

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Premiada nas exposições de:

Antwerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxelas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de ouro. — S. Luiz, 1901, medalha de bronze.

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietário-diretor-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

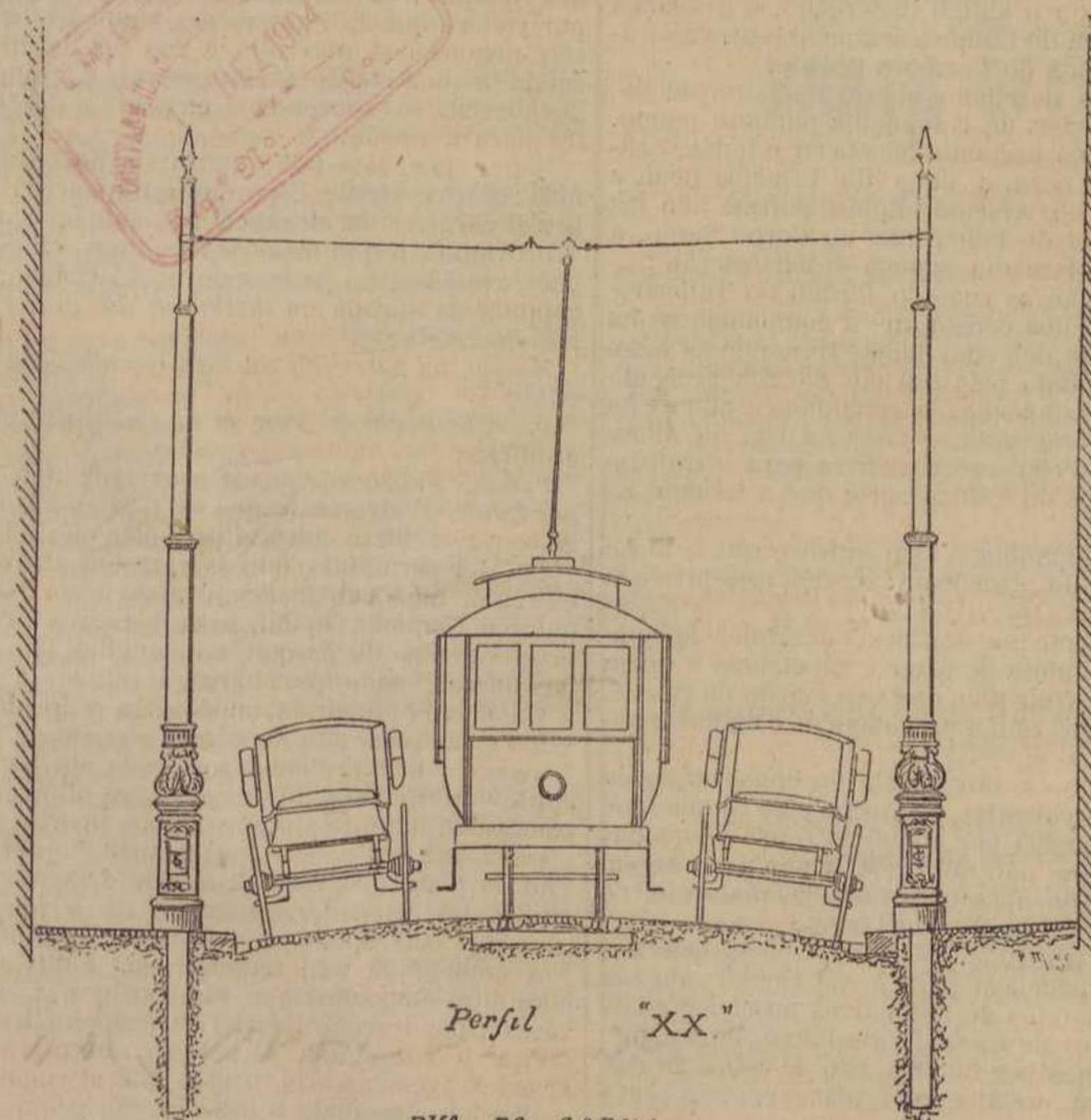
TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

SUMMARIO

OS ELECTRICOS PELO CHIADO (ilustrado)	
TRAVESSAS PARA OS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO	
PARTE OFICIAL — Portarias de 22 novembro, 2 e 6 de dezembro do ministerio das obras publicas.....	
LIMPEZA	
NOTAS DE VIAGEM — II — Roma — Ciceronis e ruinas — Os teatros — Má Inz — Peior pavimento — O grande tunel — Cousas portuguezas — Como se vê o Papa por 3 liras — Tivoli	
A EMPRESA DE ANNUNCIOS NOS CAMINHOS DE FERRO (ilustrado)	
O SIMPLÃO	
CINTRA AO OCEANO	
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos Accionistas — Boletim da Praça de	

Páginas	Lisbon — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis	392 e 393
385	TRACÇÃO ELÉCTRICA	394
387	UM CONCURSO IMPORTANTE	394
387	OS AUTOMOVEIS DAS COMPANHIAS DOS ASCENSORES	394
388	LINHAS PORTUGUEZAS — Via reduzida de Villa Nova de Gaia a Sobrado de Paiva — Desdobramento de serviços — Transformação de vagons — Oleos mineraes — Freios de vacuo — Aros — Valle do Tamega — Sul e Sueste — Beira Railway — Alto Minho — Swazilandia — Lourenço Marques — S. Thomé — Quelimane — Mormugão	394
388	LINHAS ESTRANGEIRAS — Inglaterra — Alemanha — Austria — Russia — Suecia — Argelia — Estados Unidos. — Chili	395
388	AVÍOS DE SERVIÇO	396
391	ARREMATAÇÕES	396
391	ANNUNCIOS	397
392	AGENDA DO VIAJANTE	398
392	HORARIO DOS COMBOIOS	399
	VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	400



Os electricos pelo Chiado

Foi este jornal o primeiro que levantou a voz — debil pelo seu valimento, mas energica pela sua convicção e pelo conhecimento que tem do assumpto quem escreve aqui — contra a passagem dos carros electricos nas ruas do Carmo e Chiado.

Porque na campanha fomos acompanhados por outros collegas, porque o grito d'alarme era sincero e justo, o facto levantou clamores dos commerciantes, e até no parlamento se verberou o procedimento da camara que, *contra o parecer da sua repartição technica*, a unica competente para apreciar o caso e conhecer os seus perigos e inconvenientes, aprovou o traçado.

A representação dos commerciantes foi até baseada, segundo depois nos constou, nos artigos d'esta *Gazeta*,

e cremos mesmo, como nos disseram, citando a origem.

A história d'esta campanha conta-a o nosso estimado collega *Novidades*, nas seguintes linhas:

A camara enviou o projecto á sua repartição technica; esta negou-lhe a sua acquiescencia fundamentada em que a nova linha de carros electricos ia difficultar o transito de duas das ruas mais concorridas da capital, embaracando a passagem tanto de peões como de carruagens e outros veículos; a camara, porém, embora o parecer da sua repartição technica fosse esse, julgou mais acertado permittir a construcção e deferiu o pedido da Companhia Carris de ferro.

Nesta altura aparecem outros entraves, além do parecer dos engenheiros da camara municipal: um dos membros da camara alta profere um discurso alarmante, clamando contra o que elle chamava a provável electrocção dos transeuntes do Chiado e da rua do Carmo; alguns dos lojistas da primeira d'essas arterias redigem uma reclamação no mesmo sentido. E o ministerio do reino, como estação tutelar das deliberações do município, atendendo á oposição que a construcção da nova linha começava a encontrar, entendem mais conveniente não aprovar o projecto, fundamentando-se, para isso, em que a vereação procedera em sentido contrario ao que a sua repartição technica lhe aconselhara.

A companhia submetteu-se, mas logo se disse que apenas esperava uma mudança de partido político na direcção dos negócios publicos para voltar á carga.

Vê-se que cumpriu o que disse, e o projecto primitivo, apenas mascarado, apenas peorado, ahí está de novo apresentado á camara, e *reclamada* a sua bondade nos jornaes, para que, com tão bons padrinhos, se consiga o que foi concedido por uma antiga camara municipal que foi a completa ruina da capital!

O novo projecto, ou o antigo disfarçado, é a ligação do Rocio com a praça de Camões seguindo o mesmo traçado antigo, pelas ruas do Carmo e Chiado.

Para examinarmos os efeitos d'esta monstruosidade, seguiremos as allegações da companhia palmo a palmo.

A primeira é de que pretende beneficiar o público encurtando o trajecto para a linha do Príncipe Real, e desobstruindo a rua do Arsenal. Então porque não faz a companhia o tunnel do Pelourinho ao Corpo Santo, a unica obra que dará remedio áquella desobstrucção?

Bem obstruídas estão as ruas do Jardim do Tabaco e da Alfandega, e não nos consta que a companhia tenha pedido a transferencia das suas linhas tornando-as independentes, uma seguindo pela rua dos Bacalhoeiros, outra vindo pela da Alfandega, e reunindo-se ambas na nova Avenida; haveria uma só linha na rua da Alfandega e ficaria além d'ella o espaço livre para o transito de peões e veículos de toda a sorte que a tomam, ás vezes, por completo.

Mas a ideia da companhia é bem outra o que a torna antipathica, apesar do excellente serviço que presta á capital.

Preside evidentemente aos destinos e designios da companhia um desejo intimo de fazer competencia a quem quer que seja, de destruir tudo que seja viação na cidade, embora esses serviços não a prejudiquem e alguns a auxiliem até.

A linha do Chiado, a nova ideia da construcção do passeio rodante nas calçadas do Carmo e do Duque (que a ser concedida impedirá por completo o uso d'aquellas vias publicas aos que não quizerem pagar a passagem á companhia), não são mais que o desejo, malevolos, de fazer competencia ao ascensor do Carmo.

Senão, vejamos: a companhia Carris nunca quis dar bilhetes de correspondencia para a sua carreira da rua do Alecrim, e ahí só os dá nos carros procedentes do Rato para os destinos de Caminho de Ferro, Intendente, e rua das Pretas, mas por 50 réis, isto é, cobra 20 réis pela descida da rua do Alecrim e nem por esse preço dá correspondencia para a subida.

Pois na linha da Estrela, não só dá correspondencia nos dois sentidos, em qualquer carro, como a dá pelo mesmo preço como se o passageiro tomasse ou deixasse o carro no Corpo Santo, ou seja, que dá gratuitamente o transporte entre este ponto e a praça de Camões, só para tirar passageiros aos ascensores que nunca lhe fizem mal.

E prepara-se para estabelecer carreiras directas Loreto-Estrela.

Mas a camara não deve consentir-lhe isso, ou só po-

deria permitir-lh'o, obrigando-a a fazer carreiras directas do Loreto para todos os destinos, sem excepção. Mas nem isso pôde ser, porque o desvio foi feito só para serviço nocturno á saída dos theatros; a praça do Loreto não é estação *terminus* nem permite o continuo estacionamento de carros grandes como aquelles.

Tanto se prova o rancor da companhia, a inveja, contra os seus vizinhos, que ella nunca quiz fazer a paragem nas ruas Aurea e Augusta, em frente da de Santa Justa, só para prejudicar o ascensor.

Outras razões em que ella se funda para querer passar pelo Chiado não devem lisongear os comerciantes d'essa rua.

Allega que o Chiado vai em decadência, que esta ainda mais se accentuará distraindo (o que é obra d'ella) para o Rocio os passageiros que vão para a Estrela e hoje sobem o Chiado para tomar o ascensor. Os comerciantes já lh'o agradeceram em uma representação á camara, assignada pelas principaes firmas commerciaes do arruamento.

Depois, não podendo já dizer, como antigamente, que os electricos percorriam as principaes avenidas em todas as cidades, desde que por nós foi emprazada a dizer quais as cidades em que isso se dava, allega que nessas cidades há muitos trens, que aqui há poucos e não se enfileiram junto aos estabelecimentos (!)

Mas oculta que essas ruas tem 20, 30 e mais metros de largura, enquanto que o nosso Chiado e rua do Carmo nem 8 tem; não diz que os passeios, naquellas são vastíssimos, dando abrigo a todos os peões, enquanto nos d'aqui mal cabem tres pessoas a par, e nem um par caberá quando, a mais dos candieiros que já ali hoje são demasiados (devendo a rua ser desafrontada, passando a illuminação a ser central, a grande altura) se installarem os successivos, grossos e deselegantes postes para a viação.

Não é por esse facto que a viação electrica é prohibida nessas ruas; é porque é um serviço popular que tira o carácter de elegancia aos sitios por onde passa.

Provamos o que acima avançamos, citando as principaes avenidas, no genero do nosso Chiado, de todas as capitais da Europa em nenhuma das quais passam carros electricos:

MADRID, na Carrera de San Geronimo e calle de Sevilla;

PARIS, boulevards, rua de la Paix, avenida da Opera e outras;

BERLIM, Friedrichstrasse e avenida das Tilia (Unter den Linden) advertindo que só, por ser absolutamente indispensavel ligar entre si as linhas que esta avenida dividia, foi permitido que os carros a atravessassem, no extremo, mas sem trolley, usando neste troço d'accumuladores. Naquella capital, para os carros atravessarem as praças dentro do parque, também lhes não consentem os fios aéreos, tendo que abaixar o rolador, e passá-las com a velocidade adquirida, aind'assim reduzida.

S. PETERSBURGO, não há carros electricos.

VIENNA, é-lhes proibida a entrada em toda a cidade I, considerada cidade de respeito; só ultimamente lhes foi consentido um desvio por alguns metros da Tegethoffstrasse, rua que poderá corresponder á nossa rua Ivens. Vão lá dizer aos viennenses que deixem passar os electricos na Karntnerstrasse ou no Graben que são as ruas que correspondem as nossas Aurea e Chiado.

A companhia tem tentado, por todas as formas, até com altos empenhos (que também por lá se usam) atravessar, por tracção inferior, a primeira d'aquellas ruas; nunca o conseguiu. E note-se que mesmo nos Rings, grandes avenidas arborizadas que circumdam a cidade, só lhe foi consentida a tracção, em pontos mais elegantes, servindo-se da communicacão subterranea.

ROMA, O Corso Umberto divide a cidade pelo meio. Não é permitido aos electricos percorrê-lo nem atravessá-lo, pelo que elles só ligam as duas partes passando no extremo da rua, ou melhor, fora d'ella, nas praças de Popolo e Venezia.

NAPOLIS, e mais não é capital, também não lhes consente o transito na sua rua de Roma (a principal) deixando-os ir por uma rua lateral até junto d'aquella, mas chegados ahí tem que inverter a marcha.

BRUXELAS, foi a muito custo que os deixou percorrer o boulevard Anspach mas sómente por tracção subterrânea, e ainda assim, e por mais importancia que esse sistema de viação tenha numa cidade accidentada como aquella, nunca os deixou nem deixará passar na sua Grand Place, por mais que isso os faça dar uma grande volta.

Basta d'exemplos que o artigo vae enorme e muito nos resta a dizer sobre os inconvenientes e perigos de tal construcção.

Estes são evidentes, e a propria prática no-lo diz; basta lembrar factos:

Ainda ha pouco um carro desembestou pela rua Antonio Augusto d'Aguiar, vindo voltar-se na curva da Avenida Fontes.

Imagine-se facto identico no Chiado, cheio de carruagens e peões! a catastrophe tornar-se-hia hecatombe.

Nos desvios, a mesma coisa; no desastre que se deu ha pouco na Cruz da Pedra só ficaram feridos os passageiros e pessoal dos carros... porque não havia víalma na rua. O que seria esse choque no Chiado ou na rua do Carmo.

Quanto ás condições em que ficarão estas ruas, a nossa gravura bem o demonstra. E para que não se pense que somos pessimistas valemo-nos, por obsequiosa concessão do nosso collega *O Dia*, da mesma gravura que elle publicou, copia dos desenhos fornecidos pela companhia.

Por ella se vê o espaço que fica disponivel — apenas disponivel para a passagem de dois trens! Os comerciantes não terão onde descarregar um volume senão sobre os passeios e então, ou quando traga obras em qualquer casa que obriguem a tapume, como hoje sucede na rua do Carmo, os transeuntes só poderão andar... pelo ar.

Talvez que, a par da mirabulante ideia do passeio rodante da calçada do Duque, a companhia invente o balão captivo dirigivel, adoptando o funambulesco projecto de Antuerpia em 1894.

Não tendo por onde andar, a affluencia ao commercio será muito menor, e nem lhe vale o facto do publico ir ali esperar os carros, porque não pôde, enquanto espera, ir fazendo compras, para se não afastar do ponto de paragem.

Por ultimo e para terminar, uma declaração já aqui feita muitas vezes:

Não somos inimigos da viação electrica; achamo-la um grande beneficio para o publico. Nada temos pessoalmente com a direcção da companhia entre a qual ha quem nos mereça mais que simples relações ceremoniosas; reconhecemos que o serviço dos carros é igual e por vezes superior ao das principaes cidades.

Chegariamos, mesmo, se não houvesse outra solução para a ligação das linhas da Baixa com a Alta até a concordar com a passagem no Chiado, mas por meio de tracção subterrânea, fazendo-se o corte dos angulos d'esta rua para as duas, Almada e Carmo, desobstruindo o topo d'esta por demolição do predio no Rocio, em parte suficiente a dar livre passagem entre ella e esta praça; e ainda adoptando carros mais estreitos.

Quem pretende vencer uma dificuldade para seu proposito, faz sacrificios; querer vencê-la exclusivamente à custa dos sacrificios dos outros é que não pôde ser.

Por ultimo outra declaração que não é demais neste tempo em que tão facil é envenenar as melhores intenções:

Nem pessoalmente, nem como corpo de redacção, não ha aqui a menor ligação de interesses com as companhias dos ascensores.

* * *

Os comerciantes do Chiado e rua do Carmo, as companhias dos ascensores do Camões, Carmo, Crucifixo e Biblioteca e os donos dos trens d'aluguer, já reclamaram perante a camara. A Associação dos Logistas vae reclamar tambem, e para o mesmo se prepara a Associação Commercial.

E' assumpto, pois, a que nos parece não teremos que voltar.

Travessas para os caminhos de ferro do Estado

A politiquice indigena tem querido explorar o thema do fornecimento de travessas para as linhas do Estado, querendo vêr nelle um favoritismo escandaloso com prejuizo de 5:200\$000 réis para o Estado.

O caso foi o seguinte:

Em 12 de outubro realizou-se o concurso publico para o fornecimento de 40.000 travessas de pinho, ao Minho e Douro, e 140.000 ao Sul e Sueste, em branco ou creosotadas.

Foram 14 os concorrentes, dos quaes 2 apenas apresentaram propostas para as 140.000 travessas do Sul.

Para o Minho e Douro, a proposta mais favoravel era ao preço de 630, travessas creosotadas. Hayia para as duas direcções uma proposta global ao preço de 760 réis. Consultado o respectivo concorrente sobre se aceitava apenas a adjudicacão das 140.000 travessas destinadas ao Sul, declarou que só o faria elevando o preço a 840 réis, visto que contava com o fornecimento total a um preço médio. Do fornecimento de adjudicacão resultaria uma economia de 5:200\$000 réis no Minho e Douro, e um accrescimo de despesa de 11:200\$000 réis no Sul. Por isso foi proposto pelo Conselho a adjudicacão em globo de que resultou uma economia de 6:000\$000 réis. A segunda proposta para o Sul era ao preço de 15020 réis.

O sr. ministro das Obras Publicas conformou-se com a proposta do Conselho e fez a adjudicacão em globo ao sr. Antonio José Baptista.

E aqui está a que se reduz o grande escandalo inventado pelos politicos da terra.

PARTÉ OFFICIAL

Ministerio da Marinha e Ultramar

Direccão dos Caminhos de ferro Ultramarinos

Sua Majestade a Rainha a Senhora Dona Maria Pia, Regente em nome do Rei: attendendo ao que foi resolvido na conferencia dos directores dos Caminhos de ferro Sul-Africanos, realizada em Lourenço Marques no anno corrente, e à informacão do governador geral de Moçambique: ha por bem aprovar o seguinte:

1º As indemnizações que a administração do Caminho de ferro de Lourenço Marques haja de pagar por perdas ou avarias de mercadorias não seguradas não poderão exceder Ls. 10 (10 libras) por cada volume;

2º A administração do mesmo caminho de ferro tem o direito de abrir quaesquer volumes para se certificar se elles conteem os artigos declarados nas notas de expedição.

Paço, em 22 de novembro de 1904. — Manoel Antonio Moreira Júnior.

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Indústria

Caminhos de ferro do Estado Conselho de Administração

Sua Majestade a Rainha a Senhora Dona Maria Pia, Regente em nome do Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento do primeiro lanço da linha do valle do Tamega, compreendido entre a estação da Livrácão e Amarante: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas de 1 do corrente, aprovar o referido projecto e orçamento na importancia de 327:390\$000 réis, devendo ser oportunamente attendidas na sua execucão as conclusões do referido parecer.

Paço, em 2 de dezembro de 1904. — Eduardo José Coelho.

Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

Sua Majestade a Rainha a Senhora Dona Maria Pia, Regente em nome do Rei, conformando-se com o parecer da comissão nomeada por portaria de 5 de dezembro de 1904: ha por bem autorizar que seja aberta, provisoriamente, à exploração publica a nova

linha da Companhia Carris de ferro de Lisboa, servida por tracção electrica, entre Santos e o Largo da Estrella, ficando a empresa exploradora obrigada:

1.º A ter signaleiros na ligação da Rua de S. João da Matta com a da Santissima Trindade, no cruzamento d'esta com a de S. Domingos, no d'esta com a Rua de Buenos Aires, e finalmente no da Rua dos Navegantes com a de João de Deus;

2.º Deslocar o poste de paragem do cruzamento da Rua de S. Domingos com a de Buenos Aires;

3.º Procurar quanto possível evitar que os estribos dos carros cubram os passeios;

4.º Proteger as linhas telephonicas e telegraphicais.

Paço, em 6 de dezembro de 1904. — *Eduardo José Coelho.*

LIMPESA

Como tantas vezes aqui temos dito, em todas as capitaes do mundo civilizado se busca captivar o viajante, induzi-lo a voltar lá outra vez, e a aconselhar os seus amigos para que as visitem.

As que teem bellesas naturaes, obras d'arte de qualquer genero, edificios, ruinas, etc., fazem espalhar pelo estrangeiro annuncios com gravuras coloridas, reproduzindo os seus pontos de vista mais senejonaes, os seus edificios mais pitorescos ou mais faustosos, os seus monumentos, os seus hoteis, os seus clubs, tudo em sim quanto possa despertar a curiosidade do viajante ou garantir o conforto do estrangeiro.

Lisboa é o contrario de tudo isto; nem faz reclames de si nem cuida de completar por manifestações de progresso, de melhoramentos, de conforto, de aceio e de boa apparencia, as bellesas com que a natureza a dotou.

Como odalisca indolente reclinada no dorso das suas sete montanhas, cobrindo-se com um manto azul, de um azul que só o de Nápoles com elle rivaliza, adormece languida, descuidosa de si.

Ao longo do Aterro, linda avenida marginal que podia ser um encanto para os olhos e um deleite para o espirito, mostramos ao estrangeiro médias de pinho, rumas de taboas, casebres ignobres.

Isto do lado do rio; do lado opposto, casarões negrejam crivados de aberturas a que velhas grades de ferro carcomido dão a impressão de lugubres masmorras.

Entre o caés e as edificações passam carros electricos, elegantes e commodos, é verdade, por meio d'uma ceara de supportes da linha, e de postes telegraphicais, em tosca madeira que ao alto abrem os braços, lugubres como forcas que tivessem ficado das ominosas epochas.

Atravessar o Aterro em um dia de verão é o mesmo que atravessar o Sahara; nem uma sombra! E agua só a que se vê ao longe no rio.

Entrando no interior da cidade, por toda a parte tapumes nojentos, vedações provisórias que logo que ficam prontas passam a ser definitivas.

Nos predios da Baixa, nas cantarias dos edificios do Estado, nos muros e paredes das propriedades particulares, um repugnante estendal de cartazes de cores variadas, uns queimando os olhos com o seu colorido berante, outros ignobres de porcaria, pendendo aos farrapos, como os andrajos d'un pedinte, como uma saia de mulher desmazelada, cheia de remendos de tecidos varios.

Para embelher o centro da cidade inventou-se agora um processo que vai tendo grande desenvolvimento e é excellente para provar as tendencias sujas e desleixadas do nosso povo.

Quem quer vulgarizar qualquer nova panaceia, um folhetim de jornal pouco lido, um lieór ou um novo artista que se espera no circo, manda imprimir um milhão de papelinhos e cobre com elles todas as paredes.

As arcadas do Terreiro do Paço, as cantarias do arsenal e da Escola Polytechnica, os muros do jardim Botanico, as paredes das egrejas, nada se respeita. Tudo é campo livre para a exploração annunciadora.

Assim, no regimen da immundicie a nossa linda capital, inveja dos estrangeiros que a conhecem, tem o aspecto andrajoso d'un mendigo desmazelado expondo sob o ceu azul da Peninsula a sua porcaria que chega, em varios casos, a rivalizar com a das cidades marroquinas.

NOTAS DE VIAGEM

H

Roma — Ciceronis e ruinas — Os theatros — Má luz — Peior pavimento — O grande tunnel — Cousas portuguezas — Como se vê o papa por 3 liras — Tivoli.

Ha muitas cidades em que, por mais que sejam numerosos os seus monumentos, museus e edificios historicos, se dispensa perfeitamente o *ciceroni*.

Roma, porém, faz exceção a todas.

Parece que esse genero de guias, de origem italiana, foi nascido ali, e por tal forma creou raizes que é hoje uma instituição a que o viajante não pode subtraír-se.

O Manual do Viajante, de Baedeker, por mais que muitissimo bem feito e completo, por mais que muitissimo exacto e minucioso, não nos dispensa de tomar guias falantes, porque tanto ha que ver, tanto é preciso saber para se entender da historia e da origem d'aquellas monumentaes ruinas, que nem que se decorassem todas as 200 paginas que o Baedeker consagra a Roma, se conseguiria interpretar com segurança os seus mysterios.

Ir lendo a descrição, ao mesmo tempo que se visitam os museus e os monumentos, é impossivel — levar-se-hia o dobro do tempo e ver-se-hia metade — e o tempo em viagem custa dinheiro, e não pouco.

Mais vale, pois, fechar o guia e tomar o *ciceroni* que fala enquanto nós vemos, e nos historia o que queremos saber.

Ahi está uma pequena dificuldade que facilmente se vence: para escolher um bom guia ha que ver como elle fala: se é desembaraçado, convém. Tambem, em geral, a tarifa é fixa pelo que não ha que mercadejar.

E não é cara: 3 liras a 1.º hora e 2 cada hora mais. Em duas visitas de 3 horas, em dias diferentes vê-se rasoavelmente todo o Vaticano e os seus enormissimos museus e galerias, gastando-se apenas 14 liras, e ficando-se com uma noção assaz clara do melhor que ha a ver, porque elles, em geral, são d'uma erudição pasmosa e completos conhecedores da sua missão.

Com quanto saia mais barato, não é de bom conselho tomar guia fixo ou diario, porque, por vezes, os que são muito competentes para determinado ponto não o são para outro, e porque nem sempre convém andar o dia todo atrellado a um individuo estranho.

A porta de cada galeria, de cada ruina, ha sempre guias especiaes, que são os que se deve preferir.

A primeira impressão que o viajante sente em Roma, depois de, em rapida visita, ter percorrido a cidade, é um certo fastio de ruinas. Pedras cahidas, montes de destroços, columnas quebradas, porticos incompletos, arcos derruidos, tudo isto nos dá uma sensação de fadiga intellectual, como que de medo de nos enfatizarmos no interminavel tempo que teremos que empregar na visita.

Para evitar esse fastio deve-se intermeiar as visitas, variando-as em cada dia por varios motivos.

A seguir a uma ou duas horas de ruinas visitar uma galeria de quadros, depois um templo, um jardim moderno, para voltar a outra ruina, a outro museu, etc. Quem se dedicar a visitar de enfiada os Forum, os templos dos antigos imperadores, o colyseo, as thermas, o monte Palatino (apesar de tudo ficar para o mesmo lado) chegará ao fim tão cançado de corpo e de espirito que de nada se recordará, pelo menos com boa impressão.

E assim, gradualmente, por pequenas dozes, que nos vamos habituando áquelle continuo viver, em memoria, nos séculos passados, a destrinçar as diferentes epochas, como que a reconstruir na mente a grandiosa cidade dos Cezares, a dos Papas, sem confundir o que é obra de Tiberio com o que se deve ao grande Constantino, sem atribuir a Gregorios a obra de Innocencios; sem, em arte, trocar as grandes tellas de Perugio, pelas de Giordano.

Bem estudado o emprego do tempo, em oito dias vê-se todo o principal que ha que ver, e as oito noites passam-se bem em diferentes theatros, que todos são bons, com excellentes companhias, e logares baratissimos, cus-

tando um *fauteuil* das primeiras filas apenas 2,50 liras, ou uns 500 réis nossos.

As tardes, quando já não se veem monumentos nem galerias, aproveitam-se para percorrer, umas vezes a pé outras de trem, o *Corsó Umberto*, a grande rua que é a mais elegante da cidade e onde se reúne, ao anoitecer, toda a gente, à luz de umas lamparinas d'arco voltaico que illuminam muito menos que o gaz — mesmo o de Lisboa.

Porque não ha cidade em que a illuminação electrica seja peior! Nos estabelecimentos, chegam a acender o gaz ao pé das grandes lampadas, cuja luz fica offuscada por aquelle.

Outros serviços tambem ali muito abandonados são os da conservação das estradas fóra do centro da cidade.

Qualquer d'ellas apresenta covas e charcos de lama que nos lembram... coisas tristes, caseiras. Aprecia-se bem o estado dos arredores indo pela antiga via Apia ás catacumbas de S. Calixto (que não deve deixar de se ver) ou a S. Paulo fóra de portas, cuja visita é tambem obrigada.

As ruas da cidade são bem calçadas de parallelepipedos de pedra, pequenos e polidos, onde o transito se torna facil, e, as dos novos bairros, largas e com bellos edificios.

Para comunicar estes bairros com os da cidade velha perfurou-se um grande tunnel, ainda em acabamento actualmente, por onde já se faz o transito de tremvias, vehiculos ordinarios e peões. E' todo forrado de azulejo branco formando quadros com barras ornamentadas, e constantemente illuminado por 24 lampadas electricas de grande intensidade, e que, essas por excepção, illuminam bem.

Já se vê que não se pôde dar, nestes artigos, a descrição da cidade que, sem ser grande, encerrando tantas recordações historicas de 27 séculos, tem milhares de pontos de interesse a visitar. O difícil é, para quem dispõe de pouco tempo, escolher o melhor ou o mais importante, dificuldade de que facilmente se tira consultando qualquer manual de viagem.

Entre as varias ruas lá temos a *via dell' Portuguesi*, muito bem situada, e onde é a egreja de Santo Antonio onde estão os tumulos de alguns dos nossos compatriotas. Tambem na capella onde se guardam os restos de Pio IX encontramos, nas paredes, os nomes dos principaes vultos de todas as associações catholicas, por paizes, e lá figura Portugal com uma boa quantidade de nomes conhecidos.

Já que falamos em tumulos, referiremos de passagem que o Pantheon nada impressiona, em vista da sua nudez. Poucas coroas nos tumulos dos reis e essas bastante modestas em tamanho e riqueza para serem admiradas. Muito mais tem os papas tratado de perpetuar a sua memoria erigindo grandiosos tumulos no Vaticano, que são uma das curiosidades de Roma.

O viajante já não volta hoje de Roma sujeito ao velho epigramma de não ter visto o papa. O actual pontífice deixa-se ver facilmente, recebendo na capella real, por grupos, diariamente, todos os que, com um ou dois dias de antecedencia e mediante a apresentação do seu bilhete á secretaria, assim o sollicitam.

Para quem não quer fazer esses pedidos nem deixar o seu nome inscrito no registo do Vaticano, contentando-se com ver o pontífice a certa distancia sem por elle ser notado, ha ainda outro recurso:

Muito vulgarmente ali vão, de Italia ou do estrangeiro, grandes peregrinações de milhares de individuos; são-lhes distribuidos bilhetes para uma audiencia especial; e ou porque se façam bilhetes a mais para negocio occulto ou porque alguns dos peregrinos aproveitem a vinda da peregrinação para ver Roma, sem se preocuparem do papa, o caso é que não é raro encontrar d'esses bilhetes nas mãos de vendedores clandestinos, proximo do Vaticano, que os cedem por 3 ou 4 liras. Assim se vê o papa como qualquer curiosidade historica ou artistica, ouvindo-se-lhe a voz, em uma predica de uns 10 minutos, feita, em geral, em frase energica e palavra vibrante.

Estas recepções tem ainda o interesse das formalidades que as rodeiam; a formação da guarda de suíços

com os seus vistosos uniformes de tiras encarnadas, amarellas e pretas, a sumptuosidade da capella que, fóra d'isso está vedada aos visitantes. Nem, para elles, é já de rigor o fato preto, nem o véo, nas senhoras; vae-se de toda a forma, e nisso prova o chefe da egreja o seu espirito popular.

Num dos dias que se destinem a Roma deve-se ir a Tivoli, que é um passeio muito interessante.

Ha dois meios de transporte: o tremvia electrico que convém aproveitar para a ida, e o comboio, em que se fará a volta.

O Baedeker aconselha isto, para que, á ida, se páre no caminho para ver a antiga cidade de Adriano, mas, para quem não seja absolutamente archeologo, essa na-dia tem que ver não valendo o tempo que se perde.

Tivoli sim: é uma pequena villa, com umas preciosas cascatas, onde se vae de trem, a primorosa Villa d'Este, grutas, um templo antigo e outros pontos interessantes. O caminho é tambem muito pitoresco; a excursão faz-se indo pela manhã e regressando a tempo de jantar em Roma.

E visto que não temos espaço para mais descrições, partamos para Nápoles, viagem que é incontestavelmente a mais notável da Italia, e da qual se falará a seguir.

A Empresa de Annuncios nos Caminhos de ferro

Não nos agrada fallar de assumtos proprios, e esta maneira de ver explica o facto de, durante 17 annos d'existencia d'este jornal, nunca aqui transparecer qualquer cousa que dissesse respeito pessoalmente ao director d'esta *Gazeta*.

Mas toda a regra tem excepção, e se esta não establece precedente, convertendo-se em permanencia imperitante, desculpável sera que *uma vez* entremos no terreno até hoje prohibido.

Depois, a empresa a que nos referimos e que é propriedade unica do tambem proprietario e director d'esta folha, attingiu tal importancia, que bem merece o registo da sua historia nas columnas d'un jornal.

A primeira empresa de publicidade nos caminhos de ferro em Portugal foi fundada pelo hoje falecido sr. Antonio de Sousa Vasconcellos, quando era inspector-chefe da repartição do serviço do trasiego da Companhia Real, de sociedade com o sr. D. Frederico Alvarez, seu collega na repartição de Fiscalização, que foi depois para os caminhos de ferro do Sul de Espanha.

Pouca importancia teve, nem lh'a podiam dar os seus proprietarios, ocupados no serviço da companhia, a cujas linhas se limitava a concessão, e mesmo porque, nessa época, em 1880, o annuncio mural quasi se limitava ao simples cartaz d'espectaculos, pouco mais.

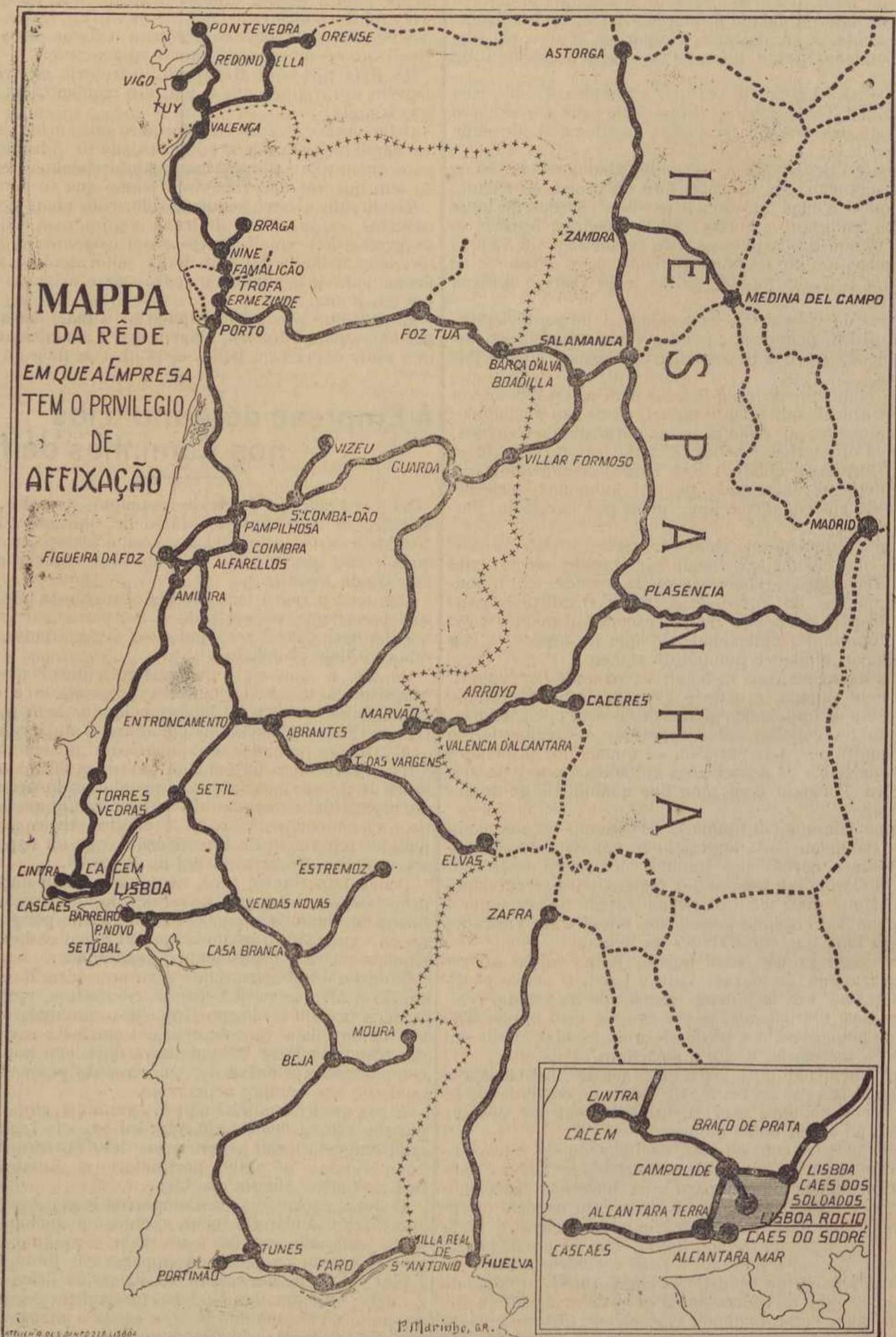
Transferidos Vasconcellos para secretario da Administração e Alvarez para Espanha, a empresa morreu por si, mas ficando no logar d'aquele o que mais tarde devia fundar esta *Gazeta*, pensou em fazer reviver essa empresa, que já se lhe antolhava devia dar bom lucro á companhia ou á Caixa de Socorros do pessoal, para a qual elle tem sempre concorrido.

A sua posição oficial não lhe permitia, porém, ocupar-se, com a insistencia que tal negocio requeria, de uma empresa neste genero e por isso buscou um socio, encontrando-o no antigo proprietario do Guia-Annunciador sr. Carlos Alberto da Silva.

Como a concessão, na Companhia Real estava, por assim dizer vinculada a quem exercia aquelle logar, logico e de justiça foi que lhe fosse dada, e assim os dois socios entraram na posse da empresa em junho de 1885. Equal pedido de concessão nas linhas da Beira Alta, Sul e Sueste e Companhia Nacional foi tambem deferido, pelo exemplo da Companhia Real, e ainda o mesmo sucedeu nas linhas de Madrid-Caceres e Salamanca, em ligação com aquellas, formando-se, pois, a rede em que a empresa tinha, e tem, o exclusivo da publicidade com toda a parte do paiz ao sul do Douro e parte de Espanha, pertencendo-lhe tambem a linha de Mirandella.

Dez annos depois falecia o socio Carlos Silva, e o sobrevivente entendendo-se com a familia e garantindo-lhe as equitativas compensações, reunia em sua posse toda a propriedade.

Em 1885 foram affixados apenas 117 annuncios; em 1895 já existiam 1.413. Hoje ha, pelo ultimo balanço, 6.092. Em relaçao á linha de Mirandella que pouco lhe inter-



E' curioso notar aqui o desenvolvimento que a empresa tem adquirido, comparando a data da sua fundação com a da sua transferencia para um só, o actual proprietario, e com a actual:

ressava, prescindiu expontaneamente d'ella a empresa, em 1902, (por occasião do novo contracto que foi conviada a fazer com a Companhia Nacional) cedendo-a em favor do concessionario que tinha então a publicida-

de na rede do Minho e Douro, e que já tinha também annuncios naquella linha. (*)

Ultimamente, em julho passado, o governo entendeu abrir concurso publico para a rede do Minho e Douro; a Empresa concorreu a elle, e tendo sido a que maior annualidade ofereceu, foi-lhe adjudicada a concessão completando assim o exclusivo d'essa publicidade em todas as vias ferreas de via larga de Portugal, isto é, apenas com a excepção das tres vias reduzidas de Povoa, Guimarães e Mirandella.

E' o que se mostra, graphicamente, no mappa que atraçamos.

Assim a empresa, que tão modestamente começou, dispõe hoje de 360 estações de linhas ferreas no paiz e de 140 em Espanha, tendo adquirido a concessão nas linhas de Valença a Vigo, Pontevedra e Monforte, de Medina del Campo a Zamora e de Zafra a Huelva.

Acha-se tambem em correspondencia com as empresas similares que dispõem das principaes rôdes ferroviarias em Espanha, e com algumas de França, Italia e Suissa.

Além da publicidade nos caminhos de ferro tem a empresa outro ramo, annexo, do mesmo serviço, encarregando-se da collocação d'annuncios em todas as cidades e villas do paiz, sendo superior a 200 o numero dos seus correspondentes espalhados por toda a parte.

Tambem são numerosos os hoteis da província em que, por contractos especiaes, a empresa pôde fazer publicidade.

Tão bem organizados se acham os seus serviços, segundo os processos mais modernos aprendidos mas grandes capitais estrangeiras, que um annuncio que se pretenda espalhar em todo o reino, por tres ou quatro mil exemplares, é expedido todo em poucas horas, e em poucos dias ha todos os documentos comprovativos de que a publicidade está completa.

Quando tão vulgar é dizer-se que estamos muito afazados, em varios serviços publicos e particulares em relação ao que se faz no estrangeiro, bom é que se saiba que uma empresa existe que em nada fica inferior no confronto com as mais bem organizadas nouros paizes.

E tão reconhecida foi pelos proprios governos a correção e regularidade da empresa, que foram devidamente attendidas as representações que levou ás duas casas do parlamento, quando se tratou de reformas da lei do sêlo, sendo reduzidas consideravelmente as taxas dos annuncios muraes, com o que lucrou o thesouro, pelo desenvolvimento que, por esse motivo, attingiu nos ultimos annos este genero de publicidade, e todo o commercio em geral, mesmo o que nunca pensou em utilizar os serviços da empresa.

E como demonstração mais frizante terminaremos pelo seguinte facto:

Como se sabe toda a entidade que faz uma avença de qualquer imposto sujeita-se a perder ou a ganhar, segundo o menos ou o mais que teria que pagar se não tivesse avença.

Pois a Empresa de Annuncios nos Caminhos de ferro procede d'outra forma, com a avença annual que tem pelo pagamento do imposto do sêlo:

Se ella perde, sujeita-se; se lucra, o que facilmente verifica pela sua rigorosa escripturação, vae exponenteamente entregar nos cofres do Estado o completo d'esse lucro, facto que, podemos certificar, se realizará em fim d'este mez.

A respeito de questões que se levantam no Porto por parte do antigo concessionario, não é demais que — uma vez por todas — expliquemos o seguinte:

(*) Extracto da carta dirigida pela empresa em 4 de julho de 1902 ao sr. Jeronymo Cardoso, chefe da Fiscalização e Estatística da Companhia Nacional:

«Vou para a Suissa no dia 8 e desejava deixar arrumado o contracto com essa companhia.

Para estabelecer um *forfait* annual podemos tomar como base o que paguei em 1901-1902, excluindo a linha de Mirandella que acho melhor fique por inteiro para a empresa portuguesa, retirando eu de lá os meus annuncios em fim de junho de 1903.»

A empresa de Lisboa nunca fez guerra nem quer pre-judicar em causa alguma esse concessionario;

Nada tem com os motivos porque o governo entendeu, mal ou bem, rescindir o contracto das linhas do Minho e Douro. Foi aberto um concurso publico e a empresa concorreu a elle como outras pessoas. Nem solicitada foi por pessoa alguma para não concorrer.

Nas bases d'esse concurso havia uma que dava preferencia ao concorrente que mais garantia de seriedade offeresse, embora o *quantum* da sua offerta fosse menor. Ora não se podia encontrar melhor garantia para o Estado do que a de uma empresa que ha 19 annos tem contracto identico com esse mesmo Estado, e o tem cumprido rigorosamente sem dar motivo á mais infima queixa ou dificuldade.

Mas a empresa não se valeu d'isso, e avolumou a sua proposta a ponto de a tornar superior a *todas*, pagando anualmente o *quintuplo* do que pagava o antigo concessionario. Ganhou com isso a caixa de socorros do pessoal, o que já não é mau resultado.

E tanta é a liberalidade da empresa que, apesar da sem razão com que é tratada, fez saber a esse antigo concessionario que nada se oppunha a que elle procurasse rehaver a concessão, se lh' o consentissem.

Tão generosa offerta nem foi aceita nem agradecida. O assumpto está pois terminado, como as explicações, que aqui damos ao publico, e só a este, e a que não voltaremos.

O Simplão

Segundo o primeiro convenio ou contracto de construção devia ser aberta á circulação esta longa galeria em 30 de abril do corrente anno.

As dificuldades d'execução imprevistas porém foram por vezes de tal ordem que, nem o prazo, nem a importancia da despesa poderam subsistir.

Novo convenio levou para abril de 1905 a abertura e elevou de 69 milhões a 78 a somma a pagar pela empreitada. As penalidades mesmo, no caso de novo adiamento foram tambem alliviadas.

As dificuldades do trabalho são realmente muito grandes. O tunnel, que é o maior do mundo, tem 19.729 metros. Atravessa de noroeste a sudeste o massiço montanhoso que separa o valle do Rhodano do da Diveria. A sua boca norte está a 2.500 m. da estação de Brigue, e a boca sul a 750 m. da de Ialle do lado de Itália. Vae em recta na maior parte da sua extensão. Parte do norte com a altitude de 685^m.7 chega a 705 por uma rampa de 2%, ficando sempre mais baixo do que os restantes tunneis dos Alpes, pois que o S. Gotthardo tem a cota de 1.454 m., o do Monte Cenis 1.294 m. e o de Arleberg 1.392 m. Desce depois para o sul até 633^m.5 na boca.

Como é sabido, o tunnel tem duas galerias paralelas cada uma das quaes com sua via. Ligam-se estas galerias no meio na extensão de 400 m. para permitir o cruzamento dos comboios. Por emquanto só se abre e conclue uma d'ellas. A outra serve ainda assim para o transporte de terras removidas, para o exgoto, etc. Deve terminar-se mais tarde quando o trafego o exija. Estão distanciadas 17 metros.

O tunnel foi atacado simultaneamente nas duas extremidades com perfuradoras do sistema Brandt, actuadas pela agua comprimida a 100 atm. As brocas são de aço endurecido e medem 70^{mm} de diametro. Começaram os trabalhos em 13 de novembro de 1898. No fim de maio de 1904 faltavam 817 m. para furar.

Uma das maiores dificuldades que se encontrou foi o aumento de temperatura que chega a 54° c. No S. Gotthardo não ultrapassou 30°. Este facto é devido á grande massa de rochas que lhe está por de cima, pois que a altitude da montanha é de 2.435 metros.

Tiveram de empregar-se ventiladores movidos por turbinas hidráulicas que insuflam 30^{mc} de ar por segundo.

Ha além d'isso refrigerantes de agua pulverizada for-

necida á pressão de 20 atm. e que gastam 60 litros de agua por segundo.

Apezar d'isto ainda se empregam, na frente do ataque, pequenos ventiladores que dão 750 litros de ar por segundo.

Outra dificuldade proveio da entrada de aguas principalmente do lado do sul, verdadeiras trombas hidráulicas que irrompiam do solo, dos lados e do ceu das galerias, umas frias outras quentes.

Tudo isto tem sido vencido e a linha que assim fica com um perfil pouco accidentado poderá servir brevemente para o tráfego internacional em comboios rápidos.

Milão ficará a 14 horas de Paris em vez de continuar a 18 horas e meia pelo S. Gothardo. A mala das Indias e do Oriente deverá seguir o Simplão. As rôdes francesas vão modificar-se para aproveitarem esta grandiosa obra que faz honra ao século.

Cintra ao Oceano

Reuniu-se no dia 14 a assembléa geral d'esta companhia para resolução d'um ponto que se torna muito importante para a regularização da sua situação financeira.

A ultima assembléa geral votará que os debitos da companhia aos seus fornecedores e credores fossem saldados por meio de obrigações ao par, offerecendo a sociedade Westinghouse tomar, tambem ao par, um lote d'essas obrigações, pago em dinheiro, para conclusão de diversos trabalhos, construção do ramal de S. Pedro, etc.

Sucede, porém, que as obrigações em carteira não chegam para esse fim, e tem portanto, a companhia que emitir mais.

Mas como o total de obrigações não pôde, pela lei, ser superior ao total do capital subscripto em acções, necessário se torna, ou aumentar o capital-acções ou resolver o problema por qualquer outra forma que permita á companhia ter garantia a dar ao provimento de que precisa e que a sociedade ingleza está pronta a prestar-lhe, certa e condecorada do bom resultado futuro da linha.

A questão foi exposta com toda a clareza pelo director o sr. doutor Mario Pinheiro Chagas, deixando a maior liberdade á assembléa para se pronunciar sobre qual dos alvitres será mais vantajoso para a companhia: se aumentar o capital-acções e crear as obrigações correspondentes, se aceitar letras promissórias por esta quantia.

Para esse estudo foi a assembléa considerada em sessão permanente, devendo continuar em 24 do corrente ao meio dia, sendo antes distribuída aos accionistas uma exposição da situação da companhia, a fim de os habilitar a deliberar com perfeito conhecimento de causa.

PARTÉ FINANÇEIRA CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes (Obrigações de 1.º grau)

São prevenidos os srs. obrigacionistas de que a datar de 1 de janeiro de 1905 inclusivè será pago o coupon, ouro, do 2.º semestre de 1904 das obrigações privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

— pela apresentação do coupon n.º 22 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon frs. 7,09 líquidos de impostos em França;

— pela apresentação do coupon n.º 22 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 %, recebendo por cada coupon frs. 9,48 líquidos de impostos em França;

— pela apresentação do coupon n.º 19 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % primeira série 1886 (B-i-

ra Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 % recebendo por cada coupon 6 marcos;

— pela apresentação do coupon n.º 18 da nova folha d'elles annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % (segunda e terceira séries), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo tipo, e recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de janeiro de 1905 inclusivè, em Lisboa, na sede da Companhia, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 2 da tarde, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro portuguêz em virtude do disposto no artigo 5.º da lei de 29 de julho de 1899, publicada no *Diário do Governo*, n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Londres, Alemanha e Belgica será realizado nos termos acima, desde a mesma data nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, de acordo com os anuncios feitos em cada paiz.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, em 6 de dezembro de 1904 — O presidente da Comissão Executiva *Victorino Vaz Junior*.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Através de África

Fago publico que no dia 21 do corrente, pelas 12 horas da manhã, na sede da companhia, à rua do Belomonte n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortizar d'esta companhia.

Porto, 12 de dezembro de 1904.—Pela Companhia Real dos Caminhos de ferro Através de África, O presidente do conselho de administração, *Carlos Lopes*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de dezembro de 1904

A questão do contracto dos tabacos continua na mesma, servindo de entretenimento entre o *Popular*, jornal afeiçoadão a tudo que respeita á casa Burnay, e as *Novidades*, orgão officioso da companhia dos Fosforos.

Como unico incidente de valor houve apenas o accordam da Relação, favorável a esta ultima companhia, na pendencia em que o *Banque de Paris et des Pays Bas* requeria a suspensão das deliberações tomadas na assembléa geral de 27 de julho passado.

Por parte do governo, este ao que consta, não se pronunciara em sentido algum antes do prazo de caducidade do contracto provisório feito pelo ministerio Hintze-Pequito com a companhia dos Tabacos, isto é até 31 d'este mez.

O mercado de papéis de crédito tem estado muito animado, como é costume nesta época, realizando-se muitas transacções sobre quasi todos os valores.

As inscrições subiram, por isso, mais 0,2 por cento; as acções *Lisboa & Açores*, continuam na marcha ascendente, elevando-se já a 118\$000 réis, as da *Companhia Real* galgaram até 53\$000 réis, ficando papel a 51,300, mas dizendo-se que ha todas as probabilidades de que a cotação se eleve ainda consideravelmente.

Desceram as acções *Tabacos* e subiram um pouco as dos *Fosforos* por obedecerem estas cotações á aragem que sopra ora d'um ora d'outro lado.

As obrigações *Ambacas* desceram um pouco pela abundancia de papel que se ofereceu, e as de 2.º grau *Companhia Real* alcançaram a cotação de 49\$000 réis em que se mantém firmes.

As taxas cambiais melhoraram, apesar de se estar no periodo das liquidações semestrais e de ter sido auctorizada a importação do trigo.

E' que os moageiros tinham-se prevenido a tempo, e tambem a Junta não tem aberto os seus concursos, estando o governo, por agora, habilitado com os necessarios fundos no estrangeiro.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	46 1/4	46 1/8	Desconto no Banco	
» cheque...	45 13/16	45 5/8	de Portugal...	5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	621	622	No mercado...	5 %
» cheque.....	623	626	Cambio do Brazil...	12 7/8
Berlim 90 d/v....	232	253	Premio da libra...	\$780
» cheque....	257	258	e	
Francfort 90 d.v.	252 1/2	253 1/2		
» cheque...	257 1/2	258 1/2		
Madrid cheque...	770	780		

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

DEZEMBRO

BOLSAS	1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	-
Lisboa : Inscrições de assent.	38,40	39,50	38,40	38,45	38,45	39,50	-	38,45	39,75	39,65	39,70	39,50	39,60	-
" coupon ..	39,10	39,10	38,10	39,10	39,10	38,11	-	38,3	-	39,50	39,50	38,50	-	-
Obrig. 4% 1888	-	-	20.500	20.600	-	-	-	20.700	20.700	-	20.700	20.550	-	-
" 4% 1890 assent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49.500	-
" 4% 1890 coupon	49.000	-	49.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49.000	-
" 4% assent	58.000	-	-	-	-	-	-	57.900	-	-	57.700	57.500	-	-
" 4½% coupon int	57.700	-	-	-	-	57.900	-	57.700	-	-	-	57.500	-	-
" externo 4.ª série	69.300	65.500	69.500	69.700	69.800	69.500	-	69.200	69.000	69.000	69.000	69.000	68.800	-
" Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal	-	174,60	-	175,000	-	175,000	-	-	175,000	-	-	-	-	-
" " Commercial	138.000	-	-	-	-	-	-	138.900	-	139.500	-	140.000	-	-
" " Nac. Ultramarino	-	-	109.700	108.700	-	109.000	-	-	-	-	109.000	109.000	-	-
" " Lisboa & Açores	-	117.000	117.500	118.000	118.50	-	-	119.500	-	118.900	-	118.000	-	-
" Tabacos coupon	131.900	131.000	-	130.600	-	-	-	130.000	-	-	128.000	-	-	-
" Comp. Phosphoros	64.400	64.200	63.100	62.500	62.000	62.000	-	62.000	62.200	62.500	62.500	62.200	62.000	-
" " Real	49.100	-	50.000	53.00	52.00	-	-	52.000	-	-	-	-	-	-
" " Nacional	-	-	6.900	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%	-	-	-	93.000	-	-	-	93.150	-	-	-	-	-	-
" " 5%	90.650	91.000	-	91.000	-	91.000	-	91.400	-	91.500	-	-	-	-
C.º Phosphoros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " Real 3% 1º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " " 3% 2º "	48.650	49.700	49.850	50.000	-	49.500	-	-	-	48.700	49.000	48.900	-	-
" " Nacional	69.300	-	-	70.000	69.800	70.000	-	69.900	69.700	69.700	69.700	-	-	-
" " Atravez d'Africa	91.700	-	91.800	-	91.500	91.300	-	91.500	91.300	91.200	-	90.800	-	-
Paris : 3%, portuguez 4.ª série	61,65	61,80	65,10	64,97	64,95	65	64,85	64,70	64,55	64,82	64,77	64,70	-	-
Acções Comp. Real	-	23,9	212	24,0	25,1	25,5	25,2	25,0	24,5	24,1	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	38	35	37	-	39	39	38	37,70	36,75	37	38	37	-	-
" Madrid-Zaragoza	295	297	297	297	304	303	302,50	295,50	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes	184	187	186	186	192	190	192	186	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1º grau	-	378	-	378	-	378	377	379	380	379	-	379	-	-
" " " 2º "	230	235	237	237	235	235	235,50	233	234	231	234	-	-	-
" Beira Alta	151	155,50	151,50	151,75	152	151,75	152	151,50	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	127,25	127	128,50	-	-	128,50	128,50	127	126,75	-	128	-	-	-
Londres : 3%, portuguez	65	65	65,25	65,25	65,25	65,25	65	65,25	65,25	65,50	65,25	65,25	-	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	-	-	84,50	-	-	-	-	84,75	85,12	-	85,12	85,12	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhas	Período de exploração	1904		1903		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom	1904	1903
COMPAGNA REAL	08 a 12 18 Nov	693	90.944 000	131.232	693	85.993 434	124.088	4.267.619 000	4.115.567 318
	19 25 "	"	90.464 000	130.539	"	85.993 434	124.088	4.358.083 000	4.201.560 752
	26 2 Dez	"	87.162 000	125.774	"	82.900.288	119.625	4.145.245 000	4.284.461 040
Nova rede garantida	12 8 Nov	380	14.090 000	37.078	380	12.683.566	33.377	616.014 000	596.245 682
	19 25 "	"	13.247 000	34.86	"	12.683.566	33.377	629.261 000	605.929 248
Vendas Novas	26 2 Dez	"	12.518 000	33.021	"	12.268.712	32.286	611.809 000	621.197 960
Sul e Sueste	12 18 Nov	70	1.296 000	18.514	-	-	-	71.727 000	-
Minho e Douro	19 25 "	"	1.163 000	16.614	-	-	-	72.890 000	-
Beira Alta	26 2 Dez	"	1.607 000	22.957	-	-	-	74.497 000	-
Guimarães	11 20 Out	34	2.899.17	85.269	34	2.684.960	78.969	78.2 8 859	76.272.505
Porto à P. e Famalicão	11 17 Nov	3656	2.573.881	699.3556	P	2.660.067	P	99.168.577	P
Norte de Hespanha	18 21 "	"	2.630.106	714	"	2.647.014	721	101.798.683	101.899.220
Madrid — Zaragoza — Alicante	12 18 Nov	3650	2.041.265	559.3650	P	2.107.33	577	91.013.316	90.426.950
Andaluzes	19 25 "	"	2.133.349	584	"	2.244.462	614	93.146.691	92.671.411
Madrid-Cáceres	26 2 Dez	"	2.021.219	553	"	2.292.909	628	95.166.943	94.964.320
Zafra a Huelva	29 4 Nov	1067	512.963	480.1067	P	489.046	458	18.857.513	18.212.528
Zafra a Huelva	19 25 Nov	429	96.076	223	429	99.788	232	4.293.101	4.310.515
	-	-	-	-	-	-	-	-	474.414
	12 18 Nov	180	42.934	238	180	52.189	289	1.911.793	2.070.817
Zafra a Huelva	19 25 "	"	44.461	217	"	51.281	281	1.956.254	2.122.102
Zafra a Huelva	26 2 Dez	"	45.529	252	"	50.501	280	2.001.784	2.172.603

TRACÇÃO ELECTRICA

Lisboa

Os habitantes dos bairros de Campolide e S. João dos Bemcasados representaram á camara municipal para que lhes seja assegurado por qualquer das empresas, ascensores ou carris de ferro, um serviço regular que ponha aquelles pontos em comunicação permanente com o centro da cidade.

— Os habitantes e proprietarios da Estrada da Penha de França representaram perante a companhia dos Carris de ferro para que seja brevemente construída a linha naquelle sitio, como já está projectada.

A companhia prometeu começar os trabalhos logo que terminem os do assentamento da linha da Graça, que já se encetaram.

— Está já aberto ao publico o serviço dos electricos para a Estrella, partindo do Rocio; a viagem demora vinte e cinco minutos.

Porto

Continua accesa a questão da concessão. A camara municipal em vista da ordem do ministerio do reino, anunciou o concurso para o exclusivo da exploração das linhas ferreas americanas para transporte de passageiros, bagagens e mercadorias em todas as vias publicas existentes, e nas que porventura venham a abrir-se.

O prazo do concurso termina em 15 de março futuro, às tres horas da tarde. As principaes condições são o deposito de 150 contos e as que já figuravam no programma aprovado pela camara na sessão de 7 de julho ultimo.

O concurso baséa-se principalmente sobre a duração do prazo da concessão, percentagem sobre a despesa bruta, e a renda annual fixa.

A actual companhia encetou no Tribunal do Commercio uma acção contra a camara por se ter negado a assignar o contracto respeitante á reforma das suas concessões, estabelecido entre as duas entidades e exigindo uma indemnização.

Em vista d'isto a Camara quer que o concessionario da exploração se responsabilize por quaisquer indemnizações que ella seja obrigada a pagar, apresentando no prazo de sessenta dias depois a contar da data da adjudicação, documento comprobativo de que a actual companhia está paga e satisfeita de tudo quanto lhe seja devido, e de que não recorrerá aos tribunaes, nem fará qualquer reclamação contra a camara.

Coimbra

Tambem a formosa cidade do Mondego vai ser dotada com a viação electrica, que substituirá a tracção animal, acabando assim com os mudetros como pittorescamente lhe chamam os estudantes.

A camara municipal subsidiará annualmente a empresa com um conto de réis e a linha será ampliada ate Celias e outros pontos.

Um concurso importante

A «Associação dos industriaes franceses contra os accidentes no trabalho» anunciou um concurso internacional para um apparelho que permitta indicar a estado de carga de um conductor electrico e que possa servir a todos que tenham de efectuar trabalhos nas comunicações electricas sem que corram perigo ao tocar nos fios.

Este apparelho deve ser resistente e de facil manejo; os agentes atmosfericos devem não exercer accão sobre o seu funcionamento; as indicações fornecidas pelo apparelho hão de ser garantidas em todo o tempo e em todas as circumstancias.

Quando o apparelho esteja directa ou indirectamente posto em contacto com um ou varios conductores, carregados, deve não correr perigo d'accidente nem o operador, nem o apparelho, nem a rede de distribuição.

O apparelho deve ser applicavel tanto a distribuição

de corrente continua, como alterna, de baixa ou alta pressão, em comunicações aereas ou subterraneas.

A Associação reserva-se o direito de examinar e recompensar os apparelhos que resolvam sómente parte dos quesitos.

Até o dia 31 de dezembro devem ser entregues ao presidente da Associação, rua Lutece, 3, Paris, as memorias descriptivas e os competentes desenhos.

Os apparelhos devem ser enviados até 1 de junho de 1905.

O premio é de seis mil francos, um conto e oitenta mil réis da nossa moeda.

Os automoveis da Companhia dos Ascensores

No dia 7 d'este mez, pelas nove horas da manhã, a Companhia dos Ascensores inaugurou o seu serviço de automoveis, fazendo carreiras successivas entre o largo da Estrella e a rua das Amoreiras, percorrendo as ruas da Estrella e de S. João dos Bemcasados até o palacio dos condes da Anadia.

O percurso era feito em um quarto d' hora. A passagem era gratuita para quem se destinasse ao elevador, ou nelle tivesse vindo.

Porém á tarde, pelas seis horas, em vista d'uma representação feita á Camara Municipal pela companhia Carris de ferro, a Companhia dos Ascensores foi intimada a suspender aquelle serviço, sendo os dois automoveis que faziam o serviço recolhidos no recinto onde estão installadas as machinas que põe em movimento o cabo.

O Tribunal Administrativo tinha anullado a decisão da Camara Municipal que concedeu á Companhia dos Ascensores a prorrogação do prazo para estabelecimento da linha de S. João dos Bemcasados.

LINHAS PORTUGUEZAS

Via reduzida de Villa Nova de Gaia a Sobrado de Paiva. — Foi requerida a concessão de uma linha de via reduzida em leito proprio de Villa Nova de Gaia por Crestema a Sobrado de Paiva. Não figurando esta linha no plano da rede complementar, só poderá ser classificada nos termos do decreto de 6 de outubro de 1898, precedendo inquérito de utilidade publica feito pela Direcção do Minho e Douro que está encarregada de estudar o assumpto.

Desdobramento de serviços. — Foi criado nas direcções dos caminhos de ferro do Estado o serviço do tráfego que estava em ambas reunido ao de fiscalização e estatística. Para a direcção do Minho e Douro foi nomeado chefe do tráfego o sr. Antonio Duarte do Amaral—chefe de fiscalização o sr. Caldas. Para a do Sul e Sueste foi nomeado o sr. Torre do Valle — vai ser provido por concurso o lugar de chefe da fiscalização.

Transformação de vagons. — Foi auctorizada a transformação de 150 vagons do Sul e Sueste, substituindo-se a madeira por ferro nos cabecotes, alargando-os e elevando a carga util a 12 toneladas.

Oleos mineraes. — Foram aprovadas as conclusões do relatorio das comissões encarregadas pelo Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado, de estudar as bases para a aquisição dos oleos mineraes. Resolveu-se empregar na lubrificação tres tipos de oleo: oleo escuro para caixas de lubrificação, oleo claro para as locomotivas e oleo especial para cilindros, fixando-se os limites de densidade e inflamabilidade e procedendo-se á aquisição directa de marcas acreditadas.

Guaritas de freio. — Foi auctorizada a collocação de guaritas em 25 vagons fechados do Sul e Sueste.

Freios de vacuo. — Foi auctorizada a collocação de freios de vacuo em 5 locomotivas do Minho e Douro, 6 do Sul e Sueste e de inter-communicações em 556 veiculos das duas direcções.

Aros. — Foi adjudicado á Vereinigte Van der Zypen,

precedendo concurso limitado o fornecimento de 150 anos para o Sul e Sueste e 420 para o Minho e Douro aos preços de 17^{fr.}, 80 e 17^{fr.}, 75 por 100 kg.

Valle do Tamega. — Foi já aprovado o projecto do primeiro lanço d'esta linha, compreendido entre a Liração e Amarante, ficando condenado o traçado por Cahide a Gafão por ser de construção mais difícil e não satisfazer tão completamente a região que atravessa.

Sul e Sueste. — Foi já sujeita às experiências a draga Tejo, ultimamente adquirida, que deram o melhor resultado.

Beira Railway. — A comissão superior d'obras públicas do Ultramar está estudando a minuta do contrato entre as companhias Mashonaland Railway, Beira Railway e Beira Junction Railway referente à exploração dos caminhos de ferro.

Alto Minho. — Vão começar brevemente os trabalhos d'esta linha; para esse efeito deve chegar por estes dias a Portugal a brigada de engenheiros que vem organizar o projecto da linha e iniciar a sua construção por conta do concessionário.

Swazilandia. — Deu entrada na direcção dos caminhos de ferro ultramrainos o projecto d'esta linha. E' pelo vale do Umbeluzi, o que occasionou um desvio nos últimos quilometros do traçado da linha de Spring a Ermelo que ha de formar o prolongamento da linha de Swazilandia.

A extensão total da linha é de setenta e cinco quilometros e meio, com a largura de 1^m.067. Apesar de ser bastante reduzida a largura da via, resiste ao peso das mais pesadas locomotivas ao presente em serviço no Transvaal.

O governo resolveu definitivamente construir a linha por sua conta, sendo o trabalho feito por tarefas, como sucede no caminho de ferro do Malange.

A construção da linha deve importar em perto de 2.000 contos de réis.

Lourenço Marques. — Foi publicada uma portaria fixando em 10 libras por volume o maximo da indemnização pelos prejuízos sofridos nas mercadorias expeditas por esta linha, podendo a administração abrir quaisquer volumes para verificar se o conteúdo é o indicado pela nota de expedição.

— Em virtude de propostas feitas pelas companhias estrangeiras dos caminhos de ferro da África oriental para que sejam modificadas as nossas tarifas naquela linha, tem-se procedido a varios estudos a respeito de horários, transportes de passageiros e mercadorias.

S. Thomé — Uma empresa que em tempos apresentara o pedido de concessão de uma linha ferrea aerea para o transporte de mercadorias está tratando novamente do assumpto, renovando o pedido para a introdução d'aquelle melhoramento naquela ilha.

Quelimane. — Um grupo de africanistas com interesses na Zambezia e outras regiões da África oriental vão representar ao governo para que seja começada o mais breve possível a construção do caminho de ferro de Quelimane.

Mormugão. — A exploração d'esta linha, a cargo da Southern Mahrata, continua dando bellos resultados. Graças á intelligente iniciativa dos seus administradores, o movimento continua aumentando sucessivamente, quer em passageiros, quer em mercadorias.

A propaganda feita pelos portos e grandes casas comerciales está mostrando os seus auspiciosos efeitos, aumentando consideravelmente as receitas.

LINHAS ESTRANGEIRAS

INGLATERRA

O percurso dos comboios no 1.^º semestre do anno corrente foi de 1.143.531 milhas, competindo à Great Western 22.86.586 e à Midland 21.825.347.

As 21 companhias que entram nesta estatística possuem em 30 de junho ultimo 46.677 locomotoras. Neste numero compre-

endem-se 28 electricas da Central London, 52 da City and South London.

A Great Western Ry. inaugurou um novo serviço de automóveis ferroviários a petroleo entre Plymouth e The Rock, perto de Yelveston. As máquinas desenvolvem 20 c. v. e tem 4 cilindros, e 4 freios, dando a velocidade de 14 milhas por hora. São iluminadas a acetilene.

Foi inaugurada uma nova secção da linha ferrea de Lanarkshire a Ayrshire entre Mount Florida e Carnivale. Em Hirkhill ha um tunel de 270 jardas, cuja execução foi penosa em virtude da contextura das rochas.

ALLEMANHA

A administração das linhas do Estado, na Baviera, encomendou 73 locomotoras, 121 carruagens para passageiros, 1.424 vagões, ambulancias postaes e bagageiras, que custarão respectivamente 5.160.000 marcos, 1.862.965, 5.156.700.

AUSTRIA

Foram inauguradas a via ferrea local Neumarkt Suchahora e a linha electrica de Stubaital a Innsbruck-Fulpmes.

No mes de junho houve nas linhas 5 descarrilamentos em marcha, sendo 3 em comboios de mercadorias; 5 descarrilamentos em estações, sendo 4 em comboios de mercadorias, 4 choques, todos em estações, sendo 2 em comboios de mercadorias.

Foram concedidas a linha ferrea local de Troppan a Gratz e a da estação de Harssdorf a Mahrisch Altstadt.

Estão concluidas as linhas Rosbach Adorf e Zwettl Martinsberg.

RUSSIA

A conferencia que se reuniu em S. Petersburgo para estudar a questão do estabelecimento d'uma segunda via no Transsiberiano foi de parecer que se construisse.

Foi encarregada de fixar quaes as secções em que a conveniencia da 2.^a via se faz mais sentir uma comissão em que estão representantes dos ministerios da guerra, finanças e fiscalização. O orçamento para os trabalhos preparatorios eleva-se a dez milhões de rublos.

SUECIA

Foi votada no parlamento uma lei autorizando o empréstimo necessário para a construção d'uma linha ferrea de Belgrado a Valicos, 140 km. e outra de Paratchise a Zaietchar, 120 km. Terão a bitola de 1^m.

Votou-se igualmente um credito para aplicar a tracção electrica ás vias ferreas do Estado com tracção a vapor. As experiências devem fazer-se na linha de Varta e na de Stocolmo a Jarvya.

ARGELIA

A municipalidade de Oran aprovou o projecto de construção d'uma linha funicular de Marine ao bairro alto. O projecto foi modificado por M. Jouanne.

ESTADOS UNIDOS

O Southern Pacific Company construiu em menos de um anno, através do Grande Lago Salgado, o Mar Morto da America do Norte, um novo troço de linha ferrea que mede 160 quilometros d'extensão, o que diminue de 70 o percurso entre Nova York e S. Francisco, evita curvas muito apertadas e as consideraveis diferenças de nível aproveitados pela actual linha que corre ao longo da margem norte do lago.

A duração da viagem em caminho de ferro entre as duas grandes cidades americanas fica assim diminuída d'algumas horas.

O custo da obra foi avaliado em 4.500 contos.

CHILI

Estão feitos os estudos da linha transandina via Antuco cuja construção deve começar brevemente.

Esta linha completa a rede chilena que deve ligar com a rede argentina pelo sul.

A nova linha sae da estação Monte del Aguila, costeia o vulcão de Antuco, atravessa a lagôa de Las Lajas ao norte de Antuco e vai sair por Trinquito em frente Chos Malal ex-capital do território de Neuquen.

A bitola é de 1^m, 0 como a do argentino. A lagôa é atravessada por um *ferryboat*.

Liga-se a Santiago do Chile pela linha do Angeles a Concepcion.

Publicações recebidas

«*Diario de Notícias*» ilustrado. — Número do Natal.
— Foi uma deliciosa surpresa a que nos causou o número do Natal de 1904, do *Diario de Notícias*, e do qual ainda neste momento nos é difícil afastar o olhar.

Mimosissimas aguarellas de Gameiro e Antonio Carneiro, figurinhas encantadoras de Teixeira Lopes, graciosas caricaturas de Bordallo e Celso, matizam trechos deliciosos de cuidada prosa dos nossos mais sentidos artistas.

Como publicação artística é uma das mais bellas que se tem apresentado em Portugal e que dão honra à industria lytographica nacional, a despeito da má vontade de alguns estrangeiros que atiram aos ventos que nós não temos artes, nem temos industrias.

E' um bello serviço o que a empresa do *Diario de Notícias* faz, apresentando um tão cathegorico desmentido á calunia estrangeira.

Agradecemos o exemplar recebido.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses

Annulação de tarifa

Por acordo entre as Administrações combinadas é annullada desde 1 de janeiro de 1905, a tarifa especial M. D. L. N. S. S. n.º 4 de grande velocidade, em vigor desde 10 de março de 1879, para transporte de passageiros entre varias estações das linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro, via Lisboa-Barreiro.

Pela via Vendas Novas-Setil são vendidos bilhetes directos e despachadas bagagens entre todas as estações das duas rôdes pelos preços das tarifas geraes. Lisboa, 2 de dezembro de 1904.

Ampliação da tarifa especial interna n.º 8 — Pequena velocidade

Transportes de cal commun em pedra, cal commun em pó, cal hydraulica, por vagons completos ou pagando como tal.

Additamento aos preços especiaes E) do § 2º da tarifa especial acima citada:

Das estações abaixo para as de Lisboa (Caes dos Soldados) a Braco de Prata ou de Alcantara-Mar a Benfica ou vice-versa:

Paco d'Arcos, Careavellos, Parede, 200 réis por tonelada. Cascaes 250 réis por tonelada.

Ficam em vigor todas as condições da tarifa ampliada pelo presente aviso, o qual será posto em vigor desde 15 de dezembro de 1904. Lisboa, 7 de dezembro de 1904.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado Direcção do Minho e Douro Construção

Pelo presente se faz publico que no dia 22 de dezembro proximo futuro, pela uima hora da tarde, se ha-de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua sede nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso publico para adjudicação de uma empreitada de construção das seguintes obras para estações, na secção da Regoa a Villa Real do caminho de ferro da Regoa a Chaves: Um edificio de 1.ª classe, dois ditos de 4.ª classe, tres apeadeiros, um caes coberto, cinco caes descobertos, uma retebre de 1.ª classe, cinco retrebes de 2.ª classe, muros de vedação e cinco casas de guarda.

O deposito provisorio para poder ser admittido como licitante a esta empreitada será de 660\$000 réis.

O deposito definitivo será de 5 p. c. do preço da adjudicação.

Os licitantes poderão enviar á direcção, em carta fechada, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisorio e do documento exigido na alinea b) da 2.ª condição da arrematação, constante do respectivo programma, entendendo-se que, por esse facto, desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

As condições da arrematação, o caderno de encargos, bem como os respectivos projectos, podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, na repartição do servico de construção d'esta direcção, rua da Estação n.º 406, em Campanhã.

Porto, 2 de novembro de 1904.

Fornecimento de massaroquinha

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 17 do corrente mes á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 20.000 kilogrammas de massaroquinha.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da Direcção o deposito provisorio de 60\$000 réis, ou quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado somente alé a vespera do dia designado para o concurso.

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

As condições da arrematação, o caderno de encargos e a amostra poderão ser examinados no servico dos Armazens Geraes em Campanhã e nas Secretarias das Direcções do Minho e Douro e do Sul e Sueste em todos os dias uteis das 11 horas da manhã ás 3 da tarde. Porto, 1 de dezembro de 1904.

Fornecimento de pedra britada

Pelo presente se faz publico que no dia 30 do corrente, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua sede nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso publico para adjudicação de uma empreitada designada pela letra G, de fornecimento de pedra britada para balastragem do caminho de ferro da Regoa a Villa Real.

O deposito provisorio para poder ser admittido como licitante é de 220\$000 réis.

O deposito definitivo é de 5 por cento do preço da adjudicação.

Os licitantes poderão enviar á direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas dos recibos dos depositos provisorios, entendendo-se que por esse facto desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

As condições da arrematação e caderno de encargos podem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, no servico de construção, d'esta direcção, em Campanhã, Rua da Estação n.º 406. Porto, 13 de dezembro de 1904.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses

Arrendamento do buffete de Leiria

Pela 1 hora da tarde do dia 19 do corrente, perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas até aquella hora recebidas para o arrendamento do buffete da estação de Leiria durante os annos de 1905, 1906 e 1907.

As condições para este arrendamento estão patentes na Repartição Central do Servico do Movimento, estação de Lisboa (Santa Apolonia) todos os dias não santificados, desde as 10 horas da manhã até as 4 horas da tarde e na estação acima referida, o Chefe da estação as apresentará quando lhe forem pedidas.

As propostas serão endereçadas em carta fechada a Direcção Geral d'esta Companhia em Lisboa, estação de Santa Apolonia, com a seguinte inscrição exterior: *Proposta para o arrendamento do buffete de Leiria*, e redigidas segundo o theor seguinte: *Eu abaixo assignado residente em ... obrigo-me para com a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses a tomar de arrendamento o buffete da estação de Leiria até 31 de dezembro de 1907, pela quantia de ... réis. (por extenso) na conformidade das condições que estiveram patentes e das quaes tomei pleno conhecimento, data e assinatura por extenso e bem legivel.* Lisboa, 3 de dezembro de 1904.

Fornecimento de 90.000 kilos de petroleo

No dia 9 de janeiro pela 1 hora da tarde perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 90.000 kilogrammas de petroleo.

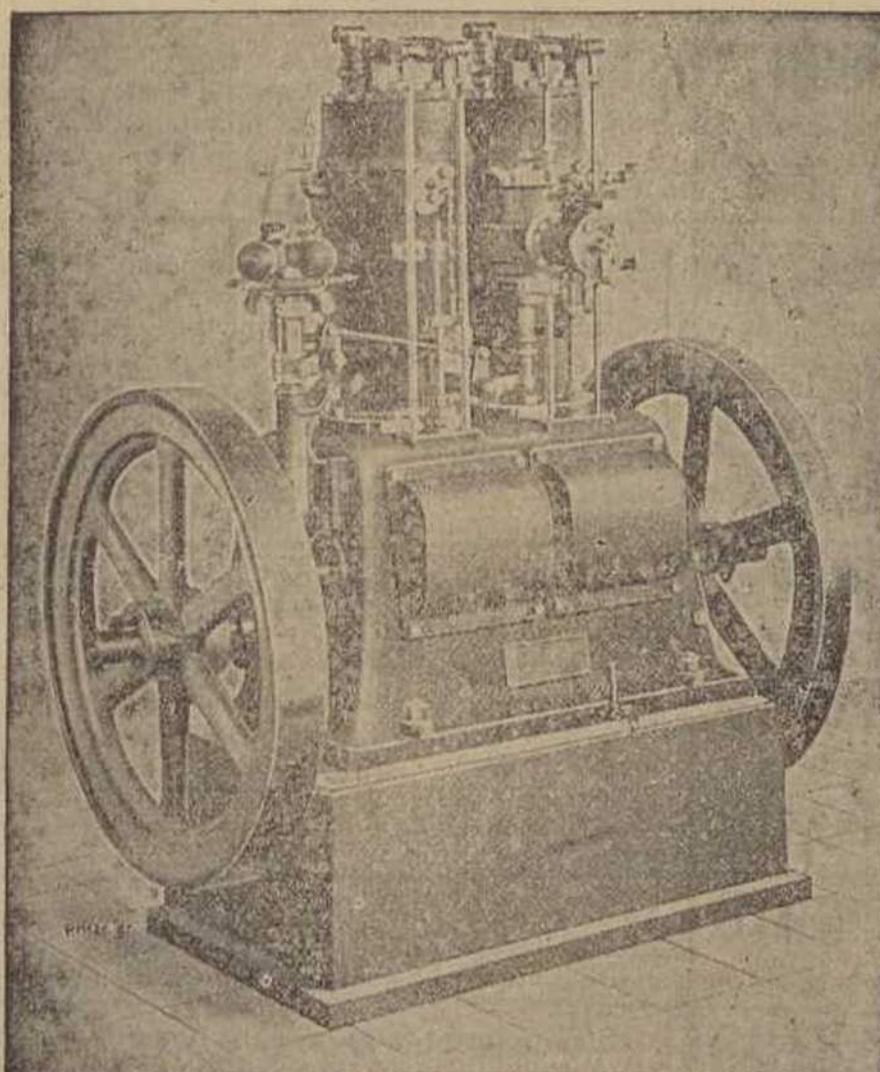
As condições estão patentes em Lisboa, na repartição Central dos Armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris nos escriptórios da companhia, 28 rue de Châteaudun.

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 do Rocio. Lisboa, 13 de dezembro de 1904.

MOTORES

*da celebre fabrica
americana*

**Marinette Iron Works
Manufacturing Co.**



Para gaz de illuminação, gaz
pobre e gazolina, com
inflammation electrica garantida

RUBEROIDE e productos P. & B. para substituir os
telhados ordinarios, para coberturas de edificios, estações,
parracas, vagons, terraços, chalets e pavilhões ornamen-
tados, para confecção de camaras frigoríficas, tanques,
piscinas e depositos de agua, para tornar as habitações
confortaveis e abrigá-las contra a humidade e contra as
grandes variações de temperatura.

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

M. HERRMANN

CALÇADA DO LAVRA, 6 a 10

LISBOA

J. B. FERNANDES & C.[^]

SUCCESSORES DE **JOSÉ GREGORIO FERNANDES**

Casa fundada em 1800

19, 1.^o LARGO DE S. JULIÃO — LISBOA

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

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

Ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, regulo de anti-
monio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapa e de munição;
louça de ferro estanhada e esmaltada; garrafões, garrafas e muitos
outros artigos.

Artigos para tratamento de vinhas

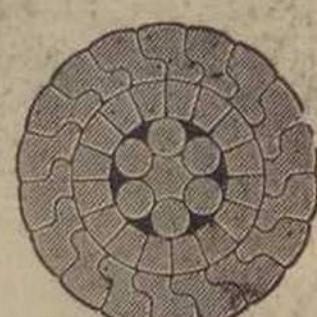
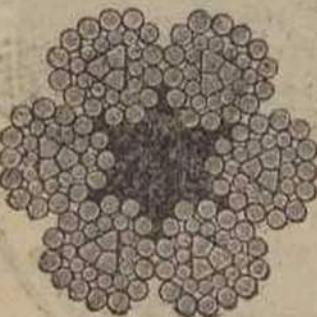
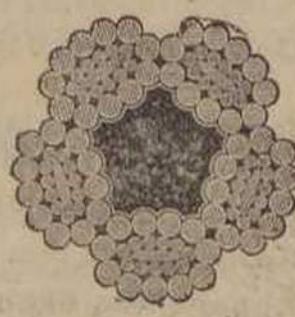
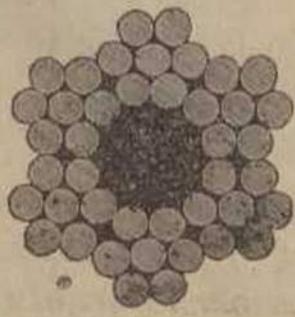
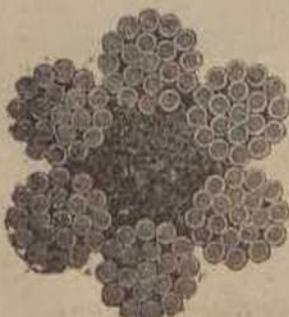
Arame de bicos para vedações. Arame para enfardamento de pa-
lha. Pasta brilhante AMOR, para limpar toda a qualidade de metais
garantindo-se um brilho inexcedivel.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18

FELTEN & GUILLAUME CARLSWERK Actien-Gesellschaft MULHEIM no RHENO

A fabrica mais antiga do continente da Europa para a fabricação de
CABOS METALLICOS EM TODOS OS GENEROS

EM ARAME DE FERRO, AÇO E COBRE



Para minas, transportes aereos, funiculares, transmissão de força ascensores, guindastes, usos marítimos, pára-rafos, e .

FIOS CONDUCTORES E CABOS

Para Telegraphos, Telephones, Luz e Transmissão Eléctrica de Força

REPRESENTANTES EM PORTUGAL:

Para o SUL (comprehendendo Coimbra e Beira Baixa) **H. F. CAST**, 160, Rua da Alfandega, 2.^o — Lisboa

Tratando-se de cabos para minas **OREY, ANTUNES & C^o**, Praça dos Remolares, 4 — Lisboa

Para o NORTE **F. HENRIQUE VON HAFÉ**, Rua da Paz, 32 — Porto

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

ALCOBAÇA

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

BRAGA-BOM JESUS

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

CINTRA

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

CINTRA

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

GUIMARÃES

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

HAMBURGO

Walter Rothschild & Sautier. — Comissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Espanha

LEIRIA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

Canha & Formigal. — Artigos de mercearia. — P. do Municipio, 4, 5, 6 e 7.

MAFRA

Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia ate 1\$500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

MONT' ESTORIL

Grand Hotel d'Estoril. — De 1.^a ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço á francesa. Mesa redonda e por ásta. Aberto todo o anno. Propr — Petracchi Felice.

NAZARETH

Grand Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços : em agosto e outubro, de 1\$000 a 1\$200 réis ; em setembro, desde 1\$200 réis ; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr Antonio de Sousa Romão.

PARIS

Ad. Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Joubert, 18.

PORTO

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

PORTO

Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente á Batalla). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros : muito central — Propr. Lopez Munhos.

PORTO

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

PORTO

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

SETUBAL

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

SEVILHA

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

VALENCIA D'ALCANTARA

Justo M. Estellez. — Agente internacional de aduanas e transportes.

VIENNA

Hotel Metropole. — Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José) — Grande hotel de 1.^a ordem. — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe Deposit Caisse. L. Speiser, director.

Ceretti & Tanfani

ENGENHEIROS CONSTRUCTORES

MILÃO (ITALIA)

Caminhos aereos de todos os sistemas com um ou com tres cabos.

Carris aereos substituindo vantajosamente as vias portateis, sistema Decauville.

Planos inclinados para explorações de minas e pedrarias.

Funiculares para transportes de pessoas.

Apparelhos especiaes para carga e descarga de matérias nos portos, estações de caminhos de ferro, etc.

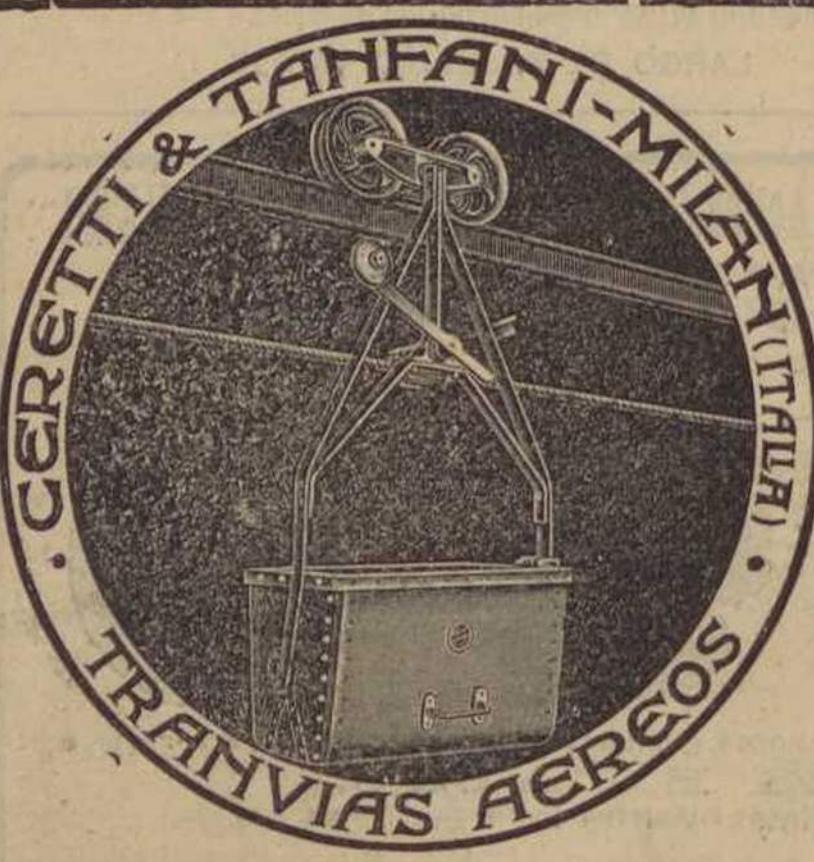
Cabos-vias denominados BLONDIN para movimento de terras em obras de terraplenagens.

CATALOGOS E PROPOSTAS GRATIS

Representantes exclusivos para Espanha e Portugal

Ronda de San Pedro, 58 — BARCELONA

FRANCISCO RIVIERE É HIJOS



HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de dezembro de 1904

COMPANHIA REAL				Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio				Figueira Amieira Figueira				Nine Braga Nine				
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Partida Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	
5-30 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-45 m.	7-10 m.	7-54 m.	7-22 m.	8-20 m.	4-0 m.	4-21 m.	4-40 m.	5-1 m.	6-22 m.	6-51 m.	7-25 m.	8-0 m.	
5-50 m.	6-4 m.	6-23 m.	6-28 m.	8-35 m.	9-19 m.	9-40 m.	cp 9-16 m.	5-21 m.	5-41 m.	6-10 m.	6-31 m.	11-30 m.	12-61 m.	9-20 m.	9-35 m.	
7-35 m.	6-49 m.	6-45 m.	7-0 m.	9-42 m.	10-26 m.	10-49 m.	10-24 m.	12-30 t.	12-51 t.	1-20 t.	1-41 t.	5-2 t.	5-4 t.	12-46 t.	14-8 t.	
7-0 m.	7-14 m.	7-30 m.	7-45 m.	10-33 m.	11-17 m.	11-50 m.	12-21 t.	5-5 t.	5-26 t.	6-25 t.	6-50 t.	8-35 n.	8-56 n.	9-45 n.	9-56 n.	
7-20 m.	7-34 m.	7-58 m.	8-8 m.	8-30 m.	8-33 m.	8-48 m.	8-32 m.	8-32 t.	8-42 t.	8-49 n.	8-55 t.	8-35 m.	8-47 t.	8-42 t.	8-45 n.	
8-30 m.	8-44 m.	8-48 m.	8-33 m.	8-50 m.	9-23 m.	9-38 m.	9-22 m.	8-42 n.	8-52 n.	8-50 t.	8-55 n.	9-42 m.	9-57 t.	8-42 t.	8-45 n.	
8-50 m.	9-4 m.	9-23 m.	9-38 m.	9-33 m.	9-45 m.	10-0 m.	10-15 m.	—	—	9-10 m.	10-24 n.	9-42 m.	9-57 t.	8-42 t.	8-45 n.	
9-33 m.	9-42 m.	9-45 m.	10-0 m.	10-14 m.	10-30 m.	10-45 m.	10-35 m.	—	—	9-10 m.	10-24 n.	11-1 t.	11-45 n.	—	—	
10-0 m.	10-14 m.	10-30 m.	10-45 m.	10-34 m.	10-33 m.	11-8 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10-20 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11-5 m.	11-39 m.	11-45 m.	11-30 m.	11-43 m.	12 0 l.	12-15 m.	12-20 m.	11-42 t.	12-26 t.	12-40 t.	1-25 t.	12-42 t.	12-49 m.	12-22 m.	12-47 t.	
11-30 m.	12 4 t.	12 23 m.	12-38 t.	12-43 m.	12-45 t.	1-0 t.	—	12-42 t.	12-46 t.	1-40 t.	2-23 t.	12-42 t.	12-49 m.	12-22 m.	12-47 t.	
12-32 t.	12-49 t.	12-45 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-14 L.	1-39 L.	1-45 L.	1-42 t.	1-46 t.	1-40 t.	1-23 t.	1-42 t.	1-49 m.	1-22 m.	1-47 t.	
1-0 t.	1-14 L.	1-39 L.	1-45 L.	1-20 t.	1-33 L.	2-8 L.	2-8 L.	1-42 t.	1-46 t.	1-40 t.	1-23 t.	1-42 t.	1-49 m.	1-22 m.	1-47 t.	
1-20 t.	1-33 L.	2-8 L.	2-8 L.	2-30 t.	2-15 L.	2-30 L.	2-30 L.	1-42 t.	1-46 t.	1-40 t.	1-23 t.	1-42 t.	1-49 m.	1-22 m.	1-47 t.	
2-5 t.	2-19 L.	2-15 L.	2-30 L.	2-30 t.	3-0 t.	3-15 L.	3-15 L.	1-42 t.	1-46 t.	1-40 t.	1-23 t.	1-42 t.	1-49 m.	1-22 m.	1-47 t.	
2-30 t.	2-44 L.	3-0 t.	3-15 L.	3-15 L.	3-25 t.	3-38 L.	3-38 L.	1-42 t.	1-46 t.	1-40 t.	1-23 t.	1-42 t.	1-49 m.	1-22 m.	1-47 t.	
2-50 t.	3-4 t.	3-25 t.	3-38 L.	3-38 L.	3-45 t.	4-0 t.	4-0 t.	1-42 t.	1-46 t.	1-40 t.	1-23 t.	1-42 t.	1-49 m.	1-22 m.	1-47 t.	
3-35 t.	3-45 t.	4-0 t.	4-0 t.	4-0 t.	4-43 L.	4-30 L.	4-30 L.	1-42 t.	1-46 t.	1-40 t.	1-23 t.	1-42 t.	1-49 m.	1-22 m.	1-47 t.	
4-0 t.	4-43 L.	4-30 L.	4-30 L.	4-30 t.	5-8 L.	5-8 L.	5-8 L.	1-42 t.	1-46 t.	1-40 t.	1-23 t.	1-42 t.	1-49 m.	1-22 m.	1-47 t.	
4-20 t.	4-34 L.	5-8 L.	5-8 L.	5-8 L.	5-39 L.	6-0 t.	6-0 t.	1-42 t.	1-46 t.	1-40 t.	1-23 t.	1-42 t.	1-49 m.	1-22 m.	1-47 t.	
5-5 t.	5-19 L.	5-45 t.	6-0 t.	6-0 t.	6-14 L.	6-0 L.	6-15 L.	1-42 t.	1-46 t.	1-40 t.	1-23 t.	1-42 t.	1-49 m.	1-22 m.	1-47 t.	
5-30 t.	6-34 L.	6-0 L.	6-15 L.	6-15 L.	6-23 L.	6-38 L.	6-38 L.	1-42 t.	1-46 t.	1-40 t.	1-23 t.	1-42 t.	1-49 m.	1-22 m.	1-47 t.	
6-30 t.	6-49 t.	6-45 t.	6-38 L.	6-38 L.	7-0 t.	7-0 t.	7-0 t.	1-42 t.	1-46 t.	1-40 t.	1-23 t.	1-42 t.	1-49 m.	1-22 m.	1-47 t.	
7-0 t.	7-14 L.	7-30 m.	7-45 t.	7-45 t.	7-30 m.	7-45 t.	7-45 t.	1-42 t.	1-46 t.	1-40 t.	1-23 t.	1-42 t.	1-49 m.	1-22 m.	1-47 t.	
7-20 t.	7-34 L.	7-58 L.	8-8 n.	8-8 n.	8-18 n.	8-30 n.	8-30 n.	1-42 t.	1-46 t.	1-40 t.	1-23 t.	1-42 t.	1-49 m.	1-22 m.	1-47 t.	
8-5 n.	8-19 n.	8-18 n.	8-30 n.	8-30 n.	9-0 t.	9-15 n.	9-15 n.	1-42 t.	1-46 t.	1-40 t.	1-23 t.	1-42 t.	1-49 m.	1-22 m.	1-47 t.	
8-30 n.	8-43 n.	9-0 t.	9-15 n.	9-15 n.	9-4 n.	9-21 n.	9-28 n.	1-42 t.	1-46 t.	1-40 t.	1-23 t.	1-42 t.	1-49 m.	1-22 m.	1-47 t.	
9-35 n.	9-9 n.	9-45 n.	10-0 n.	10-0 n.	10-14 n.	10-33 n.	10-48 n.	1-42 t.	1-46 t.	1-40 t.	1-23 t.	1-42 t.	1-49 m.	1-22 m.	1-47 t.	
10-0 n.	10-14 n.	10-33 n.	10-48 n.	10-48 n.	11-8 n.	12-33 n.	12-38 n.	1-42 t.	1-46 t.	1-40 t.	1-23 t.	1-42 t.	1-49 m.	1-22 m.	1-47 t.	
11-30 n.	11-44 n.	10-53 n.	11-8 n.	12-23 n.	12-33 n.	12-38 n.	12-38 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	
Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a																
a cepto os																
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	Partida Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	
8-5 m.	8-34 m.	8-50 m.	9-18 m.	12-30 m.	1-3 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mais os de Cascaes, excepto os a																
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Partida Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	
6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.	7-24 m.	7-20 m.	8-50 m.	7-48 m.	8-47 m.	7-20 m.	8-50 m.	7-48 m.	8-47 m.	7-20 m.	8-50 m.	7-48 m.	8-47 m.	
7-45 m.	9-46 m.	a 8-26 m.	9-2 m.	9-10 m.	9-46 m.	9-46 m.	9-46 m.	9-10 m.	9-46 m.	9-46 m.	9-46 m.	9-10 m.	9-46 m.	9-46 m.	9-46 m.	
9-10 m.	10-20 m.	9-18 m.	10-24 m.	10-30 m.	11-16 m.	a 9-6 m.	10-32 m.	11-30 m.	11-34 m.	11-32 m.	11-34 m.	11-30 m.	11-34 m.	11-32 m.	11-34 m.	
10-30 m.	11-16 m.	11-16 m.	11-24 m.	11-30 m.	12-16 m.	12-24 m.	12-30 m.	12-16 m.	12-24 m.	12-30 m.	12-16 m.	12-24 m.	12-30 m.	12-16 m.	12-24 m.	
11-30 m.	12-16 m.	12-16 m.	12-24 m.	12-30 m.	13-21 t.	13-24 m.	13-30 m.	12-16 m.	12-24 m.	12-30 m.	12-16 m.	12-24 m.	12-30 m.	12-16 m.	12-24 m.	
12-32 t.	12-49 t.	12-49 t.	12-24 m.	12-30 m.	13-21 t.	13-24 m.	13-30 m.	12-49 t.	12-49 t.	13-21 t.	13-24 m.	13-30 m.	12-49 t.	12-49 t.	13-21 t.	
1-40																



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 19 de Dezembro sahirá o paquete **Thames** para
Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Oriental (via Suez), vapor alemão Markgraf . Sahirá a 19 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^º	Liverpool (directo), vap. inglez Douro . Sahirá a 18 de dezembro. Agentes, Mascarenhas & C. ^a , Travessa do Corpus Santo, 10, 1. ^º
Antuerpia e Bremen, vap. alemão Wittenberg . Sahirá a 23 de dezembro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2. ^º	Liverpool (recebe carga p. Nova York), vapor espanhol Isla de Luzon . Sahirá a 30 ou 31 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^º
Bahia , Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão Bahia . Sahirá a 30 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^º	Madeira , S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. inglez Thames . Sahirá a 19 de dezembro. Agentes, James Rawes & C. ^a Rua de El-Rei, 31, 1. ^º
Bolonha , Dover e Hamburgo, vapor alemão Prinz Sigismund . Sahirá a 26 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^º	Madeira . Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vap. portuguêz Funchal . Sahirá a 20 de dezembro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2. ^º
Bordeos , vapor frances Cordillère . Sahirá a 28 de dezembro. Messageries Maritimes, Torlades & C. ^a , Rua Aurea, 32, 1. ^º	Montevideo , Buenos Aires e Rosario, vapor alemão Sevilla . Sahirá a 19 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^º
Cadiz , Cartagena, Valencia, Barcelona, India e Macau, vap. espanhol Alicante . Sahirá a 28 ou 29 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^º	Pará Augustine . Sahirá a 17 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^º
Cette e Marselha, vap. frances St. Barnabé . Sahirá a 17 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^º	Pará Madeirense . Sahirá a 27 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^º
Dakar , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. frances Amazone . Sahirá a 26 de dezembro. Messageries Maritimes, Torlades & C. ^a , Rua Aurea, 32, 1. ^º	Paranaguá , S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap. alemão Paranaguá . Sahirá a 24 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^º
Hamburgo , vapor alemão São Paulo . Sahirá a 20 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^º	Pernambuco , Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão Heidelberg . Sahirá a 20 de dezembro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2. ^º
Hamburgo , vapor alemão Cordoba . Sahirá a 2 de janeiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^º	Pernambuco , Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão Prinz Eitel Friedrich . Sahirá a 21 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^º
Havre e Hamburgo, vapor alemão Patagonia . Sahirá a 16 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^º	Pernambuco , Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão San Nicolas . Sahirá a 4 de janeiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^º
Havre e Liverpool, vap. inglez Jerome . Sahirá a 20 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^º	S. Thiago , Principe, S. Thomé, Cabinda, St. Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, Ambucu . Sahirá a 22 de dezembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1. ^º
Huelva , Barcelona, Alger, Cette e Marselha, vap. frances St. Simon . Sahirá a 20 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^º	S. Thomé , Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vap. portuguêz Zaire . Sahirá a 1 de janeiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1. ^º
Iquitos , vap. inglez Huascar . Sahirá a 19 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^º	S. Vicente , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacífico, vap. inglez Oravia . Sahirá a 28 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^º