos pequenos lagos augmentando-lhe o aspecto pittoresco.

A chegada a Coruche foi uma agradabilissima impressão para todos.

Raro se tem visto que numa festa se enfeixe tanto gosto e tanta novidade na ornamentação e na disposição dos detalhes.

A' direita, estacionava na linha do éaes um comboio, simulando um trem de mercadorias prompto a partir carregado com todos os productos da agricultura local: os cereaes, o gado bravo e suino, a cortiça, a palha; e os trabalhadores do campo. A' esquerda enfileirava-se uma brilhante guarda de honra, formada por mais de cem campinos vestindo os seus caracteristicos fatos e cavalgando bem ajaezados animaes.

O effeito foi surprehendente e mereceu os applausos entusiasticos de todos.

A estação estava ornamentada com cobrejões, guizeiras, choçalhos, pás, enxadas, e outros aprestos agricolas.

Sobre a encosta uma multidão enorme e alguns trens particulares, bem postos, completavam o quadro.

D'ahi seguiu-se a Quinta Grande, apeadeiro que defronta com a propriedade do sr. visconde de Coruche que fizera collocar junto da estação a sua machina a vapor empregada na lavoura, silvando estridulamente á passagem do trem.

Após pequenos afrouxamentos á passagem nas duas estações e nos dois apeadeiros seguintes, chegou-se a Vendas Novas, estação que estava tambem ornamentada, e aonde a demora foi apenas de 10 minutos, por o comboio ir já atrazado, em vista das manifestações em transitito.

As linhas notam-se estar bem assentes, sendo o andamento muito suave, e sem solavancos, o que é notavel numa via de recente construcção.

O trem regressou quasi directo a Lisboa R. partindo de Vendas Novas ás 3 e 55 e chegando a Lisboa ás 6 e 45, só com paragem em Coruche e Setil.

Está, pois, desde hontem aberto ao serviço do publico toda a grande estrada de ferro que liga o extremo norte com o extremo sul.

Póde já fazer-se o percurso entre Valença e Faro, numa distancia de 694 kilometros, isto é, poupando-se a extensão de 129 kilometros, o que representa grande economia de tempo, incommodo e dinheiro.

Resta que as direcções se entendam para dar ao publico as commodidades que são já concediveis em vista da ligação de todas as linhas.

O bilhete directo norte-sul, o comboio rapido Galliza Porto-Vendas Novas-Faro, e vice-versa, a carruagem de intercommunição, em serviço directo sem trasbordos, não se farão esperar.

Por toda a parte onde não ha differença de bitola de linhas ou solução de continuidade os serviços se combinam de fórma a dar ao viajante a maior somma de facilidades. Entre Paris e Virbalen, por exemplo, quantas differentes linhas se atravessam, quantas variadas direcções se tomam em tres paizes, e em cada comboio rapido ha as carruagens directas necessarias para os differentes destinos.

Não será isso possivel conseguir-se em Portugal o que no estrangeiro é já materia corrente, nem faltam boas vontades e competencia para introduzir no serviço ferroviario todos os melhoramentos que tanto apreciamos lá fóra?

A abertura da nova linha vem pôr em evidencia estes problemas a resolver e de tão facil solução elles se nos afiguram que certos estamos ella está já na mente de quantos tem a seu cargo dal-a, com a presteza que os interesses do publico e os das proprias linhas ferreas requerem.

Serviço de transportes

Desde a data da abertura á exploração foi ampliada a esta linha a applicação da tarifa geral e respectiva classificação geral de mercadorias, tarifa de despesas accessorias, tarifas especiaes de grande velocidade, N.º 1, para transporte de recovagens e generos frescos, 4, metallico, valores e reembolsos, 5, logares de luxo e salões, 6, telegrammas, 8, volumes pequenos até 10 kilos, 12, bilhetes de gare, 14, bilhetes de assignatura, 16, viagens de recreio em grupos ou comboios especiaes, 17, animaes ferozes, e as de pequena velocidade n.º 1, taras vazias, 2, aguardente, vinho, etc., 3, madeiras, etc., 4, materias inflamaveis, 5, gado, 6, animaes ferozes, 8 e 9, mercadorias diversas, 11, cereaes, batatas, etc., 12, palha, etc., 13, carvão vegetal, cortiça e casca para cortumes.

Para transporte de passageiros de varias estações comprehendidas entre Lisboa e Carregado para outras desde Agolada até Vendas Novas ou vice-versa, entram em vigor desde o mesmo dia a tarifa especial n.º 18, grande velocidade, cujos preços são 1\$800 réis em 1.ª classe, 1\$400 em 2.ª e 1\$000 em 3.ª. Veja-se a tarifa annexa.

No proximo numero daremos no logar principal um artigo do distincto engenheiro sr. Paulo Benjamin Cabral, sobre a linha telephonica Lisboa-Porto.

vagon ou dos vagonos que empregar, qualquer que seja o peso a transportar.

§ 2.º As mercadorias que a pedido dos expedidores forem transportadas com a velocidade de viajantes pagarão na razão do dobro do preço ordinario.

§ 3.º Os cavallos e mais gado tambem pagarão, no mesmo caso, o dobro do preço das respectivas tarifas

Art. 43.º As mercadorias, volumes, animaes e outros objectos não designados nas tarifas serão qualificados, para o effeito de pagamento de direitos de transporte, nas classes com as quaes tiverem maior analogia. Esta classificação será feita pela empresa, de accordo com os fiscaes do Governo, com recurso para o Ministerio das Obras Publicas.

Art. 44.º Todos os objectos (excepto os preciosos especificados na tarifa) que pesarem menos de 10 kilogrammas serão considerados como objectos de recovagem.

Art. 45.º Todo o viajante cuja bagagem não pesar mais de 30 kilogrammas não terá a pagar pelo transporte d'esta bagagem augmento algum de preço, além d'aquelle que dever pagar pelo seu logar.

Art. 46.º Os militares e mariaheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagarão apenas, por si e suas bagagens, metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

Art. 47.º Os empregados do Governo que forem incumbidos da fiscalização do caminho de ferro ou da cobrança de contribuição lançada sobre os preços do transporte ou da fiscalização sanitaria da linha deverão transternar nella sem pagar quantia alguma.

Art. 48.º A empresa será obrigada a pôr á disposição do Governo, por metade dos preços das tarifas geraes, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração do caminho de ferro, quando elle precisar dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto servido pela linha ferrea.

Art. 49.º A empresa será obrigada a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

1.º Transporte, em qualquer comboio que a Direcção Geral dos Correios e Telegraphos designar, das ambulancias postaes e dos empregados que manipularem as correspondencias;

2.º Concessão, nos comboios em que não haja ambulancias postaes, de dois compartimentos de carruagens de 2.ª classe para transporte das malas de correspondencia publica e dos seus conductores;

3.º Transporte do material dos correios e telegraphos;

4.º Limpeza externa das ambulancias postaes;

5.º Transporte de empregados da Direcção Geral, em serviço de inspecção e fiscalização de correios e telegraphos;

6.º Licença para collocação das linhas telegraphicas do Governo nos postes ou apoios das linhas telegraphicas da via ferrea.

Art. 50.º O numero de viagens por dia será fixado pela empresa de accordo com o Governo, segundo as necessidades da circulação.

O maximo e minimo da velocidade dos comboios ordinarios de viajantes e mercadorias, e dos comboios extraordinarios, bem como a duração do transito completo, serão sujeitos ás regras de policia, para segurança publica, que o Governo tem direito de estabelecer, ouvida a empresa.

Art. 51.º Todo o comboio ordinario de viajantes deverá conter, salvo os casos imprevistos de extraordinaria concorrência, carruagens de todas as classes em quantidade sufficiente para as pessoas que se apresentarem a tomar logar.

Art. 52.º O uso do telegrapho electrico será gratuitamente permitido ao Governo para os despachos officiaes, e aos particulares mediante os preços de uma tabella estabelecida pela empresa de accordo com o Governo.

(Continúa).

TARIFAS DE TRANSPORTE

As novas tarifas especiaes do Sul e Sueste

Nos termos do nosso contracto publicamos a seguinte nota official ácerca das novas tarifas especiaes de pequena velocidade, que vão vigorar nas linhas do Sul e Sueste.

A reforma das tarifas que vão vigorar brevemente, teve por fim unificar quanto possivel as tarifas do Sul e Sueste e as da Companhia Real ultimamente approvadas, para facilitar, tanto ao publico como aos empregados, o seu conhecimento e applicação.

As 17 tarifas existentes, gradualmente elaboradas e ampliadas sobre bases diversas conforme as exigencias do trafego, são substituidas por 14 tarifas, cujos nume-

ros de ordem são eguaes ás suas similares da Companhia.

São precedidas das condições geraes de applicação, communs a todas. Cada tarifa abre com a classificação das mercadorias a que se applica, indicando as séries por que são distribuidas e o limite da carga por vagon completo.

A cada série corresponde um preço de applicação, havendo preços especiaes para determinadas relações. Seguem-se as tabellas de preços, eguaes ás do mesmo numero da Companhia e organizadas pelo systema belga de differenciação.

Na fixação dos preços teve-se em vista manter, quanto possivel, os preços actuaes para as correntes do trafego existentes, o que não impede o estabelecimento de tarifas combinadas, pois o intuito da Administração é procurar facilitar o mais possivel o trafego entre o sul e o norte do paiz.

Ha todavia reduções importantes nalgumas tarifas. Em quasi todas são estabelecidos maximos cobráveis muito reduzidos, destinados a desenvolver o trafego entre Lisboa e o Algarve.

Nas condições das tarifas procurou-se attender as reclamações a que tinham dado logar algumas disposições das novas tarifas da Companhia.

Assim, attenua-se o rigor no que respeita á conformidade dos dizeres da nota da expedição com as da tarifa. Facilita-se o agrupamento das mercadorias, ainda que algumas hajam de ser taxadas pela tarifa geral.

Tornam-se menos rigorosas as clausulas relativas á expedição por vagon completo. Providencia-se por modo geral ácerca da devolução de taras, concedida em varias tarifas.

Tarifa n.º 1 — *Taras vasias*:

E' egual á da Companhia com a differença de ter um preço muito reduzido (7-6-5) para as garrafas vasias.

E' estabelecido o maximo cobravel de 23400 réis por tonelada até 340 km. e 23800 além de 340 km. para as remessas entre o Barreiro e Setubal e o Algarve, assim dividido em duas zonas, uma até Faro e a outra além de Faro.

Ha tambem um preço especial por vagon, de applicação generica, para os toneis armados e talhas.

Da tarifa, que substituiu a n.º 6 e parte da n.º 14, resultam consideraveis reduções para muitas especies de taras.

Tarifa n.º 2. — *Aguardente, alcool, azeite, vinho, vinagre e bebidas diversas*:

A classificação é a mesma da Companhia.

Como no projecto da tarifa geral são feitas grandes reduções ao vinho, ao azeite e ao alcool pela descida de classe, os preços da tarifa especial são unicamente applicaveis aos transportes de ou para Lisboa, Barreiro e Setubal.

O maximo cobravel, que já havia para o vinho do Algarve, foi reduzido e desdobrado em dois preços para as zonas consideradas.

Mantem-se o transporte gratuito das taras vasias.

As aguas naturaes foram englobadas nesta tarifa, que substitue as n.ºs 6, 8 e 16 actuaes.

Tarifa n.º 3. — *Madeira, lenha e matto*:

A classificação é a mesma da Companhia. Para os preços de applicação geral o minimo d'expedição é de 2.000 kg. O preço da 3.ª série (lenha, carqueja, fachina, etc.) é muito reduzido e o percurso minimo de 30 km. apenas.

Além dos preços geraes ha preços especiaes mais reduzidos com o minimo de 1.000 kg. para as relações entre Lisboa, Barreiro, Setubal e o resto da linha.

Estabelecem-se tambem maximos cobráveis muito reduzidos para as zonas do Algarve.

A condição relativa a peças de mais de 6^m de comprimento é muito benefica para o publico. Dá-se devolução aos encerrados pertencentes aos expedidores.

A tarifa substitue as n.ºs 4 e 5 actuaes.

N.º 4. — *Materias explosivas, inflammaveis e perigosas*:

E' egual na classificação, nos preços e nas condições á da Companhia; substitue a n.º 7.

N.º 5. — *Gado por vagon completo*:

Mantem os preços da tarifa actual, simplificando-a.
 Concede passagem gratuita a um guardador por grupo de dois vagon, até o limite de tres passagens por expedição.

Substitue a tarifa n.º 4.

N.º 6. — *Touros e animaes ferozes:*

E' igual á da Companhia Real.

N.º 7. — *Petroleo:*

Abrange duas séries com os minimos de 100 kg. e de vagon completo.

E' applicavel apenas ás expedições de Lisboa, Barreiro, Setubal, Faro e Portimão.

Faculta o emprego de vagon dos expedidores nas condições estipuladas pela tarifa n.º 17, que substitue.

N.º 8—*Materiaes de construcção, adubos, sal, mine- rios, etc.:* A classificação pouco differe da da tarifa do mesmo numero da Companhia.

Além dos preços de applicação geral, contém varios preços especiaes mais reduzidos applicaveis a determinadas relações.

Ao tijolo, telha e pedra artificial é dado preço muito reduzido, estabelecendo-se maximos cobraveis baixissimos para os transportes destinados ao Algarve.

A tarifa dos adubos, que era de 3 rs, foi mudada para 5-4-3, attingindo o preço definitivo a que foi gradualmente elevada e que mal cobre a despesa do transporte.

Ao ferro, aço, chumbo e zinco em bruto ou em obra ordinaria destinados ao Algarve é estipulado um preço muito reduzido.

As taxas dos minerios, equivalente ás actuaes, são applicadas por vagon de 12 toneladas com a redução de 20 % quando o vagon comportar apenas 10 toneladas.

O minimo d'expedição dos materiaes de construcção foi reduzido de 2.000 a 1.000 kilogrammas.

Esta tarifa que é muito vantajosa para o publico substitue as n.º 5, 9, 10, 11, 14 e 15.

N.º 9—*Fructas, hortaliças, oleos, insecticidas, etc.:* A classificação é igual á d'igual numero da Companhia.

Além de preços de applicação geral para a 2.ª e 3.ª séries, eguaes aos de aquella, contém preços especiaes mais reduzidos para as tres séries, applicaveis a remessas destinadas a Lisboa. Os maximos cobraveis existentes para as fructas seccas do Algarve foram reduzidos consideravelmente e tornados extensivos ao sabão.

Manteve-se á azeitona fresca o preço reduzido que tinha para pequenos percursos.

São substituidas por esta as tarifas n.ºs 13, 14 e 15.

N.º 10—*Machinas e apparethos agricolas e industriaes, esparto, palma, linho e juta:* Foram um pouco elevados os preços das machinas, ficando ainda assim muito baixos (8-7-6 em vez de 6).

Não tem preços de applicação geral.

A 1.ª série abrange as machinas e instrumentos; a 2.ª o esparto, palma, linho e juta; a 3.ª as conservas, dando preços reduzidissimos ás que venham procurar embarque a Lisboa.

Substitue as tarifas n.ºs 13 e 14.

N.º 11—*Cereaes, batatas, legumes seccos, farinhás, sementes, etc.:* A classificação é a mesma da Companhia, com uma unica série porém.

Não tem preços de applicação geral, a não ser para tremoços e batatas.

Está applicavel ao trafego actual. Os preços applicam-se a 4 grupos: farinhás e residuos de moagens; arroz, cereaes, legumes seccos, sementes; transportes de quaesquer mercadorias especificadas, entre as estações além da Casa Branca; tremoços e batatas entre quaesquer estações.

E' reduzido o maximo cobravel para as farinhás destinadas ao Algarve e volta-se a conceder 4 dias de armazenagem á chegada no Barreiro.

Substitue as tarifas n.ºs 2 e 15.

N.º 12—*Palha, feno, pasto verde ou secco, verduras:* A classificação é a da Companhia, com 2 séries.

Tem além dos preços da applicação um preço muito reduzido para determinados destinos, commum ás duas séries. A taxa é estabelecida por tonelada e não por vagon como até agora para remediar os inconvenientes da variedade de typos de vagon. Substitue a actual tarifa d'igual numero.

N.º 13—*Carvão vegetal, casca de cortiça:*

A classificação apenas differe da da Companhia em fazer figurar na 5.ª série a cortiça virgem.

Não tem preços de applicação geral.

Há para cada série preços reduzidos applicaveis ás correntes actuaes do trafego, sendo muito baixo (10-9-8) o estipulado para a cortiça virgem, aparas e desperdicios.

A rolha e quadros que do Algarve venham buscar embarque a Lisboa teem um preço muito reduzido. Para a cortiça é estipulada uma taxa mais reduzida applicavel aos mezes de dezembro a abril.

Mantém-se o maximo cobravel do carvão e dá-se vantagens na armazenagem gratuita. Substitue as tarifas n.ºs 8 e 16.

N.º 14—*Remessas contendo objectos de comprimento superior a 6m:*

Esta tarifa é um complemento de todas as outras tornando-lhes applicavel a regra formulada para as peças compridas de madeira. Sempre que fór occupado mais de um vagon, o minimo taxado por vagon é apenas de 3 toneladas, pagando porém pelo preço effectivo quando o expedidor se sujeite á demora para se completar o carregamento.

Tal é o systema de tarifas especiaes, que foram approvadas provisoriamente por despacho ministerial de 23 de novembro ultimo e vão entrar em vigor em 1 de fevereiro.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de janeiro de 1904

Logo depois de aberto o parlamento o sr. ministro da Fazenda apresentou o seu relatorio e propostas financeiras, que estão sendo estudadas pela commissão respectiva.

Não será antes da publicação da proxima revista que estes importantes pareceres entrarão em discussão, portanto até então vivemos muito melhor tempo para tratar d'essas propostas, entre as quaes já se notam muitos projectos irrealizaveis.

O movimento da praça foi o seguinte:

Inscrições foram mais procuradas dando occasião a que se firmassem um pouco. Fecham entretanto mais fracas, devido á grande quantidade de papel que veiu ao mercado.

Os outros valores de estado tambem se firmaram um pouco, com excepção das obrigações 1.ª série que desceram bastante acompanhando os preços de Paris e Londres.

Accões do Banco de Portugal continuam com vendedores e poucos compradores.

Accões do Banco Commercial e Açores, pelo contrario, firmaram-se por falta de vendedores.

Accões do Banco Ultramarino, que de ha muito se conservavam firmes, fecham com muitos vendedores e sem compradores.

Accões do Gaz teem-se mantido, mas as transacções foram de pouco vulto.

As accões de outras companhias, pouco ou nenhum movimento tiveram.

Em obrigações ha apenas a notar as obrigações Atravez da Africa, que devido ao relatorio de Fazenda, se apresentaram no mercado em grande abundancia, occasionando uma baixa sensivel e ainda fecham com má tendencia.

As obrigações Trediaes, Aguas e Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro foram muito procuradas pela capitalização.

Os valores da Companhia Real tiveram grande movimento e quasi que absorveram toda a attenção dos especuladores.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v	43 3/4	43 5/8	Desconto no Banco	
" cheque.	43 3/8	43 1/4	de Portugal.	5 1/2 %
Paris 90 d/v.	655	656	No mercado.	5 %
" cheque.	660	662	Agio Buenos Ay	
Berlim 90 d/v.	267	268	res.	—
" cheque.	271	272	Cambio do Brazil.	12
Francfort 90 d/v	267 1/2	268 1/2	Premio da libra.	1 # 030
" cheque.	271 1/2	272 1/2		e
Madrid cheque	805	815		1 # 040

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Balancete de 31 de dezembro de 1903

Activo	
Capital empregado:	
Construção até Guimarães.....	826:502\$354
Prolongamento até Fafe.....	71:344\$952
Materiaes em deposito.....	28:90\$356
Efeitos depositados e de caução.....	18:290\$000
Devedores diversos.....	18:014\$678
Exploração, despesas geraes.....	28:966\$562
Gerencia (despesas da sede).....	1:928\$275
Conta de juros.....	27:343\$035
Dividendo.....	17:844\$000
Prolongamento. Dinheiro em deposito...	9:087\$385
" Dep.º para expropriações	3:630\$850
Dinheiro em deposito.....	31:188\$390
Caixa.....	2:822\$243
	1.085:983\$080
Passivo	
Capital:	
Accções.....	300:000\$000
Obrigações.....	535:590\$000
Prolongamento. Conta de credito.....	52:000\$000
Accionistas, seus credits.....	115\$500
Por efeitos depositados e de caução.....	18:390\$000
Depositos e fianças.....	7:169\$775
Contas em liquidação.....	4:029\$171
Exploração, receita geral.....	113:178\$661
Dividendos a pagar.....	10:113\$000
Juros de obrigações a pagar.....	14:143\$500
Retenções geraes.....	11:939\$437
Fundo de amortização.....	4:410\$000
Fundo de reserva.....	12:000\$000
Lucros e perdas.....	2:004\$036
	1.085:983\$080

Porto, 9 de janeiro de 1903. — Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, O gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso*.

Companhia do Caminho de ferro Cintra
à Praia das Maças

Por ordem do Ex.^{mo} Sr. Presidente da mesa da assemblea geral, é a mesma convocada a reunir em sessão ordinaria, na sala das sessões da Empresa Agricola do Principe, no Largo de Julião n.º 7, 2.º andar, no dia 18 do corrente pela uma hora da tarde, sendo a ordem do dia:

1.º Discutir e votar o relatório e contas da gerencia de 1903 e parecer do conselho fiscal;

2.º Eleger a mesa da assemblea geral, administração e conselho fiscal, que teem de funcionar no triennio de 1904 a 1906.

Os livros da escripturação e demais documentos, estão desde já patentes no escriptorio da companhia, na Rua de Serpa Pinto n.º 11, 1.º, até o dia da assemblea geral.

Lisboa, 2 de janeiro de 1904 — O Secretario, *João de Freitas Ribeiro*.

NOTAS DE VIAGEM

XIV

Em Pekim—O estudo do nu na China—Vestuario—Chinezes estofados—Grandiosos estabelecimentos—Locandas immundas—Viação publica—A mulher—Lagos de podridão—Etiquetas chinezas.

Ao chegar a Pekim já o viajante tem os olhos habituados a ver meios corpos nus—e até corpos inteiros, porque os trabalhadores que labutam aos lados das vias ferreas, quer removendo a terra, quer puxando a sirga barcos carregados que singram o canal imperial que corre ao lado direito da via, raro, no verão, cobrem qualquer parte do corpo.

Mas isso, suppõe-se, é no campo, onde não ha policia, onde ninguem os impede de viverem a seu modo. Na cidade, na capital, já não succederia d'isso.

Pois a impressão recebida ao entrar os muros da ca-

pital do grande filho do sol é bem desoladora. Logo que sahimos da estação onde apenas alguns carregadores se apresentam despídos até a cintura, vimos que de toda a gente amarella muito poucos cobrem essa parte do corpo.

E o effeito, em verdade, se por vezes é repellente quando se trata de pelles mais claras, quasi brancas, e carnaduras fortes, anafadas, torna-se curioso quando vemos aquelles costados e hombros tostados pelo sol, tomando uma cor de canella moída, com um lustro assetinado, que nos dá a ideia de termos diante de nós estatuas de cobre com movimento.

Neste ponto é interessante tambem a antithese entre o chinez de certa classe—o funcionario, o abastado, o letrado (que depois direi o que é)—e os das classes inferiores, em que entra o commerciante os seus caixeiros, os trabalhadores, os cosinheiros e vendedores de comidas populares.

Emquanto os d'este ultimo grupo descobrem o corpo na parte superior, aquelles cobrem-se completamente, vestindo uma cabaia que é completamente apertada no pescoço e pulsos, e abotoada em todo o comprimento e cobrindo as pernas com ceroulas brancas atadas sobre as meias, e sobre estas usando uma calça, tambem apertada nos tornoselos.

Não apparece, pois, á vista senão a cara e as mãos. Este fato é de panno d'algodão, azul ou cinzento, nunca de outras cores, o que torna falto de variedade o aspecto de qualquer agglomeração.

No inverno (como vi no regresso) vestem, sobre aquelle fato outro, ou outros acolchoados de algodão em rama, e em tal grossura ou quantidade quanto bastante para não sentirem frio. Succede, porém, que essa reunião de fatos lhes tolhe os movimentos, fazendo-os andar de braços espetados como fantoches.

As classes dos nus essas (que são a maior parte) enchem, no verão, as lojas, os armazens, e as ruas.

E' notavel o aspecto dos estabelecimentos, alguns que teem os seus vinte metros de extensão, portas, taboetas, columnas, tecto, tudo em esculptura doirada dando uma nota de riqueza e de elegancia, vendo-se de frente para o publico enfileirados ao balcão, quietos, esperando freguezes, tantos caixeiros quantos, unidos uns aos outros o espaço pôde comportar, e todos, esses e o dono ou gerente da casa, nus da cintura para cima.

Neste ponto ha que notar um caracteristico da vida chineza: O estabelecimento é mais acreditado quantos mais caixeiros tem, e o dono da casa tem por dever empregar nella toda a parentella por mais afastada e numerosa que seja. E mal d'elle se não o fizer porque é considerado homem sem brio.

Estes luxuosos estabelecimentos abundam nas ruas de Pekim, mas em promiscuidade com outros da mais infima especie, sujos, immundos, asquerosos.

E não só no enfileiramento mas, caso extraordinario, fóra, na rua, em frente d'essas luxuosas lojas, encostadas a ellas mesmo, erguem-se repugnantes barracas, onde se fabricam e vendem todas as classes das detestaveis iguarias que constituem a alimentação d'aquelle povo sobrio até o extremo.

Nessas barracas de taboas velhas e pannos rotos, negros de fumo e de nodoas, sobre um brazeiro, fervem caldeirões cozendo bolos de massa sem tempero, legumes verdes, pequenos peixes, insectos da agua estagnada, fructos, raizes d'arvores e varias sujidades que não pude perceber o que eram.

D'esses acepipes se servem, como condimento do arroz cozido, que é a base de toda a alimentação d'aquelles povos (refiro-me desde já tambem ao Japão e Coréa) tomando-os dos microscopicos pratos mais pequenos do que pires de café, onde elles são vendidos em fileiras sobre sujas taboas, com os dois pausinhos que substituem todo o talher europeu e são seguros, ambos, entre o pollegar e o index da mão direita—não um em cada mão, como, em geral se julga na Europa.

Um d'esses pratinhos com umas seis vagens de feijão, outro com quatro fios de peixe salgado, cru, uma tigela d'arroz cozido sem sal, eis o almoço regular de um trabalhador possante que durante todo o dia labuta, desenvolvendo uma força herculea.

E isto tudo custa-lhes umas 24 sapecas ou uns 12 réis nossos.

De fôrma que por uns 30 ou 40 réis se alimenta durante um dia um d'aquelles musculosos rapazes que se entregam por uns vintens aos mais violentos trabalhos.

Essas incríveis barracas deixam apenas, entre ellas e os estabelecimentos, o espaço bastante para passar um carro, dos que transportam gente, vehiculos de duas rodas tirados por chinezes; e por vezes esse espaço é tão reduzido que os conductores, para abrir caminho, teem que ir gritando, em guinchos estridulos que fazem arrepiar as carnes, dando uma nota selvagem áquella correria desenfreada de vehiculos tirados por homens meio nus, aos saltos, aos pulos, aos solavancos enormes, a ponto tal que de uma vez me succedeu arrombar com o corpo o assento do carro, ficando de pernas e braços erguidos sem poder tirar-me d'essa posição.

Quando, por esse caminho, não ha via livre, o carro é impellido rapidamente, bruscamente, para o centro da rua, que fica a um nivel um bom metro superior áquelle, e onde a lama é de altura a enterrarem-se as rodas dos carros até meio, para, logo que os *culis* (os conductores) veem passagem possível em baixo, se precipitam para ella, sem se importarem com o tombo que dão ao vehiculo e seu passageiro.

Nesse centro da rua é que andam os vehiculos de transporte de mercadorias, geralmente carros pesadissimos tirados e impellidos por seis ou oito homens, por meio de cordas, e os carros de familia, tirados por cavallo, e compostos de uma caixa em fôrma de tumba, toda fechada, tendo apenas umas janellas de palmo, para respiradouro e essas ainda com dupla persiana de filô preto, nada deixando vêr para o interior.

E' nessas caixas que se transportam as senhoras chinezas, entrando nellas no pateo da sua casa e só sahindo no pateo d'aquella a que se destinam sem que ninguem logre vel-as.

E' que á mulher chinesa, considerada pelo homem como um ente inferior, não é permittido apparecer a publico, nem sequer ás visitas masculinas da casa.

Na rua só andam as serviças, e essas mesmas quando é gente de muito baixa classe, porque sendo ama de leite, governanta ou creada mais graduada, só penivelmente pôde mover-se porque a deformidade que, desde nascidas, lhes causam nos pés, contorcendo-os entre talas a reduzil-os ao menor espaço possível, não lhes permite andar.

Não me deterei a descrever a vida dos chinezes em familia porque não me daria o espaço para referir todos as costumes originaes e singulares d'este povo. Trato, por isso, só do que o visitante vê, e sigo, portanto, descrevendo-lhes o exterior.

Nessas ruas, mesmo as mais centraes, o lixo, as sujidades, são em montões. Nalguns pontos ha verdadeiros lagos d'agua verde, pôdre, que as chuvas de cada inverno augmentam, e o sol de cada verão não extingue, apesar dos seus raios serem ardentes. Nesses lagos chafurdam rapazes nus, tirando d'elles plantas e bichos da podridão que vão ser fritos nas locandas proximas para alimento de gente (!)

Este systema de viver chinez contrapõe-se á theoria microbiologica, provando que nem em toda a parte os infinitamente pequenos produzem effeitos morbidos; na China, parece que o microbio se steriliza por si proprio á força de se accumular no organismo, tornando-se, por fim, alimentação proficua do sangue.

Dos lados d'essas ruas, junto d'esses lagos de fetido liquido asqueroso, erguem-se os estabelecimentos, ou os muros atraz dos quaes são construidas as casas, separadas assim das ruas por dois pateos murados.

Não se vêem, portanto, edificações, nem monumentos e d'estes só ha os porticos elevados á virtude feminina ou á coragem masculina, um dos quaes a photogravura representa.

A ninguem é dado, pois, ao percorrer as ruas, ver uma só casa, salvo os edificios europeus na zona chamada *das concessões* onde estão as legações estrangeiras, nas proximidades das quaes se agglomeram (por causa das duvidas) os nacionaes de cada paiz.

O chinez que faltasse áquelle preceito de resguardar

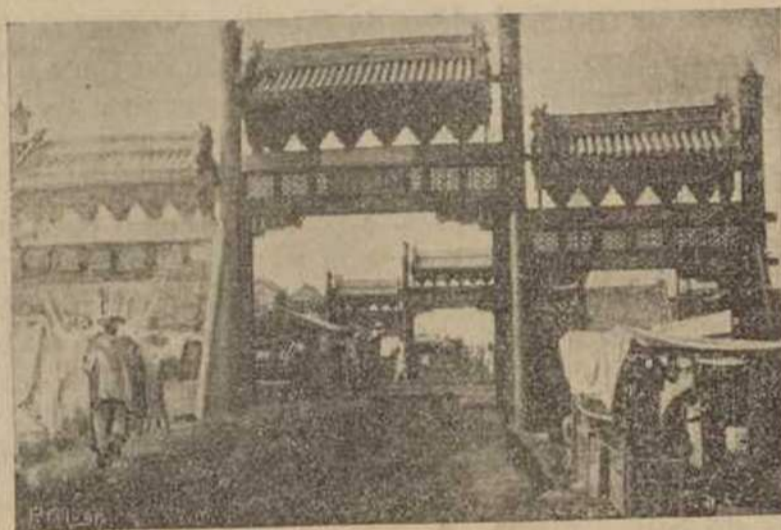
a casa e aferrolhar nella a familia, perderia as suas prerrogativas, a consideração, a *face* como lá se diz. E é uma especialidade do imperio celeste, a manutenção dos velhos costumes.

Perder a face é um perigo.

O *letrado* (homem que se torna notavel e respeitado porl que conseguiu... saber ler e escrever correntemente, o que é rarissimo) tem que vestir sempre de seda azu para não *perder a face*; o individuo de certa graduação não pôde, pelo mesmo motivo, sahir a pé nem deixar de se fazer acompanhar por um ou dois *culis* (creados); se qualquer censurar os seus serviças gritando-lhes, como é tanto de uso na Europa, já sabe que, para com elles, *perde a face*.

E a tanto levam estes principios que até na comida ha que manter certos limites, ou certos extremos, correspondentes á posição do individuo.

Por isso succedeu ha tempos a um ministro francez um caso que não posso deixar de relatar, por fim.



Notou elle que o seu cósineiro lhe mettia na conta, invariavelmente, duas duzias d'ovos gastos por dia, e como era só, achou que eram ovos demais. Inquiriu a razão porque se gastavam tantos ovos e o cósineiro respondeu-lhe que á sua graduação de plenipotenciario correspondia o gasto de 24 ovos diarios.

O ministro que era economico, mandou-lhe então dizer (uma pessoa de posição nunca fala aos seus inferiores senão por intermédio do seu creado particular) que fizesse favor de o collocar numa graduação embora menos elevada, mas a que correspondesse um gasto diario não superior a 12 ovos.

Trafego combinado para o serviço em Vendas Novas

Em vista das prescripções da portaria de 11 de maio de 1900 que auctorizou o traspasse da concessão da linha de Sant'Anna para a Companhia Real, foi determinado por portaria de 28 do mez findo que para a preparação dos accordos sobre as tarifas da nova linha seja o Governo representado pelo Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado.

Pelo Conselho de Administração foi delegada uma missão no seu vogal secretario, o sr. Fernando de Sousa.

Das conferencias havidas entre este, por parte do Governo, e o sr. Chapuy por parte da Companhia Real resultaram as bases de um *modus vivendi* provisorio approved já pelas duas Administrações e pelo Governo para regular o trafego combinado em Vendas Novas, emquanto não houver tarifas combinadas.

Have á bilhetes directos entre todas as estações das duas rêds, cujos preços serão a somma dos preços das tarifas geraes.

Das estações do Sul e Sueste além de Vendas Novas para a zona Lisboa-Carregado e vice-versa, haverá bilhetes de preços mais reduzidos, resultantes da appli-

cação da tarifa geral no Sul e da tarifa especial da Companhia, de modo que pela via Setil a diferença de preços para Lisboa em relação á via Barreiro será 520 réis em 1.^a classe, 360 em 2.^a e 250 em 3.^a

Haverá bilhetes de ida e volta de ou para Lisboa por via Setil, sendo os preços o dobro dos bilhetes simples, reduzidos nas linhas da Companhia e a da tarifa geral com as reduções de 20 % até 100 kilometros, 25 % de 100 a 200, 30 % além de 200 nas do Sul.

Além d'esses haverá bilhetes de ida e volta para as estações que forem convencionadas, com igual redução nas linhas do Sul e com a que a Companhia estipular nas suas.

Em relação a mercadorias foram as linhas da Companhia divididas em duas zonas que tem o Entroncamento por ponto divisorio.

As expedições entre as estações á quem do Entroncamento e as do Sul além de Vendas Novas, o preço por tonelada nas linhas do Sul será o de ou para o Barreiro, se fôr mais reduzido que o resultante da tarifa applicavel a Vendas Novas.

De ou para além do Entroncamento o preço applicavel nas mesmas condições é o do Barreiro com a redução de 500 réis por tonelada para facilitar o desenvolvimento do trafego entre o norte e o sul do paiz.

Este accordo vigora por um anno, considerando-se renovado por periodos eguaes quando não fôr denunciado.

Na parte relativa a mercadorias só começa a figurar no dia 1 de fevereiro, simultaneamente com as novas tarifas do Sul.

Até então soldam-se as actuaes tarifas.

Rêde complementar

entre Mondego e Tejo

Como é sabido o decreto de 1898, determinou que a classificação das novas linhas fosse precedida de inquerito de utilidade publica e mandou elaborar o plano complementar das linhas ferreas ao norte do Mondego e ao sul do Tejo, regiões que tem por arterias principais as linhas do Estado.

Em 1899 foi igualmente confiada a uma commissão technica presidida pelo ex.^{mo} general Couceiro, o delineamento da rêde do centro e o respectivo inquerito.

Só agora poude a commissão dar cumprimento ao encargo.

Acha-se submettido a inquerito o plano proposto do qual daremos noticia minuciosa no proximo numero.

Publicações Recebidas

Diario de Noticias Illustrado. — O nosso mais importante jornal de informação diaria, o mais antigo, o mais popular, o nosso *Petit Journal* ou o *Times*, publica regularmente todos os fins de anno um numero illustrado que é um encanto para a vista e um recreio na leitura.

Na sua execução associa-se, á collaboração esmerada a illustração primorosa no desenho e na execução, formando no seu conjunto uma publicação que em qualquer estante rivaliza em belleza e suplanta as melhores do estrangeiro.

O numero d'este anno a que serve de capa uma deliciosa illuminura de Gonçalves Coelho, abre com uma esplendida aguarella de el-rei D. Carlos, seguindo-se-lhe, em 16 paginas de apurada impressão a côres, artigos de fino espirito e profunda observação historica, desenhos de aprimorado gosto, um trecho musical, illustrações humoristicas, etc.

E' um verdadeiro brinde de boas festas e como tal o recebemos e agradecemos.

Almanach Palhares. — Como os cargos leiloados em festa de orago, vem melhorado todos os annos este livro que principiou por algumas, poucas centenas de paginas e hoje já conta cerca de 1.400.

As suas secções são variadas occupando-se da burocracia e do commercio das cidades de Lisboa, Porto, Thomar e Setubal e outras com o respectivo roteiro e outros esclarecimentos, illustrando varios artigos descriptivos e biographicos, dando na integra ou em resumo, varias leis e regulamentos de grande utilidade.

E' um livro pratico e util.

O Occidente — Fecha brilhantemente o anno findo esta importante e conceituada revista illustrada portugueza que é a unica que em Portugal tem logrado alcançar uma tão longa existencia, já de 26 annos, mercê do bom acolhimento que tem tido do publico e do bom critério e acerto que preside á sua direcção litteraria e artistica. No *Occidente* teem collaborado os nossos melhores escriptores e artistas, e a sua colleção é valiosissima porque é um precioso repositório da historia e litteratura contemporanea. Ainda hoje nos confirma os seus créditos, apresentando-nos um brinde precioso, o retrato de S. M. El-Rei o Senhor D. Carlos I. Um verdadeiro primor este magnifico brinde que é digno de se ver e possuir.

O numero insere quantidade de gravuras sobre a visita do rei de Hespanha, copias do natural, e artigos litterarios e descriptivos dos srs. D. João da Camara, D. Francisco de Noronha, Caetano Alberto, etc. Assigna-se na Empresa do Occidente, largo do Poço Novo, Lisboa.

Calendario-brinde da Fabrica da Pampulha — Todos os annos este importantissimo estabelecimento industrial, um dos que dá honra ao paiz no excellente fabrico dos seus productos, publica um primoroso calendario reclame para parede ricamente illustrado a côres, pondo-nos ante os olhos um facto historico portuguez de primeira grandeza.

Camões, o Grande Infante, Affonso de Albuquerque e outros teem já feito parte d'esta galeria primorosa. Este anno a ideia vae mais além, conduzida pelo espirito patriotico e liberal do sr. Eduardo Costa, proprietario d'aquella fabrica — representa o quadro o Marquez de Pombal, na posição em que elle figura no celebre quadro da reconstrucção de Lisboa, mas em vez de contemplar as ruinas da cidade revê-se na sua obra — a expulsão dos jesuitas.

E' mais que uma adaptação; é uma critica á sociedade moderna e um incitamento. Por certo que o sr. Costa, com este calendario perdeu a frêguezia de certos elementos que fervilham no nosso meio; mas que mal lhe faz isso se a fabrica está tão acreditada que a sua produção não chega para o consumo?

LINHAS PORTUGUEZAS

Novo horario do Sul e Sueste. — Foi consideravelmente modificado com vantagem para o publico.

Os comboios n.^{os} 1, 2, 3 e 4 são desdobrados entre Lisboa e Vendas Novas, indo adiante dos ascendentes os n.^{os} 101 e 103, mixtos omnibus, de modo que os n.^{os} 1 e 3 são directos entre Barreiro e Vendas Novas, onde se fundem com aquelles.

O mesmo succede nos descendentes 2 e 4, atraz dos quaes veem os omnibus 102 e 104. Por esta forma o publico tem serviço mais commodo.

Nos comboios 1 e 2 entre Vendas Novas e Barreiro circula um salão restaurante para os passageiros de 1.^a e 2.^a classes almoçarem em transitio.

Se a experiencia dê bom resultado, esse serviço tornar-se-ha extensivo ao comboio n.^o 3 para o jantar.

O cruzamento dos comboios 1 e 2 effectua-se na Casa Branca, com vantagem das relações entre a linha d'Evora e as estações além da Casa Branca até Moura.

Os comboios 5 e 6, mixtos—mercadorias, passam a ter origem ou termo em Vendas Novas e andamento mais rapido para facilitar as relações entre o norte e o sul. D'este modo o comboio n.^o 5 faz seguimento até Faro e Portimão aos correios do norte e de leste.

O mesmo succede em sentido inverso ao comboio n.^o 6, que liga tambem para Lisboa com o rapido descendente, permittindo aos passageiros que forem ao Alem-tejo voltar no mesmo dia.

Ambos esses comboios teem correspondencia entre Evora e Casa Branca.

D'este modo o passageiro que vem do Norte no correio está em Faro ás 6 horas e 31 minutos da tarde e em Evora ás 9 horas e 15 minutos da manhã.

Para ir tomar o mixto ou o correio ascendente do Norte ou o rapido para Lisboa em Setil, sae de Faro ás 8 horas e 30 minutos da manhã e de Evora ás 5 horas e 30 minutos da tarde.

Logo que venham as novas machinas Compound do Sul e Sueste o horario será ainda modificado com maior vantagem do publico.

Evora a Ponte de Sôr. — Foi já apresentado o projecto definitivo d'esta linha entre Evora e a Senhora da Graça do Divor. Logo que esteja approved, serão iniciados os trabalhos de construcção.

Parece que o custo é de cerca de 10 contos por kilometro.

Aquizição de uma draga. — A Administração dos caminhos de ferro do Estado vae comprar uma draga de baldes para dragar até 200 metros de lodo ou lodo e areia por hora e os respectivos batelões de alcapão.

Esse material será posto á disposição do empreiteiro das obras do Barreiro-Cacilhas, para as quaes vae ser aberto concurso, e servirá depois para a conservação das obras e para dragagens no Tejo.

Valle do Vouga. — Estão-se fazendo os trabalhos de restabelecimento do traçado d'esta linha junto da estação de Vizeu, afim de na proxima primavera serem atacadas em varios pontos as obras de construcção.

Pedido de linha. — Foi requerida ao ministerio das Obras Publicas pelos srs. José Norberto Correia Lopes, conhecido proprietario na Feliteira, Joaquim de Mesquita e Machado da Cruz, para a construcção e exploração de uma via ferrea, servida por electricidade, partindo da linha de Torres entre as estações de Pero Negro e Dois Portos e servindo Gradil, Freiria, Torres e Lourinhã a terminar em Peniche.

O primeiro dos signatarios do requerimento — um entusiasta pelos melhoramentos locais — com quem estivemos ha dias, assegura que esta linha será de um grande futuro, por atravessar uma zona riquissima em productos do solo e servir para o importante transporte de peixe da costa.

Valle do Corgo. — Principiaram já os trabalhos d'esta linha, na segunda empreitada — Pradis á Avelleda.

Lourenço Marques. — Continuam a queixar-se os commerciantes da morosidade nos transportes por falta de material e pessoal.

Ao que nos consta o sr. ministro da marinha vae providenciar no sentido de acudir a estas reclamações.

LINHAS ESTRANGEIRAS

HESPAÑHA

Foram abertos á exploração os 11 km. de tremvia a vapor de Alicante a Muchamiel por Villafranguera e San Juan.

No anno de 1903 foram abertas ao serviço publico as seguintes linhas ou troços de vias ferreas:

Villaodrid a Ribadeo	34	km.
Chinchón a Colmenar ..	3	»
Casilla a Miravilla na linha de Bilbao a Portugalete ...	2	»
Calzada a Calatrava de Puertollano prolongamento da linha de Valdepeñas a Calzada de Calatrava	34	»
Daifontes a Albolote na linha de Moreda a Granada ...	19	»
Oviedo a Infiesto, prolongamento	22	»
Via ferrea mineira da Sierra de Almenara	15	»
Durango a Apatamonasterio (ramal de Elorio)	14	»
Villena a Yecla na linha de Alcoy a Yecla	74	»
Ramal de Campo Sepulcro	3,8	»
Somma		217,8

Devem accrescentar-se mais 26 km. de linha de Ontaniente a Alcoy que estão promptos, embora a abertura á exploração tenha sido adiada.

A companhia do Norte recebeu 700 vagons fechados construidos na Belgica, para a capacidade de carga de 15.000 kg. Vae receber a mesma companhia 13.000 toneladas de carris fornecidos pela sociedade de *Altos Hornos de Viscaya*.

Companhia Através d'Africa

Relatorio do conselho d'administração e parecer do conselho fiscal

Apresentados á assembléa geral de 11 de novembro de 1903
(Continuado do n.º 385)

Annexo A

Desenvolvimento da conta de Lucros e Perdas

Debito

Compensação ao Banco Ultramarino e H. Burnay & C. ^a pela cedencia da 1/3 parte no lucro em venda de obrigações, conforme o contracto Coupon de 1 de julho de 1902 e 1 de janeiro de 1903	526:512\$108	15:300\$000
Menos: differença de cambio levado á 1/3 de Reclamações	105:435\$858	421:076\$250
Pago por gastos d'administração		19:680\$000
Idem por commissões e transferencias		2:028\$114
Idem por gastos geraes		12:803\$705
Idem por despesas em Londres		10:675\$870
Idem por gastos d'exploração (1 de abril de 1902 a 30 de junho de 1903)		411:084\$460
Saldo passado para a 1/3 de Lucros Suspensos		201:171\$121
		<u>1.093:819\$520</u>

Credito

Differença na 1/3 de J. Matthieu & Fils para fechar, etc		938
Augmento no valor de 3.700 obrigações pertencentes á Companhia, de 75\$000 para 79\$500 réis		16:650\$000
Coupon nas mesmas obrigações		20:902\$500
Recebido d'alugueis de parte do predio no Porto		950\$000
Idem de juros do deposito em poder dos trustees, etc. ...		1:293\$999
Subvenção segundo o contracto	873:578\$158	
Menos: rendimento da linha pelas tarifas antigas	194:953\$140	678:625\$018
Rendimento geral da linha (annexo C)		368:622\$060
Lucro em trabalhos feitos nas officinas em Loanda, etc ...		6:775\$005
		<u>1.093:819\$520</u>

Annexo B

Desenvolvimento da conta de Reclamações

Saldo do anno anterior		+780:163\$365
Differença de cambio durante o anno:		
Em coupon	105:435\$858	
Em material e diversos ..	12:307\$414	117:743\$272
Juros pagos durante o anno:		
Ao thesouro pelo contracto de 20 d'outubro de 1894	74:539\$278	
Ao Banco de Portugal (garantido pelo governo) ...	29:400\$385	
Ao ministerio da fazenda por adiantamentos	123:250\$780	
Juros da conta de supprimentos por contracto de 17 de janeiro de 1896 ...	10:125\$000	
A diversos	6:246\$177	243:561\$620
Reducção no rendimento do café		14:848\$715
		<u>5.156:316\$972</u>
Menos: importancia passada para a conta de estudos além de Ambaca		33:40\$410
		<u>5.122:911\$562</u>

Annexo C

Desenvolvimento da conta de Exploração

Debito

Material circulante — Valor do existente a mais do caderno d'encargos		92:472\$578	
Móveis e utensílios — Idem idem		51:000\$404	
Máquinas e acessórios — Idem idem		36:470\$407	
Armazéns geraes — Material existente		95:273\$233	
Tracção e oficinas — Idem idem		3:915\$436	
Combustível — Existente		1:036\$661	
Via e obras — Material existente		8:147\$472	
Impressos — Existentes		2:410\$102	
Gastos geraes d'exploração — a saber:			
<i>Lubrificação e iluminação —</i>			
Oleos, azeite, petróleo, cebo, etc.	8:479\$014		
<i>Combustível — Carvão</i>	42:256\$301		
<i>Serviço médico e do hospital —</i>			
Vencimento do médico, pessoal e despesas	7:453\$782		
<i>Armazéns geraes — Vencimen-</i>			
to do pessoal e despesas	7:582\$827		
<i>Trafego — Anuncios, cartazes</i>			
e indemnizações	358\$595		
<i>Direcção e serviços centraes —</i>			
Vencimento do director, pessoal e despesas	39:303\$556		
<i>Via e obras — Férias, despesas</i>			
e material empregado na linha	177:259\$977		
<i>Passagens — Do pessoal para</i>			
Loanda	5:436\$980		
<i>Movimento — Vencimento do</i>			
pessoal e despesas	48:130\$229		
<i>Tracção e oficinas — Material</i>			
miúdo, vencimento do pessoal e despesas	74:816\$269	411:084\$460	
Importancia passada para lucros e perdas (rendimento da linha)		368:622\$060	
		1.071:041\$813	

Credito

Contas a liquidar — Importancia d'estas		6:263\$807	
Rendimento da linha — Desde 1 de abril a 30 de junho de 1902	70:081\$020		
Desde 1 de julho a 30 de junho de 1903	298:538\$040	368:622\$060	
Diferença nas tarifas do café		34:023\$789	
Importancia transferida para a conta de Lucros e Perdas (gastos geraes d'exploração):			
Desde 1 de abril a 30 de junho de 1902	53:256\$355		
Até 30 de junho de 1903	357:828\$105	411:084\$460	
Saldo		251:067\$697	
		1.071:041\$813	

(Continúa).

Paginação e falta de espaço

Pelas exigencias da paginação d'este numero, tendo que a subordinar á necessidade de dar espaço para a publicação da grande tabella das cotações, tivemos que mudar para a segunda parte do jornal collaboração que pertencia á primeira.

Por abundancia de collaboração e *Parte Official* teremos que augmentar o proximo numero com mais 12 paginas.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Adjudicação de empreitadas

Pelo presente se faz publico que no dia 30 de janeiro de 1904, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro e na sua sede nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso publico para adjudicação das seguintes empreitadas de construcção de estradas de acesso ás estações, em harmonia com a portaria de 28 de outubro ultimo, segundo a qual os pagamentos ficam a cargo d'esta direcção:

1.ª Empreitada geral do lanço do Pinhão ao Ribeiro da Manga da estrada districtal n.º 51, Sabrosa á estação do Pinhão.

2.ª Empreitada geral do lanço da Ferradosa ao Ribeiro de Lampaças, estrada districtal n.º 93.

3.ª Remoção do entulho, pavimento e calçada á portugueza da estrada de serviço que liga a estrada real n.º 39 com o apeadeiro de S. Mamede de Tua.

As bases de licitação serão:

Para a 1.ª empreitada, 25:882\$880 réis.

Para a 2.ª empreitada, 9:728\$640 réis.

Para a 3.ª empreitada, 1:000\$000 réis

Para a admissão ao concurso é necessario fazer previamente os depositos de 647\$00 réis para a 1.ª, de 243\$200 réis para a 2.ª e 25\$000 réis para a 3.ª

Os depositos definitivos serão de 5 por cento do preço da adjudicação.

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

Porto, 29 de dezembro de 1903.

Construcção da estação de Contomil

Pelo presente se faz publico que no dia 12 do mez de fevereiro de 1904, pela 1 hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a arrematação da empreitada de construcção das seguintes obras:

a) Execução das escavações a fazer dentro do recinto da estação de Contomil e respectiva carga, transporte e descarga;

b) Terraplenagem completa do desvio do caminho de Contomil e ramal para a estação;

c) Construcção de diversos aqueductos, sifões e muros de suporte.

O deposito provisório, que poderá ser feito nas thesourarias de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro, para poder ser admittido como licitante, será de 1.000\$000 réis e o definitivo que terá de ser feito na mesma thesouraria onde houver sido o provisório, será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo tambem ser enviadas em carta fechada directamente á direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro até as onze horas da manhã do dia fixado para o concurso, perdendo porém neste caso os proponentes o direito de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e de fazer qualquer reclamação sobre os actos do concurso.

As condições de arrematação, o caderno de encargos e o projecto das obras a executar, pódem ser examinados em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde na secretaria da direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro ou na do serviço de via e obras da mesma, em Campanhã. Porto, 8 de janeiro de 1904.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Venda de papel velho, cordas e vidros partidos

No dia 18 de janeiro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para a venda dos tres seguintes lotes:

Lote n.º 1—12 000 kilogrammas de papel velho

” ” 2— 7 000 ” ” cordas inutilizadas.

” ” 3— 700 ” ” vidros partidos.

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

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

Lisboa, 2 de janeiro de 1904.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 18 de Janeiro sahirá o paquete **Magdalena** para

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

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Gouverneur**. Sahirá a 31 de janeiro. Agentes, E. George, successores, Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, vapor allemão **Segovia**. Esperado a 16 de janeiro. Agentes, Wiese & C.^a, Rua do Alecrim, 12, 1.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Jacques**. Sahirá a 21 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeos, vapor francez **Atlantique**. Sahirá a 30 de janeiro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Cadiz, Cartagena, Valencia, Barcelona e Filipinas, vapor hespanhol **Alicante**. Sahirá a 20 ou 21 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Cordillere**. Sahirá a 28 de janeiro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Dakar, Lourenço Marques e Beira, vapor francez **Entre Rios**. Sahirá a 24 de janeiro. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Congo**. Sahirá a 8 de fevereiro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Gothemburgo, Christiania, Christiansand, Stavanger, Bergen e Frondhem, vapor allemão **Sicilia**. Esperado a 22 de janeiro. Agentes, Wiese & C.^a, Rua do Alecrim, 12, 1.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Desferro**. Sahirá a 21 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Iquitos, vapor inglez **Bolivar**. Sahirá a 21 de janeiro. Agentes Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Magdalena**. Sahirá a 18 de janeiro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Madeira, St.^a Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **Funchal**.

Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodrê, 84, 2.^o



Oran, Cette e Marselha, vap. francez **Saint Barnabé**. Sahirá a 16 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



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



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



Pernambuco, Maceió, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Halile**. Sahirá a 19 de janeiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Rio de Janeiro, Moatevideu, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orissa**. Sahirá a 27 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodrê, 64, 1.^o



Rotterdam, Antuerpia e Bremen, vapor allemão **Aachen**. Sahirá a 18 de janeiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



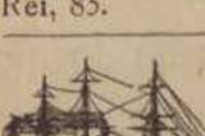
Saint Nazaire e Liverpool, vapor inglez **Augustine**. Sahirá a 17 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Loanda**. Sahirá a 26 de janeiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El Rei, 85.



S. Thome, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vap. portuguez **Portugal**. Sahirá a 1 de fevereiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El Rei, 85.



Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Danube**. Sahirá a 1 de fevereiro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El Rei, 31, 1.^o