

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

ENGENHEIRO CONSULTOR
C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor
L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR PRINCIPAL
J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDACTOR EFFECTIVO, José Fernando de Sousa. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. LIVERPOOL, W. N. Cornett

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

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

TELEPHONE N.º 27
Endereço telegraphico: Camiferro

O NOSSO BRINDE

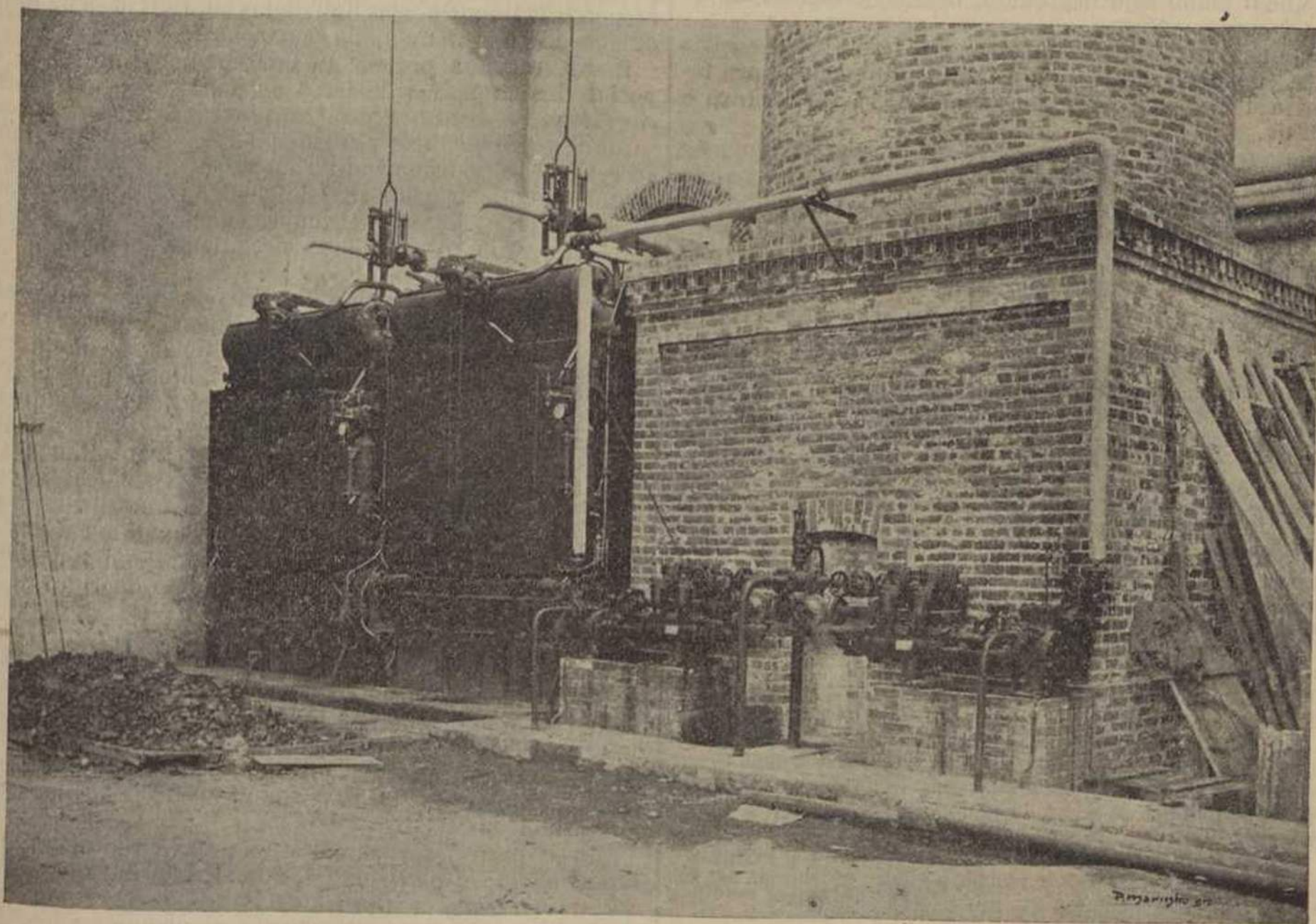
Vidè noticia na pagina 119.

SUMMARIO

A REDE DA ZONA CENTRAL, por J. Fernando de Sousa.....
O NOVO TREMVA DE CINTRA A' PRAIA DAS MAÇÃS, por L. O. (ilustrado).....
PARTE OFFICIAL — Portaria de 17 de março do Ministerio das Obras Publicas.....
TARIFAS DE TRANSPORTE.....
O NOSSO BRINDE.....

Paginas

LINHA DO MINHO.....	119
NOTAS DE VIAGEM — XIX — Nagasaki — Os guias — O deposito d'aguas — A partida — O mar interior — As reformas politicas — A civilização, a mulher, os costumes.....	119
COMPANHIA FIDELIDADE.....	120
COMPANHIA DO PORTO A' POVOA.....	121
ELEVADORES DE GAIA.....	121
TELEPHONE LISBOA-PORTO.....	121
AS LINHAS DE THOMAR.....	121
TRACÇÃO ELECTRICA.....	121
AUTOMOBILISMO.....	122
LINHAS PORTUGUEZAS — Mirandella a Bragança — Linha do Sado — Estação de Trofa — Transporte de toros — Locomotivas Compound — Faro-Olhão — Olhão a Tavira — Tavira a Cacella.....	122
LINHAS ESTRANGEIRAS — França — Italia — Estados Unidos — Mexico.....	122
ARREMATACOES.....	123
AVISOS DE SERVICO.....	123
PARTE F NANCEIRA — Carteira dos Accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receltas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	124 a 126
HORARIO DOS COMBOIOS.....	127
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	128



Caldeiras multitubulares — Fig. 1, do artigo pag. 118

A rede da zona central

Promover o progresso economico do paiz sem sacrificios onerosos para o contribuinte deve ser o principal objectivo dos nossos homens publicos. Fiel a esse criterio e conscio da altissima importancia do desenvolvimento da viação acellerada, o actual ministro

das obras publicas, o sr. Conde de Paçõ-Vieira, não tem descurado um momento assumpto de tal modo vital e que com tão rasgada iniciativa como inquebrantavel perseverança tem impulsionadovivamente a construcção das linhas ferreas.

Encontrou na lei de 14 de julho de 1899 e no regime por ella instituido um plano esboçado e um instrumento d'execução. Estava creado o fundo especial dos caminhos de ferro do Estado; achavam-se classificadas as li-

nhas complementares d'estes; iniciára-se a construção de algumas linhas; na base 5.^a havia os meios de chamar a iniciativa privada a colaborar com a acção directa do Estado; avolumavam-se os recursos: era preciso ampliar o plano para a sua applicação, subordinando-o aos principios da sã justiça distributiva.

A lei de 1 de julho de 1903, em que foi convertida a proposta de 24 de abril do mesmo anno, auctorizou a construção por troços successivos das mais importantes linhas complementares das regiões extremas do paiz, distribuindo-se assim equitativamente os beneficios da viação accelerada e avançando simultaneamente com as novas linhas, a partir das arterias em exploração.

Ao mesmo tempo era aberto concurso com o melhor exito para a conclusão da linha de Portalegre e seu ramal para Aviz, nos termos da base 5.^a da lei de 14 de julho de 1899. Procurava-se conceder pelo mesmo processo as linhas do Minho e tendo ficado desertos os primeiros dois concursos, foi aberto terceiro com garantia de juro. Foi realizado o primeiro emprestimo pelas forças do fundo especial. Iniciou-se a construção de algumas das linhas auctorizadas pela carta de lei de 1 de julho.

Quanto mais se proseguia nesse caminho, mais se accentuava o desfavor da situação da zona central do paiz, comparada com as regiões extremas servidas pelas linhas do Estado.

Por decreto de 27 de setembro de 1899 fôra mandado elaborar o plano das respectivas linhas complementares na região entre o Mondego e o Tejo. Estava por cumprir essa prescrição legal. O illustre ministro das obras publicas suscitou o seu cumprimento. Abriu-se o inquerito e depois de ouvidas as estações competentes, não tardará que o plano seja decretado, ficando classificadas as linhas complementares.

De pouco serviria porém esse plano sem os recursos para a sua execução e sem a formula adequada para facultar á iniciativa particular os auxilios convenientes e possiveis.

A notavel proposta de lei, ultimamente apresentada ás côrtes, satisfaz esse *desideratum* e ao mesmo tempo aperfeiçoa a organização administrativa dos caminhos de ferro do Estado.

Do pensamento que á sua elaboração presidiu dão testemunho os seguintes periodos com que abre o extenso relatorio que a precede:

Prever e preparar o futuro, dotando o paiz com os necessarios instrumentos de progresso, é missão indeclinavel dos poderes publicos, que a devem, porém, cumprir sob o imperio constante e inflexivel dos sãos principios da justiça distributiva. É preciso que a sua acção benefica se faça sentir em toda a comunidade e que da vida social todos partilhem, quanto possivel, os beneficios a par dos encargos.

A esse duplo objectivo obedeceu a proposta de lei que tive a honra de vos apresentar em 24 de abril do anno findo e foi convertida na carta de lei de 1 de junho do mesmo anno.

Procurei então impulsionar a viação accelerada, promovendo, em relação a duas vastas regiões do paiz que abrangem a maior parte da sua área e mais desfavorecidas se encontram, a construção simultanea de varias linhas por troços successivos a partir das linhas exploradas.

Do uzo da auctorização conferida ao Governo pela citada lei é dada conta em documento separado, pelo qual vereis que se iniciou em excellentes condições o recurso ao credito, previsto e auctorizado na lei de 14 de julho de 1899, e que se deu começo aos trabalhos de construção de muitas das linhas enumeradas no artigo 1.^o da lei de 1 de junho de 1903.

A criação do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado e as providencias subsequentes sobre a sua applicação permitem pois aos poderes publicos desenvolver a viação accelerada nas regiões extremas do paiz, que tem por arterias principaes as linhas exploradas pelo Estado.

Não deve, porém, ficar esquecida a zona central entre o Mondego e o Tejo, tão importante sob o ponto de vista agrícola e industrial e que tem por arterias principaes as linhas do Norte e Leste, Oeste e Beira Baixa, achando-se limitada ao Norte pela da Beira Alta. A custa de pesados sacrificios foram construidas essas linhas, algumas das quaes se avantajam a todas as outras do paiz na importancia do seu trafego e por assegurarem as communicações internacionaes.

Não se pôde, porém, considerar completo o systema por ellas constituído.

As duas malhas que formam a nossa rede são demasiado grandes, ficando mal servidas no seu interior vastas zonas com direito

incontestavel a possuirem os meios de mais rapido progresso economico.

Entre a faixa do littoral percorrida pela linha de Oeste a as linhas do Norte e Leste ha apenas communicações em caminhos de ferro pelos pontos extremos em que as duas se unem e que distam entre si mais de 200 kilometros.

Passa o relatorio em rapida revista as principaes necessidades que importa attender.

Nesta rapida analyse das necessidades da região do centro, não pretendo indicar as linhas complementares que melhor a serviriam. Seria prematura e inopportuna a sua enumeração.

Por decreto de 27 de setembro de 1899, cujo cumprimento suscitei, foi confiado a uma commissão technica o delineamento do plano respectivo nos termos do decreto de 6 de outubro de 1898, que veio iniciar novo periodo de actividade e progresso para a nossa rede ferroviaria. Acha-se ao presente submettido esse plano ao inquerito administrativo de utilidade publica, em que os interesses locais são chamados a pronunciar-se e cujas conclusões subministrarão a base para o plano definitivo, que ha de ser previamente apreciado por estações consultivas tão auctorizadas, como são o Conselho Superior de Obras Publicas e Minas e a Commissão Superior de Guerra. D'esse conjunto de estudos resultará a classificação das linhas de manifesta utilidade publica, chamadas a constituir a rede complementar do centro, num plano methodico, embora susceptivel de revisão, ao qual deve ser subordinada a obra de fomento, e em cuja realização gradual tem de colaborar os poderes publicos, a acção local e a iniciativa privada.

São em seguida indicados os meios financeiros com que pôde ser construida gradualmente a rede do centro.

E' instituido um fundo especial dos caminhos de ferro da zona central, inteiramente distincto do de caminhos de ferro do Estado, que por lei é destinado a prover aos encargos das novas linhas nas regiões extremas do paiz.

A esse fundo especial pertence o augmento de impostos e a economia em garantias de juro em relação ás respectivas importancias liquidadas em 1903 para as linhas exploradas por Companhias na zona central.

Essas receitas pertencem theoricamente ao fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, *quando houver equilibrio no orçamento ordinario do Estado*.

Nem a condição se realiza, infelizmente, nem quando se realizasse podia tornar-se effectiva, porque mercê do termo de comparação (1897-1898) essas receitas representariam já hoje 240:000.000, cuja cedencia ao fundo especial destruiria o equilibrio orçamental, por hypotese realizado.

Substituir uma cedencia illusoria por outra real e effectiva, embora mais modesta na origem, é a base do projecto. As receitas provenientes de impostos e diminuição de garantias de juro nas linhas de Guimarães, da Póvoa e de Mirandella revertem para o fundo dos caminhos de ferro do Estado de que são tributarios. As da mesma proveniencia nas linhas de companhias vão alimentar o novo fundo especial. Assim as linhas existentes em cada região subministram os recursos para a construção dos respectivos complementos. O thesouro continua a receber o mesmo que ao presente e não tardará em ver sobejamente compensada pelo desenvolvimento da riqueza publica essa cedencia.

Que valor tem os recursos previstos?

No relatorio da proposta de lei são elles summariamente calculados provando-se que o augmento médio annual dos impostos nas linhas da Companhia Real, da Beira Alta e na linha de Vizeu, é de 16:140\$000 e a redução da garantia de juro em T.-F.-Alfarellos, Beira Baixa e linha de Vizeu é de 21:690\$000, o que causa cerca de 37:000\$000.

Não é para desprezar uma tal progressão arithmetica ainda quando o não seja inferior áquella média.

Em 1911 termina o praso de 36 annos de regime especial para o imposto de transito na pequena velocidade das linhas de Norte-Leste. D'essa data em diante acrescem mais cerca de 100:000\$000 annuaes de impostos o que avolumará notavelmente o fundo proposto, exactamente quando tem passado o periodo preparatorio da concessão, estudo e construção de novas linhas.

Nessa época podem-se computar em 300:000\$000 réis as receitas annuaes do novo fundo especial acerca do qual pondéra com razão o illustre ministro no seu relatorio:

Um fundo que dentro de quatro annos póde representar 120:000\$000 réis annuaes e dentro de sete mais de 300:000\$000 réis, dará margem a largos emprehendimentos, ainda quando se taxem de optimistas os meus calculos e queira restringir a previsão da elasticidade das receitas, tomada para base d'elles. Não pretendo, aliás, formular prognosticos rigorosos, que a contingencia do assumpto não comporta. Contento-me com a demonstração irrecusavel de que não são para desprezar as receitas que propo-nho e pelas quaes devem ser pautados os encargos que se hajam de assumir.

E' natural que as linhas complementares da região do centro fiquem sujeitas ao mesmo regime que as arterias principaes, exploradas por companhias, cujos contractos de concessão lhes garantem zona privilegiada e direitos de prefereneia em relação aos ramaes.

O systema proposto é pois a concessão por concurso publico com garantia de juro ou com uma subvenção annual durante determinado periodo.

Raras serão as linhas a construir que dispensem auxilio do Estado, umas porque são mais uteis que rendosas, outras porque os accidentes do terreno tornam dispendiosa a construcção.

Não convém adoptar para esse auxilio a forma de subvenção kilometrica em capital, que obrigaria o Estado a levantar as quantias necessarias mediante operações de credito prejudiciaes ao exito das exigidas pela construcção directa da rede complementar nas regiões extremas do paiz, ainda quando os recursos do respectivo fundo especial comportassem folgadoamente os encargos d'esses emprestimos.

Não é para desprezar a lição das transformações por que tem passado a legislação franceza similar.

A lei de 12 de julho de 1865, destinada a criar a vicinalidade dos caminhos de ferro, estipulava subvenções em capital. Os inconvenientes revelados pelos factos e os exiguos resultados obtidos determinaram a promulgação da lei de 11 de junho de 1880, baseada na substituição d'aquella forma de subvenção pela garantia de juro em determinadas condições. Sob esse regime tomou logo incremento a construcção dos caminhos de ferro secundarios. A experiencia mostrou apenas a necessidade de ligeiras alterações da lei, propostas em 1892, consistindo entre outras na fixação de um maximo por kilometro para o subsidio resultante da garantia.

A garantia de juro tem vantagens incontestaveis; afoita o capital com a certeza da remuneração e constitue um encargo reembolsavel, que vae decrescendo á medida que o trafego se desenvolve. Em determinadas phases da exploração, resulta, é certo, da garantia, o objectivo, para as empresas, de manterem a despesa abaixo do limite minimo estipulado no contracto, com prejuizo do serviço e portanto do publico. A despeito dos inconvenientes geralmente apontados, affigura-se-me vantajosa essa forma de suscitar e amparar a iniciativa privada. Importa não esquecer que na pratica o optimo é inimigo do bom e que a solução mais isenta de inconvenientes não é sempre a mais exequivel.

Poder-se-ha, para os evitar, offerecer, como alvitra o Conselho de Administração, em vez da garantia de juro, uma subvenção annual kilometrica que represente parte dos encargos do capital. Esse processo tornará effectivo para o Estado um desembolso que na garantia de juro póde não ser attingido, e não constitue adeantamento reembolsavel, defeito que é attenuado pela partilha de receitas liquidas além de certo limite.

Nas linhas que tem trafego de vulto a garantia de juro é menos gravosa para o Estado. Convirá portanto um prudente eclectismo e a liberdade de acção governativa para a escolha de um dos dois processos, conforme as circumstancias aconselharem, devendo-se porém em qualquer dos casos fixar de antemão a extensão das linhas para os effectos da subvenção ou da garantia e os limites d'esses auxilios.

A regra geral do concurso tem que ser posta de parte em relação ás ligações das linhas de Leste e Oeste que devem ser concedidas á Companhia Real. A proposta attende ás exigencias especiaes d'essa parte da rede complementar.

Convém reproduzir os periodos que seguem em que no relatorio se aprecia o alcance do systema esboçado.

Tal é o plano delineado, que se me affigura tão effizaz como isento de inconvenientes, para a conclusão da rede ferro viaria na região central do paiz.

Se me objectarem que as circumstancias do Thezouro não justificam desvios de receitas, responderei que dos rendimentos presentes nem um ceitil é sacrificado ao desenvolvimento da viação accelerada e que a base essencial da nossa regeneração financeira é o progresso economico do paiz, impossivel sem a facilidade de communicações. Os accrescimos futuros de receita cedidos ao novo fundo especial produzirão cento por um para o Thezouro.

Não se diga tambem que se vão accordar esperanças e aspirações locais difficeis de satisfazer em curto prazo, provocando-se assim exigencias menos razoaveis.

Egual objecção podia ser opposta ás propostas que foram con-

vertidas nas leis de 14 de julho de 1899 e 1 de junho de 1903, o que não impediu, e ainda bem, a sua approvação.

Não pretendemos illudir os povos com a miragem de prodigios operados pelo fundo especial, tornado em fonte inexgotavel de recursos, ou em cornucopia magica de abundancia.

Lenta e gradual, mas segura e crescente, será a acção das providencias propostas. A criação do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado em 1899 não provocou exigencias excessivas; suscitou antes louvaveis iniciativas e valiozas cooperações sem criar embaraços á acção governativa. O mesmo succederá com a criação do novo fundo.

Os povos da região até agora esquecida comprehenderão que o meio de apressarem a realização das suas legítimas aspirações consiste na coadjuvação, tenaz mas paciente, prestada aos esforços dos poderes publicos.

Não se exagere todavia a lentidão do processo alvitado. Vi-mos que dentro de poucos annos serão consideraveis os recursos do novo fundo especial, exactamente quando poderão começar os encargos, findo o prazo mais ou menos longo dos estudos e construcções.

Não é pouco poder assegurar a construcção, em periodo não muito largo, de algumas centenas de kilometros de linhas numa região que até agora só poderia ter esperança na iniciativa particular, privada de auxilio.

Será modesta a providencia, mas não me parece de todo inutil.

Não se limita a proposta a promover a construcção das linhas da zona central.

Providenceia sobre a ligação da linha do sul com a Hespanha e com as povoações visinhas do Guadiana por meio de carreiras fluviaes regulares combinadas com o serviço do caminho de ferro. Sujeita a melhores regras a distribuição do premio d'exploração. Retoca e aperfeiçoa as regras e praticas da contabilidade dos caminhos de ferro do Estado e fecha com chave de ouro, pondo termo ao obice legal que tem demorado a concessão de pensões pecuniarias inherentes á medalha de bons serviços dos caminhos de ferro do Estado.

Acompanha a proprosta um lucido parecer do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado ouvido acerca d'ella e cujas ponderações foram em grande parte attendidas.

Tal é, rapidamente exposta, a economia da proposta que, se fôr convertida em lei, formará, com as leis de 14 de julho de 1899 e 1 de julho de 1903, um systema de leis beneficas de fomento, testemunho de quanto vale a sequencia de planos e a continuidade da acção administrativa, liberta das vicissitudes da politica.

Gloria igual pertence nessa obra aos dois partidos de governo. O nome do sr. Conde de Paçô-Vieira ficará indissoluvemente ligado á historia do progresso da viação accelerada em Portugal que com a sua larga iniciativa e habil opportunismo conquistou direito a um largo tributo de gratidão do paiz que tem servido tão honesta e intelligentemente.

Oxalá que a politica não ponha embargos á sua obra. Póde ser curta a duração do actual governo. Se ficar no seu activo com uma lei emanada da proposta agora apresentada, terá valioso titulo de benemerencia, legando aos seus successores o meio de attendem justas aspirações e instantes necessidades regionaes.

J. FERNANDO DE SOUZA

O NOVO TREM VIA ELECTRICO Cintra á Praia das Maças

Está, desde hontem, aberta ao serviço publico esta nova linha de tremvias que pela sua situação numa zona essencialmente agricola e vinhateira, contribuirá certamente para o desenvolvimento já florescente d'esta região. Além do serviço de passageiros feito por car-ruagens luxuosas e confortaveis, o material circulante comprehende igualmente seis vagons de mercadorias, destinados á conducção dos productos d'esta região a Cintra, podendo d'ali ser facilmente enviados pelo cami-nho de ferro aos mercados de Lisboa.

Dois grandes factores concorrem assim para o bom exito d'esta empresa, pois que é de esperar que o ser-viço de passageiros, bastante grande ao principio, aug-

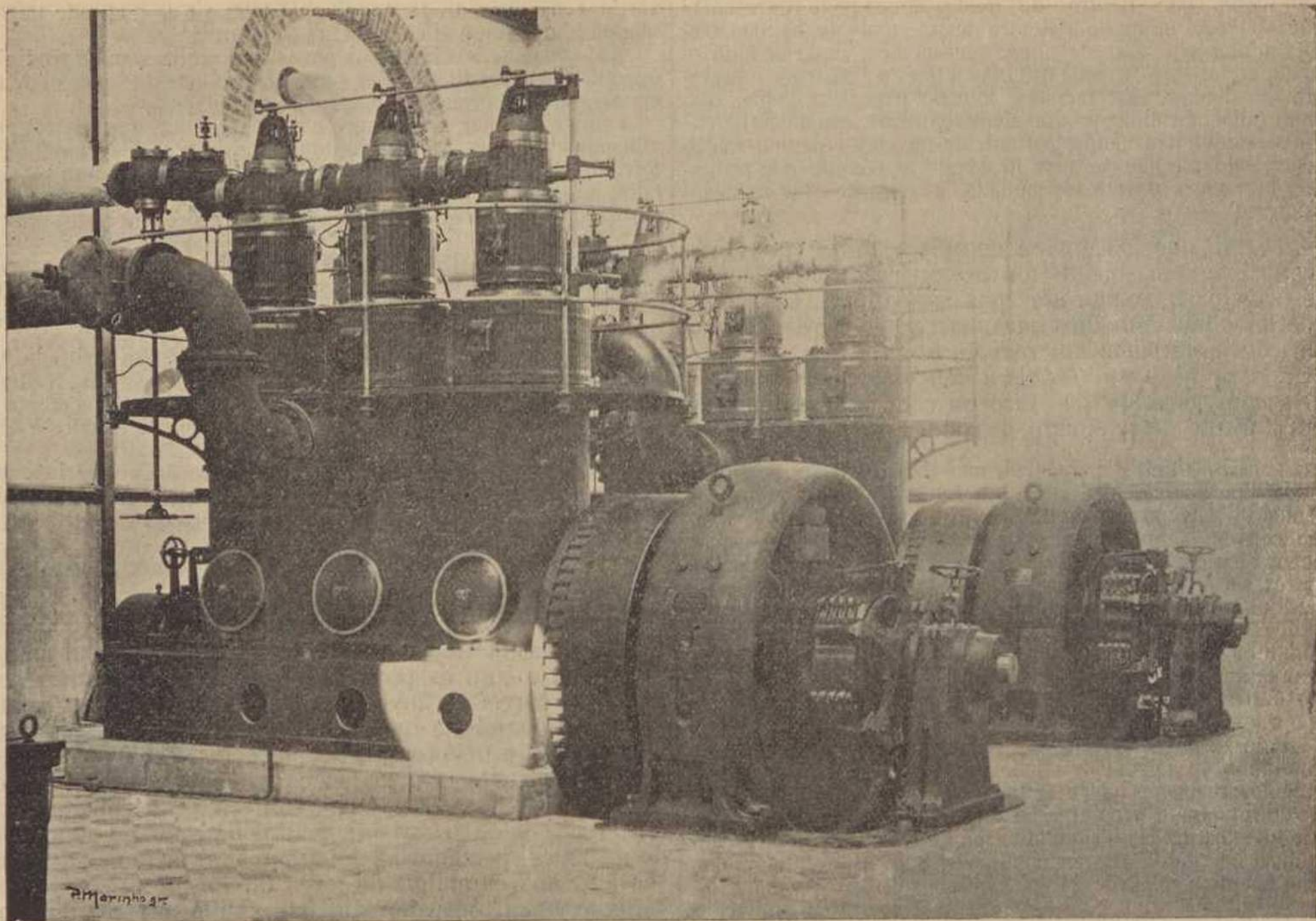


Fig. 2 — Grupos electrogeneos e dynamo de 270 k. w.

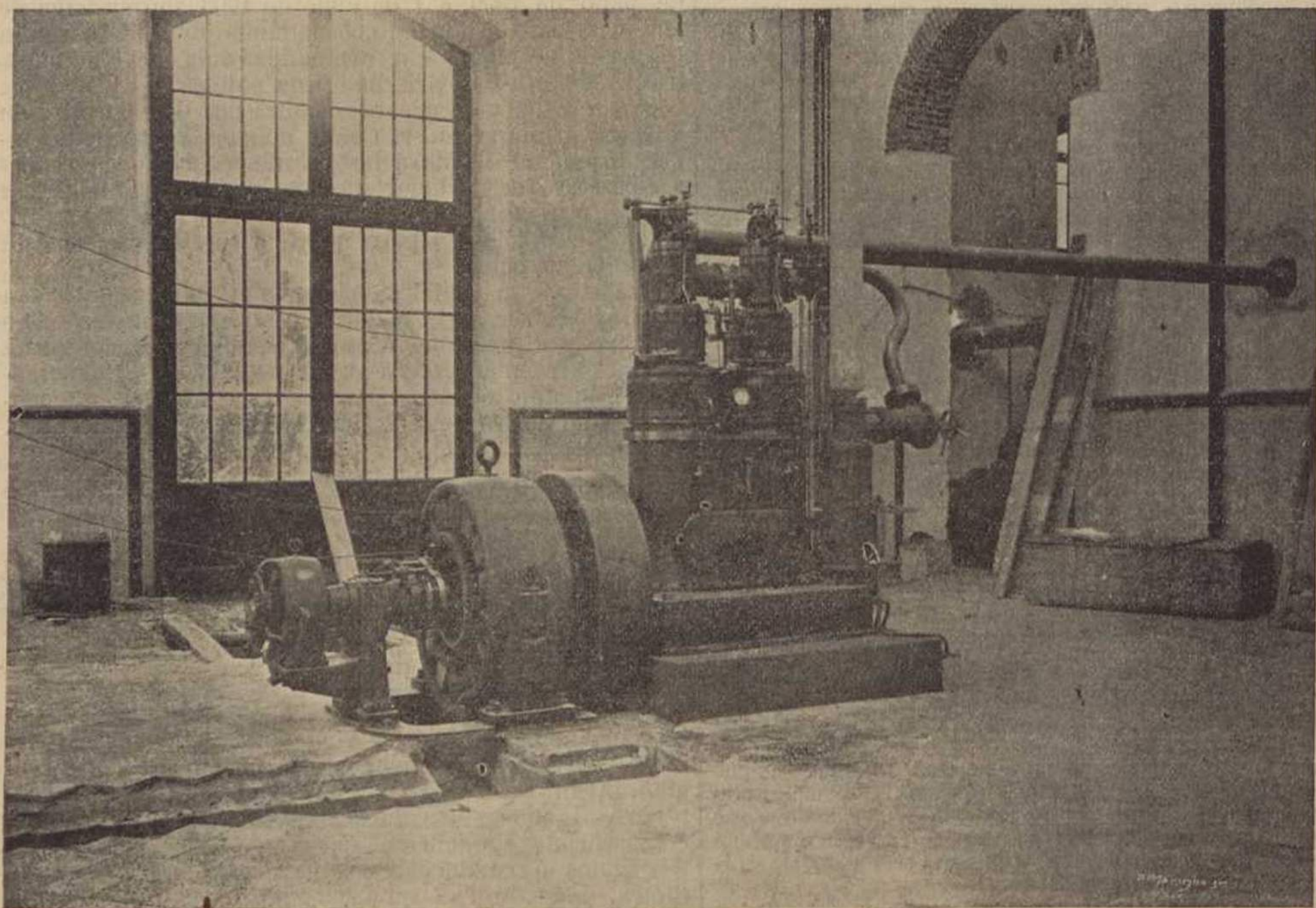


Fig. 3 — Outro grupo e dynamo de 75 k. w.

mentará consideravelmente, devido ao facil e rapido meio de comunicação entre Cintra, Collares e a Praia, povoações já tão frequentadas pela sua situação pittoresca, e tão agradaveis durante os calores do verão.

A companhia installadora d'estes tremvias não se poupou a esforços para o bom exito d'esta importante empresa empregando em toda a sua construção material de primeira ordem.

Parece-nos interessante dar aos nossos leitores uma descripção completa da parte technica d'estes trabalhos

vapor entre as caldeiras e os cylindros das machinas. A sala das machinas (fig. 2, pag. anterior) contém dois grupos electrogeneos, formados cada um por uma machina a vapor Willans de 450 cavallos, dando 340 voltas por minuto, e que acciona directamente um dynamo Westinghouse de 270 k. w. produzindo corrente continua a 550 voltios para a linha aerea.

Nesta sala encontra-se egualmente um grugo electrogeneo composto d'uma machina a vapor Willans, dando 428 voltas por minuto e que acciona um dynamo Wes-

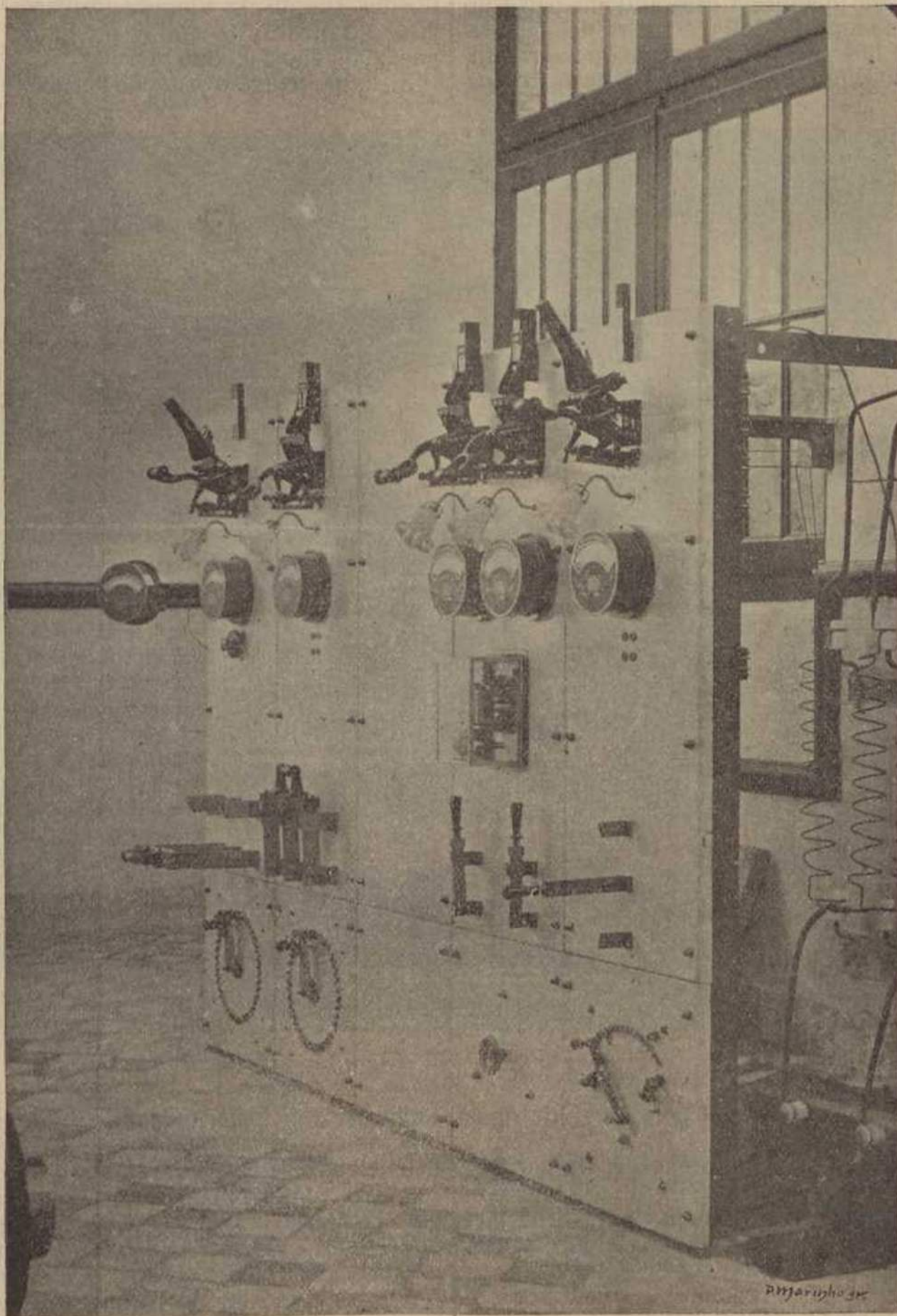


Fig. 4 — Quadro de distribuição

executados por completo pela Companhia Westinghouse, do Havre, na parte referente ao material electrico das carruagens motoras, assim como da installação productora de electricidade, e na montagem da linha aerea. As carruagens foram construidas especialmente para este tremvia, pela companhia J. C. Brill, de Philadelphia.

Central electrica. — O edificio da fabrica, construido de alvenaria e aço na cobertura, mede 27^m,47 por 24^m, dividido no sentido da largura por um muro, formando assim duas salas, uma das quaes de 24 metros de comprimento sobre 12 de largura contém as machinas; na outra sala de 24^m por 15^m estão installadas as caldeiras. As machinas a vapor estão dispostas de maneira a reduzir o mais possivel o comprimento da canalização, e evitar assim uma diminuição sensivel da pressão do

tinghouse de 75 k. w. produzindo corrente alternativa monofasica a 2.200 voltios (fig. 3).

Esta tensão é baixada em pontos, convenientemente escolhidos, a uma tensão utilizavel de 105 voltios para a iluminação, por intermédio de seis transformadores estaticos Westinghouse.

A descarga das machinas a vapor Willans construidas tambem pela Companhia Westinghouse faz-se num condensador independente Worthington, calculado para condensar 9.000 kilos de vapor.

Nesta sala, onde as manobras se fazem por meio d'uma ponte rodante de oito toneladas encontra-se egualmente um grupo *survolteur* de alimentadores.

O quadro de distribuição (fig. 4) é formado por cinco painéis de marmore branco montados sobre uma arma-

ção de ferro; dois painéis são empregados para o serviço dos dynamos e dois para os alimentadores da linha aérea. O quinto painel completamente em branco, foi collocado para o caso d'um augmento bem provavel d'esta instalação.

O vapor necessario para o funcionamento das machinas Willans é produzido em duas caldeiras multitubulares Belleville (fig. 1) de 150 metros quadrados de superficie d'aquecimento timbradas cada uma para uma pressão de 17 kilos por centimetro quadrado. A capacidade de produção de cada caldeira é de 3.000 kilos de vapor.

O abastecimento da agua faz-se nas melhores condições possiveis, pois que a fabrica está situada perto do rio de Collares. Um tanque de 750 metros cubicos de capacidade, situado ao lado da fabrica serve de reservatorio para a agua, que d'ali alimenta d'uma parte o con-

carris de sapata ou Vignole, de 10 metros de comprimento cada um, pesando 21 kilos o metro. No interior da villa e sobre a estrada adoptou-se o carril Broca de 8 metros de comprimento, pesando 42 kilos o metro.

Os carris estão assentes sobre travessas de madeira, separadas 0^m,70 umas das outras. A corrente electrica volta á fabrica pelos carris e para esse effeito, estes são ligados entre si por meio de fios de cobre especiaes destinados a assegurar a continuidade perfeita d'este circuito.

Entre Cintra e Praia das Mações ha as seguintes estações: Monte Santos, Ribeira, Gallamares, Quinta do Cosme, Quinta do Vinagre, Collares (S. Sebastião) e Collares (Bonzão). Desde a praça de Cintra á estação as paragens são facultativas.

A linha, entre a estação terminal na praça da villa e

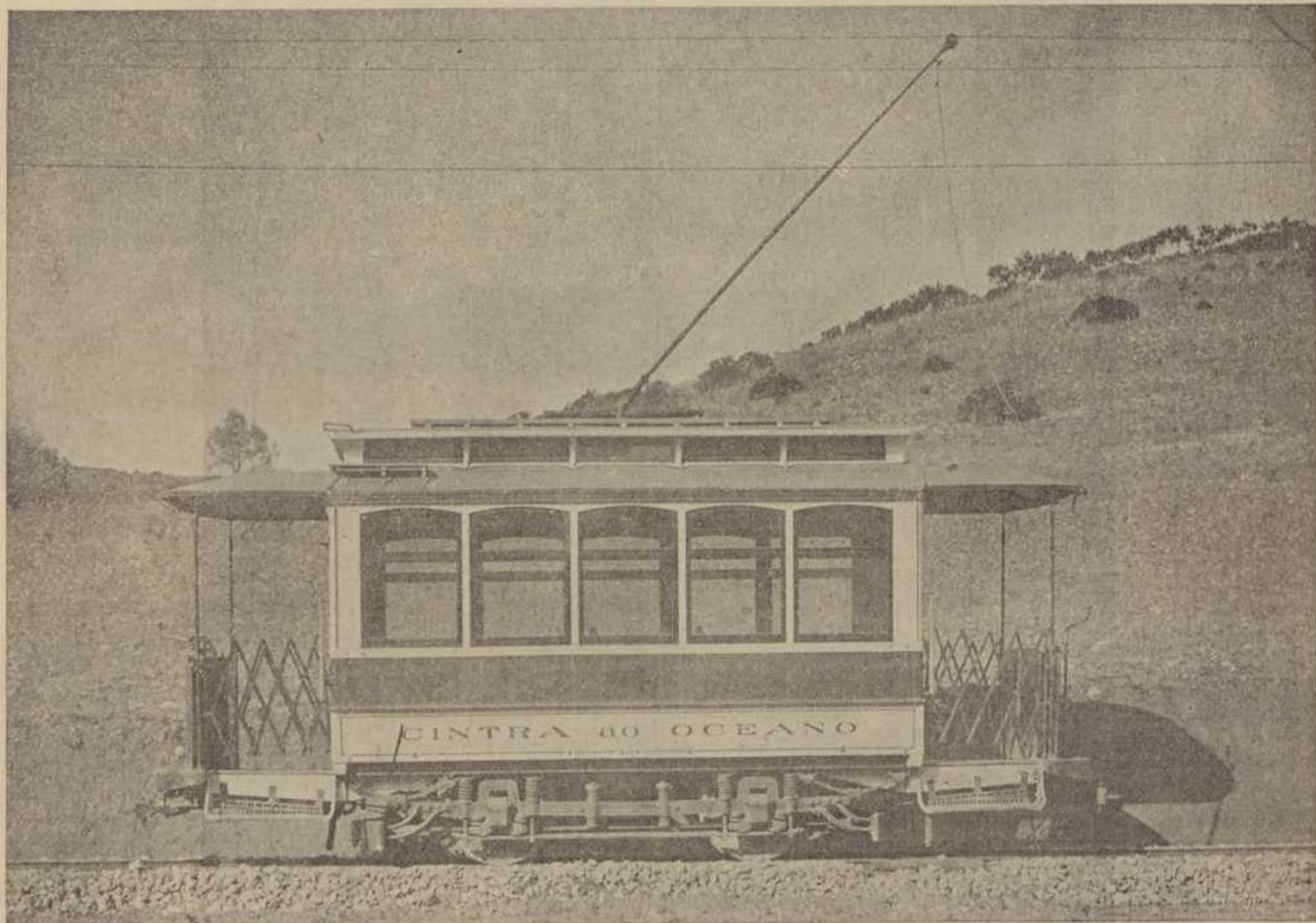


Fig. 3 — Carro fechado

densador e de outra as caldeiras por meio de duas bombas a vapor Worthington.

O annexos comprehendem: um deposito de carvão, uma officina de reparações, um armazem, e finalmente um angar de 40 metros de comprimento por 12 de largura, e que serve de deposito para o material circulante.

Material circulante. — Este material, além dos seis vagons de mercadorias a que acima nos referimos, é composto de sete carruagens motoras e seis de reboque; em cada uma d'estas duas cathogorias ha quatro carruagens abertas.

Cada carruagem motora é accionada por dois motores Westinghouse de 40 cavallos, cada um com os reguladores necessarios para a marcha nos dois sentidos, regulação de velocidade, paragens, etc.

Estes reguladores são especialmente construidos de maneira a poderem regular ao mesmo tempo e por meio de um manipulador só, a acção do freio electro-magnetico Westinghouse applicado sobre as carruagens motoras, e de que nós demos uma descripção completa no nosso numero de 1 de julho de 1903.

As carruagens fechadas (fig. 5) teem logares para 17 passageiros sentados e as abertas 32 logares.

A via ferrea é simples, de 1 metro de bitola e é formada, no percurso entre Cintra e Praia das Mações, de

Collares, foi inspeccionada no domingo 27 pelos engenheiros electricistas por parte da fiscalização das industrias electricas, e na terça-feira seguinte pelos engenheiros das obras publicas no que se refere ao serviço de via e material movel, encontrando-se tudo no estado de poder ser entregue á exploração publica, pelo que foi auctorizada a sua abertura que se realizou hontem.

Nas experiencias de domingo o carro attingiu em certos pontos a velocidade de 40 kilometros. L. O.

PORTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto de uma variante do caminho de ferro de Guimarães a Fafe, comprehendida entre a estrada real n.º 32, perfil 187, e Paçô, perfil 422, na extensão de 4.806^m,68, e proposta pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães: ha por bem, conformando-se com o parecer do

Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de hoje, aprovar a referida variante.

Paço, em 17 de março de 1904.—*Conde de Paço-Vieira.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Tarifa geral das linhas do Estado.—Foi approvada a nova tarifa geral das linhas do Estado, elaborada pelo Conselho de Administração no intuito de substituir as duas existentes por uma só, quanto possível igual á da Companhia.

O Conselho de tarifas propoz numerosas modificações do projecto que foram quasi todas approvadas.

Opportunamente daremos noticia circumstanciada da nova tarifa.

O nosso brinde em 1904

Já vem caminho de Lisboa, vindo de Teschen, (norte da Bohemia) a encomenda dos **Mappas dos caminhos de ferro da Austria-Hungria** que destinamos a brinde aos nossos assignantes.

Foram encarregados da reexpedição de Hamburgo para Lisboa, os nossos estimaveis correspondentes naquella cidade, os srs. Walter Muths & Sautier, que fizeram seguir immediatamente os volumes pelo primeiro vapor do seu exellente serviço marítimo, directo a Lisboa.

Pesando cada mappa uns 100 grammas, é de 100 kilos o total da remessa que mandámos vir.

Os nossos assignantes que queiram este mappa posto em panno, envernizado e com reguas, poderão avisar-nos desde já, para que só lhes seja enviado assim preparado. O custo d'esse trabalho será 1\$000 réis.

LINHAS DO MINHO

Realizou-se no dia 28 o concurso para a construção e exploração das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monção e Vianna do Castello a Ponte da Barea, nos termos do decreto de 24 de dezembro ultimo, isto é, com garantia de juro.

É sabida a importancia d'essas linhas que servem em concelhos atravessados, uma população de 300.000 almas e teem, no trafego das linhas da região, fiador seguro de um importante rendimento inicial. O emprego de raios de 75" nas curvas permite reduzir consideravelmente o custo da contrucção.

O affluxo do seu trafego á linha do Minho determinará um consideravel augmento de receita.

Parecia pois que os auxilios facultados pela base 5. da lei de 14 de julho de 1899 deviam ser sufficientes para estimular a iniciativa privada. Não succedeu assim, ficando desertos os dois concursos que nesses termos se fizeram. Resolveu pois o sr. Conde de Paço-Vieira abrir novo concurso com garantia de juro, ficando a concessão definitiva dependente de auctorização legislativa.

Promulgou para isso o decreto de 24 de dezembro de 1903, fixando em 20:000\$000 o capital kilometrico com a garantia de 5 %, limitando a 150 kilometros a extensão garantida e a 600\$000 réis por kilometro o desembolso do Estado.

O maximo previsto da garantia seria pois de 90:000\$000 com os quaes tem de ser encontrados o producto de de impostos e o augmento de receita na linha do Minho.

De facto a garantia não attingirá aquella importancia, de modo que se póde affoutamente prognosticar que da construção de novas linhas não advirá encargo sensível ao fundo especial, tanto mais que o troço menos rendoso e mais difficil, dos Arcos a Monção, tem um periodo largo para a construção.

Em 31 de janeiro foi apresentada uma proposta de lei, que já tem parecer favoravel das commissões, auctorizando o governo a contractar definitivamente a concessão nos termos do decreto citado.

Apesar de ser pouco propicia a empreendimentos a occasião, em que sobre o horizonte financeiro pairam as nuvens sombrias de uma conflagração geral receada e possível ainda quando improvavel, não ficou decerto o novo concurso.

O sr. Temple George Blackwood apresentou uma proposta fixando em 19:999\$000 a base kilometrica da garantia e propoz para director tecnico e um dos administradores da empresa, o distincto engenheiro e considerado official o sr. Arnaldo de Novaes Guedes de Rebello, que na construção da linha do Douro, do ramal da Alfandega, nas obras publicas de Loanda e no caminho de ferro de Loanda a Ambaca e no governo de Macau conquistou invejavel reputação sendo justamente considerado pelas suas qualidades de intelligencia e de caracter.

Foi acceite a proposta pelo Governo e feita a adjudicação. Resta agora transformar em lei a proposta que permite tornar definitivo o contracto provisorio que vae ser celebrado.

As nossas cordeaes felicitações aos povos do Minho pela realização das suas aspirações, e ao illustre ministro das Obras Publicas por ver coroados de exito os seus esforços tenazmente empenhados desde ha um anno para conseguir dotar a provincia do Minho com as suas linhas complementares.

NOTAS DE VIAGEM

XIX

Nagasaki — Os guias — O deposito d'aguas — A partida — O mar interior — As reformas politicas — A civilização, a mulher, os costumes.

Para passar as horas que o vapor leva no porto, o viajante tem bem com que se entreter em Nagasaki.

O guia que lhe aconselhei tomasse, é indispensavel, e póde ser tomado logo no vapor, onde elles veem offerecer-se aos passageiros exhibindo os seus cartões, com a nome, o numero de matricula e o indice dos pontos o que o visitante póde ir.

Estes homens estão já perfeitamente organizados em corporação, teem conhecimento perfeito da sua profissão e não abusam do viajante.

Vae cada pessoa em um carro, mas nota-se logo que estes são muito superiores aos da China e mais possantes os conductores (*korumás*, em japonéz) que os tiram.

Realmente chega a impressionar como um rapaz de poucos annos, de apparencia pouco robusta, pucha um vehiculo com um passageiro dentro por tão fortes rampas que um cavallo não aguentaria. Assim succede a quem vae ás nascentes d'agua, que é um dos pontos a visitar e o que se vê uma das bellas obras de saneamento que teem sido feitas no Japão.

A agua, captada de um caudaloso rio no alto da montanha, é filtrada em cinco grandes depositos antes de que seja distribuida pela canalização.

No templo *shintoiista* começamos a travar conhecimento dos detalhes d'esta religião simples, despida de atavios e exhibições externas — um espelho, como symbolo da verdade — o resto é invisivel, não ha idolos, figuras, pinturas.

Feita uma excursão na cidade, vistas algumas das suas pequenas mas bem fornecidas lojas de artigos de tarta-ruga, a especial industria local, e de curiosidades artisticas, vamos almoçar ao bello *Hotel de Nagasaki*, um dos melhores de todo o Japão. Grande salão de comida, bellos quartos, que apreciei ao regresso quando ali passei, serviço de primeira ordem.

Às 3 horas ha que embarcar no vapor de trasbordo para retomar o nosso hotel fluctuante que ás 4 levanta ferro.

A sahida do porto é interessante deixando-nos vêr bas-

tantes d'essas ilhas que enxameiam no mar e fazem parte das 411 que constituem o paiz japonês.

Ao dobrar o cabo de Hirado a noite desce e só podemos enxergar os numerosos faróis que illuminam toda a costa, todas as ilhas; que em boias balizam todos os baixios, todos os promontórios. Vê-se que estamos á vista de um paiz intelligentemente dirigido, e não fazemos comparação com os que conservam as suas costas marítimas tão pouco illuminadas como a intelligencia dos seus dirigentes...

De noite também se passa o estreito de Moji ou de Shimonoseki, entrando-se no mar de *So-uô-nada* o primeiro dos grandes mares interiores que são uma das belezas do Japão.

E' no meio d'este encantador trajecto que nos achamos, de manhã, e pena é que a viagem se não faça toda de dia, para por completo o podermos gosar.

A um e outro lado do vapor erguem-se pequeninas ilhas de um pittoresco admiravel, todas montanhosas, todas cobertas de ramaria verde, de casinhas microscopicas, illuminadas por um sol doirado destacando-se sobre um ceu azul imperial.

Boa razão ha para que o Japão seja um paiz de pintores; tão deliciosos panoramas desafiam o pincel do artista.

A's 9 da manhã, depois de novo exame sanitario desembarcamos em *Kobe*, uma grande cidade ao lado do mais grandioso centro industrial do paiz, a Manchester do Levante — *Ossaka*.

D'estes dois importantissimos pontos tratarei mais tarde, descrevendo o regresso, por isso apenas me limito por agora a inscrever o prazer que me deu, em *Kobe*, almoçar na companhia de um portuguez distincto, um collega nas letras, o nosso consul, sr. Damaso de Moraes, ao qual d'aqui envio um aperto de mão.

Passa-se o dia em *Kobe* e pela tarde de novo levantamos ferro e pela noite saímos a bahia de *Ossaka*.

Então um espectáculo interessante se nos depara.

Ao longe vamos vendo, ora a bombordo ora a estibordo, grandes montões de luzes que os passageiros do vapor logo classificam de populosas cidades das quaes vamos passar perto.

Mas a pouco e pouco nos apercebemos de que são cidades, mas fluctuantes, constituídas pelos barcos que recolhem da pesca, todos illuminados com quatro grandes faróis alimentados a petroleo, e tão uniformemente que não ha um só que não apresente as suas quatro luzes brilhantes, bem accesas.

O effeito é maravilhoso porque os barcos são todos eguaes e aos milhares, chegando a illuminar em grande extensão o mar que vamos sulcando.

E na sua uniformidade nota-se a grande disciplina que vigora no paiz, onde as leis são rigorosamente cumpridas.

E já que falámos em leis japonezas, celebremos aqui a coincidência da data em que esta noticia é escripta e em que se completam 36 annos desde o dia em que o actual imperador, por um golpe de estado que deixou assombrado o mundo inteiro, resolveu libertar-se do poder dos *daímios*, (senhores feudaes) e, aconselhando-se com os seus *samorais* (conselheiros privados), publicou a celebre declaração, em cinco artigos que resumem toda uma reorganização politica, a transformação completa do poder imperial.

E' desde então que começaram as grandes reformas pelas quaes o paiz nipponês tem pretendido, e conseguido em alguns casos, equiparar-se aos paizes da raça branca.

E' já hoje apreciavel a civilização japonesa embora ella não seja por completo a civilização da Europa.

Emquanto o vapor entra nas aguas do Pacifico, que, na viagem que descrevo foi tão pacifico nas aguas como no nome, vejamos um pouco d'esses costumes do povo que vamos apreciar.

Longe de mim ter conhecido o Japão pelos romances de Pierre Loti, especialmente o ultimo, tão conhecido por toda a gente culta.

E digo toda a gente porque é curioso como, por toda a parte, por todos os paizes, se conhece essa obra, meio estudo de costumes, meio phantasia como pretexto para

critica ironica e jocosidade desdenhosa do seu auctor por este paiz, tão original nos seus costumes como sympathico nas suas aspirações.

No Japão, de norte a sul, Pierre Loti é odiado como o maior detractor d'aquelle paiz; e isto pela razão bem simples de ter pretendido desacreditar-lhe o lar domestico, de ter proclamado a deshonestidade da familia japoneza ferindo-a no seu fôro mais intimo.

Ora é boa verdade que o distincto escriptor francez borda o seu conto sobre a almofada macia dos costumes das mulheres faceis, e dos velhos habitos que a onda da civilização, em que o japonês se esforça por mergulhar continuamente, ainda não conseguiu banir de todo d'ali. E não o conseguirá enquanto existir no Japão a união sem amor, sem sympathia, sem mais do que um ajuste mutuo a que homem e mulher se obrigam, como se esta fosse uma serva; porque—ainda muito por todo o paiz—ella não é considerada como valor apreciavel.

Se o proprio imperador não sae no seu coche com a esposa, se não vae ás grandes festas com ella!

Mas a par d'isso, ou mesmo por isso, a mulher honesta, no paiz do sol levante, é tão digna, tão amoravel como nos paizes europeos; mais amoravel mesmo, porque a liga ao homem uma submissão lendaria que a subjuga, mesmo sem ella chegar á comprehensão — a que bem poucas chegam — de que é nada e de que ha mulheres que são alguma coisa.

Estas notas não teem espaço nem auctoridade para estudos de costumes, nem quem as escreve teve, na sua viagem, que era mister ser rapida por ser longa, tempo para profundar estudos sociologicos. Mas são observações de viajante que passa, e este, se tem olhos de ver, facilmente observa os costumes, pelo menos, no que nelles se patenteia. E no Japão *patenteia-se* tudo!

Não ha paiz como aquelle, em que tudo viva a ceu descoberto... e até a corpo sem cobertura.

As casas deixam entrar o ar, a luz, e os olhares de indiscretos de um a outro lado, vendo-se o firmamento, passando o olhar atravez das janellas da frente e das trazeiras, que todas se conservam abertas, e por sobre todas as scenas que se desenrolam na sala ou na alcova.

Durante o dia, e mesmo nas cidades, muitos homens de trabalho andam pouco menos que nus, tendo apenas por cobertura de uma pequena parte do corpo um panno de dois palmos quadrados, e ainda dobrado. E ao lado d'esses homens, labutam *musmês*, mulheres do povo, nuas até a cintura, quando não (raras vezes, em verdade) completamente.

Nos rios, nas piscinas, os dois sexos promiscuamente despem-se e lavam-se, sem que ninguém repare.

O *kimono* (especie de roupão) que é a vestimenta de homens e mulheres, deixa ver nestas os seios nus e nelles nuas as pernas, em que só os homens de certa posição vestem ceroulas.

E' que o pudor, o sentimento de dever esconder ás vistas a maior parte do corpo não é ali conhecido.

Isto não quer dizer, como Pierre Loti proclama, que não ha no Japão casamentos de amor e esposos que consideram a mulher á europeia.

Vae havendo d'isso, porque em toda a parte ha esposas dignas e honestas, mas é por enquanto excepção, e tanto os velhos costumes de não dar importancia á mulher estão inveterados, que até um intelligente funcionario estrangeiro que me offereceu em sua casa — uma bella casinha de bonecas como as construcções japonezas — um delicioso almoço, não me apresentou a esposa, uma galante japonezinha, que apenas vi... a servir á mesa.

Companhia Fidelidade

Temos o relatorio d'esta importante companhia, sobre a gerencia de 1903 que accusa um leve augmento em todos os ramos das suas operações.

O balanço em 31 de dezembro mostra que o total do activo e passivo se eleva a 1.837 contos, entrando nesta verba o capital por 1.344 e os accionistas por 1.277; quer dizer que o capital chamado foi apenas de 67 contos aos quaes foi distribuido o dividendo de 563000 réis em cada acção. O fundo de reserva eleva-se já a 397 contos.

Companhia do Porto á Pova

Realizou-se no dia 30 a assembléa geral d'esta Companhia, para apreciação do relatório e eleição dos corpos gerentes, por ter terminado o triennio da sua gerencia.

Segundo aquelle documento houve, no anno findo, uma diminuição de 645\$472 réis na receita da exploração, comparada com a de 1902; e mais que esta diminuição foi aggravada com um augmento de 2:363\$400 réis na despesa. De sorte que o rendimento liquido da exploração teve uma diminuição de 3:008\$872, relativamente ao anno anterior.

A receita de passageiros desceu 1:422\$614 réis, sendo esta differença attenuada pelo augmento da receita de mercadorias de pequena velocidade, bagagens e cães, na importancia de 1:125\$823 réis e aggravada em 348\$641 differença a menos nos transportes de grande velocidade.

O numero total de passageiros, que transitaram na linha durante o anno foi de 672.928, menos 1.007 que no anterior.

As mercadorias transportadas em pequena velocidade foi de 76.152, toneladas, mais 1.555 do que em 1902.

O pessoal ao serviço do movimento foi ampliado, augmentando as despesas em 651\$038 réis; em compensação, porém, nos serviços de material e tracção encontra-se uma differença de 1:149\$168 a menos.

Quanto ao serviço de via e obras, houve 2:110\$548 réis a mais nas despesas da exploração. A conta de construcção attingiu, em 1903, a somma de 1.100:934\$227 ou seja mais 4:817\$785 réis que no anno anterior.

A direcção conseguiu amortizar por completo a conta de encargos de obrigações e empréstimos applicando-lhe a verba de 19:711\$710 réis, e pagar o juro integral das obrigações e a amortização das sorteadas.

Na ultima assembléa geral fôra resolvido converter os títulos de divida em acções, operação a que todos os credores se prestaram menos um, o que impediu a companhia de fazer essa conversão que não só regularizaria as suas finanças como aproximaria a epoca da distribuição de dividendo.

Não contestamos o direito do accionista renitente, mas lamentamos o facto.

Elevadores de Gaia

Vae liquidar esta empresa, por o numero dos seus socios se achar reduzido a seis, não podendo por isso constituir por lei, sociedade anonyma, e por não poder nenhum dos socios dedicar-se á administração.

Os seus valores, relativamente importantes, foram postos em licitação até hontem, por meio de propostas em carta fechada. O capital empregado era de 110 contos mas os interessados, na necessidade de liquidar não só fizeram importante redução como se prestaram a receber parte do preço em acções da companhia ou sociedade que se fundasse para a exploração do negocio.

Telephone Lisboa-Porto

Por amabilidade do sr. engenheiro Paulo Benjamin Cabral, inspector geral dos telegraphos, foi o nosso telephone, ha dias, ligado para o Porto, estabelecendo-se a comunicação com o nosso querido collega *Commercio do Porto*, com o qual trocámos, durante alguns minutos as nossas agradaveis impressões sobre este grande melhoramento com que é dotado o nosso paiz, finalmente e quando já nos outros paizes elle se acha instalado ha muitos annos.

E deve-se reconhecer que apesar de tarde, se não fosse a muita tenacidade do sr. ministro das obras publicas, auxiliado efficazmente pelo sr. inspector dos telegraphos, ainda hoje nos conservariamos sem telephone entre as duas mais importantes cidades do paiz.

Pois é bom que se diga que até o Japão, que apesar da sua proclamada civilização não serve de exemplo aos paizes da Europa, está, nesse caso mais adiantado e ha muito tempo, do que Portugal!

As linhas de Thomar

Não tem descurado dos interesses da industrial cidade a comissão que tomou a si o encargo de promover a construcção das linhas ferreas que, no plano da região central, interessam aquelle ponto.

No dia 18 veiu a Lisboa uma delegação, apresentando ao sr. general Couceiro e ao sr. ministro das obras publicas os desejos da comissão, que se resumem em que seja mantido o projecto que, nas linhas geraes, comprehende a irradiação de Thomar das linhas para a Beira Alta, Beira Baixa, Rio Maior e Nazareth, pedindo para que seja classificada em primeiro logar a linha que, partindo de Thomar para o norte, á Louzã, passando pelos concelhos de Ferreira do Zezere, Alvaizere e Figueiró dos Vinhos, se prolongue para o sul por Torres Novas a Rio Maior, começando a construcção pelo troço que liga Thomar ás linhas da Companhia Real, para assim mais facilmente se estabelecer a comunicação da cidade com a rede de todo o paiz.

Pela sua parte, a Certã tambem procura acompanhar o movimento em favor das suas linhas projectadas, especialmente a que liga com Thomar.

TRACÇÃO ELECTRICA

A *Union Traction C.* do estado de Indiana, na republica americana do norte, possui uma das redes mais extensas de tremvias electricos do Novo Mundo, pois mede 320 km. e percorre 6 departamentos.

E' interessante por mais d'um titulo.

Tem uma só fonte electrica para alimentar toda a rede, que está situada em *North Anderson*. D'ali sae a corrente com a tensão de 400 voltios, triphasica, produzida por alternadores. Passa a transformadores que elevam a voltagem a 16.000 e assim se alimentam as fontes secundarias, para ser menor a perda nos conductores.

Nestas transforma-se de novo reduzindo-se a tensão a 330 voltios e seguidamente, por meio de conversores transforma-se em corrente continua de 550 voltios com que se alimenta a canalização electrica que fornece energia aos tremvias.

A fonte central dista das secundarias entre 14,4 e 52,8 km. Ingalls está a 24 km., Lawrence a 45,6, Dala-ville a 14,4. Muncie a 28,8, Alexandria a 17,6, Fairmount a 33,6, Marion a 52,8, Elwood a 35,6.

Os dynamos são animados por 3 machinas de vapor com 2 cilindros de 2.000 cav. vapor cada uma, que dão 100 voltas por minuto, ligadas aos alternadores de 1.000 kilovatios e 1.600 periodos por minuto. Tem tambem um conversor de corrente triphasica em corrente continua de 50 kilovatios e um dynamo de corrente continua ligado directamente a uma machina de vapor de grande velocidade, systema Ball.

O vapor é fornecido por 8 caldeiras multitubulares Babcock y Wilcox, que trabalham á pressão de 12 atmosferas para uma potencia de 400 c.v. cada uma.

Nas fontes secundarias ha 3 ou 4 transformadores monophasicos de 87,5 ou 175 kilovatios, um ou dois conversores rotativos de 250 kilovatios, accumuladores e dynamos.

Tem ainda uma fonte ambulante installada num vagon, com 3 transformadores monophasicos de 87,5 kilovatios da tensão de 16.000 voltios e um conversor de 250 kilovatios.

AVISO

Por exigencia da paginação a PARTE FINANCEIRA, d'este numero, vae no fim do jornal.

AUTOMOBILISMO.

Comboio Renard. — Na exposição do *Salon Belge* appareceu como novidade digna de attenção o comboio de propulsão continua para estradas — Renard. Tambem tem o cognome de *miriapode*.

E' constituido por carruagens todas automotoras e susceptiveis de ser actuadas pelo machinismo da que vae na testa do comboio.

A primeira carruagem é verdadeiramente uma fabrica ambulante de força que communica ás machinas motrizes das outras.

Por esse systema especial de engates o coronel Renard conseguiu fazer com que se possa realizar facilmente uma *volta* perfeita de todo o comboio, e que todos os vehiculos sigam fielmente a locomotora da frente.

D'este modo o comboio não receia as estradas tortuosas.

Cada vehiculo recebe a energia d'uma arvore motriz articulada á maneira de vertebrae que se ligam umas ás outras na altura dos engates.

Em virtude d'estas articulações consegue-se tambem que façam facilmente as inflexões no sentido vertical.

E' portanto, um comboio de adherencia total, sem carris.

Tem todavia este systema o defeito de exigir muitas articulações á *Cardan* e de determinar uma grande quebra de energia.

O problema avançou um grande passo, mas não póde ainda considerar-se inteiramente resolvido.

Automoveis extremos. — Um *millionario* de Nova York, Luis Schoenberg, mandou construir na casa Cleveland um automovel com a força de 308 cavallos vapor.

Será o maior do mundo. Pretende o seu dono fazer com alguns amigos, nesse carro, uma viagem por toda a America do Norte.

Em compensação o archi-millionario americano Jorge Gould mandou fazer para seu filho que tem 6 annos de idade o automovel mais pequeno que se conhece.

Pesa 200 libras e a sua caixa mede apenas 1^m,48. Tem um motor electrico que póde dar a velocidade de 7 kilometros por hora.

Omnibus electricos. — Estão em serviço em Chicago varios carros para transporte de passageiros movidos pela electricidade fornecida por baterias de acumuladores.

Reconheceu-se que com velocidades moderadas era inteiramente pratico este sistema.

Os aros pneumaticos é que se gastavam e arruinavam depressa mas reforçados por cintas metallicas funcionam sem inconveniente.

LINHAS PORTUGUEZAS

Mirandella a Bragança. — Foi approvada uma variante relativa ao ultimo troço da linha, e pela qual a estação de Bragança passa da margem esquerda para a direita de Fervença, ficando em melhores condições de acesso e de prolongamento futuro.

Linha do Sado. — Foi submettido á apreciação do Conselho Superior de Obras Publicas o projecto do 2.^o lanço da estação fluvial de Setubal á ponte de Santa Catharina e o ante-projecto do 3.^o lanço constituido pelo estudo hydrographico da passagem do esteiro de Marateca, tão directo quanto possivel para evitar alongamentos numa linha destinada a encurtar o trajecto para o Algarve.

Estação de Trofa. — Pela direcção do Minho e Douro foi elaborado um projecto de ampliação da estação de Trofa que não comporta o movimento importante que hoje tem. Sobre o projecto foi ouvida a Companhia de Guimarães antes de ser enviado ao Conselho Superior de Obras Publicas.

Transporte de toros. — Foram passados para a 3.^a

série da tarifa esp. n.^o 3 p. v. do Sul e Sueste os toros de pinheiro, ficando equiparados como antes á lenha.

Locomotivas Compound. — Chegaram ao Tejo as primeiras duas locomotivas fornecidas pela casa Borsig aos caminhos de ferro do Estado. As outras quatro destinadas tambem ás linhas do Sul e Sueste chegam em abril. Está muito adeantado o fabrico das 6 destinadas ás linhas do Minho e Douro.

Faro-Olhão. — Concluiu-se o aterro da ligação com os encontros da ponte girante de Faro que funciona bem. Está-se procedendo activamente á balastragem, se bem que a pedra britada tem de vir de grande distancia. E' de esperar que no meado de maio a linha possa ser aberta á exploração até Olhão.

Olhão a Tavira. — Estão muito adeantadas as terra-plenagens devendo-se poder abrir esse troço á exploração dentro de poucos mezes.

Tavira a Cacella. — Foi approvado o projecto d'este lanço com a extensão de 12 km. e mandado executar numa extensão de 4 km. em que foi prescripta uma variante.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

A estatistica relativa ao metropolitano de Paris dá :

Passageiros.....	100.107.631	francos
Receita bruta.....	17.230.839	»
Receita média por passageiro	1.729	»

Como tem 24 kilometros a rede actualmente explorada, a receita kilometrica é de 720.000.

O mez de abril foi aquelle em que a circulação attingiu o maximo de actividade, seguindo-se-lhe os mezes de maio e dezembro.

A cidade de Paris recebeu 5.693.654 francos.

*

Foi decretada a expropriação por utilidade publica dos terrenos necessarios para a construcção da linha ferrea de *Lens* á linha de *Paris* á *Belgica*, junto de *Brebières*.

ITALIA

Napoles vae ter o seu metropolitano. O municipio vae approvar um projecto que comprehende cinco ramos que partem da Praça *Vauvillotti*, com estações subterraneas.

D'estes 5 ramos, 3 bracejam, em tunel, para a praça de *San Ferdinando*, *Dante Torretta*, tendo o desenvolvimento de 5.013 metros : os outros dois vão a *Cangiani* e a *Soccavo* e *Fiandura* medindo 2.468 metros e 11.290 com 856 metros em funicular.

Está orçado em 8 milhões.

ESTADOS UNIDOS

O supremo tribunal d'esta confederação pronunciou a sua sentença sobre o *trust Northern Securities*, que havia reunido as duas companhias ferroviarias *Great Northern* e *Northern Pacific*. Confirmou a sentença do tribunal de *Minnérato*, dando assim razão ao governo de Roosevelt que tinha atacado este *trust* como illegal por destruir a concorrência e cahir sob as comminações da lei Sherman.

A sentença prohibe a aquisição das acções, impede as assembleas de votar, não deixa que se paguem dividendos e manda reentregar os titulos.

MEXICO

Continuam as obras de construcção da linha do *Porto Silitcell-Topolobampo*. Tem havido difficuldades em obter capitales para a sua continução, mas os iniciadores não desanimam e conseguiram subscrições inglezas, hollandezas, francezas e allemãs.

Esta linha parece ter grande futuro.

TBOLLEY AUTOMOTOR

LOUIS LOMBARD-GÉRIN, pretende vender ou conceder licenças para a exploração do privilegio de invenção que lhe foi concedido em Portugal pela patente numero 3.300 A, para uma disposição de trolley automotor.

Para tratar e informações, J. A. da Cunha Ferreira, agente official de marcas e patentes, rua d'El-rei, 178, Lisboa.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Ponte-Caes no Barreiro

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 18 de maio do corrente e na sala das sessões do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado (edifício do Ministério das Obras Publicas) perante a commissão constituída nos termos do artigo 10.º das instrucções para arrematação e adjudicação de obras e fornecimentos e suas respectivas liquidações dos caminhos de ferro do Estado, de 10 de novembro de 1899, se procederá em concurso publico á abertura de propostas para a construção de uma ponte-caes no Barreiro, nos termos do programma e caderno de encargos que se acham patentes todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro horas da tarde na secretaria do mesmo conselho.

Lisboa, 28 de março de 1904.

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de um taboleiro metallico para a ponte do Tanha

Pelo presente se faz publico que no dia 30 do proximo mez de abril, pela uma hora da tarde, se ha de proceder, perante a direcção d'estes caminhos de ferro em Campanhã, ao concurso publico para a arrematação da empreitada do fornecimento do taboleiro metallico para a ponte do Tanha, no caminho de ferro da Regua a Villa Real.

O deposito provisorio, que poderá ser feito nas thesourarias de qualquer das direcções dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro, para ser admittido como licitante, será de réis 350\$000; e o definitivo, que deverá effectuar-se na mesma thesouraria onde houver sido o provisorio, será de 5 por cento sobre o preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo tambem ser enviadas em carta fechada directamente a esta direcção até as onze horas da manhã do dia fixado para o mesmo; entendendo-se porém que os proponentes neste caso perdem o direito de tomar parte na licitação verbal, caso a haja, e bem assim ás reclamações sobre os actos do concurso.

As condições da arrematação e caderno de encargos podem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde, na secretaria do serviço de construção d'esta direcção, Rua da Estação, n.º 106, Porto.

Porto 26 de março de 1904.

Direcção do Sul e Suesto

Faz-se publico que no dia 18 de abril de 1904, pelas doze horas do dia, na secretaria da 2.ª secção de via e obras, em Evora, perante o respectivo chefe, terá lugar a arrematação para a empreitada de melhoramentos na estação de Evora Monte.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 42\$705 réis.

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

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã ás tres horas da tarde, na secretaria da 2.ª secção de via e obras.

Evora, 22 de março de 1904.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de carvão de pedra

No dia 18 de abril pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 25.000 e 50.000 toneladas inglezas de carvão de pedra de qualquer das seguintes proveniências:

Albion, Cambrian, Ferndale, Penrikibler, Locket's, Nixon Navigation, Hoods Merthyr, Naval, Rhymney, North Navigation, Oriental, Britannia, Cyfarthfa, National, Bargoed, Great Western, Newport Abercarn, Standard Merthyr, Dowlais Merthyr, Risca Old Abercarn, Lancaster's Griffin Nantiglo, New Tredegar.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição Central dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris nos escriptórios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

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, 12 de março de 1904.

Leilão de remessas retardadas e volumes encontrados

Em 4 de abril proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermédio do Agente de Leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art 108.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 4 de fevereiro de 1904 bem como de outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retiral-as, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição de Reclamações e Investigações, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 2 de abril de 1904 inclusivè, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 15 de março de 1904.

N.º 66.326. De Villa Nova de Gaia a Estarreja, 1 caixa com vinho, pesando 65 kilos, consignado a Joaquim Ferreira da Costa.

N.º 8.580. De Lourical a Lisboa-Mar, 30 varas de pinho, pesando 1.500 kilos, consignado a Joaquim Pestana e Silva.

N.º 14.512. De Caxarias a Lisboa-Mar, 239 pacotes de madeira serrada para caixas, pesando 14.512 kilos consignado a Thomaz da Cruz & Filhos.

N.º 45.152. De Santarem a Lisboa P., 1 grade com café moido, pesando 17 kilos, consignado a Maria Rosa.

N.º 83.288. De Mirandella a Lisboa P., 2 pacotes de fazendas, pesando 40 kilos, consignado a Francisco Soeiro.

N.º 15.372. De Porto Alfandega a Lisboa P., 2 caixas com amostras de vinho, pesando 45 kilos, consignado ao Director Geral do Ultramar.

N.º 71.281. De Villa Nova de Gaia a Lisboa P., 6 caixas com vinho engarrafado, pesando 138 kilos, consignado a José Ribeiro dos Santos.

N.º 16.012. De Porto Alfandega a Lisboa P., 2 caixas com amostras de vinho, pesando 45 kilos, consignado ao Director Geral do Ultramar.

N.º 78. De Porto Campanhã a Esmoriz, 1 fardo de cordas, pesando 23 kilos, consignado a N. S. & C.ª.

N.º 23.404. De Estarreja a Lisboa R., 2 grades de manteiga fresca, pesando 49 kilos, consignado a Augusto Maria de Carvalho.

N.º 73.066. De Villa Nova de Gaia a Aveiro, 5 vasilhas com vinho, pesando 164 kilos, consignado a João R. Cezar Ferreira.

N.º 73.067. De Villa Nova de Gaia a Aveiro, 2 caixas com vinho engarrafado, pesando 138 kilos, consignado a Ricardo Pereira Gomes.

N.º 73.068. De Villa Nova de Gaia a Aveiro, 11 vasilhas com vinho, pesando 427 kilos, consignado a David Pereira Guimarães.

N.º 73.632. De Lisboa P. a Porto Campanhã, 1 caixa com graxa, pesando 151 kilos, consignado a José Augusto Borges d'Oliveira.

N.º 67.530. De Porto Campanhã a Lisboa P., 2 volumes de graxa, pesando 75 kilos, consignado a Santos & Vianna.

N.º 68.160. De Porto Campanhã a Lisboa P., 1 caixa com algodão em rama, pesando 50 kilos, consignado a F. da Silva Camacho.

N.º 29.977. De Alcantara T., a Tortozendo, 30 caixas com sabão, pesando 1.050 kilos, consignado a Cruz Correia & Figueiredo.

N.º 72.161. De Villa Nova de Gaia a Vallado, 2 caixas com bebidas, pesando 92 kilos, consignado a José Baptista Pereira.

N.º 72.691. De Villa Nova de Gaia a Vallado, 1 caixa com bebidas, pesando 48 kilos, consignado a Joaquim Rodrigues.

N.º 49.449. De Aveiro a Coimbra, 1 caixa com livros, pesando 67 kilos, consignado a Alipio da Silva.

Aviões de serviço

Serviço especial por motivo das festas da Semana Santa e feira em Sevilha

Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos.

De Lisboa 1.ª classe 18\$300 réis, 2.ª cl. 12\$900 réis, 3.ª cl. 8\$600 réis.

De Porto-Campanhã 1.ª classe 21\$300 réis, 2.ª cl. 14\$900 réis, 3.ª cl. 10\$100 réis.

Validos para: Ida 15 a 18 de abril; Volta 21 a 24 de abril.

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

Partida de Lisboa-Rocio em 16 de abril ás 3,45 da tarde. Chegada a Sevilha ás 8,45 da manhã (hora hespanhola). Partida de Sevilha em 22 de abril ás 7,45 da tarde (hora hespanhola). Chegada a Lisboa-Rocio ás 11,40 da manhã.

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

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

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

Para mais esclarecimentos vêr os cartazes affixados nos logares do costume. Lisboa, 18 de março de 1903.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortização no anno de 1903, por compra no mercado

(Continuação)

Obrigações de 4% privilegiadas de 2.º grau

4.063—4.064—4.441 a 4.450—7.684—11.972—13.183—13.184—13.676 a 13.678—16.052 a 16.057—16.756 a 16.758—21.376 a 21.378—21.380—23.156—24.817 a 24.820—26.518—26.519—26.533 a 26.538—26.607 a 26.610—26.672—32.991—33.477—33.747—33.748—38.594 a 38.596—38.677—41.845—46.647—51.378—53.053 a 53.058—55.272—55.521—56.559 a 56.562—57.149—57.237 a 57.240—60.973 a 60.978—61.278—63.772—63.907—64.641 a 64.643. Total 90 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 3 e seguintes.

Obrigações de 4½% privilegiadas de 2.º grau

2 Titulos de 5 obrigações 959—1.859

Titulos de 1 obrigação

2.566—3.890—4.365 a 4.367—4.587—4.880—6.968 a 6.970—10.678—13.101—13.567—14.048 a 14.050—14.162—14.319—14.366—15.259 a 15.261—15.994. Total 23 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 3 e seguintes.

Obrigações de 3% privilegiadas de 1.º grau

2.º semestre

2.951 a 2.958—2.999—3.000—5.596—5.597—10.221 a 10.230—10.392 a 10.403—10.581 a 10.583—14.352—14.353—17.172—17.173—19.317—25.735—25.736—28.989 a 28.992—29.517 a 29.524—31.370—33.606—34.585—35.493—36.372—38.692—39.099—40.446 a 40.451—41.540—41.653—41.654—42.412—42.413—43.327—48.376—49.057 a 49.061—50.033—51.601—51.602—51.609—53.838—53.839—53.853—53.854—54.985—56.464—56.465—57.395 a 57.399—58.001 a 58.009—59.031—60.571—61.620—61.621—61.986 a 61.992—62.076—67.843 a 67.849—68.407—72.851—73.682 a 73.693—73.75 a 73.760—74.211 a 74.216—74.273 a 74.281—74.307 a 74.315—78.540—84.277 a 84.286—85.770—85.771—85.969—88.381—138.675—141.714 a 141.730—142.275—143.470—145.025—146.322—146.325—146.448—147.492 a 147.496—147.535 a 147.537—149.928 a 149.931—154.120—154.771 a 154.775—165.196 a 165.200—167.543—171.119 a 171.121—172.126—172.739 a 172.746—174.831—174.832—175.478—176.239—176.240—176.248—176.249—177.520—181.272—183.713 a 183.717—191.371—191.372—193.208—193.209—195.569—195.571—195.572—196.558—196.586 a 196.589—196.591—197.354 a 197.358—201.796—202.191 a 202.195—202.608—202.610—205.177—205.178—207.515 a 207.517—208.004 a 208.016—211.098—213.075—213.141 a 213.145—216.675—217.172 a 217.174—220.738—222.223 a 222.226—222.481—222.482—224.911—224.912—226.236 a 226.239—226.875—229.068—229.192 a 229.194—229.212 a 229.223—229.425 a 229.427—229.576—230.921 a 230.927—232.376 a 232.379—232.668 a 232.677—232.724—232.725—236.420—236.421—236.443—236.444—236.557—237.550—241.747—242.506 a 242.520—242.990 a 242.999—243.556—244.710—244.716 a 244.734—244.868—244.869—246.985—248.213 a 248.227—248.349 a 248.352—249.348 a 249.350—250.173 a 250.196—250.373 a 250.381—251.814 a 251.819—251.946—252.131—252.132—252.234—252.235—252.905—253.035 a 253.044—253.067—254.385—254.693—255.334 a 255.340—256.012—256.616 a 256.630—258.259 a 258.276—259.908 a 259.910—261.391 a 261.403—265.975—265.976—266.330—268.906 a 268.909—269.070 a 269.073—69.264 a 269.267—269.472—272.262—272.273—272.338 a 272.340—274.388—275.868—278.238 a 278.243—279.778 a 279.782—283.754 a 283.761—283.772 a 283.774—283.909—283.910—287.124 a 287.129—288.713—288.964 a 288.972—289.254 a 289.262

—289.472—290.651—291.642—292.039—293.313—295.955—296.051 a 296.057—297.268 a 297.271—299.344—299.500—300.014 a 300.018—300.823 a 300.826—300.851—301.456—302.667—302.668—310.229—310.230—311.350—313.793—313.794—315.668—315.669—323.538—323.539—324.255—324.256—326.945—327.361 a 327.366—327.377—327.378—327.384 a 327.396—328.468—330.420—330.421—330.451—330.452—330.531—330.532—335.307—336.594—336.595—338.913 a 338.916—339.905—340.011—341.660 a 341.669—350.736—350.737—351.502—351.503—355.299—355.376—355.377—355.988—361.323—363.864—363.865—363.883—364.931—364.932—367.265—367.777—367.778—368.575—368.576—371.307—373.825—373.826—375.237—375.304—375.305—376.288 a 376.290—378.130—378.849 a 378.851—381.286—381.287—381.407—381.425 a 381.454—381.499—381.500—381.946—381.964—382.358—382.415—382.726—383.083—383.669 a 383.673—383.711 a 383.715—384.514 a 384.516—384.523—385.148 a 385.151—385.784 a 385.797—386.649 a 386.653—387.779—388.375—388.376. Total 840 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 20 e seguintes.

Obrigações de 4% privilegiadas de 1.º grau

121—303 a 305—1.476—1.477—3.214—3.329—4.132—4.133—8.882—11.028—11.327—11.330—11.811 a 11.813—14.662 a 14.670—14.728—21.848—25.945 a 25.949—26.134 a 26.136—26.514—26.515—28.160—28.378. Total 40 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 20 e seguintes.

Obrigações de 4½% privilegiadas de 1.º grau

1 Titulo de 5 obrigações 851

Titulos de 1 obrigação

2.362—2.363—4.108—4.109—5.409—5.410—5.422 a 5.425—5.441—5.442. Total 12 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 16 e seguintes.

Obrigações de 3% privilegiadas «Beira Baixa»

Titulos de 5 obrigações

1.019—1.250—1.292—1.679—1.708—2.707—2.789—3.127—3.811—3.822—3.831—3.849—5.165—5.689—5.788—6.330—7.527—7.961—8.531. Total 19 obrigações.

Titulos de 1 obrigação

9.016—9.240—9.241—9.324—9.437—10.111—10.714—11.170—11.303—12.484—12.944—13.319—13.540—13.600—13.765—14.072—14.073—14.429—14.430—16.495—16.541—16.542—16.628—16.702 a 16.705—16.723—17.457—17.617—17.636—18.976—19.633—19.935—19.936—20.890—21.269—22.447—23.556—24.003—24.004—24.676—25.210—25.389—25.990—26.367—26.604—27.039—27.041—27.518—27.519—28.144—28.484—28.801—28.923—29.394—29.879—30.918—31.701—32.114—32.311—32.312—33.233—34.505—35.033—35.243—35.966—36.283—37.707—37.724—38.395—38.491—38.981—38.982—40.922—40.923—42.370—42.969—42.970—44.633 a 44.637—46.284—47.349—48.029—48.035—48.241—49.628—49.757—49.889—50.107—51.068—51.449—52.020—52.440—52.677—54.203—54.672—55.228—55.331—55.866—56.160—57.898—58.980. Total 106 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 17 e seguintes.

Obrigações de 3% privilegiadas de 2.º grau

5.706 a 5.710—6.999—7.000—8.988 a 8.992—9.017—10.527—10.528—14.107 a 14.112—17.912 a 17.924—17.961—19.347—19.348—20.445—24.144—24.501—24.502—25.237 a 25.244—29.309 a 29.312—30.942—31.024—32.640—32.833 a 32.837—32.839 a 32.842—37.111—38.781—39.308 a 39.310—47.988—50.579—51.061 a 51.074—52.831 a 52.840—52.881—52.882—52.893—62.540 a 62.542—63.457—63.458—65.083 a 65.091—67.789—70.281 a 70.283—72.054 a 72.056—72.598 a 72.601—73.089 a 73.091—74.626—75.512—75.513—82.378—82.953 a 82.972—85.204 a 85.213—85.706 a 85.715—87.448—87.449—88.527—95.105 a 95.107—95.138—95.355 a 95.364—99.075 a 99.079—100.159 a 100.162—100.253 a 100.256—103.912—103.913—104.108—110.313—110.379 a 110.384—112.632—114.080—114.083—114.579 a 114.582—117.868 a 117.877—123.810—125.488—126.327—128.441 a 128.448—131.846—131.893 a 131.895—133.597—139.231 a 139.256—145.167 a 145.174—145.299—145.300—146.813—146.814—148.733—148.734—149.987 a 149.990—150.243—150.244—150.634—150.635—153.037 a 153.078—153.285—158.955—158.956—159.063 a 159.066—159.224 a 159.250—161.977 a 161.980—163.531—163.532—176.964—179.970 a 179.973—185.597 a 185.621—186.744—186.745—186.747—190.138—194.696—195.993—200.140—200.141—200.148—200.441—204.236—204.237—212.643—219.174 a 219.177—220.417 a 220.426—221.116 a 221.120—222.171 a 222.175—223.351—223.763—223.764—224.424 a 224.428—226.515 a 226.518—228.397—228.398—229.510 a 229.517—233.771—234.158 a 234.162—234.504—243.651—249.118 a 249.121—250.561—252.173—252.174—255.123—255.127 a 255.134—255.897 a 255.900—256.943—256.944—258.883—258.884—264.709—266.169 a 266.174—267.576 a 267.581—267.896—267.897—268.615 a 268.624—273.364 a 273.400—274.348—275.215 a 275.217—275.507 a 275.509—276.971—276.972—279.166—279.167—282.229—287.629—287.845 a 287.850—289.383 a 289.386—293.298 a 293.303—293.777—294.005 a 294.009—294.838—294.839—294.848 a 294.850—299.611 a 299.613—301.247—301.803 a 301.805—303.199—304.527—304.999—305.000—305.533 a 305.536—310.059—310.060—313.001 a 313.005—319.026—

319.303 a 319.306 - 321.581 a 321.586 - 332.651 - 333.890 - 339.699 a 339.706 - 341.311 a 341.325 - 350.125 a 350.145 - 350.824 a 350.826 - 355.530 - 355.531 - 355.569 - 355.570 - 357.024 - 357.025 - 357.212 a 357.300 - 358.555 a 358.557 - 360.151 a 360.154 - 360.937 - 361.405 - 366.298 - 369.260 - 370.555 Total 790 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 4 e seguintes.

Obrigações de 4% privilegiadas de 2.º grau

6.982 - 8.509 a 8.511 - 10.372 - 10.373 - 12.351 a 12.354 - 12.415 a 12.417 - 13.780 - 16.413 - 16.414 - 19.921 a 19.923 - 20.201 a 20.205 - 21.141 a 21.143 - 22.019 - 22.499 - 22.500 - 23.332 a 23.337 - 23.771 - 23.780 - 24.181 - 24.300 - 24.301 - 25.087 - 25.093 - 25.094 - 25.865 - 26.060 a 26.061 - 30.174 a 30.178 - 35.060 a 35.062 - 36.505 - 36.506 - 38.432 - 45.665 - 45.666 - 45.965 a 45.971 - 49.943 a 49.954 - 49.984 - 49.985 - 50.049 - 50.050 - 55.311 a 55.314. Total 90 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 4 e seguintes.

Obrigações de 4 1/2% privilegiadas de 2.º grau

2 Titulos de 5 obrigações 36—273

Titulos de 1 obrigação

2.781 a 2.783 - 4.506 - 4.507 - 6.379 - 6.380 - 8.189 - 10.830 - 10.879 a 10.881 - 11.211 - 11.249 - 11.276 - 11.514 - 11.515 - 12.221 - 13.275 - 13.276 - 13.565 - 13.606 - 13.736 - 14.591. Total 24 obrigações. Estas obrigações teem todas o coupon n.º 4 e seguintes.

Todas estas trez mil novecentas e noventa e nove obrigações estão devidamente cancelladas e annulladas e deixaram de ser encargo da Companhia.

(Continúa).

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Nos termos dos artigos 29.º, 30.º, 32.º e 33.º dos estatutos é convocada a reunião da assembleia geral ordinaria para o dia 14 de abril, pela 1 hora da tarde, no escriptorio da Companhia, Rua de S. Nicolau, n.º 88, para a apresentação do relatório e contas da gerencia do anno findo, sua discussão e votação.

Não comparecendo numero sufficiente de accionistas, fica desde já convocada a segunda e definitiva reunião para o dia 30 de abril, no mesmo local e hora.

Lisboa, 28 de março de 1904. O Presidente da Assembléa Geral — José A. de Mello e Souza.

Nos termos do artigo 13.º dos estatutos se faz publico que no sorteio das obrigações da série Mirandella-Vizeu, a que se procedeu no dia 16 do corrente, sahiram sorteados os n.ºs 3.981 a 3.985 - 9.141 a 9.145 - 9.781 a 9.785 - 14.921 a 14.925 e 18.971 a 18.975.

O pagamento dos juros e amortização d'esta série relativos ao 2.º semestre de 1903, começará no dia 2 de abril proximo futuro em Lisboa na sede da Companhia, Rua de S. Nicolau, n.º 88, 1.º das 11 horas da manhã ás 2 horas da tarde e continuará em todos os dias uteis até 18 do mesmo mez e depois ás sextas feiras para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento tambem se realiza no Porto na casa bancaria Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Alliança.

Lisboa, 17 de março de 1904. O Director de Serviço — Antonio Francisco da Costa Lima.

Banco de Portugal

Obrigações das classes inactivas

Tendo-se procedido hoje ao sorteio das obrigações das Classes Inactivas a amortizar no dia 1 de abril proximo, annuncia-se que foram sorteados os seguintes titulos:

1.ª série — 161 a 170 - 241 a 250 - 721 a 730 - 1.291 a 1.300 - 1.721 a 1.730 - 2.141 a 2.150 - 2.501 a 2.510 - 3.791 a 3.800 - 3.831 a 3.840 - 4.131 a 4.140 - 4.911 a 4.920 - 5.001 a 5.010 - 5.341 a 5.350 - 5.481 a 5.490 - 5.511 a 5.520 - 5.851 a 5.860 - 6.001 a 6.010 - 6.451 a 6.460 - 6.531 a 6.540 - 6.711 a 6.720 - 6.791 a 6.800 - 7.021 a 7.030 - 7.211 a 7.220 - 7.241 a 7.250 - 7.431 a 7.440 - 8.071 a 8.080 - 8.151 a 8.160 - 8.941 a 8.950 - 9.031 a 9.040 - 9.651 a 9.660 - 9.831 a 9.840 - 10.291 a 10.300 - 10.741 a 10.750 - 10.781 a 10.790 - 11.011 a 11.020 - 11.441 a 11.450 - 12.281 a 12.290 - 12.991 a 13.000 - 14.831 a 14.840 - 15.211 a 15.220 - 16.171 a 16.180 - 16.501 a 16.510 - 16.751 a 16.760 - 17.491 a 17.500 - 18.361 a 18.370 - 18.481 a 18.490 - 18.831 a 18.840 - 19.161 a 19.170 - 19.181 a 19.190.

2.ª série — 20.691 a 20.700 - 20.721 a 20.730 - 21.401 a 21.410 - 21.981 a 21.990 - 22.361 a 22.370 - 22.571 a 22.580 - 23.521 a 23.530 - 23.721 a 23.730 - 23.891 a 23.900 - 23.941 a 23.950 - 24.671 a 24.680 - 24.921 a 24.930 - 25.241 a 25.250 - 25.341 a 25.350 - 25.891 a 25.900 - 26.691 a 26.700 - 27.061 a 27.070 - 27.271 a 27.280 - 27.591 a 27.600 - 27.861 a 27.870 - 28.701 a 28.710 - 29.111 a 29.120 - 29.261 a 29.270 - 30.381 a 30.390 - 30.631 a 30.640 - 30.831 a 30.840 - 31.141 a 31.150 - 31.291 a 31.300 - 32.791 a 32.800 - 33.091 a 33.100 - 33.521 a 33.530 - 34.131 a 34.140 - 34.381 a 34.390 - 34.991 a 35.000 - 35.501 a 35.510 - 35.931 a 35.940 - 36.131 a 36.140.

3.ª série — 36.491 a 36.500 - 37.101 a 37.110 - 37.351 a 37.360 - 37.541 a 37.550 - 38.101 a 38.110 - 38.981 a 38.990 - 39.001 a 39.010 - 39.131 a 39.140 - 39.721 a 39.730 - 39.871 a 39.880 - 40.251 a 40.260 - 41.281 a 41.290 - 41.341 a 41.350 - 42.401 a 42.410 - 43.151 a 43.160 - 43.361 a 43.370 - 43.661 a 43.670 - 43.671 a 43.680 - 44.981 a 44.990 - 45.751 a 45.760 - 45.831 a 45.840 - 46.221 a 46.230 - 46.361 a 46.370 - 46.441 a 46.450 - 46.501 a 46.510.

4.ª série — 46.651 a 46.660 - 47.011 a 47.020 - 47.341 a 47.350 - 47.541 a 47.550 - 47.571 a 47.580 - 47.801 a 47.810 - 48.281 a 48.290 - 48.421 a 48.430 - 48.491 a 48.500 - 49.051 a 49.060 - 51.311 a 51.320 - 51.491 a 51.500.

O reembolso d'estes titulos effectuar-se-ha desde o referido dia 1.º de abril, na sede do Banco de Portugal, em Lisboa, e na sua Caixa Filial no Porto.

Banco de Portugal, 23 de março de 1904. Pelo Banco de Portugal — Os directores, Augusto José da Cunha e J. Motta Gomes Junior.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de março de 1904.

Na quinzena que terminou hontem, porque hoje é dia santificado, o facto mais importante da nossa finança foi a substituição do sr. ministro auctor das tão combatidas propostas de fazenda, pelo sr. Rodrigo Affonso Pequito.

Não nos envaidecemos por termos sido prophetas, mas é certo que sempre previmos que as ideias do sr. Teixeira de Sousa não vingariam, e provado está que já não irão por deante quaesquer formulas de se resolver a questão de fazenda que se baseiem, unicamente como aquellas propostas, em augmento de impostos.

O novo ministro tem faculdades para emprender largos estudos, intelligencia para resolver complicados problemas, caracter tenaz para pôr em pratica quaesquer medidas de salvação financeira, e hombridade para arcar com influencias e tendências delecterias. Conseguirá elle, que veiu do povo, que, pela sua intelligencia, se elevou ás culminancias do poder, vencer a opposição de tantos elementos que rodeiam os ministros, forçando-os a tantas transigencias que acabam por lhes falsificar os bons intuitos? E' o que todos perguntam, e sinceramente desejamos que succeda.

A questão de fazenda impõe-se, mas resolvida sómente por boa administração, por economia persistente nos dinheiros publicos. Quem se affastar d'este terreno não consegue salvar o paiz das difficuldades cada vez maiores.

*

O movimento da bolsa foi o seguinte:

Inscrições—Houve muitas transacções, mas os preços não soffreram oscillações devido a ter apparecido no mercado muito papel.

Externo 1.ª série—Tambem foi muito procurado, em especial para capitalização. Continuou a conversão de inscrições por este valor.

Em outros valores do Estado pouco se fez.

Accões do Banco de Portugal, Commercial e Açores, tiveram sempre compradores, não vindo ao mercado papel que chegasse para satisfazer todos os pedidos.

Accões do Banco Ultramarino, conservaram os preços, mas tiveram muita procura.

Accões da Companhia das Aguas, devido aos boatos de maior dividendo, firmaram-se muito, mas as transacções pouca importancia tiveram por haver falta de papel.

Accões dos Tabacos, tambem se firmaram muito, acompanhando os preços de Paris.

Accões das Companhias Moçambique e Zambesia, o mercado foi pequeno.

Obrigações das Aguas, sempre firmes e muito procuradas.

Obrigações Prediaes, tiveram pouca procura e a grande abundancia de papel obrigou os preços a fraquejarem um pouco.

Obrigações das Classes inactivas, pouco movimento, mas muito procuradas.

Em outros titulos o movimento foi sem importancia.

Valores da Companhia Real, tiveram grande movimento e as operações foram muito importantes.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	42 15/16	42 7/8	Desconto no Banco
" cheque...	42 9/16	42 7/16	de Portugal...
Paris 90 d/v.....	668	669	No mercado...
" cheque.....	672	674	Cambio do Brazil...
Berlim 90 d/v.....	269	270	Premio da libra...
" cheque...	275	276	
Francfort 90 d/v...	269 1/2	270 1/2	
" cheque...	275 1/2	276 1/2	
Madrid cheque...	805	810	

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	MARÇO													
	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	-
Lisboa : Inscriptões de assent.	38	38	37,75	-	38,10	38,10	38,05	38,05	-	38	38	38	38,05	-
» coupon ..	38	38,02	38,05	-	38,15	38,10	38,05	38,10	-	38	38	38	38,05	-
Obrig. 4 0/0 1888.....	-	20,200	-	-	-	20,150	-	20,520	-	-	-	20,250	-	-
» 4 0/0 1890 assent.....	-	-	-	-	49,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon ...	-	-	-	-	48,600	48,600	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.....	56,800	57,000	57,000	-	-	-	-	-	-	-	57,000	57,000	-	-
» 4 1/2 0/0 coupon int ..	56,800	56,800	56,900	-	56,900	56,900	56,800	-	-	-	-	-	58,600	-
» externo 1.ª série.....	67,600	67,600	67,500	-	67,600	67,800	67,700	67,600	-	67,300	67,500	67,000	67,800	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	115,000	-	-	114,000	-	-	115,000	-
Acções B. de Portugal.....	159,000	159,150	159,000	-	159,000	-	-	-	-	-	161,500	163,000	-	-
» » Commercial.....	-	-	133,000	-	133,000	133,500	-	-	-	-	133,000	133,000	-	-
» » Nac. Ultramarino	108,200	-	108,000	-	-	-	107,800	107,800	-	107,800	107,800	-	108,000	-
» » Lisboa & Açores	-	-	-	-	119,000	119,500	119,500	119,600	-	120,000	120,000	120,000	119,500	-
» Tabacos coupon	-	-	-	-	-	140,000	-	-	-	141,000	141,000	-	-	-
» Comp. Phosphoros..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » Real.....	47,000	46,500	46,200	-	46,600	47,000	47,000	-	-	46,600	46,900	47,400	-	-
» » Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	4,500	-	4,500	4,500	-	4,750	-
Obrig. prediaes 6 0/0.....	-	-	-	-	-	93,000	-	-	-	-	-	-	-	-
» » 5 0/0.....	-	90,300	90,300	-	90,300	90,150	90,300	90,150	-	90,300	90,250	-	90,000	-
» C.ª Phosphoros.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » Real 3 0/0 1.º grau	-	-	79,500	-	-	-	-	79,500	-	-	79,000	-	-	-
» » » 3 0/0 2.º »	-	42,300	-	-	42,450	42,350	42,400	42,200	-	42,550	43,150	43,050	43,100	-
» » Nacional.....	69,600	69,600	69,700	-	69,600	70,000	69,400	-	-	-	-	-	-	-
» » Atravez d'Africa..	88,000	-	89,000	-	-	91,000	90,900	-	-	90,500	-	-	90,900	-
Paris : 3 0/0 portuguez 1.ª serie	59,60	59,20	59,25	59,80	59,60	59,30	59,20	59,15	59	59,07	59,15	59,40	-	-
Acções Comp. Real.....	208	-	202	204	205	206	-	205	205	205	206	210	-	-
» Madrid-Caceres.....	39,50	38	38,50	35,50	35,75	35,75	-	38,50	35,25	35	-	33,50	-	-
» Madrid-Zaragoza....	286	280	276	281	280	280	276,50	275	275	-	-	-	-	-
» Andaluzes.....	140	134	136	137	136	136	136	135	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	-	-	353	354	356	354	354,50	355	-	354	354	355	-	-
» » » 2.º »	189,50	-	-	188	-	189	187	187,25	188	-	192	192	-	-
» » Beira Alta....	115	114	114	114,50	115	114,25	114,50	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	130	128,50	128,50	128	128	127,50	126	-	123	122	-	122	-	-
Londres : 3 0/0 portuguez.....	59,25	59,50	59,75	59,62	59,75	59,75	59,75	59,50	59,50	59,50	59,50	59,75	-	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	76,93	-	-	78	-	-	-	78,50	79	-	78,88	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1904			1903			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1904	1903	1904	1903
COMPANHIA REAL	26 4 Mar	693	76.826.000	110 860	693	78.056.752	112.650	704 584 000	712.712.452	-	8 128.452
	5 11 " "	"	77.981 000	112.526	"	78.831 291	113.753	782.565 000	791 543.743	-	8.978.743
	12 18 " "	"	80 447.000	116 085	"	78.831.291	113.753	863.012.000	870.375 034	-	7 363.034
	26 4 " "	380	12.742 000	33.531	380	11.659.248	30.682	97.601.000	107.010.548	-	9.409 548
	5 11 " "	"	11.801.000	31.055	"	11 790.709	31.028	109.402 000	118.801.257	-	9.399.257
	12 18 " "	"	12 431.000	32 713	"	11.790 709	31.028	121 833 000	130.591 966	-	8 758.966
	26 4 " "	70	1 525.000	21 785	-	-	-	9.482.000	-	-	-
	5 11 " "	"	1 075 000	15 371	-	-	-	10.558.000	-	-	-
	12 18 " "	"	1 367 000	19.528	-	-	-	11.295.000	-	-	-
	21 31 Jan.	518	35 585.735	68.698	511	36 107 300	70.660	94 636 200	101.691.450	-	6.455 250
Sul e Sueste.....	110 Fev	"	27 831.435	53.728	"	33 967 395	66 472	122 467.635	135.058.845	-	12.591.210
Minho e Douro	21 31 Jan.	358	34 476.823	96.303	358	45.735.336	12 752	96 668.200	105.590.197	-	8.921.997
	110 Fev	"	25.682 093	71.737	"	31 901 095	89.109	122.350 293	137.491.292	-	15.140 999
	19 25 " "	253	6.487.493	25.642	253	6 111 766	24.157	48.734.904	53 949.394	-	5.214.490
Beira Alta.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional — Mirandella e Vizeu	12 18 Fev	105	1.325 653	12.625	105	1 626.139	15.487	10.174.242	10.830.197	-	655 955
	19 5 " "	"	1 393.774	13 274	"	1 878 841	17.893	11.568.016	12.709.038	-	1.022
Guimarães	21 31 Jan.	34	2.496 140	73 415	34	2 396.263	70 478	6.219 990	6 517.588	-	297 598
	110 Fev	"	2.048.515	60.250	"	2.211.330	65 039	8.268.505	8.728.918	-	460.413
Porto á P. e Famalicão	-	64	-	-	64	-	-	-	-	-	-
Norte de Hespanha...	26 3 Mar	3656 Ps.	2 102.606	Ps. 575	3656 Ps.	1 786 301	Ps. 488	Ps. 17 545.332	16.996.131	Ps. 549 201	-
	4 10 " "	"	2 059.748	563	"	2.030.444	555	19.605.080	19.026.576	578.504	-
Madrid — Zaragoza — Alicante	26 4 Mar	3650	2.410.831	660	3650	1.977.510	541	17.418.066	16.744.399	673.667	-
	5 11 " "	"	1 944.663	532	"	1.963 385	537	19.362.729	18.707 785	654 944	-
Andaluzes	19 25 Fev	1067	356.410	334	1067	387 987	363	2.954.064	3.195.155	-	241.091
	26 4 Mar	"	534 887	501	"	498.268	466	3.488.952	3 693.424	-	204.472
Madrid-Caceres	26 4 Mar	429	92.674	216	429	78.081	181	691 115	723 036	-	31.920
	5 11 " "	"	74.469	173	"	76 263	177	765 584	799.304	-	33.720
Zafra a Huelva	3 11 Mar	180	42 800	237	180	40.171	223	446 501	451.552	-	5.051
	12 18 " "	"	38.466	491	"	43.349	240	484 967	494.901	-	9.933

H. PARRY & SON

Officinas de Machinas

CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAES

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

Estaleiro no GINJAL

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

COMPANHIA REAL

C. Sobré		Algós		C. Sodrê	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5:30 m.	5:45 m.	5:30 m.	5:45 m.	5:30 m.	5:45 m.
5:50 m.	6:05 m.	5:50 m.	6:05 m.	5:50 m.	6:05 m.
6:15 m.	6:30 m.	6:15 m.	6:30 m.	6:15 m.	6:30 m.
6:35 m.	6:50 m.	6:35 m.	6:50 m.	6:35 m.	6:50 m.
7:00 m.	7:15 m.	7:00 m.	7:15 m.	7:00 m.	7:15 m.
7:20 m.	7:35 m.	7:20 m.	7:35 m.	7:20 m.	7:35 m.
7:45 m.	8:00 m.	7:45 m.	8:00 m.	7:45 m.	8:00 m.
8:05 m.	8:20 m.	8:05 m.	8:20 m.	8:05 m.	8:20 m.
8:30 m.	8:45 m.	8:30 m.	8:45 m.	8:30 m.	8:45 m.
8:50 m.	9:05 m.	8:50 m.	9:05 m.	8:50 m.	9:05 m.
9:15 m.	9:30 m.	9:15 m.	9:30 m.	9:15 m.	9:30 m.
9:35 m.	9:50 m.	9:35 m.	9:50 m.	9:35 m.	9:50 m.
10:00 m.	10:15 m.	10:00 m.	10:15 m.	10:00 m.	10:15 m.
10:20 m.	10:35 m.	10:20 m.	10:35 m.	10:20 m.	10:35 m.
10:45 m.	11:00 m.	10:45 m.	11:00 m.	10:45 m.	11:00 m.
11:05 m.	11:20 m.	11:05 m.	11:20 m.	11:05 m.	11:20 m.
11:30 m.	11:45 m.	11:30 m.	11:45 m.	11:30 m.	11:45 m.
11:50 m.	12:10 m.	11:50 m.	12:10 m.	11:50 m.	12:10 m.
12:15 m.	12:30 m.	12:15 m.	12:30 m.	12:15 m.	12:30 m.
12:35 m.	12:55 m.	12:35 m.	12:55 m.	12:35 m.	12:55 m.
1:00 t.	1:15 t.	1:00 t.	1:15 t.	1:00 t.	1:15 t.
1:20 t.	1:35 t.	1:20 t.	1:35 t.	1:20 t.	1:35 t.
1:45 t.	2:00 t.	1:45 t.	2:00 t.	1:45 t.	2:00 t.
2:05 t.	2:20 t.	2:05 t.	2:20 t.	2:05 t.	2:20 t.
2:30 t.	2:45 t.	2:30 t.	2:45 t.	2:30 t.	2:45 t.
2:50 t.	3:05 t.	2:50 t.	3:05 t.	2:50 t.	3:05 t.
3:15 t.	3:30 t.	3:15 t.	3:30 t.	3:15 t.	3:30 t.
3:35 t.	3:50 t.	3:35 t.	3:50 t.	3:35 t.	3:50 t.
4:00 t.	4:15 t.	4:00 t.	4:15 t.	4:00 t.	4:15 t.
4:20 t.	4:35 t.	4:20 t.	4:35 t.	4:20 t.	4:35 t.
4:45 t.	5:00 t.	4:45 t.	5:00 t.	4:45 t.	5:00 t.
5:05 t.	5:20 t.	5:05 t.	5:20 t.	5:05 t.	5:20 t.
5:30 t.	5:45 t.	5:30 t.	5:45 t.	5:30 t.	5:45 t.
5:50 t.	6:05 t.	5:50 t.	6:05 t.	5:50 t.	6:05 t.
6:15 t.	6:30 t.	6:15 t.	6:30 t.	6:15 t.	6:30 t.
6:35 t.	6:50 t.	6:35 t.	6:50 t.	6:35 t.	6:50 t.
7:00 t.	7:15 t.	7:00 t.	7:15 t.	7:00 t.	7:15 t.
7:20 t.	7:35 t.	7:20 t.	7:35 t.	7:20 t.	7:35 t.
7:45 t.	8:00 t.	7:45 t.	8:00 t.	7:45 t.	8:00 t.
8:05 t.	8:20 t.	8:05 t.	8:20 t.	8:05 t.	8:20 t.
8:30 t.	8:45 t.	8:30 t.	8:45 t.	8:30 t.	8:45 t.
8:50 t.	9:05 t.	8:50 t.	9:05 t.	8:50 t.	9:05 t.
9:15 t.	9:30 t.	9:15 t.	9:30 t.	9:15 t.	9:30 t.
9:35 t.	9:50 t.	9:35 t.	9:50 t.	9:35 t.	9:50 t.
10:00 t.	10:15 t.	10:00 t.	10:15 t.	10:00 t.	10:15 t.
10:20 t.	10:35 t.	10:20 t.	10:35 t.	10:20 t.	10:35 t.
10:45 t.	11:00 t.	10:45 t.	11:00 t.	10:45 t.	11:00 t.
11:05 t.	11:20 t.	11:05 t.	11:20 t.	11:05 t.	11:20 t.
11:30 t.	11:45 t.	11:30 t.	11:45 t.	11:30 t.	11:45 t.
11:50 t.	12:10 t.	11:50 t.	12:10 t.	11:50 t.	12:10 t.
12:15 t.	12:30 t.	12:15 t.	12:30 t.	12:15 t.	12:30 t.
12:35 t.	12:55 t.	12:35 t.	12:55 t.	12:35 t.	12:55 t.
1:00 n.	1:15 n.	1:00 n.	1:15 n.	1:00 n.	1:15 n.
1:20 n.	1:35 n.	1:20 n.	1:35 n.	1:20 n.	1:35 n.
1:45 n.	2:00 n.	1:45 n.	2:00 n.	1:45 n.	2:00 n.
2:05 n.	2:20 n.	2:05 n.	2:20 n.	2:05 n.	2:20 n.
2:30 n.	2:45 n.	2:30 n.	2:45 n.	2:30 n.	2:45 n.
2:50 n.	3:05 n.	2:50 n.	3:05 n.	2:50 n.	3:05 n.
3:15 n.	3:30 n.	3:15 n.	3:30 n.	3:15 n.	3:30 n.
3:35 n.	3:50 n.	3:35 n.	3:50 n.	3:35 n.	3:50 n.
4:00 n.	4:15 n.	4:00 n.	4:15 n.	4:00 n.	4:15 n.
4:20 n.	4:35 n.	4:20 n.	4:35 n.	4:20 n.	4:35 n.
4:45 n.	5:00 n.	4:45 n.	5:00 n.	4:45 n.	5:00 n.
5:05 n.	5:20 n.	5:05 n.	5:20 n.	5:05 n.	5:20 n.
5:30 n.	5:45 n.	5:30 n.	5:45 n.	5:30 n.	5:45 n.
5:50 n.	6:05 n.	5:50 n.	6:05 n.	5:50 n.	6:05 n.
6:15 n.	6:30 n.	6:15 n.	6:30 n.	6:15 n.	6:30 n.
6:35 n.	6:50 n.	6:35 n.	6:50 n.	6:35 n.	6:50 n.
7:00 n.	7:15 n.	7:00 n.	7:15 n.	7:00 n.	7:15 n.
7:20 n.	7:35 n.	7:20 n.	7:35 n.	7:20 n.	7:35 n.
7:45 n.	8:00 n.	7:45 n.	8:00 n.	7:45 n.	8:00 n.
8:05 n.	8:20 n.	8:05 n.	8:20 n.	8:05 n.	8:20 n.
8:30 n.	8:45 n.	8:30 n.	8:45 n.	8:30 n.	8:45 n.
8:50 n.	9:05 n.	8:50 n.	9:05 n.	8:50 n.	9:05 n.
9:15 n.	9:30 n.	9:15 n.	9:30 n.	9:15 n.	9:30 n.
9:35 n.	9:50 n.	9:35 n.	9:50 n.	9:35 n.	9:50 n.
10:00 n.	10:15 n.	10:00 n.	10:15 n.	10:00 n.	10:15 n.
10:20 n.	10:35 n.	10:20 n.	10:35 n.	10:20 n.	10:35 n.
10:45 n.	11:00 n.	10:45 n.	11:00 n.	10:45 n.	11:00 n.
11:05 n.	11:20 n.	11:05 n.	11:20 n.	11:05 n.	11:20 n.
11:30 n.	11:45 n.	11:30 n.	11:45 n.	11:30 n.	11:45 n.
11:50 n.	12:10 n.	11:50 n.	12:10 n.	11:50 n.	12:10 n.
12:15 n.	12:30 n.	12:15 n.	12:30 n.	12:15 n.	12:30 n.
12:35 n.	12:55 n.	12:35 n.	12:55 n.	12:35 n.	12:55 n.

Lisboa-Rocio		Cintra		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6:25 m.	7:27 m.	5:10 m.	6:08 m.	6:25 m.	7:27 m.
7:20 m.	8:26 m.	6:40 m.	7:39 m.	7:20 m.	8:26 m.
9:14 m.	10:16 m.	7:45 m.	8:44 m.	9:14 m.	10:16 m.
10:40 m.	11:45 m.	9:20 m.	10:19 m.	10:40 m.	11:45 m.
12:40 t.	1:45 t.	11:00 m.	12:01 m.	12:40 t.	1:45 t.
2:41 t.	3:46 t.	1:00 t.	2:01 t.	2:41 t.	3:46 t.
4:44 t.	5:43 t.	3:00 t.	4:00 t.	4:44 t.	5:43 t.
5:40 t.	6:43 t.	5:00 t.	6:00 t.	5:40 t.	6:43 t.
6:30 t.	7:40 t.	6:00 t.	7:00 t.	6:30 t.	7:40 t.
8:40 n.	9:40 n.	7:00 t.	8:00 t.	8:40 n.	9:40 n.
10:35 n.	11:40 n.	9:00 n.	10:00 n.	10:35 n.	11:40 n.
12:20 n.	1:22 n.	11:55 n.	12:55 n.	12:20 n.	1:22 n.

Lisboa-Rocio		Savam		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
8:00 m.	8:44 m.	9:30 m.	10:14 m.	8:00 m.	8:44 m.
9:24 m.	10:08 m.	10:30 m.	11:14 m.	9:24 m.	10:08 m.
11:25 m.	12:09 m.	12:30 t.	1:14 t.	11:25 m.	12:09 m.
12:25 t.	1:09 t.	1:30 t.	2:14 t.	12:25 t.	1:09 t.
1:30 t.	2:14 t.	2:30 t.	3:14 t.	1:30 t.	2:14 t.
3:47 t.	4:31 t.	3:40 t.	4:24 t.	3:47 t.	4:31 t.
7:00 t.	7:44 t.	7:35 t.	8:19 n.	7:00 t.	7:44 t.
8:00 n.	8:44 n.	8:25 n.	9:09 n.	8:00 n.	8:44 n.
9:45 n.	10:29 n.	10:40 n.	11:24 n.	9:45 n.	10:29 n.

Lisboa-Rocio		Povoa		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6:15 m.	7:13 m.	7:30 m.	8:28 m.	6:15 m.	7:13 m.
10:00 m.	10:58 m.	11:15 m.	12:13 t.	10:00 m.	10:58 m.
2:33 t.	3:31 t.	4:25 t.	5:23 t.	2:33 t.	3:31 t.

Lisboa-Rocio		V. Franca		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4:36 t.	5:30 t.	5:25 m.	6:48 m.	4:36 t.	5:30 t.
5:30 t.	6:24 t.	6:10 t.	7:38 t.	5:30 t.	6:24 t.
10:56 n.	12:19 n.	8:00 n.	9:24 n.	10:56 n.	12:19 n.

Lisboa-Rocio		Setil		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
12:27 n.	1:30 n.	7:45 m.	9:04 m.	12:27 n.	1:30 n.

Setil		Vendas Novas		Setil	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4:33 m.	5:26 m.	4:20 m.	5:02 m.	4:33 m.	5:26 m.
9:01 m.	10:30 m.	1:20 t.	2:35 t.	9:01 m.	10:30 m.
5:37 t.	7:10 t.	7:40 t.	9:27 n.	5:37 t.	7:10 t.

Lisboa-Rocio		Santarem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
3:10 t.	5:25 t.	9:40 n.	11:48 n.	3:10 t.	5:25 t.

Lisboa		Entroncamento		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6:45 m.	11:33 m.	4:00 m.	10:40 m.	6:45 m.	11:33 m.

Lisboa-Rocio		Pampilhosa		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9:05 m.	1:16 t.	7:20 t.	12:5 n.	9:05 m.	1:16 t.

Lisboa		Porto		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7:00 m.	7:42 t.	4:40 m.	6:18 t.	7:00 m.	7:42 t.
9:20 m.	11:51 n.	1:38 t.	5:08 m.	9:20 m.	11:51 n.
11:45 m.	4:10 n.	4:12 t.	10:56 m.	11:45 m.	4:10 n.
4:31 t.	11:31 m.	8:25 n.	5:50 m.	4:31 t.	11:31 m.
7:45 t.	7:20 m.	—	—	7:45 t.	7:20 m.

Aveiro		Porto		Aveiro	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
3:55 m.	6:38 m.	7:00 m.	9:49 m.	3:55 m.	6:38 m.
10:15 m.	12:58 t.	6:52 t.	9:32 n.	10:15 m.	12:58 t.
4:52 t.	7:42 t.	—	—	4:52 t.	7:42 t.

Ovar		Porto		Ovar	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7:30 m.	9:16 m.	10:00 m.	11:57 m.	7:30 m.	9:16 m.
2:10 t.	3:55 t.	4:28 t.	6:33 t.	2:10 t.	3:55 t.
7:50 t.	9:39 n.	12:32 n.	2:16 m.	7:50 t.	9:39 n.

Espinho		Porto		Espinho	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7:40 m.	8:10 m.	5:42 m.	6:44 m.	7:40 m.	8:10 m.
9:50 m.	10:51 m.	8:26 m.	9:35 m.	9:50 m.	10:51 m.
1:30 t.	2:37 t.	12:07 t.	1:09 t.	1:30 t.	2:37 t.
4:40 t.	5:43 t.	3:17 t.	4:19 t.	4:40 t.	5:43 t.
7:30 t.	8:34 n.	5:52 t.	6:54 t.	7:30 t.	8:34 n.
11:5 n.	12:09 n.	9:29 n.	10:34 n.	11:5 n.	12:09 n.

Lisboa		Badajoz		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9:20 m.	8:43 n.	5:25 m.	4:29 t.	9:20 m.	8:43 n.
11:15 m.	—	6:40 t.	5:08 m.	11:15 m.	—
7:15 t.	—	—	6:18 t.	7:15 t.	—
9:30 n.	6:27 m.	—	—	9:30 n.	6:27 m.

Lisboa		V. Alcantara		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9:20 m.	6:30 t.	5:25 t.	5:08 m.	9:20 m.	6:30 t.
11:45 m.	7:30 m.	8:45 n.	4:29 t.	11:45 m.	7:30 m.
9:30 n.	—	—	6:18 t.	9:30 n.	—

Lisboa		Guarda		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9:20 m.	2:59 n.	12:30 n.	4:20 t.	9:20 m.	2:59



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 11 de Abril sahirá o paquete **Danube** 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



Barbados, Trinidad e Demerara, vapor inglez **Crow of Navarre**. Sahirá a 12 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Philippe**. Sahirá a 9 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



Bordeos, vapor francez **Atlantique**. Sahirá a 7 de abril. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Cadiz, Cartagena, Valencia, Barcelona e Filipinas, vapor hespanhol **Isla de Panay**. Sahirá a 13 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Orissa**. Espera-se a 6 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Magellan**. Sahirá a 4 de abril. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Desterro**. Sahirá a 9 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Iquitos, vapor inglez **Ucayali**. Sahirá a 12 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Liverpool (directo), vapor inglez **Minho**. Esperado a 11 de março. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Londres e Antuerpia, vapor inglez **Lista**. Sahirá a 2 de abril. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Maceió, S. Francisco (só para passageiros), Desterro e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Paranaguá**. Sahirá a 9 de abril. Agentes, Henry Burnay C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Cabo Verde**. Sahirá a 7 de abril. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85.



Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Danube**. Sahirá a 11 de abril. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Montevideo, Buenos Aires e Rosario, vapor allemão **São Paulo**. Sahirá a 4 de abril. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.^o



New York (via Açores), vapor portuguez **Patria**. Esperado e sahirando depois de indispensavel demora. Agente, João Patricio Alvares Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Guahyba**. Sahirá a 3 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



Pará, Maranhão, Ceará e Parahyba (via Madeira), vapor allemão **Troja**. Sahirá a 14 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco e Maceió, vap. inglez **Mira**. Sahirá a 6 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St.^a Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal, Flores e Corvo, vapor portuguez **Açor**. Sahirá a 5 de abril.



Agentes, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o
S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Victoria**. Espera-se a 6 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

GRANDE HOTEL

PEKIN



Este novo e bem fornecido Hotel está situado
junto á legação da Austria

Tem grandes e bem arejados aposentos

CASAS DE BILHAR, DE JANTAR E DE FUMAR

GRANDE VARANDA E JARDIM

TODOS OS CONFORTOS

TRENS NA ESTAÇÃO

Excellent mesa e vinhos

GOLOKOLOSOFF.
Proprietario.