

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

Antuerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra. — S. Luiz, 1904, medalha de bronze

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-e-ditor

REDACTOR PRINCIPAL

A. VASCONCELLOS PORTO L. DE MENDONÇA E COSTA J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

SUMMARIO

| | Página |
|--|-----------|
| LIGAÇÕES COM A REDE ESPANHOLA, por J. Fernando de Sousa | 113 |
| IMPORTAÇÕES EM 1903 — II | 114 |
| O NOSSO DIRECTOR | 115 |
| PARTE OFFICIAL — Portarias de 31 de março, 1 e 2 de abril do ministerio das Obras Publicas e regulamento do caminho de ferro da Swazilandia | 116 |
| NOTAS DE VIAGEM — IX — Bagnères de Bigorre — Algo sobre Jogo — Caprichos do acaso — A Luchon por estrada ou por via ferrea — Um pouco de portuguez — Passeios encantadores | 118 |
| AOS QUE VIAJAM | 119 |
| O «ANSELMO» | 119 |
| PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes | 120 e 121 |
| A ABERTURA DO SIMPLÃO | 122 |
| UMA NOVA CARRUAGEM DE ACCUMULADORES | 123 |
| LINHAS PORTUGUEZAS — Loulé a Faro — Apeadeiro da Feliteira — Benguela — Lobito | 123 |
| LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Italia — Inglaterra | 123 |
| NOTAS VARIAS | 123 |
| ARREMATACÕES | 124 |
| AGENDA DO VIAJANTE | 125 |
| ANNUNCIOS | 124 |
| HORARIO DOS COMBOIOS | 127 |
| VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA | 128 |

Ligações com a rede espanhola

No dia 1 do corrente tive a honra de fazer, em sessão da Associação dos engenheiros civis, uma conferencia, ou antes despretenciosa e modesta comunicação, ácerca das ligações das nossas linhas com a rede espanhola. Seja-me licito registrar aqui alguns dos esclarecimentos prestados sobre assunto de incontestavel interesse.

A nossa posição geographica faz de Portugal, segundo a phrase consagrada, o caes occidental da Europa e tem sido origem de largas aspirações, que infelizmente só muito incompletamente se realizaram, porque, força é confessá-lo, pouco frequentado é esse caes em comparação com as nossas legitimas previsões.

Ao discutir-se em 1877 na Associação a rede ferroviaria, disse entusiasticamente Lourenço de Carvalho, da linha da Beira Alta, que era mais que uma linha internacional, porque bem se se podia capitular de linha intercontinental, pela qual se faria o movimento entre a Europa e a America. Prognosticava-se nessa epoca trafego de vulto a essa linha. Como a realidade desmentiu, infelizmente, os prognosticos!

E' que em todos elles se esquecia que era através dos interminaveis e aridos planaltos espanhoes que tinha de se fazer esse movimento internacional, pouco favorecido, senão contrariado pelos nossos visinhos.

O que é certo é que em todos os periodos da constituição da nossa rede os melhores espiritos se não furtaram a essa miragem sacrificando-lhe não raro as conveniencias internas.

Desde 1845 que procurámos construir um caminho de ferro em direcção á fronteira.

Acabadas as luctas politicas e iniciado um periodo de tranquillidade e progresso material, pensou-se a sério nesse empreendimento. Thomás Rumball, engenheiro da

Companhia Central peninsular, estudou uma linha em direcção a Badajoz, comparando tres traçados: um, que elle reputava com razão o melhor, saindo da linha de Leste no Carregado e seguindo pelo valle do Sorraia em direcção a Mora, Estremoz e Badajoz, outro saindo de Santarem e o terceiro por Abrantes a Badajoz. A passagem do Tejo fazia-se sobre uma ponte de madeira e ferro.

Veio depois o engenheiro Wattier estudar o melhor traçado. Sob a preocupação d'evitar a passagem do Tejo e de aproveitar na maxima extensão a linha de Lisboa por Santarem para o norte, depois de haver reconhecido que o traçado mais directo seria do Barreiro por Vendas Novas, Montemor, Evora, e Redondo a Badajoz, preferiu o que afinal foi seguido com ligeiras alterações na construcção da linha de Leste, do Entroncamento a Badajoz. Já então se reconhecia que a linha do valle do Tejo seria a mais directa ligação para Madrid. A presumpção de que o governo espanhol daria a preferencia á linha de Badajoz determinou a resolução do assunto, ficando a linha de Leste com uma directriz que não está ao abrigo da critica.

A expectativa de um grande trafego de phosphatos levou mais tarde a Companhia Real a construir o ramal de Cáceres, que foi ao mesmo tempo aproveitado para a rectificação do caminho para Madrid, pelo estabelecimento da linha de Madrid-Cáceres-Portugal, causa de enormes prejuizos para a Companhia.

A construcção da linha da Beira Alta era então (1877) vivamente preconizada por ser o caminho mais directo de Lisboa para França. Veio immobilizar-se nella bastante capital, junto ao subsidio valioso do Estado, para ficar sem remuneração rasoavel.

Por essa epoca ainda se pretendia estabelecer outra ligação internacional, construindo a linha do Tejo e da Beira Baixa e levando-a por Monfortinho á fronteira.

Não tardou que o Porto se não levantasse como um só homem a reclamar a ligação directa do Douro com a rede espanhola. Sem ella cresceria a herva nas ruas da cidade! Levou-se a linha do Douro á Barca de Alva; deu-se avultada garantia de juro ás ligações de Salamanca com as linhas do Douro e da Beira Alta, para conquistar afinal um trafego insignificantisimo até hoje.

Procurámos ligar a linha do Minho em Valença com a de Galliza, o que era racional. Todavia tambem ahi é insignificante o trafego internacional.

Estuda-se a linha do Pocinho a Miranda em 1888 e desde logo se lhe prophetisa trafego internacional importante.

Mais tarde em 1900 predominaram considerações de ordem militar para fazer classificar a linha de via reduzida; tornando-a de interesse puramente regional.

Os resultados da estatística do movimento nas fronteiras de Valença, Barca d'Alva, Villar Formoso, Marvão e Badajoz, são verdadeiramente desoladores pela sua insignificancia. Que desproporção entre os sacrificios feitos e o trafego conquistado!

E todavia, instinctivamente, mal uma linha parece dever seguir em direcção á fronteira, que logo se preconiza a sua ligação com a rede espanhola, sem attentar nas duras lições da experiencia, que não devemos desprezar.

Sabemos já que o trafego internacional tem secundaria importancia. São as conveniencias do trafego interno que

nos devem preoccupar no delineamento da nossa rede complementar.

Se, sem sacrificio, algumas ligações ha ainda que, subsidiariamente e sem grande encargo, valha a pena estabelecer, devemos tê-las em conta, mas só essas.

Ao norte está indicado o prolongamento da linha do Tamega até a fronteira.

Poucos kilometros e facilimos ha que construir além de Chaves, que fica assim ligada com Verin e Orense, quando se construir a linha de Orense áquella cidade.

Essa ligação está pois naturalmente indicada; é util, sem ser importante e não traz encargos.

A linha do Pocinho a Miranda deve ser traçada, tendo-se exclusivamente em vista as conveniencias da região.

A sua ligação com Zamora tem importancia muito secundaria e não merece sacrificios. Se em Espanha se construir uma linha de via reduzida de Zamora por Bermillo e Formoselle, proposta ultimamente pela Diputación Provincial, basta um curto ramal nas alturas de Sendim e a ponte internacional sobre o Douro para effectuar a ligação sem grande onus. Deve-se pois esperar que em Espanha se faça aquelle troço de linha, para lhe darmos seguimento.

A apregoada ligação de Monfortinho está logo posta de parte. Todos comprehendem que qualquer tentativa de a estabelecer daria logar a mais uma desillusão.

O prolongamento da linha de Evora, de Villa Viçosa a Elvas, dá a ligação directa das linhas do Sul com Badajoz e portanto com a rede espanhola. Convém ao trafego interno, é util sem ser importante e não representa grande extensão a construir. Embora não seja das mais urgentes, é complemento que não deve ficar esquecido e posto de parte, mórmente agora que estão construidos 23 kilometros de Estremoz a Villa Viçosa.

Preconizou-se muito a ligação directa d'Evora com Zafra, que tinha a vantagem de servir uma região de bastante valor agricola constituida pelos concelhos de Reguengos, Redondo e Mourão. Chegou-se a fazer a escolha do ponto de passagem na fronteira, para o que foi nomeada uma commissão technica mixta.

A opposição das estações militares competentes deu logar a que se não incluísse no plano, devendo a linha do Guadiana inflectir-se para o Sul e ir ligar-se em Moura com a do Sueste, fechando uma malha.

O prolongamento da linha de Sueste para Huelva, tão preconizado durante longos annos, achando-se fixada a passagem da fronteira em Paymogo, está prejudicado pela construção do lanço de Pias a Moura. Foi posto de parte, e com razão, porque seria mais nocivo que util á rede do Sul, ou pelo menos originaria sacrificios sem compensação.

Resta uma ultima ligação, de summa utilidade e que nenhum sacrificio custará. Dentro de poucos mezes chegarão as locomotivas a Villa Real de Santo Antonio. Estabelecidas carreiras de vapor para Ayamonte em correspondencia com os comboios, construidos em Espanha os 50 kilometros de linha de Ayamonte a Huelva, não é precisa a continuidade material de linhas para assegurar a do serviço, como entre Barreiro e Lisboa.

A provincia do Algarve, tão populosa, tem muitissimas relações com o Sul de Espanha, mais do que com a maior parte das outras provincias do paiz. Aquella ligação dará logar a um trafego quotidiano, que não é para desprezar, sem falar nas relações de Lisboa com a Andaluzia, que se tornam mais facéis, especialmente quando esteja construida a linha do Sado, que encurta consideravelmente o trajecto. Seria loucura pretender que sobre o Guadiana se construísse uma ponte extensa, cara, com a sujeição de estorvar a activa navegação que ali existe, para evitar a passagem do rio em vapor. Não mereceria esse sacrificio o trafego que se pretende servir, sendo preferível a solução modesta e pratica que vae ser adoptada e que é de esperar determine em Espanha a construção do curto troço de linha que vem entestar em Ayamonte.

Taes são, a meu vêr, as ligações que ainda hoje importa estabelecer e que, representando uteis complementos da nossa rede, não exigem peizados sacrificios, nem perturbam o plano da rede, subordinado ás conveniencias do trafego interno.

J. Fernando de Souza.

IMPORTAÇÕES EM 1903

II

Vimos no artigo anterior qual o valor dos principaes artigos importados em 1903 para o nosso consumo.

Convém comparar esses numeros com os que se referem á exportação para assim se reconhecer quaes sejam as deficiencias mais dignas de ponderação da produção nacional.

Seguindo a mesma ordem, nota-se que

| | |
|--------------------------------------|-------|
| a nossa exportação de gados foi de | |
| contos | 4.224 |
| tendo sido a importação de | 3.334 |
| o que dá a differença positiva de .. | 890 |

Foi o anno de 1903 melhor do que o anterior pois que a differença em 1902 em vez de positiva, teve signal contrario visto exportarmos 3.470 contos e importarmos 4.211 ou 741 contos.

Não póde todavia dar-se inteiro credito a estes numeros visto que na raia secca muitos gados que passam a fronteira, varias vezes d'um a outro lado, são incluídos na estatística sem representarem verdadeiramente movimento de compras e vendas, e sem que os numeros representativos dos valores sejam exactos.

Como isto se dá principalmente no gado aziniao, não trataremos d'elle para não causar preoccupações ao notavel jornalista que tanta vez sorriu e fez sorrir com as suas considerações ácerca da importação dos burros espanhols. Bastará dizer que exportámos mais 1.539 burros e todos para a nação vizinha.

Em cada caprino a nossa exportação exclusivamente para Espanha, foi superior em 94.746 cabeças á importação; no gado lanigero superior em 370.870 cabeças; no gado suino inferior em 36.838 cabeças mas superior em valor.

No gado cavallar e muar porém a situação é outra.

Importámos da Espanha :

| | | | | | |
|---------------|--------|--------|-------------|-----|--------|
| gado cavallar | 8.988 | animas | no valor de | 484 | contos |
| » muar | 9.369 | » | » | » | 510 |
| Exportámos | 10.991 | » | » | » | 532 |
| | 9.006 | » | » | » | 505 |

Mas no gado vaccum a importação subiu a 1.215 contos contra a exportação de 662.

Em vez de creadores somos consumidores da Republica Argentina, do Uruguay e de Marrocos.

D'aqui se infere que devemos olhar com attenção para este ramo da riqueza publica. Um paiz agricola que não desenvolve a criação e a recreação de gados, erra duplamente, porque perde directamente uma receita importante, e porque despreza um valioso auxiliar da lavoura, tanto para o amanho das terras como para a sua adubação.

Todos sabem das difficuldades da remonta para a cavallaria do exercito e para as muares destinadas ao serviço da artilharia. E' igualmente sabido que se não consegue no paiz encontrar o numero de solípedes necessarios para estes fins mesmo em tempo de paz.

Na occasião da mobilização principalmente em casos de guerra com Espanha, não podíamos, sem grande dispendio e com grandes perdas de tempo, obter os animas indispensaveis.

A' razão economica junta-se portanto uma razão politica para não descurmarmos assunto tão importante.

E' verdade que exportámos mais gado lanigero do que importámos, mas é tambem verdade que o gado lanigero que possuímos e vendemos se destina principalmente ao talho, não dando lãs proprias para tecidos finos o que sob este ponto de vista estamos muito áquem dos nossos vizinhos espanhols.

A nossa industria de lanifícios é alimentada quasi exclusivamente pelas lãs importadas, tão deficiente é a que possuímos e tão pouco recommendavel é a das nossas raças. E' indispensavel melhorá-las. O que em Espanha é possível não póde ser impossivel em Portugal.

Só a industria da criação e recreação de gado suíno está prospera, mas estacionaria. Mas a industria da criação e engorda de gado vaccum declina a olhos vistos. Não se attende devidamente ás pastagens, nem se criam prados a não ser para casos especiaes da industria de lacticínios. Por isso tem de nos vir da America tanto trigo e tanto boi.

Vimos que sob a rubrica de materias primas para as artes e industrias importámos

| | |
|--|--------|
| contos | 26.873 |
| A exportação correspondente foi de..... | 6.195 |
| O que dá uma differença contra nós de... | 20.678 |

E' importante.

Não deve todavia assustar-nos, pois que em regra esta cifra é um indicador do desenvolvimento e do trabalho nacional.

Quem importar muita materia prima para a transformar em artefactos diversos accrescenta-lhe uma parcella de valor relativa ao trabalho que soffreu na sua transformação.

Convém até saber se esta verba tem tendencia para crescer ou para diminuir, e em que productos se manifestam principalmente as differenças.

Não é o anno de 1903 o que apparece com somma maior em réis.

De 1899 a 1903 encontra-se o anno de 1900 com a importação de 27.399 contos.

Se attendermos, porém, a que o cambio tem baixado, vê-se que os objectos importados augmentaram muito sensivelmente, tendo nós portanto progredido d'um modo geral.

Tanto mais que em 1900 a exportação foi só de 5.800,6 em vez de 6.195.

A importação de materias primas em grande numero de casos impede a importação de productos fabricados, o que é um beneficio para o paiz.

Merece registrar-se o facto de que no anno de 1903 não foram importados para consumo os seguintes artigos:

Tecidos não especificados, sem preparo, para estampar ou tingir, pezando mais de 300 grammas por metro quadrado.

Fio de algodão simples de numeros altos, isto é, de 101 para cima.

Fio de algodão simples, branqueado, do numero 61 a 100.

Tecidos d'algodão tapados, lizos, branqueados pezando 18 kilogrammas ou mais por 100 metros quadrados.

Tecidos d'algodão, analogos finos, pezando menos de 5 kilogrammas por 100 metros quadrados.

Tecidos d'algodão analogos com maior numero de fios a trama ou urdidura.

Madeira ordinaria aparelhada para soalhos.

Dynamite e polvora sem cartuchame.

Quer dizer que a industria algodeira, a primeira do paiz, produz o fio necessario para a linha de cozer, e para os seus tecidos, e que nos seus teares se fabricam os pannos crus ou para branqueio e as estamparias necessarias ao consumo de Portugal e colonias sem sermos tributarios da industria estrangeira nestes artigos.

Quer isto dizer tambem que as nossas serrações de madeira dispensam tambem a intervenção das fabricas alheias e que a industria das polvoras está nas mãos de portuguezes.

Todo o nosso empenho deve consistir em augmentar a lista das mercadorias inscritas na pauta de que se não fez importação para consumo e augmentar concomitantemente a somma das materias primas de que carecemos para a nossa laboração industrial.

Examinemos com mais pormenores em que principalmente versou a nossa importação de materias primas.

De gelatina, grude e gomma de peixe importámos 27,4 contos, sendo 12,97 contos de França, 11,08 contos da Alemanha e 1,39 contos da Inglaterra.

E' todavia este um producto industrial que podia ser em grande parte fabricado no paiz.

Importámos de lãs, como dissémos, 1.323,4 contos que nos vieram da Espanha mais de metade ou

| | |
|-----------------------------------|-------|
| de lã em rama preta suja | 179,3 |
| de lã em rama branca suja | 624,2 |
| de lã em rama branca lavada | 14,9 |

O que confirma a nossa affirmação de nos ser necessario desenvolver a criação de aperfeiçoamento das raças de carneiros.

A Alemanha deu-nos:

| |
|-------------------------------------|
| 29,8 de desperdícios de lã penteada |
| 6,3 de lã em rama branca lavada |
| 34,6 de lã penteada branca |
| 2,2 de lã penteada tinta |
| 32,4 de lã regenerada. |

A França deu-nos:

| |
|-----------------------------------|
| 56,8 de desperdícios |
| 3,0 de lã em rama preta lavada |
| 122,5 de lã em rama branca lavada |
| 213,2 de lã penteada branca |
| 61,6 de lã penteada tinta |
| 2,3 de lã regenerada. |

Tanto estas nações como a Inglaterra exportaram para nós productos que já não são materias primas naturaes mas com um começo de laboração.

D'ahi se depreheende quanto interessa fazer no nosso paiz o trabalho que temos de pagar a estranhos e que accresce ao valor da materia prima fundamental.

Dos 1.878,9 que importámos em pelles e couros, foram

| | |
|-------------------------------|-------|
| de amarroquinados..... | 59,6 |
| pelles e couros cortidos..... | 428,5 |
| pellicas..... | 41,6 |

ou 529,7 de productos acabados pela industria estrangeira a que ha a accrescentar ainda outros englobados noutras rubricas, productos que em parte pelo menos poderiam ser feitos pelo trabalho nacional que neste ramo está ainda muito atrasado, pois quasi produzimos só a sola, atanados, vitellas e alguns outros cabedaes, não fabricando ainda os *crutes* e os polimentos.

Merece estudo especial a nossa importação do algodão que alimenta a industria que no nosso paiz occupa mais braços e tem mais capital immobilizado.

A importação foi de 3.904,9 contos relativa a 14.256.333 kg. de algodão em rama ou caroço.

Nesta cifra entram as provincias ultramarinas portuguezas com a irrisoria verba de 1.314 kg.

Não póde confiar-se na especificação das procedencias. Pela estatistica attribue-se 7.045.422 ao algodão brasileiro, 3.737.669 ao dos Estados Unidos, quando todos sabem que o principal consumo é do algodão da America do Norte.

Deve entender-se portanto que o que ali se indica como proveniente da Inglaterra em 1.678.259 kg., da Alemanha 1.563.487, da Ollanda 37.273 e da França 6.510 é em grande parte algodão americano.

O que deve estar certo, porém, é a verba do algodão da nossa Africa e d'ella se infere qual a nossa incuria em desprezar a cultura d'uma planta tão essencial á industria portugueza ou á industria de todo o mundo, pois nem ao meuos se conserva a producção que já teve.

As corporações interessadas e o governo preocupa-se com este momentoso assunto. Fazemos votos por que sejam coroados de exito os trabalhos e os estudos empenhados neste desiderato, e para que se consiga um dia que as colonias portuguezas forneçam á metropole a maior parte do algodão que alimente as suas fiações e tecelagens, sendo d'algodão portuguez os tecidos que a industria portugueza vende para as suas colonias.

Não podemos apenas pensar nas culturas ricas do cacau, café e da borracha. A canna e o algodão devem ser utilizados.

Teem menos margem de lucros mas estão menos sujeitas a crises.

O NOSSO DIRECTOR

Partiu para Gibraltar o nosso director e bom amigo Mendonça e Costa, que vae ali tomar logar a bordo do paquete que o deve levar á America.

A convite da commissão promotora, vae tomar parte nos trabalhos do Congresso internacional de caminhos de ferro que se realiza em Washington.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição dos Caminhos de ferro

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos, apresentado a conta de liquidação da garantia de juro da referida linha, relativa ao primeiro semestre do anno economico de 1904-1905 (1 de julho a 31 de dezembro de 1904), mostrando-se da mesma conta que o rendimento liquido kilometrico foi no referido periodo superior ao minimo além do qual o Estado deverá ser reembolsado das quantias despendidas com a garantia de juro, como dispõe o § 1.º do artigo 28.º do contracto de 29 de novembro de 1883:

Ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 16 do corrente mez, approvar a referida liquidação, na importancia do reembolso para o Estado da quantia de 15:154\$850 réis, e ordenar:

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

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

O que se communica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os effeitos devidos.

Paço, em 31 de março de 1905 — *Eduardo José Coelho*.

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes concessionaria da linha ferrea da Beira Baixa apresentado a conta de liquidação da garantia de juro d'esta linha relativa ao 1.º semestre do anno economico de 1904-1905 (1 de julho a 31 de dezembro de 1904) na importancia de 161:880\$393 réis: ha Sua Magestade El-Rei, por bem, conformando-se com o parecer de 16 de março corrente, do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, approvar a referida liquidação e determinar que seja paga á mencionada companhia a quantia de 161:880\$393 réis, como liquidação da garantia de juro da linha ferrea da Beira Baixa no 1.º semestre do anno economico de 1904-1905.

Paço, em 31 de março de 1905. — *Eduardo José Coelho*.

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, apresentado a conta de liquidação da garantia de juro da referida linha relativa ao 1.º semestre do anno economico de 1904-1905 (1 de julho a 31 de dezembro de 1904) e mostrando-se da mesma conta que o rendimento liquido kilometrico foi no referido periodo superior ao minimo além do qual o Estado deverá ser reembolsado das quantias despendidas com a garantia de juro, como dispõe o § 1.º do artigo 28.º do contracto de 29 de novembro de 1883: ha Sua Magestade El-Rei, por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 16 do corrente mez, approvar a referida liquidação na importancia do reembolso para o Estado da quantia de 15:154\$850 réis, e ordenar:

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

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

O que se communica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os effeitos devidos.

Paço, em 31 de março de 1905. — *Eduardo José Coelho*.

Pedindo a Companhia do caminho de ferro do Mondego, concessionaria do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, que para a construção da variante de Coimbra do mencionado caminho de ferro, datada de 30 de setembro do anno findo e approvada por portaria de 3 de fevereiro do corrente anno, seja declarada a urgencia da expropriação de quatro parcelas de terreno, com a area de 472m².073 92m².025, 306 metros quadrados e 91 metros quadrados, de que são proprietarios da primeira Izabel Maria Fernandes, da segunda José Maria dos Santos, da terceira Frederico Pereira da Graça e da quarta Antonio José Vieira, todas situadas na freguezia de S. Bartholomeu, do concelho e districto de Coimbra;

E considerando que estas expropriações estão compreendidas nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas de terreno, marcadas nas plantas que baixam com o presente decreto assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 1 de abril de 1905. — REI. — *Eduardo José Coelho*.

Pedindo a Companhia do caminho de ferro do Mondego, concessionaria do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, que para construção da variante de Coimbra do mencionado caminho de ferro, approvada por despacho de 24 de fevereiro de 1891, seja declarada a urgencia de expropriação de uma parcella de terreno, com a area de 1.079m².75, de que são proprietarios os herdeiros de Augusto dos Santos, e que fica situada na freguezia de S. Christovam, do concelho e districto de Coimbra; e considerando que esta expropriação se acha compreendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857: hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriação da mencionada parcella de terreno, marcada na planta que baixa com o presente decreto assignada pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 1 de abril de 1905. — REI. — *Eduardo José Coelho*.

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento do apeadeiro dos Arcos, na linha de Estremoz a Villa Viçosa, elaborado pela direcção do Sul e Sueste, com data de 13 de fevereiro do corrente anno:

Ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 31 de março ultimo, approvar o referido projecto e orçamento na importancia de 5:300\$000 réis.

Paço, em 2 de abril de 1905. — *Eduardo José Coelho*.

Ministerio da Marinha e Ultramar

Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

(Continuação do n.º 415)

Convindo regular os serviços da construção do caminho de ferro de Lourenço Marques á fronteira da Swazilandia, auctorizada por decreto com força de lei de 15 de julho de 1903, e nos termos do decreto com força de lei de 28 de março de 1905, ha por bem Sua Magestade El-Rei determinar o seguinte:

Artigo 1.º Na construção do caminho de ferro de Lourenço Marques á fronteira da Swazilandia adoptar-se-hão as condições technicas, que constam do projecto superiormente approvado.

Art 2.º Na construção empregar-se-ha de preferencia o trabalho por partidas de operarios, cujo chefe seja interessado na economia que resultar sobre os preços-bases, por tarefas ou por empreitadas, recorrendo-se ao trabalho a jornal só quando não puder ser applicado qualquer dos outros sistemas.

Art. 3.º Em tudo que não fôr contrariado por esta portaria e pelo decreto de 28 de março de 1905, applicar-se-hão as intrucções e clausulas para a adjudicação das obras publicas e fornecimentos de materiaes nas provincias ultramarinas.

Art 4.º A Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques deve requisitar á Direcção dos caminhos de ferro Ultramarinos, no Ministerio da Marinha e Ultramar, os materiaes, ferramentas, utensilios, obras de arte metallicas, materiaes fixo e circulante e quaesquer objectos que devam ser adquiridos fóra da Africa, enviando com a precisa antecedencia todos os elementos necessarios para a mesma direcção prover opportunamente ao seu fornecimento.

Art. 5.º A Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques requisitará os indigenas de que necessitar para a construção e demais serviços a seu cargo, segundo o disposto no artigo 35.º do regulamento do trabalho dos indigenas de 9 de novembro de 1899; podendo, porém, admittir ao trabalho, quando isso convenha, os indigenas que voluntariamente venham offerecer-se por si ou por via de algum intermediario, tudo nos termos do citado regulamento.

1.º Cada indigena vencerá diariamente uma ração de 1 a 1 1/2 litro de arroz ou o equivalente em farinha, que lhe será distribuido em duas rações diarias e já devidamente cozinhado. A quantidade da ração diaria, mesmo entre aquelles limites, será fixada e só poderá ser alterada por ordem do engenheiro-director.

A ração será em todos os casos igual para todos os indígenas trabalhadores, voluntários ou não, em cada brigada de trabalho.

Os indígenas operários poderão receber a ração em generos ou dinheiro.

O salário do indígena trabalhador será fixado até um máximo de 300 réis por dia útil de trabalho, e os dias úteis de trabalho só se contarão desde a apresentação dos mesmos indígenas nos locais do trabalho.

O salário dos indígenas, operários e capatazes, será fixado conforme as aptidões dos mesmos indígenas.

2.º A ração será distribuída diariamente, quando cozinhada ou em genero; o equivalente da ração em dinheiro só será distribuído no fim de cada mez;

3.º Os indígenas requisitados em harmonia com o disposto no artigo 5.º serão pagos só ao findar de cada contracto, podendo porém, receber abonos até um máximo de 50 por cento dos salários já vencidos, quando haja justos motivos para assim se proceder.

Os indígenas voluntários poderão receber mensalmente.

4.º Tanto aos indígenas enviados para o trabalho em satisfação de requisições nos termos do artigo 5.º como aos que se apresentarem voluntários ao trabalho, será feito o pagamento a um por um pelo respectivo pagador e em presença de, pelo menos, mais dois funcionarios, lavrando-se de cada pagamento um auto por aqueles individuos assignado, em que se mencione os nomes dos indígenas, quantias que lhes foram pagas, periodo de tempo a que se referem e quaesquer occurrencias, como reclamações, etc., que hajam tido lugar.

5.º Os indígenas doentes só vencerão nos dias, em que não trabalharem, a ração ou a sua equivalencia em dinheiro, e poderão ser despedidos ou mandados apresentar ao chefe do concelho ou circunscrição a que pertencerem, depois de liquidados os seus vencimentos, em harmonia com o n.º 4.º anterior. Os indígenas desligados do serviço nestas condições terão direito a transporte para o concelho da sua proveniencia, quando impossibilitados de caminhar por si proprios.

Estas disposições applicam-se tambem aos indígenas voluntarios; a estes, porém, não será dado transporte além de 50 kilometros do local em que se encontrarem, e só transporte por terra ou via fluvial.

Os indígenas, que não produzirem o trabalho compativel com as suas aptidões e robustez, serão mandados apresentar ao chefe do concelho da sua proveniencia, dizendo a respectiva guisa os motivos de tal procedimento, e ficando, o pagamento dos dias de salario em divida a taes indígenas a cargo d'aquelle chefe a quem a respectiva pagadoria enviará os mesmos salarios.

6.º Todos os indígenas são obrigados ao trabalho de dez horas por dia, com excepção dos que por indicação medica o não devam ser.

7.º Os indígenas recrutados pelos chefes dos concelhos serão mandados apresentar no local, que pela Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques for indicado, devidamente commandados por um capataz por cada 50 indígenas, pelo menos, o qual será portador de guias e relações nominaes indicando os regulos e povoações a que pertencem.

Aos chefes de concelho, que recrutem pessoal operario nos termos d'este artigo, poderão ser abonadas gratificações arbitradas pela «Commissão do caminho de ferro da Swazilandia», mediante proposta do engenheiro director dos caminhos de ferro de Lourenço Marques.

8.º Todas as disposições do regulamento do trabalho dos indígenas, de 9 de novembro de 1899, são applicaveis aos indígenas que trabalharem na construcção do caminho de ferro da Swazilandia.

Art. 6.º Para garantir a ordem e a disciplina entre o pessoal em trabalho, poderá a direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques requisitar ao governador a permanencia de forças devidamente armadas e commandadas, ás quaes será confiado o serviço de policia dos acampamentos de trabalho.

Art. 7.º A Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques providenciará para que nos locais de trabalho não falem os viveres necessarios para alimentação do pessoal empregado na construcção, podendo para isso empregar alguns dos seguintes meios:

1.º Transportar gratuitamente para os locais de trabalho os viveres, que o pessoal adquira em Lourenço Marques para seu exclusivo consumo;

2.º Conceder, mediante concurso auctorizado e approved pela «Commissão do caminho de ferro da Swazilandia», o privilegio de venda nos locais de trabalho a quem apresentar proposta mais vantajosa sobre os preços dos viveres necessarios a alimentação do pessoal;

3.º Estabelecer armazens de venda dos referidos viveres por conta do Estado e pelo seu custo nos locais, tomando a Direcção todas as providencias para evitar a sua deterioração, isto na falta de concorrentes a concessão de que trata o numero anterior.

Art. 8.º A Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques poderá ajustar com individuos idoneos, como chefes de partidos ou capatazes, a execução de trabalho por unidade, fornecendo-lhes material, ferramentas, operarios e trabalhadores indígenas de entre os recrutados nas condições do artigo 5.º, desde que os

preços da unidade sejam inferiores aos da série approved pelo Governo.

As condições geraes o que taes contractos ou ajustes deverão satisfazer serão, além das technicas impostas pelas circumstancias especiaes do trabalho, as seguintes:

1.º O capataz com o seu partido só executará o trabalho que lhe for determinado pelo pessoal incumbido da direcção e fiscalização da obra;

2.º Poderão ser fornecidos ao capataz, pelo preço do orçamento, os materiaes de que carecer, mediante requisição visada pelo chefe de secção da construcção. A importancia d'estes materiaes será debitada ao capataz e deduzida nos pagamentos que lhe forem devidos pelo trabalho executado e liquidado mensalmente;

3.º Poderão ser fornecidas ao capataz as ferramentas de que carecer, mediante requisição visada pelo chefe de secção da construcção. Estes capatazes ou chefes de partidos ficam responsáveis pela ferramenta e mais artigos que lhe sejam entregues, podendo ser-lhes exigida fiança ou outra garantia, quando isso se julgue necessario. A importancia total d'estas ferramentas será, em todo o caso, debitada e deduzida em prestações não inferiores a 5 por cento das quantias que mensalmente forem liquidadas pelo trabalho executado, cessando a obrigação da garantia acima indicada, quando pelas deducções mensaes o capataz tenha em deposito quantia igual ao valor da ferramenta fornecida. As quantias deduzidas serão restituídas ao capataz mediante a entrega das ferramentas devidamente reparadas, feita no prazo de oito dias a contar d'aquelle em que tiver suspendido o trabalho, salvo a parte correspondente a depreciação que tiverem soffrido e que constituirá receita a amortizar o respectivo custo;

4.º Em todas as verbas que o capataz houver a cobrar pelas liquidações mensaes, será descontada a importancia das rações e férias do pessoal indígena do seu partido;

5.º O salario de todo o pessoal indígena será fixado pelo chefe da secção da construcção, de accordo com o capataz e nos limites indicados no artigo 5.º

No caso do capataz se não conformar com os salarios arbitrados pelo chefe de secção da construcção, poderá recorrer para o Director dos caminhos de ferro de Lourenço Marques, que resolverá em ultima instancia;

6.º Os chefes de partidos ou capatazes são para todos os effeitos considerados como pessoal jornaleiro, podendo portanto ser despedidos, logo que o seu trabalho não satisfaca ou logo que possam ser dispensados os seus serviços, sem que lhes assista direito a reclamações; ficarão, porém, obrigados judicialmente por quaesquer importancias em divida.

Art. 9.º O Governo poderá fornecer transporte de Lisboa para Lourenço Marques, e de Lourenço Marques para o local de trabalho, a individuos que julgue indoneos para tratar nos termos do artigo 8.º

Art. 10.º A importancia dos salarios não paga por falta de comparencia dos indígenas, que a elles tiverem direito, ficará depositada no cofre da pagadoria da construcção, durante tres mezes para ser entregue ao seu credor. Findo este prazo, será depositada na Agencia do Banco Nacional Ultramarino em Lourenço Marques, á ordem do Governo Geral da provincia, para ser applicada ao fundo da Assistencia Nacional dos Tuberculosos.

Art. 11.º O serviço de saude será feito por meio de uma ambulancia ou enfermaria de caracter provisorio para tratamento de doenças ligeiras e ferimentos de pequena importancia; os doentes de maior gravidade serão tratados em Lourenço Marques.

O governador geral auctorizará o deposito official de medicamentos e material cirurgico a fornecer os artigos, que forem requisitados pelo medico em serviço na construcção do caminho de ferro da Swazilandia, quando aquellas requisições venham visadas pelo engenheiro director.

Art. 12.º O pessoal do quadro temporario da Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques será provisoriamente constituido da seguinte forma:

Secretaria e contabilidade:

1 chefe de secretaria e contabilidade;

1 pagador;

1 escriptorio e ajudante do pagador;

2 amanuenses;

2 continuos.

Pessoal tecnico:

1 engenheiro;

3 conductores de 1.ª classe;

2 conductores de 2.ª classe;

2 desenhadores;

6 apontadores ou fiscaes de obras.

Armazens geraes:

1 chefe dos armazens;

1 amanuense;

3 fieis;

Pessoal braçal que for necessario.

Serviço de saude:

1 medico;

1 enfermeiro.

Pessoal auxiliar: — O que for reclamado pelos diferentes serviços.

§ 1.º O pessoal do quadro temporario da Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques poderá ser modificado conforme as exigencias do serviço, mediante proposta do engenheiro-director.

§ 2.º Os individuos legalmente nomeados para o quadro temporario tem os mesmos direitos quanto á passagem, subsidios, adeantamentos, licenças, etc., que os do quadro das obras publicas do ultramar, enquanto estiverem ao serviço da Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques.

Quando dispensados do serviço por motivo que não seja disciplinar ou abuso de confiança, terão direito a uma indemnização especial equivalente a um mez de vencimento de categoria e de exercício por cada anno completo de serviço; e serão preferidos no preenchimento das vagas, que se derem no quadro do pessoal da exploração dos caminhos de ferro de Lourenço Marques, tendo-se em vista as provas de competencia e zelo que houverem dado.

§ 3.º Todos os engenheiros e conductores, que servirem na Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques, terão as vantagens concedidas pelo artigo 11.º do plano da organização dos serviços das obras publicas, commercio e industria na Direcção Geral do Ultramar e provincias ultramarinas, approved por decreto de 20 de agosto de 1892, durante o tempo que servirem no ultramar.

Art. 13.º A nomeação de empregados eventuaes, que vencem por folhas de jornaes, será feita pelo engenheiro director dos caminhos de ferro de Lourenço Marques.

(Continua)

NOTAS DE VIAGEM

IX

Bagnères de Bigorre.—Algo sobre jogo.—Caprichos do acaso.—A Luchon por estrada ou por via ferrea.—Um pouco de portuguez.—Passeios encantadores.

Visto que é preciso proseguir na excursão deixemos, com pezar, essa bella estancia de Luz e regressando no electrico a Pierrefitte e d'ahi a Lourdes, tome-se o rapido que passa em direcção a Toulouse, para nos apear-mos, logo em Tarbes, trasbordando para o ramal de Bagnères de Bigorre.

Muitos dos excursionistas preferem ir directamente da Luz a Bagnères, por Barèges e o colo do Tourmalet, o que se pôde fazer em trem, pela estrada, e é um delicioso passeio.

Bigorre é já uma cidadezinha de certo valor; toda verduras em deliciosos bosques, ao lado de estabelecimentos de todos os artigos de commercio, especialmente as chamadas lãs dos Pyreneos, em tecidos de todas as qualidades produzidos em importantes fabricas d'ali e dos arredores.

Como centro de excursões é um dos mais importantes; como povoação de banhos e aguas, uma das mais frequentadas.

Bem conservadas estradas convidam a agradaveis passeios a pé, sendo um d'estes o que se faz aos banhos de La Salut, um bom estabelecimento thermal, a um kilometro de distancia.

Trinta nascentes alimentam os varios estabelecimentos, na maior parte de aguas sulfatadas calcareas, de varias temperaturas, desde 51º a 12º.

Um bello parque offerece-nos deliciosa sombra á hora do calor; um casino diverte-nos á noite com os seus concertos e apresentação de variedades.

Os *petits chevaux* lá estão, como em toda a parte, entretendo os banhistas e veraneadores.

Que não se vá tirar d'isto argumento para se demonstrar por cá que as povoações balneares devem ser transformadas em antros de jogo, tornado licito por lei e constituindo o principal attractivo.

Sómos absolutamente contrarios á mudança de Monte Carlo para Portugal, embora reconheçamos que isso nos traria muito dinheiro. Mas da mesma forma que, na vida particular, não admittimos que se deixe o trabalho honesto, apesar de pouco rendoso, pelos lucros fabulosos do jogo, não queremos o paiz transformado em velha-coito de viciosos, com mercado de deshonestidades de todo o preço, a chamar a concorrência do mundo que trabalha e prospera sem esses expedientes.

Mas ponto no incidente, que não são para theorias so-

ciaes estes artigos. Apenas diremos que não sómos também tão radicaes que consideremos prejudiciaes os pequenos jogos em epocas e povoações balneares, em que se pôde perder numa noite apenas o que numa noite se gasta em qualquer theatro.

É um entretenimento, nada mais; e se sae caro ás pequenas bolsas não é para ellas que funcçãoam, em verdade, estes luxuosos casinos que são uma das bellezas das estações thermaes estrangeiras.

Uma das excursões obrigatorias é a do *Col d'Aspin*, onde commodamente se vae em trem, em 3 horas. Uma hora para estar lá, de onde se vê o mais vasto panorama sobre o valle do Aure, Arreau, e todas as altas montanhas que nos cercam a grande distancia, duas para o regresso e duas para almoço; o passeio requer todo o dia, das 9 da manhã ás 5 da tarde, mas vale bem o tempo e a despesa—uns 25 francos ao trem e cocheiro.

O que aconselhamos, porém, é que se leve o almoço do hotel, em vez de o tomar, como é costume em Paillole, porque é detestavel. Dir-nos-hão que não é costume levar o almoço; assim succede, mas os nossos estomagos também não estão acostumados a ingerir alimentos maus e mal cozinhados.

Além d'isso, comer no alto da montanha, respirando aquelle ar vivificador, deve ser delicioso e muito preferivel a almoçar numa locanda.

Para o capitulo do proverbio «cada terra com seu uso» e da theoria de que o acaso pôde muito, não vem demais aqui uma anedocta curiosa, que nos permite registar o nome de um honrado filho do povo e um bom serviço da policia local.

Um excursionista, estando a vêr o estabelecimento de banhos, deu pela falta do relógio. Roubado ou perdido, a corrente pendia aberta; o relógio desligára-se ou fôra desligado d'ali.

Rapidamente vae a percorrer os sitios do estabelecimento onde tinha estado; recordando-se de que ninguém se lhe approximára a ponto de lhe causar suspeitas, e logo, olhando um rapazinho que estava galhofando com outros, junto á piscinã, vê-lhe o relógio na mão.

Arranca-lhe o rapido, mas ao espirito immediatamente lhe occorre que o pequeno não era um ladrão, aliás não teria, por certo, o relógio tanto á vista.

O rapaz, surpreso e meio choroso, deixa arrancar o objecto, e vem acompanhando o estrangeiro até junto do empregado da casa ao qual a queixa fôra feita. Ali conta que encontrára o relógio, não ali, mas na estrada, a um kilometro d'ali; fôra logo dar parte á policia e esta, tomando-lhe o nome, deixou-o possuidor do relógio, ordenando-lhe que andasse com elle bem visivel durante dois dias, a vêr se o dono o encontrava.

Assim succedeu, mas pelo mais extraordinario acaso, porque é singularissimo como o achador e o dono vieram encontrar-se no mesmo sitio e coincidentemente no proprio momento em que se dava pela falta!

O honrado rapazinho, de nome Jean Marie Dabat ficou contentissimo e a policia também pelo bom serviço que fez.

Quem quizer voltar de Bigorre por caminho variado pôde, indo pelo Aspin, como acima dizemos, descer a Arreau, (11 kilometros) o que é um caminho deliciosamente bello. Quem d'ahi ainda quizer seguir por estrada pôde seguir a Luchon, (33 kilometros), pelos valles de Loran e do Arboust, que se bem offerecem poucos pontos de vista largos, tem a vantagem de ser ensombrados, fazendo-se grande parte do percurso entre arvoredos frondosos.

Quem voltar por caminho de ferro (o que é muito mais economico, rapido e commodo, embora menos variado) fá-lo em 3 a 4 horas vindo de novo a Tarbes, e d'ahi a Montréjeau onde se toma o ramal de Luchon.

O percurso do ramal é interessante em pontos de vista, e pela companhia que vamos fazendo á decantada Garonne que vem de Espanha pelo valle de Aram e vae engrossando as suas aguas banhar as duas grandes cidades de Toulouse e Bordeus, atravessando o a linha ferrea de Luchon em tres pontes.

Estamos propriamente nos Altos Pyreneos e quasi na fronteira espanhola de que poucos kilometros, da Maladetta, nos separam.

E pelo idioma do povo bem percebemos que estamos visinhos do Aragon.

O *patoí*, linguagem mixta dos dois idiomas, é incompreensível para muitos; para os portuguezes não tanto, por que ha muitos termos que são eguaes ou muito semelhantes aos nossos. Chapeo, cuidado, cavallo, senhor, e outros são puramente como em portuguez. Mas a pronuncia e a vivacidade do dialogo confundem bastante.

A estação de Luchon apresenta-nos a surpresa de nos parecer invadida por um bando de dançarinos com as suas pandeiretas: são os cocheiros dos hotéis que erguem no braço esquerdo uns transparentes circulares com os nomes dos estabelecimentos.

Entra-se na cidade pelo extenso, bonito e bem arborizado *boulevard*, todo illuminado por grandes arcos voltaicos. (Não confundir com a illuminação do Chiado nas noites das ultimas festas, que alguns dos collegas, dos bem informados, disseram ser a arcos *volttaicos*... provavelmente porque depois de servirem *voltaram*... para o empresario).

E' nesta avenida que estão os principaes hotéis, sendo um dos melhores o *Hotel des Bains*, estabelecimento luxuoso, com o mais aprimorado serviço de mesa e d'alajamento. O seu preço de pensão, de 20 francos, na epoca balnear, é baratissimo em vista do conforto que ali se gosa.

Devemos notar que, como é nosso uso, não fazemos estas recommendações por preço algum, interesse ou troca de favores, e só as fazemos aos estabelecimentos que praticamente vemos que o merecem.

Mais luxuosa ainda do que as suas collegas, a estação thermal de Luchon, onde vão por anno 50.000 visitantes, é adornada de excellentes avenidas, parque sobre a montanha, estabelecimentos importantes, centenares de barracas de vendedores ambulantes, e tudo que afflue a um centro de veraneadores de primeira ordem.

A esse parque se sobe num ascensor (que é funicular, e não de cremalheira como diz o Baedeker) tendo-se lá de cima, da varanda do hotel, uma preciosa vista de todo o valle, o pico de Crabioules com a sua neve eterna as cascatas de Juzet e de Montauban etc.

Tambem, indo-se pela estrada *des Soupirs* até junto da ponte, subindo á esquerda, encontramos a agua ferruginosa de Schenilles e a cascata do Gourrou, uma das mais bellas dos Pyreneos.

A excursão ao lago d'Oo é muito interessante, podendo fazer-se em trem até 13 kilometros e os restantes 3 a cavallo, pela montanha.

Outra, ainda mais curiosa e a que raros se furtam, é a do valle do Lys e rua do Inferno.

E' um delicioso passeio em trem até a planura da cascata e d'ahi em arriscada subida a cavallo até a alcuñhada rua, que é uma garganta apertadissima ao fundo da qual se destacam os blocos de gelo do Crabioules, como cascatas petrificadas momentaneamente. O ruido das aguas é enorme, e quando o do vento se lhe mistura, e as avalanches se precipitam do alto, chega a ser aterrador o espectáculo.

A cascata tambem é lindissima. Para a vêr ha que pagar 50 centimos ao empresario, ao que muitos se negam julgando que lá de cima, ao passar a ponte, a verão muito bem sem pagar.

Mas o empresario teve o cuidado de ladear os dois parapeitos da ponte com dois biomboes de madeira, para evitar a especulação. O negocio antes de tudo.

Aos que viajam

Na redacção da *Gazeta* fornecem-se itinerarios aos viajantes que desejem visitar as principaes localidades de Portugal, Espanha, França e Suissa a preços economicos, encarregando-se da acquisição de bilhetes, facultando esclarecimentos acerca de hotéis e seus preços, bem como de trens e theatros nas localidades que desejem visitar.

Encarrega-se tambem de fornecer os Baedeker de todos os paizes a preços muito inferiores áquelles por que os vendem os livreiros e com a vantagem de serem todos da ultima edição.

O "ANSELM,"

Vindo de Liverpool, com escala por Leixões, chegou no dia 9 do corrente ao porto de Lisboa o vapor inglez *Anselm*, pertencente á Booth Line Company.

Este magnifico barco foi construido nos estaleiros de Workmann, Clark & C.^o, de Belford, e lançado á agua no dia 13 do mez passado.

Devido á amabilidade dos representantes da Booth Line em Lisboa, os srs. Garland Laidley & C.^o, tivemos occasião de visitar aquelle paquete modelo, que é, em verdade, digno de ser admirado.

E' certo que não pôde comparar-se com as espantosas cidades fluctuantes que a marinha mercante allemã possui. Está longe de rivalizar em dimensões com o *Kaiser Wilhelm*, da Norddeutscher, que desloca 14.349 toneladas, com o *Deutschland* e outros colossos semelhantes, que por sua vez vão ficar em sensível inferioridade com os paquetes mandados construir pela Companhia Hamburgo-Americana.

Os quinze paquetes encommendados ultimamente por esta companhia desloca 117.850 toneladas.

O maior d'elles, *Kaiserin Augusta Victoria*, desloca 25.000 toneladas; o immediato, o *America*, desloca 22.500.

A proposito vae um pouco de estatística: Em 1856, a maxima tonelagem dos paquetes não ia além de 400; em 1882, subia já a 1.600; em 1895, o maior paquete deslocava 3.800 toneladas. Dez annos depois sextuplicava a tonelagem.

Como dissémos, o *Anselm* está longe de taes dimensões, no emtanto desloca 5.443 toneladas, mede 133 metros de comprimento, com 25 pés de calado.

As machinas, de triplice expansão e acção directa — sistema Howden — desenvolvem a força de 850 cavallos, produzindo a velocidade de 15 milhas.

Na ponte do commando estão installados varios aparelhos electricos e telephones que põem o official de serviço em comunicação directa com todas as partes do navio.

Pelo convez erriçam-se numa magnifica disposição guindastes, aparelhos de carga e de descarga e petrechos diversos.

Na casa da navegação veem-se numerosas cartas maritimas, chronometros, bussolas, sextantes, emfim todos os instrumentos indispensaveis para uma segura viagem maritima.

Na primeira coberta, ha sete magnificos camarotes de primeira classe. O talho, a cosinha, a padaria, a casa de banho, as enfermarias, servidas por quatro enfermeiros, dois portuguezes e dois inglezes, a pharmacia, salão de cabelleireiro e camarotes para officiaes de bordo occupam o resto do espaço, do lado da pópa. A' prôa ficam os camarotes de terceira classe admittindo 204 passageiros, e outra cosinha.

Na segunda coberta ha um salão de baile e casa para fumar, luxuosamente decorados e mobilados. Em torno ficam 64 camarotes de primeira classe, comportando 140 passageiros.

Na terceira coberta, onde reina a maior opulencia, onde se encontram todos os requintes da confortabilidade e do luxo moderno ficam a casa de jantar para os passageiros de primeira classe, comportando as doze mesas que occupam 135 convivas, salas de jogo e aposentos do commandante.

As iguarias são levadas da cosinha para a sala de jantar por meio de um elevador. Junto das paredes, em torno da mesa, além dos que ha espalhados pelas outras dependencias do navio, e das machinas de distillação, veem-se filtros para agua.

A illuminação electrica está profusamente espalhada e a ventilação é perfeitissima.

A decoração da sala é de estylo severo, mas elegante. O leme é movido a vapor; na casa do leme veem-se todos os aperfeiçoamentos da mechanica.

Os alojamentos destinados aos passageiros de terceira classe são esplendidamente ventilados. As camas são de ferro nickelado. Teem uma enfermaria especial, casa de banho, e consultorio medico.

Por toda a parte ha fogões para aquecimento; por toda a parte se encontra agua em profusão.

Para o caso de sinistro, tem dez barcos salva-vidas e duas baleeiras.

Os porões comportam 3.000 toneladas de carga.

A tripulação é de 100 homens.

O *Anselm* trazia a seu bordo 422 passageiros, entre os quaes 192 excursionistas inglezes com destino a Lisboa.

Este barco vae ser exclusivamente dedicado ao serviço de excursões a Portugal, serviço que a Booth Line se propõe organizar, enviando de dez em dez dias um dos seus barcos ao porto de Lisboa. A empresa tem já 5.000 pedidos de viajantes que durante este anno desejam visitar o nosso bello Portugal.

Aos srs. Garland Laidley & C.^o agradecemos a amabilidade do seu convite e a cortezia inexcédível com que nos receberam quando fomos visitar o *Anselm*.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de Ferro do Porto
à Pova e Famalicão

Assembléa geral

São convidados os srs. accionistas d'esta Companhia a reunirem-se em assembléa geral ordinaria, no escriptorio da séde, praça Mouzinho de Albuquerque, nesta cidade, á uma hora da tarde de 24 do corrente, para discutir e votar o relatório, contas e parecer do conselho fiscal, relativos ao anno findo e proceder á eleição de um membro do conselho de administração. Porto, 5 de abril de 1905. O presidente da assembléa geral, *Manuel Eleutherio Pereira da Fonseca*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de abril de 1905.

A questão dos Tabacos continua a ser o ponto sobre que convergem as attensões. Iludindo todas as expectativas, das condições do contracto nada se sabe. O governo tem continuado a guardar segredo; no parlamento a questão tem sido protelada e particularmente nada se sabe ao certo.

Ha quem diga que o contracto consta de duas partes distinctas: uma, relativa ao empréstimo para a conversão das actuaes obrigações, pagamento da divida fluctuante estrangeira e da divida ao Banco de Portugal; a outra relativa á exploração do monopolio dos Tabacos.

Diz-se tambem que para a conversão, o preço fixado para cada obrigação de 500 francos é de 460, emitidas a 92 %.

O orçamento para 1905-1906 apresentado ás camaras dá um saldo positivo para o thesouro.

Augmentam as verbas da contribuição predial e do imposto do rendimento. Na participação dos lucros da Companhia dos Tabacos entram, além da importancia fixada da carta de lei de 24 de novembro de 1904, mais 56:192\$274 réis, debito da Companhia, em vista da sentença do Tribunal Arbitral, excluida a parte em litigio relativa á contribuição industrial.

Figuram a mais no orçamento, como importancia provavel a receber pelos 50 por cento sobre os lucros liquidos da exploração do porto de Lisboa, cem contos de réis.

Resumindo:

Receitas ordinarias:

| | |
|--|------------------------|
| Impostos ordinarios | 13.981:196\$000 |
| Sello e registo | 6.449:600\$000 |
| Impostos indirectos | 26.846:976\$000 |
| Impostos addicionaes | 1.048:400\$000 |
| Bens proprios nacionaes e rendimentos diversos | 4.625:988\$834 |
| Compensações de despesa | 6.513:761\$056 |
| Somma | 59.375:621\$887 |

Extraordinarias:

| | |
|---|------------------------|
| Imposto adicional extraordinario de 5 por cento | 765:500\$000 |
| Productos de empréstimos, etc. | 1.200:000\$000 |
| Somma | 1.965:500\$000 |
| Total das receitas | 61.341:121\$887 |

Despesas ordinarias:

| | |
|---|------------------------|
| Encargos geraes | 9.973:876\$694 |
| Divida publica fundada | 22.093:322\$748 |
| Differenças de cambios além das da divida publica | 220:000\$000 |
| Caixa Geral dos Depósitos | 63:837\$500 |
| Serviço proprio dos Ministerios: | |
| Fazenda | 4.191:328\$808 |
| Reino | 3.156:128\$610 |
| Justiça | 1.250:850\$460 |
| Guerra | 7.069:061\$990 |
| Marinha | 3.495:855\$844 |
| Ultramar | 1.064:999\$970 |
| Estrangeiros | 405:694\$930 |
| Obras Publicas | 5.584:366\$532 |
| Somma | 58.569:314\$083 |

Extraordinarias:

| | |
|---------------------------------|------------------------|
| Fazenda | 36:000\$000 |
| Reino | 370:000\$000 |
| Guerra | 1.041:500\$000 |
| Marinha | 120:180\$000 |
| Ultramar | 490:000\$000 |
| Estrangeiros | 40:000\$000 |
| Obras Publicas | 323:000\$000 |
| Somma | 2.420:680\$000 |
| Total das despesas | 60.989:994\$083 |
| Deficit | 5 |
| Saldo | 351:127\$804 |

Deve notar-se que uma das verbas da receita é 1.200 contos de empréstimos.

O decreto que obriga o Banco Ultramarino a fazer uma emissão de notas, ouro, na totalidade de 50.000 libras, pagaveis em todas as agencias e na séde fez com que o cambio descesse bastante em Lourenço Marques.

Esta descida representa altos beneficios para o commercio d'aquella localidade attendendo á grande importação que faz do estrangeiro e cujo pagamento é feito em ouro.

Esta medida tornava-se indispensavel, pois que as transferencias de dinheiro para a Europa chegaram a attingir o premio de dezoito por cento.

A alfandega da Beira com as suas dependencias rendeu no mez de dezembro proximo findo, 19:007\$481 réis ou sejam 5:554\$669 réis a menos do que a receita cobrada em egual mez do anno anterior.

Pouco movimento de bolsa tendo havido em quasi todos os valores: pequenas oscillações com tendencia no emtanto de baixa.

Assim, accões do Banco de Portugal que no principio do mez de fevereiro estavam a 180\$000 fecharam a 178\$000 réis.

Os Tabacos attingiram esta quinzena o preço de 126\$200 tendo havido uma baixa brusca e fechando hoje a 120\$800 réis.

Accões da Companhia dos Phosphoros, pequenas oscillações; de 58\$700 passaram a 58\$600 réis.

Accões de coupon da Companhia do Gaz attingiram o preço de 74\$000, fechando hoje a 71\$200 réis.

Tiveram um pequeno movimento de alta as accões da Companhia da Zambesia effectuando se a 4\$250 a dinheiro e a 4\$400 a praso, no emtanto hoje ficaram a 4\$250 réis.

As accões da Companhia de Moçambique continuam desanimadas; de 6\$300, passaram a 6\$100 réis.

Os cambios que de ha muito veem offerecidos e como consequencia desvalorizados, isto principalmente desde que mais accentuadamente se fallou na conversão das obrigações dos Tabacos, preciam algum tanto uma vez assignado o respectivo contracto embora este abranja um empréstimo, segundo se diz de 2.000.000 de libras além da somma sufficiente para a conversão. Quer dizer em linguagem financeira que o facto tinha sido em grande parte descontado.

Do Brazil continuam chegando importantes remessas para os nossos capitalistas de torna viagem a quem uma cotação superior a 16 d. tentou sufficientemente.

Cambios, descontos e agios

| | Dinheiro | Papel | |
|--------------------|----------|----------|----------------------------------|
| Londres 90 d/v... | 50 1/8 | 50 | Desconto no Banco de Portugal... |
| " cheque... | 43 13/16 | 49 11/16 | 5 1/2 % |
| Paris 90 d/v..... | 571 | 572 | No mercado.... |
| " cheque..... | 574 | 576 | 5 % |
| Berlim 90 d/v..... | 230 | 231 | Cambio do Brazil. |
| " cheque.... | 235 | 236 | 16 15/16 |
| Francfort 90 d/v. | 230 1/2 | 231 1/2 | Premio da libra... |
| " cheque... | 235 1/2 | 236 1/2 | 5320 |
| Madrid cheque.... | 720 | 730 | a |
| | | | 5340 |

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

| BOLSAS | ABRIL | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---|--|
| | 1 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | — | |
| Lisboa : Inscriptões de assent. | 41.80 | — | 41.80 | 41.70 | — | 41.70 | 41.55 | 41.65 | 41.73 | 41.70 | 41.80 | — | 41.80 | — | |
| » coupon .. | 41.60 | 41.60 | 41.60 | 41.60 | 41.55 | 41.55 | 41.50 | 41.50 | 41.65 | 41.65 | 41.65 | 41.70 | 41.70 | — | |
| Obrig. 4 1/2 % 1888 | 20.200 | — | — | — | 20.400 | 20.400 | 20.400 | — | 20.450 | 20.400 | — | — | — | — | |
| » 4 1/2 % 1890 assent | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| » 4 1/2 % 1890 coupon | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| » 4 1/2 % assent | — | 59.500 | — | 59.200 | — | *58.200 | *58.800 | *58.800 | — | — | — | 58.800 | — | — | |
| » 4 1/2 % coupon int .. | 57.500 | — | — | 59.000 | *57.900 | *58.200 | *58.200 | *58.100 | — | — | 58.200 | 58.200 | 58.100 | — | |
| » externo 1.ª série | 67.400 | 67.400 | 67.500 | 67.500 | 67.400 | 67.300 | 67.200 | 67.100 | 67.100 | 67.000 | — | 67.100 | 67.000 | — | |
| » 3 % 1905 | 9.450 | — | 9.450 | — | 9.500 | 9.500 | — | — | 9.450 | 9.450 | 9.450 | 9.450 | 9.450 | — | |
| » Tabacos coupon | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Accções B. de Portugal | — | — | 180.000 | 180.000 | 179.000 | 178.500 | 178.000 | — | 178.000 | 178.000 | — | 178.000 | — | — | |
| » » Commercial | 136.000 | — | — | — | — | 136.000 | — | — | 135.000 | — | 134.000 | — | — | — | |
| » » Nac. Ultramarino | 101.500 | 104.000 | 103.800 | — | 103.000 | 103.000 | 102.800 | 102.800 | 102.800 | — | 102.500 | — | — | — | |
| » » Lisboa & Açores | — | — | 114.500 | — | — | 115.000 | 115.000 | — | — | — | 115.200 | — | — | — | |
| » Tabacos coupon | 122.500 | 124.200 | 124.500 | 125.200 | 126.200 | 120.500 | 120.800 | 121.000 | — | 121.900 | 121.400 | 121.400 | 120.800 | — | |
| » Comp. Phosphoros .. | 58.700 | 58.700 | 58.500 | 58.500 | 58.600 | 58.400 | 58.500 | 58.600 | 58.600 | 58.500 | 58.400 | 58.600 | 58.600 | — | |
| » » Real | 65.900 | 66.000 | 66.000 | — | 65.500 | 65.000 | 65.500 | — | — | — | — | — | — | — | |
| » » Nacional | — | — | — | — | — | — | — | 9.000 | 9.000 | — | 9.050 | 9.100 | — | — | |
| Obrig. prediaes 6 % | — | 94.000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 94.000 | — | |
| » » 5 % | 90.650 | 90.500 | — | 90.500 | 90.650 | 90.500 | 90.650 | 90.500 | 90.650 | 90.650 | 90.500 | 90.650 | — | — | |
| » C.ª Beira Alta | — | — | — | — | 34.000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| » » Real 3 % 1.º grau | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| » » 3 % 2.º » | — | 52.800 | 52.800 | 53.000 | — | — | — | 52.400 | 52.350 | — | — | 52.300 | 52.300 | — | |
| » » Nacional 1.ª série .. | — | — | — | — | 71.600 | — | 71.600 | 71.600 | — | 71.600 | 71.600 | 71.600 | — | — | |
| » » Atravez d'Africa .. | 89.300 | 89.300 | 89.300 | — | 89.500 | 89.800 | 89.800 | 89.800 | 89.700 | 89.700 | 89.700 | 89.800 | 89.800 | — | |
| Paris : 3 % portuguez 1.ª série | 69.12 | 69 | 68.97 | 69.20 | 69.17 | 69.10 | 69 | 68.75 | 68.80 | 68.85 | 68.75 | 68.70 | — | — | |
| Accções Comp. Real | 342 | 345 | 342 | 344 | 345.50 | 344 | 346 | 348 | — | — | — | 343 | — | — | |
| » Madrid-Caceres | — | 38.50 | 39 | — | 38 | 38.50 | 38 | — | — | 37.25 | — | 37.50 | — | — | |
| » Madrid-Zaragoza | 287 | 283 | 283 | 282 | 280 | 282 | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| » Andaluzes | 187 | 185 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Obrig. Comp. Real 1.º grau .. | 385 | 385 | 385 | — | 385 | 382 | 382 | — | — | — | 381 | — | — | — | |
| » » 2.º » | 274 | 273 | — | — | 273 | 273 | 273 | 271 | 272 | 272 | 271 | 271 | — | — | |
| » » Beira Alta ... | 181 | 180 | 179 | 179 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| » Madrid-Caceres | 131.25 | 125 | 128.75 | 126.25 | 126.25 | 126 | 129 | 126 | 126.25 | 125.50 | 123 | 122.50 | — | — | |
| Londres : 3 % portuguez | 69.50 | 69.37 | 69.50 | 69.50 | 69.50 | 69.50 | 69.37 | 69.37 | 69.37 | 69.37 | 69.37 | 69.37 | — | — | |
| Amsterdam : Obr. Atrav. Africa | 92.12 | 92.43 | — | 92.09 | 92.12 | 92.06 | — | 92.19 | — | — | — | — | — | — | |

* Juro recebido.

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

| Linhas | Período de exploração | 1905 | | 1904 | | Totales desde 1 de janeiro | | Diferença a favor de | |
|-------------------------------|-----------------------|----------|---------------|-------------|---------------|----------------------------|----------------|----------------------|---------------|
| | | Kil. | Totales | Kilom. | Totales | 1905 | 1904 | 1905 | 1904 |
| | | | Reis | | Reis | Reis | Reis | Reis | Reis |
| COMPANHIA REAL | 1925 Mar | 693 | 81.291.000 | 117.307 | 693 | 75.255.827 | 112.923 | 958.642.000 | 953.824.525 |
| | 26 1 Abr | » | 86.061.000 | 124.186 | » | 79.143.015 | 114.203 | 1.044.703.000 | 1.012.967.540 |
| | 1925 Mar | 380 | 10.535.000 | 27.723 | 380 | 11.443.173 | 30.113 | 139.703.000 | 140.750.475 |
| | 26 1 Abr | » | 11.435.000 | 30.092 | » | 11.543.985 | 30.378 | 151.138.000 | 152.294.460 |
| Vendas Novas | 1925 Mar | 70 | 1.411.000 | 20.157 | 70 | 1.260.000 | 18.000 | 22.200.000 | 13.300.000 |
| | 26 1 Abr | » | 1.292.000 | 18.457 | » | 1.270.000 | 18.142 | 23.492.000 | 14.570.000 |
| Sul e Sueste | 1 10 Jan | 538 | 29.440.735 | 54.722 | 518 | 28.658.165 | 55.324 | 29.440.735 | 28.658.165 |
| | 1 10 Fev | » | 29.036.395 | 53.970 | » | 30.392.300 | 58.672 | 58.477.130 | 59.050.465 |
| Minho e Douro | 21 31 | 358 | 37.973.680 | 106.071 | 358 | 34.476.823 | 96.303 | 107.453.388 | 96.668.200 |
| | 1 10 Fev | » | 38.055.623 | 106.300 | » | 25.682.093 | 71.737 | 115.509.041 | 122.350.293 |
| Beira Alta | 26 4 Mar | 253 | 9.568.755 | 37.821 | 253 | 9.234.722 | 36.500 | 65.341.817 | 57.969.626 |
| | 5 11 | » | 6.080.327 | 24.032 | » | 5.742.957 | 22.699 | 71.422.144 | 63.712.583 |
| Nacional — Mirandella e Vizeu | 12 18 | » | 5.389.554 | 21.302 | » | 6.935.256 | 27.412 | 76.811.698 | 70.647.839 |
| | 26 4 | 105 | 1.900.338 | 18.098 | 105 | 1.681.524 | 16.043 | 14.231.244 | 13.252.540 |
| Guimarães | 5 11 | » | 1.488.478 | 11.175 | » | 1.504.583 | 14.329 | 15.719.722 | 14.757.123 |
| | 21 31 Jan | 34 | 2.171.040 | 63.854 | 34 | 2.496.140 | 73.415 | 6.360.410 | 6.219.990 |
| Porto à P. e Famalicão | 1 10 Fev | » | 2.001.805 | 58.876 | » | 2.048.515 | 60.250 | 8.362.215 | 8.268.505 |
| | 1 28 | 64 | 8.826.953 | 137.921 | 64 | 7.898.326 | 123.411 | 20.531.689 | 17.419.222 |
| Norte de Espanha | 4 10 Mar | 3656 Ps. | 1.749.575 Ps. | 4753656 Ps. | 2.059.748 Ps. | 563 Ps. | 18.733.953 Ps. | 19.605.080 | — |
| | 11 17 | » | 1.851.934 | 506 | » | 2.017.209 | 503 | 20.585.888 | 21.622.289 |
| Madrid — Zaragoza — Alicante | 12 18 Mar | 3650 | 1.766.010 | 4833650 | 1.947.584 | 533 | 20.075.656 | 21.310.313 | — |
| | 19 25 | » | 1.902.762 | 521 | » | 1.942.624 | 532 | 21.978.417 | 23.252.937 |
| Andaluzes | 26 4 Mar | 1067 | 380.931 | 3571067 | 449.289 | 501 | 3.568.202 | 3.503.184 | 65.018 |
| | 5 11 | » | 363.496 | 310 | » | 363.671 | 310 | 3.931.699 | 3.866.855 |
| Madrid-Caceres | 19 25 Mar | 429 | 82.937 | 193429 | 71.485 | 166 | 873.068 | 917.433 | — |
| | 26 1 Abr | » | 76.930 | 179 | » | 78.484 | 182 | 949.998 | 935.918 |
| Zafra a Huelva | 19 25 Mar | 180 | 45.712 | 253180 | 41.884 | 232 | 536.701 | 526.851 | 9.850 |
| | 26 1 Abr | » | 47.046 | 261 | » | 34.491 | 191 | 583.748 | 561.342 |

A abertura do Simplão

NAS TREVAS

Soavam as sete horas e meia da manhã de 24 de fevereiro próximo passado, quando a ultima camada rochosa que, sob o maciço do Simplão, separava a Italia da Suíça, desabava, pulverizada pela explosão simultanea de vinte minas abarrotadas de dynamite.

As minas tinham sido exagerada, pavorosamente carregadas. Abriram a comunicação entre os dois Estados que ao presente podem apertar-se as mãos nas trevas através do Simplão, graças a um trabalho cyclopico; mas podiam ter produzido o cahos, soterrando centenas d'homens, inutilizando os esforços de tantas intelligencias, os trabalhos de tantos annos, os resultados de tantas canceiras.

Era que o partido em trabalho não queria deixar ao partido que havia de rendê-lo a gloria de dar a ultima pancada de picareta, de ligar a Suíça á Italia, a despeito da barreira cyclopica que a natureza interpozera aos dois povos vizinhos.

Propositadamente, para crear embaraços aos que iam substitui-lo, o partido que anteriormente trabalhava, tinha deixado a via obstruida com as rochas extrahidas durante o seu trabalho. Foi preciso carregar doze vagons para desembaraçar a linha.

O capataz do partido que entrara quasi enlouquecera de desespero.

Sentia que por traz d'aquella ultima camada de rochas que se erguia na sua frente se estendia, desembaraçada, a via, alongando-se até a Suíça. Sentia a atmosphera morna e humida pairando sobre a toalha d'agua quente que forcara os operarios a suspender os trabalhos. Era o supplicio de Tantalos. Sentia-a e não podia tocar-lhe; sentia-a e não podia vê-la.

Mais ainda: teria que trabalhar até a ultima hora, para que o partido que viesse substitui-los, poucos minutos depois tivesse a gloria de abrir a grande porta de duro granito, marchetada de quartzos scintillantes, que ia estabelecer a comunicação entre as duas nações.

E arrebelava-se, mordida os punhos, numa agonia sem nome, numa raiva devoradora, pela sua impotencia contra os factos e contra as cousas.

Um unico recurso lhe ficava: a inercia. Nem um só esforço, nem uma só pancada de picareta, nem uma só mina a fazer explodir.

Os que viessem, aquelles a quem havia de caber a gloria, que tivessem o trabalho.

Pela sua parte, não arredaria pé d'aquella rocha a que se encostava. E com os olhos esboghados, na sombra que o cercava, numa visão intima, apparecia-lhe a toalha d'agua fumarenta estendendo-se do outro lado da parede de rocha.

Do immenso turbilhão de vapor, pouco a pouco ia saindo a figura da gloria, apregoando ao mundo o seu nome, nome que voaria de bocca em bocca, que todos repetiriam, que se immortalizaria ligado á maior obra d'estes tempos.

De repente uma noticia correu por todo o tunnel: descarrilára um comboio; era impossivel sair á hora de deixar o trabalho.

Fôra uma ideia que subitamente brotára no espirito d'um dos trabalhadores do partido. Ganhava-se tempo; o outro partido quando chegasse encontraria a comunicação já aberta.

A ideia fôra arrojada; mas antes morrer do que deixar a outros uma gloria que elles sentiam fugir-lhe por entre os dedos. E um obstaculo prudentemente occulto fizera descarrilar o comboio.

As consequencias podiam ter sido tragicas. Os trabalhadores ficaram bloqueados naquella corredor de trevas. Nem uma sahida; era um sacco de rocha em que se agitavam centenas de homens.

A subita erupção d'uma corrente d'agua a ferver, a paragem repentina dos ventiladores, e aquelles homens seriam fatalmente presas da morte.

Mas que importava tudo isso, se tinham em compensação a certeza de que seriam elles quem faria voar a

ultima barreira granitica que separava os dois Estados? A alegria que echoou naquellas trevas pareceu enchê-las de luz.

Atiraram-se furiosos ao trabalho, incitados, animados, excitados pelo capataz.

As quatro perfuradoras montadas em linha, trabalhando a toda a velocidade esburacavam a rocha, num ruido continuo de cousas que se esmagam, despedaçam, pulverizam.

As machinas trabalhavam vertiginosamente. Os volantes deslocavam correntes d'ar com a velocidade d'um tufão que se desencadeasse furioso. Os agulheiros crivavam as rochas até uma profundidade desusada, perigosa. Não podiam ser mais fundos. Era preciso carregá-los. O perigo era imminente. As aguas podiam romper d'um momento para o outro.

Atulharam-os de dynamite. Uma carga extraordinaria, medonha. Uma verdadeira loucura. Podia ir tudo pelos ares. Mas que importava isso? A questão para elles não era de morte; era pela gloria que trabalhavam. Sem ella que lhes importava a vida?

Estavam sob o dominio do delirio. Todo o real desaparecera d'aquelles espiritos sobreexcitados por uma ideia fixa.

A luz avermelhada das lanternas, agitavam-se diabolicamente, em movimentos febris, as longas sombras quebrando-se, recortando-se, alargando-se, filamentando-se nas anfractuosidades da rocha que formava aquelle agulheiro subterraneo.

As mechas foram applicadas aos cartuchos; mechas longas, muito longas, porque era preciso tempo para fugir áquelle vulcão que ia rebentar. Vulcão de fogo e vulcão de agua.

Passados dez minutos, as pezadas machinas estavam já fóra do alcance da explosão. Ordinariamente esta manobra precisava meia hora.

Os rastilhos inflammados, as machinas abrigadas, os homens fugiram numa carreira desordenada até encontrarem um dos corredores obliquos que ligam a galeria principal á galeria aberta para a saída das aguas.

No primeiro corredor desobstruido, a maioria dos trabalhadores parou.

Queriam ficar mais perto, para mais depressa verificarem o effeito das explosões. O engenheiro e os restantes trabalhadores continuaram até encontrarem outro corredor.

Ouviu-se ao longe um trovão, medonho. As rochas sacudidas por uma convulsão horrorosa pareceram querer unirem-se esmagando os homens que tinham ousado vencê-las. No ar pezado e morno a detonação repercutia-se, avolumando, engrossando, num estridor de inferno. Aquelles homens habituados ao perigo sentiram um arrepio de terror, erriçar-lhes os cabellos. Instintivamente agruparam-se, apertaram-se uns contra os outros como os carneiros em rebanho ao ouvirem o trovão rasgando os ares.

Naquelle momento d'angustia, os corações cessaram de bater, os pulmões deixaram de respirar. Não faziam um gesto, não produziam um som.

E a horrivel catadupa d'ar deslocado precipitava-se pelo immenso corredor.

Segundos depois toda a massa liquida fervente a que as rochas desmoronadas faziam dique precipitava-se em catarata. Uma fumarada espessa invadiu o corredor transversal em que se refugiára o engenheiro e alguns dos trabalhadores, pairando sobre uma corrente d'agua correndo vertiginosamente.

Inquietos pela sorte dos companheiros, precipitaram-se, tunnel acima, á procura d'elles.

Encontraram-os a meio caminho, nas trevas que as lampadas fumarentas picavam de pequenos pontos avermelhados, como rubis sangrando sobre velludo negro.

As aguas libertas tinham-se precepitado como um rio fervendo, e despedaçado a barragem, atraz da qual se abrigavam. Loucos de terror fugiam excitados pela embriaguez do medo, gritando, uivando como um bando de doidos furiosos que tivessem forçado as portas do manicomio.

Em vão o engenheiro se esforçou em socegá-los. Uma pancada violenta obrigou-o a voltar para traz e a seguir

impellido pela horda delirante que se precipitava para o exterior.

A besta apavorada dominava o homem obediente. A animalidade levava de vencida o homem civilizado.

Meia hora depois todos aquelles homens, respiravam ao ar livre, embriagados pela luz deslumbrante d'um sol glorioso subindo na immensidade azul.

Tinham escapado a uma morte angustiosa, á qual deviam succumbir dois dos seus engenheiros que mais tarde entraram no tunnel.

O affluxo de aguas na galeria de desvio tinha feito apagar a machina que punha em movimento os ventiladores destinados a refrescar a atmospheria. Gases deletorios accumulados havia mezes sobre a toalha d'agua estagnada que de repente tinha sido posta em liberdade envenenaram rapidamente o ambiente tornando o ar irrespiravel.

Apezar dos perigos que tinham corrido, nenhum d'aquelles que acabavam de arriscar a vida, trocava por dinheiro um tal dia de gloria.

Agrupados em monte, como cachos pendurados dos vagonetes, cantavam e soltavam vivas ruidosos e estridentes.

Tres d'elles empoleirados na locomotiva acclamavam o nome de Betassa, o capataz que deitara fogo aos rastilhos e fizera desabar a ultima muralha de granito.

Betassa fora tambem quem dera a primeira pancada de picareta sobre o granito para a abertura do tunnel, do lado de Izelle, em 13 de agosto de 1898.

Uma inscripção lapidar, na fachada da casa em que habita, lembra orgulhosamente este facto ao viandante.

Tem d'estas phantasias o destino.

Uma nova carruagem de accumuladores

O *Elektrotechnischer Neuigkeits-Anzeiger* dá noticia de um vagon de accumuladores d'um novo modelo, ha tempos em serviço nos caminhos de ferro do Estado na Saxonia.

A carruagem referida, destinada ao transporte de passageiros de terceira classe, é composta por dois corpos eguaes, cada um d'elles com dois eixos, e communicando as duas partes entre si por meio de uma plataforma.

O accesso ao vehiculo faz-se pelos dois topos e pela plataforma de ligação a qual é coberta, apoiando-se sobre molas.

As rodas tem um metro de diametro. O comprimento total da carruagem, entre as bombas de choque, é de 18,9 metros, tendo uma extensão livre de 13,12 metros. A altura, da face superior do carril ao tecto é de 3,8 metros, sendo a altura livre de 2,5 metros.

Cada um dos dois corpos pôde accomodar quarenta passageiros sentados, e cinco em pé; a plataforma de ligação tem logar para oito pessoas, o que perfaz um total de noventa e oito passageiros por carruagem.

O vehiculo pronto a circular, mas sem passageiros, peza quarenta e quatro toneladas.

A bateria d'accumuladores é composta por cento e oitenta e quatro elementos duplos e fica alojada sob as bancadas, em caixas de ebonite, impermeaveis ao ar. Tem a capacidade de quatrocentos ampères-hora e o regime de descarga de cento e quarenta ampères. A tenção média é de trescentos e sessenta e cinco volts.

A carruagem é accionada por quatro motores de quatro polos, montados em série e suspensos por molas, junto aos eixos, os quaes são postos em movimento por uma engrenagem reduzindo a velocidade angular na relação de 2,21 para 1.

Além do freio ordinario de mão, a carruagem é provida d'um freio magnetico de que as quatro selenoides, em curto circuito, desenvolvem a força de 2.400 kilos, repartida por transmissão de alavanca.

Oito lampadas de incandescencia fazem a illuminação interior do vehiculo.

A velocidade da marcha é de quarenta e cinco kilometros por hora.

LINHAS PORTUGUEZAS

Loulé a Faro. — Foi pedida a concessão de uma linha para transporte de passageiros e mercadorias, partindo da estação do caminho de ferro de Loulé, segindo por esta villa, S. Romão, S. Braz, Estoy, Conceição e terminando no apeadeiro de S. Francisco, em Faro.

Os carris serão assentes nas estradas que ligam aquellas povoações e o sistema de tracção poderá ser a sangue, a vapor, ou a electricidade.

Apeadeiro da Feliteira. — Vão muito adeantadas as obras d'este apeadeiro cuja inauguração deve realizar-se no dia 1 de maio proximo.

Benguella. — A assembléa geral extraordinaria da *Tanganika Concession* reunida em Londres, votou o augmento do seu capital, destinado principalmente á construcção do caminho de ferro de Benguella.

Lobito. — Foi assignado em Londres o contracto com um empreiteiro, contracto devidamente garantido, para a construcção do lanço do caminho de ferro do Lobito que fica entre Catumbella e Monte Sahôa.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Foram approvados os estatutos de uma sociedade constituida em Antuerpia para levar a cabo a construcção de uma linha ferrea de via reduzida, ligando Malaga com Torre del Mar. O capital social é de 3 milhões de francos.

Foi assignada a escritura para a constituição d'uma sociedade anonyma denominada «Compañia del ferrocarril de la Nuncloa al Pacifico», que tem por fim construir uma linha ferrea, partindo da estação do Norte, Florida, se dirija a Nuncloa e passe por Cuatro Caminos, Hipodromo, Prosperidad, Guinlandera, Plaza de Toros, terminando no bairro do Pacifico, nos caes de mercadorias da companhia de Madrid a Saragoça e Alicante.

O percurso é de quinze kilometros e meio.

ITALIA

A camara municipal de Alba estudou e approvou um projecto de linha ferrea ligando Alba com Cuneo e Asti e representou aos concelhos interessados para que empreguem os seus esforços para a realização do projecto.

INGLATERRA

A «North Eastern Ry.» vae abrir ao publico a linha de Sanderland a Well Hostlepool, tendo já inaugurado a sua nova linha de Gateshead a Dunston a qual apezar do seu curto trajecto exigiu a construcção de um extenso tunnel e cinco pontes, cuja despesa montou a cem mil libras.

Notas varias

Fato isolador. — O professor russo Nicolau Artemieff, inventou um trajo que tem a particularidade de preservar a pessoa que o enverga de qualquer descarga electrica, podendo supportar uma corrente de 150.000 volts.

Illuminação dos comboios por meio do vento. — Sob as vistas do ministro dos caminhos de ferro da Russia, foram feitas ultimamente, entre as estações de Kieff e de Boiarka, experiencias interessantes relativas á illuminação dos comboios.

Actualmente, para a illuminação electrica, empregam-se grandes accumuladores, ou dynamos postos em movimento pelas rodas dos vagon.

Pelo processo do engenheiro russo Otkel o que põe em movimento o dynamo é o vento.

Na frente e ao alto, cada vagon leva uma roda, de palhetas, que accionada pelo vento e pelo ar deslocado põe em movimento o eixo a que está ligada. Este, por meio de uma correia de transmissão, faz mover o dynamo posto em communicação com um sistema de accumuladores.

O sistema vae ser applicado em todas as linhas ferreas da Russia.

Comboio correio em miniatura.—Vae ser brevemente inaugurado entre Nova York e Brooklyn um comboio correio em miniatura para o serviço de transporte da correspondencia entre aquellas duas cidades.

Será installado um tubo de ferro, de quatro decímetros de diametro interno, dentro do qual sobre os respectivos carris circularão tremvias electricos podendo transportar tres mil cartas.

Cada vagon tem metro e meio de comprimento e é accionado por um pequenino motor electrico collocado na parte posterior. A corrente é fornecida por um fio conductor que se estende entre os dois carris.

O ouro e a prata nos Estados Unidos.—Em 1904 a produção do ouro foi avaliada em 84.551.300 dollars. A produção da prata não passou de 53.605.000 onças, tendo descido, relativamente ao anno anterior.

Todo o dinheiro do mundo.—Pelos fins da Idade Média, a Europa era ainda pobrissima, quanto a dinheiro. Em 1492 tinha apenas uns cento e oitenta mil contos amoedados. A descoberta da America foi o ponto de partida para o augmento rápido da existencia dos metaes raros.

Desde então até 1902 a produção do ouro e da prata tem augmentado sempre, tendo sido arraneados durante este período, das entranhas da terra 15.991.925 kilos de ouro; no valor de 11 325.600 contos, e 283.345.636 kilos de prata no valor del 1.867.400 contos.

Em 1902 o ouro amoedado em todo o mundo equivalia a 4.662.000 contos de réis; a prata em eguaes condições equivalia a 3.456.900 contos.

Os grandes paquetes.—Dentro em pouco deixará o *Deutschland* de ser o maior paquete que sulca os mares, e que conduz maior numero de passageiros de primeira classe.

A Companhia Hamburgo-Americana encommendou nos estaleiros Vulcano, de Stettin, a construção de um barco a vapor, que será o maior de todos até hoje construidos.

Terá 216 metros de comprido e 22 de largo, deslocando 31.320 toneladas, e tendo accomodações para 1.200 passageiros de pópa e 3.400 de proa. Além dos viveres para os passageiros e guarnição, e do carvão necessario, pôde transportar ainda 17.000 toneladas de carga.

A comida será fornecida por um restaurante installado a bordo, podendo os passageiros comer o que lhes apetece e pagando assim a alimentação em separado da passagem.

Este paquete deve fazer a sua primeira viagem em 1906.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Cam'inho de ferro da Regoa a Chaves

2.ª secção: Villa Real - Pedras Salgadas—1.ª lanço: Villa Real—Ribeiro de Vargues.

Pelo presente se faz publico que no dia 18 de abril proximo futuro, pela 1 hora da tarde, se ha-de proceder perante a Direcção d'estes caminhos de ferro e na sua sede nesta cidade ao concurso publico para a adjudicação de uma empreitada de construção do referido caminho de ferro.

O deposito provisorio será de 1:405\$000 réis.

O deposito definitivo será de 5 % do prego da adjudicação.

Os licitantes poderão enviar á Direcção, em carta fechada, as suas propostas, acompanhadas do recibo do deposito provisorio e do documento exigido na alinea b) da 2.ª condição d'arrematação, constante do respectivo programma, entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

As condições de arrematação, o caderno de encargos bem como o respectivo projecto, podem ser examinados todos os dias uteis desde as 11 horas da manhã as 3 da tarde, no Serviço de Construção, d'esta Direcção, em Campanhã, Rua da Estação, 106 e na do Sul e Sueste, em Lisboa, Largo de S. Roque, 22.

Porto, 13 de margo de 1905.

Direcção do Sul e Sueste

Fornecimento de 35 toneladas de ferro fundido em cepos para breacks e rodas diversas para zorras

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 26 do corrente, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, e na sua sede, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso para a adjudicação do fornecimento de 35 toneladas de ferro fundido em cepos para breacks e rodas diversas para zorras.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 52\$500 réis.

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

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

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da Direcção (Largo de S. Roque) e na dos armazens geraes (Barreiro), onde podem ser examinados em todos os dias uteis, das onze horas da manhã até as quatro da tarde. Barreiro, 4 de abril de 1905.

Prolongamento de Evora a Ponte de Sôr

Para os devidos effeitos se annuncia que, pela uma hora da tarde do dia 1 de maio de 1905, na secretaria da direcção do Sul e Sueste, nesta cidade de Lisboa, Largo de S. Roque n.º 22, 1.º andar, e perante uma comissão presidida pelo engenheiro-director, terá logar o concurso para a adjudicação de quatro empreitadas de terraplenagens e obras de arte para construção do segundo lanço da 1.ª secção e do primeiro lanço da 2.ª secção do prolongamento do caminho de ferro de Evora a Ponte de Sôr, linha de Evora, compreendidos entre a Senhora da Graça e Valle do Poço as quaes teem os n.ºs 6, 7, 8 e 9, e são compreendidas, respectivamente, entre os perfis n.ºs 501 a 598, 1 a 148, 149 a 388 e 388 a 493 dos projectos approvados.

As bases da licitação, que será em carta fechada, são: para a empreitada n.º 6, de 33:230\$000 réis, para a n.º 7, de 28:130\$800 réis, para a n.º 8, de 34:043\$900 réis, e para a n.º 9, de 10:370\$000 réis.

Para admissão ao concurso é necessario fazer previamente os depositos provisorios: de 830\$250 réis para a empreitada n.º 6; de 703\$270 réis para a n.º 7; de 851\$095 réis para a n.º 8, e de 259\$250 réis para a n.º 9.

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

Lisboa, 10 de abril de 1905.

Construção de ponte

Para os devidos effeitos se annuncia que, pela uma hora da tarde do dia 15 de maio proximo futuro, na secretaria da Direcção do Sul e Sueste, nesta cidade, Largo de S. Roque n.º 22, 1.º andar, e perante uma comissão presidida pelo engenheiro-director, terá logar o concurso para adjudicação da empreitada de construção da ponte sobre a ribeira de Enchoé, no lanço de Pias a Aldeia Nova de S. Bento, da estrada districtal n.º 173, Borba a Serpa.

A base de licitação, que será em carta fechada, é de 7:535\$500 réis.

Para admissão ao concurso é necessario fazer previamente o deposito provisorio de 188\$385 réis.

O projecto, cadernos de encargos e condições do concurso estão patentes na secretaria da Direcção d'este caminho de ferro e na Direcção de Obras Publicas do districto de Beja, em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde. Lisboa, 13 de abril de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de 22.000 kilos d'oleo de linhaça

No dia 24 d'abril pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa, (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia serão, abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 22.000 kilos d'oleo de linhaça.

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.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.—Lisboa 1 d'abril de 1905.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

CASTELLO BRANCO Hotel Francisco. — Rua de Santo Antonio — Bom tratamento, aceio e commodidade — Proprietario, successor da viuva de Francisco da Silva Gama.

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

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

ESPINHO Hotel Particular. — Serviço de primeira ordem, sala de visitas, piano, gabinete de leitura, etc., etc. Modicidade de preços, sendo um dos hotéis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas — Propr., Serafim Pereira.

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

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

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

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

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

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

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 até 1\$500. — Reducção de preços para caixeiros e viajantes.

MONT' ESTORIL Grand Hotel d'Italie. — De 1.^a ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accommodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

NAZARETH Grande 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.

PORTALEGRE Hotel Carara. — O principal da cidade e um dos melhores da provincia. Serviço bom e aceiado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Propr. Antonio d'Oliveira Carara.

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 à Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

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

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

PORTO Hotel Real. — Rua do Bomjardim, 21 — Completamente reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo á praça de D. Pedro. Preço razoavel — Propr., Serafim Pereira.

SETUBAL Grande Hotel Esperança. — 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.

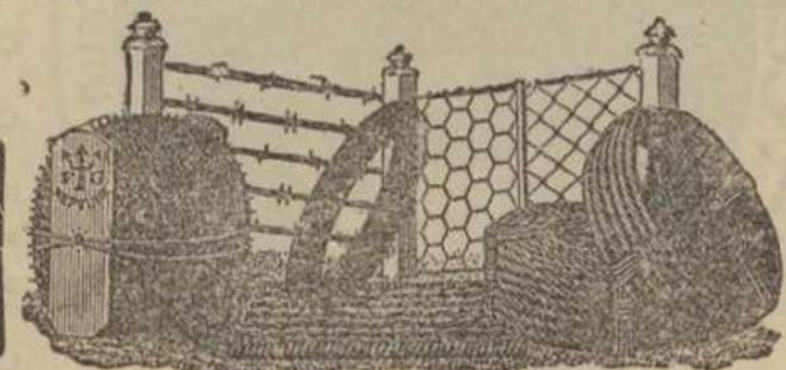
VIENNA Hotel Metropole — Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José) — Grandhotel de 1.^a ordem. — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe Deposit Caisse. L. Speiser, director.

FELTEN & GUILLEAUME Carlswerk

Actien-Gesellschaft

MULHEIM NO RHEINO

Fabrica de arame de ferro, aço, cobre, bronze, cordas metallicas e obras diversas em arame. Officinas de galvanização. Fundição de cobre. Cabos de toda a especie para telegraphos, telephones e luz electrica. Fios isolados para dynamos e os destinados ao interior de edificios.



Arame de ferro e cordão para vedações. Arame d'aço e ferro para cordame. Arame d'aço fundido para cordas e cordas d'instrumentos, etc. Molos em espiral. Arame farpado. Rede e capachos d'aramé. Malhas metallicas e aviaduras completas para teares. Cadelas d'aramé d'aço

CABOS METALLICOS EM TODOS OS GENEROS



Para minas, transmissão de força, transportes aereos, ascensores, guindastes, usos maritimos, etc.

FIOS CONDUCTORES E CABOS

Representantes em Portugal:

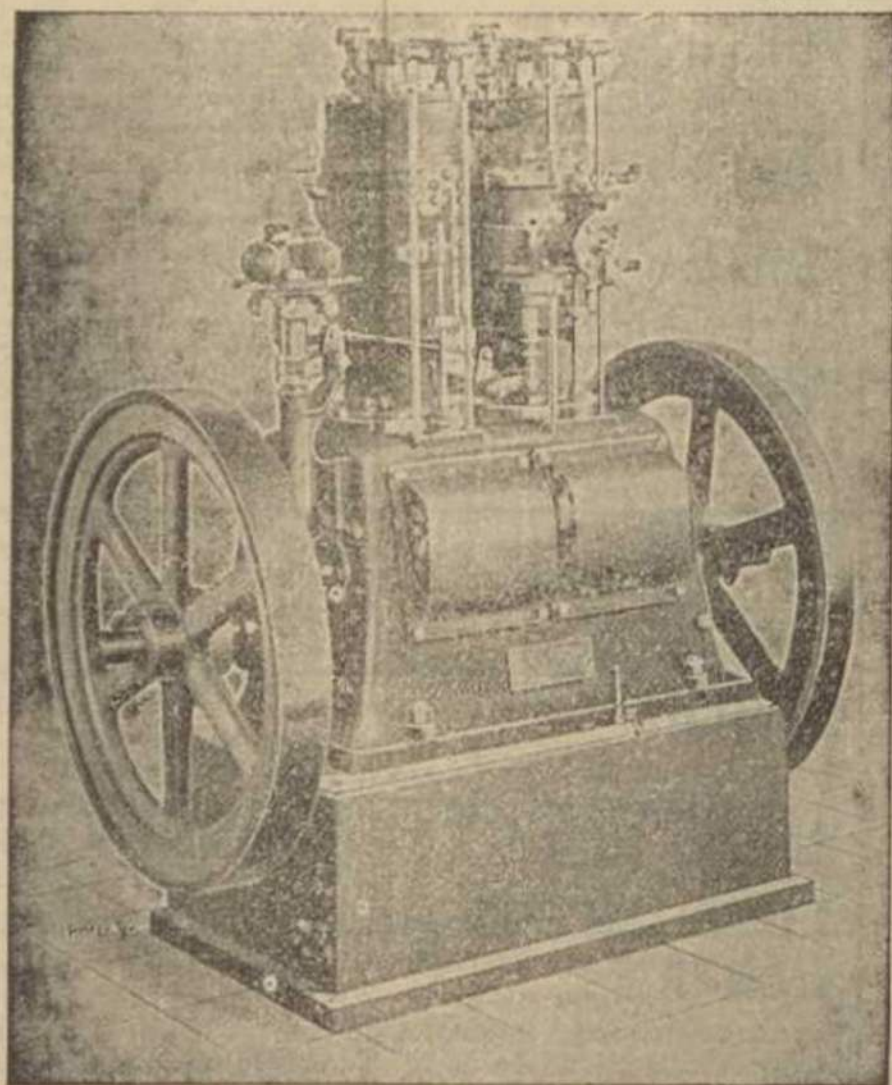
Para o Sul (comprehendendo Coimbra e Beira Baixa)
F. CAST. 100, Rua da Alfandega, 2.ª — LISBOA
Para o Norte: F. Henrique von Hafe, R. da Paz, 32 — Porto

MOTORES

da celebre fabrica
americana

Marinette Iron Works Manufacturing Co.

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



RUBEROIDE e productos P. & B. para substituir os
telhados ordinarios, para coberturas de edificios, estações,
parracos, vagons, terraços, chalets e pavilhões ornamen-
tados, para confecção de camaras frigorificas, tanques,
discos 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



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 pedr. iras.

Funiculares para transporte de pessoas.

Apparelhos especiaes para carga e descarga de mati-
rias nos portos, estações de caminhos de ferro, etc.

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

CATALOGOS E PROPOSTAS GRATIS

FRANCISCO RIVIÈRE É HIJOS

Representantes exclusivos para Espanha e Portugal
Ronda de San Pedro, 58 — BARCELONA

J. B. FERNANDES & C.^a

SUCCESSORES DE JOSÉ GREGÓRIO 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; garrações, 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 metaes
agrandando-se um brilho inextinguível.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de abril de 1905

COMPANHIA REAL

| C. Sodré | | Algés | | C. Sodré | |
|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 5-30 m. | 5-44 m. | 5-30 m. | 5-45 m. | 5-30 m. | 5-45 m. |
| 5-50 m. | 6-4 m. | 6-23 m. | 6-38 m. | 6-23 m. | 6-38 m. |
| 7-35 m. | 6-49 m. | 6-45 m. | 7-0 m. | 7-0 m. | 7-15 m. |
| 7-0 m. | 7-14 m. | 7-30 m. | 7-45 m. | 7-45 m. | 8-0 m. |
| 7-20 m. | 7-34 m. | 7-54 m. | 8-8 m. | 8-8 m. | 8-23 m. |
| 8-30 m. | 8-44 m. | 8-18 m. | 8-33 m. | 8-33 m. | 8-48 m. |
| 8-50 m. | 9-4 m. | 9-25 m. | 9-40 m. | 9-40 m. | 9-55 m. |
| 9-35 m. | 9-49 m. | 10-30 m. | 10-45 m. | 10-45 m. | 11-0 m. |
| 10-0 m. | 10-14 m. | 10-53 m. | 11-8 m. | 11-8 m. | 11-23 m. |
| 10-25 m. | 10-39 m. | 11-15 m. | 11-30 m. | 11-30 m. | 11-45 m. |
| 11-5 m. | 11-19 m. | 12-0 t. | 12-15 m. | 12-15 m. | 12-30 m. |
| 11-30 m. | 11-45 m. | 12-24 t. | 1-0 t. | 1-0 t. | 1-15 m. |
| 11-50 m. | 12-4 t. | 12-45 t. | 1-9 t. | 1-9 t. | 2-24 t. |
| 12-35 t. | 12-49 t. | 1-39 t. | 1-45 t. | 1-45 t. | 2-54 t. |
| 1-0 t. | 1-14 t. | 1-53 t. | 2-8 t. | 2-8 t. | 3-3 t. |
| 1-20 t. | 1-34 t. | 2-15 t. | 2-30 t. | 2-30 t. | 3-15 t. |
| 2-5 t. | 2-19 t. | 3-0 t. | 3-15 t. | 3-15 t. | 3-30 t. |
| 2-30 t. | 2-44 t. | 3-23 t. | 3-38 t. | 3-38 t. | 3-53 t. |
| 2-50 t. | 3-4 t. | 3-45 t. | 4-0 t. | 4-0 t. | 4-15 m. |
| 3-35 t. | 3-49 t. | 4-30 t. | 4-45 t. | 4-45 t. | 5-0 m. |
| 4-0 t. | 4-14 t. | 4-53 t. | 5-8 t. | 5-8 t. | 5-23 m. |
| 4-20 t. | 4-34 t. | 5-15 t. | 5-30 t. | 5-30 t. | 5-45 m. |
| 5-5 t. | 5-19 t. | 6-0 t. | 6-15 t. | 6-15 t. | 6-30 m. |
| 5-30 t. | 5-44 t. | 6-23 t. | 6-38 t. | 6-38 t. | 6-53 m. |
| 5-50 t. | 6-4 m. | 6-45 t. | 7-0 t. | 7-0 t. | 7-15 m. |
| 6-35 t. | 6-49 t. | 7-30 t. | 7-45 t. | 7-45 t. | 8-0 m. |
| 7-0 t. | 7-14 t. | 7-54 t. | 8-8 m. | 8-8 m. | 8-23 m. |
| 7-20 t. | 7-34 t. | 8-18 m. | 8-33 m. | 8-33 m. | 8-48 m. |
| 8-5 m. | 8-19 m. | 9-0 m. | 9-15 m. | 9-15 m. | 9-30 m. |
| 8-30 m. | 8-44 m. | 9-25 m. | 9-40 m. | 9-40 m. | 9-55 m. |
| 8-50 m. | 9-4 m. | 9-45 m. | 10-0 m. | 10-0 m. | 10-15 m. |
| 9-35 m. | 9-49 m. | 10-34 m. | 10-48 m. | 10-48 m. | 11-3 m. |
| 10-0 m. | 10-14 m. | 10-53 m. | 11-8 m. | 11-8 m. | 11-23 m. |
| 11-30 m. | 11-44 m. | 12-23 m. | 12-38 m. | 12-38 m. | 1-0 m. |

Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a

| C. Sodré | | P. Arcos | | C. Sodré | |
|----------|----------|----------|---------|----------|---------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 8-5 m. | 8-31 m. | 8-52 m. | 9-20 m. | 9-20 m. | 9-35 m. |
| 9-45 m. | 10-16 m. | — | — | — | — |
| 12-30 m. | 1-3 m. | — | — | — | — |

Mais os de Cascaes, excepto os a

| C. Sodré | | Cascaes | | C. Sodré | |
|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 6-15 m. | 7-20 m. | 6-18 m. | 7-24 m. | 7-24 m. | 8-47 m. |
| 7-45 m. | 8-50 m. | 7-48 m. | 8-54 m. | 8-54 m. | 10-17 m. |
| 9-10 m. | 9-46 m. | 8-23 m. | 9-2 m. | 9-2 m. | 10-32 m. |
| 9-15 m. | 10-20 m. | 9-10 m. | 10-0 m. | 10-0 m. | 10-37 m. |
| 10-40 m. | 11-16 m. | 9-6 m. | 10-32 m. | 10-32 m. | 11-54 m. |
| 10-45 m. | 11-39 m. | 10-48 m. | 11-54 m. | 11-54 m. | 12-2 t. |
| 12-15 t. | 1-20 t. | 11-26 m. | 12-2 t. | 12-2 t. | 1-24 t. |
| 1-40 t. | 2-16 t. | 12-18 t. | 1-24 t. | 1-24 t. | 2-54 t. |
| 1-45 t. | 2-50 t. | 1-48 t. | 2-54 t. | 2-54 t. | 3-24 t. |
| 3-10 t. | 3-46 t. | 2-26 t. | 3-2 t. | 3-2 t. | 3-37 m. |
| 3-15 t. | 4-20 t. | 3-18 t. | 4-24 t. | 4-24 t. | 4-54 m. |
| 4-40 t. | 5-16 t. | 4-36 t. | 5-42 t. | 5-42 t. | 6-12 m. |
| 4-45 t. | 5-50 t. | 4-48 t. | 5-54 t. | 5-54 t. | 6-44 m. |
| 6-10 t. | 6-46 t. | 5-26 t. | 6-2 t. | 6-2 t. | 7-24 m. |
| 6-15 t. | 7-20 t. | 6-18 t. | 7-24 m. | 7-24 m. | 8-54 m. |
| 7-40 t. | 8-16 m. | 6-56 t. | 7-32 m. | 7-32 m. | 9-24 m. |
| 7-45 t. | 8-30 m. | 7-48 t. | 8-54 m. | 8-54 m. | 10-24 m. |
| 9-15 m. | 10-20 m. | 9-18 m. | 10-24 m. | 10-24 m. | 11-34 m. |
| 10-40 m. | 11-16 m. | 10-48 m. | 11-34 m. | 11-34 m. | 12-4 m. |
| 10-45 m. | 11-39 m. | 10-48 m. | 11-54 m. | 11-54 m. | 1-2 m. |
| 12-25 m. | 1-15 m. | 11-26 m. | 12-2 m. | 12-2 m. | 1-15 m. |

| Lisboa-Rocio | | Quefuz | | Lisboa-Rocio | |
|--------------|----------|----------|---------|--------------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 9-30 m. | 10-21 m. | 10-33 m. | 11-3 m. | 11-3 m. | 12-15 m. |
| 11-30 m. | 12-21 t. | 12-33 t. | 1-3 t. | 1-3 t. | 2-15 m. |
| 1-30 t. | 2-21 t. | 2-33 t. | 3-3 t. | 3-3 t. | 4-15 m. |
| 3-30 t. | 4-21 t. | 4-33 t. | 5-3 t. | 5-3 t. | 6-15 m. |
| 4-30 t. | 5-21 t. | 5-33 t. | 6-3 t. | 6-3 t. | 7-15 m. |
| 7-20 t. | 7-51 t. | 8-33 m. | 9-3 m. | 9-3 m. | 10-15 m. |
| 9-30 m. | 10-21 m. | 11-33 m. | 1-15 m. | 1-15 m. | 2-15 m. |

| Lisboa-Rocio | | Cacem | | Lisboa-Rocio | |
|--------------|----------|----------|----------|--------------|---------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 9-30 m. | 10-32 m. | 11-33 m. | 12-15 m. | 12-15 m. | 1-15 m. |

| Lisboa-Rocio | | Cintra | | Lisboa-Rocio | |
|--------------|----------|----------|----------|--------------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 6-25 m. | 7-29 m. | 5-0 m. | 5-59 m. | 5-59 m. | 7-39 m. |
| 7-25 m. | 8-30 m. | 6-40 m. | 7-39 m. | 7-39 m. | 8-48 m. |
| 8-50 m. | 9-54 m. | 7-49 m. | 8-48 m. | 8-48 m. | 10-3 m. |
| 10-30 m. | 11-34 m. | 9-4 m. | 10-3 m. | 10-3 m. | 11-13 m. |
| 11-35 t. | 12-15 t. | 11-4 t. | 12-3 t. | 12-3 t. | 1-13 m. |
| 2-30 t. | 3-34 t. | 1-7 t. | 2-3 t. | 2-3 t. | 3-13 m. |
| 3-3 t. | 4-7 t. | 3-4 t. | 4-3 t. | 4-3 t. | 5-13 m. |
| 5-15 t. | 6-7 t. | 4-32 t. | 5-28 t. | 5-28 t. | 6-13 m. |
| 6-21 t. | 7-26 m. | 5-30 t. | 6-5 t. | 6-5 t. | 7-13 m. |
| 8-50 m. | 9-46 m. | 6-38 m. | 7-32 t. | 7-32 t. | 8-13 m. |
| 10-50 m. | 11-46 m. | 9-10 m. | 10-3 m. | 10-3 m. | 11-13 m. |
| 12-30 m. | 1-20 m. | 10-45 m. | 11-37 m. | 11-37 m. | 1-13 m. |

| Lisboa-Rocio | | Sacavem | | Lisboa-Rocio | |
|--------------|----------|----------|----------|--------------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 7-40 m. | 7-54 m. | 7-22 m. | 8-20 m. | 8-20 m. | 9-16 m. |
| 8-35 m. | 9-19 m. | 8-10 m. | 9-16 m. | 9-16 m. | 10-24 m. |
| 9-12 m. | 10-26 m. | 9-40 m. | 10-24 m. | 10-24 m. | 11-24 m. |
| 10-33 m. | 11-17 m. | 10-40 m. | 11-24 m. | 11-24 m. | 12-24 m. |
| 11-42 t. | 12-26 t. | 11-40 m. | 12-24 t. | 12-24 t. | 1-24 t. |
| 1-12 t. | 2-26 t. | 12-40 t. | 1-24 t. | 1-24 t. | 2-24 t. |
| 2-42 t. | 3-26 t. | 1-40 t. | 2-24 t. | 2-24 t. | 3-24 t. |
| 3-12 t. | 4-26 t. | 2-40 t. | 3-24 t. | 3-24 t. | 4-24 t. |
| 6-42 t. | 7-26 t. | 4-25 t. | 5-11 t. | 5-11 t. | 6-12 t. |
| 8-5 m. | 8-19 m. | 5-15 t. | 6-12 t. | 6-12 t. | 7-12 m. |
| 9-12 m. | 10-26 m. | 7-41 t. | 8-25 m. | 8-25 m. | 9-25 m. |
| — | — | 9-10 m. | 10-25 m. | 10-25 m. | 11-25 m. |
| — | — | 11-1 m. | 11-45 m. | 11-45 m. | 1-25 m. |

| Lisboa-Rocio | | Povoa | | Lisboa-Rocio | |
|--------------|----------|---------|---------|--------------|---------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 12-42 t. | 1-40 m. | 7-21 m. | 8-30 m. | 8-30 m. | 9-24 t. |
| 10-42 m. | 11-40 m. | 2-26 t. | 3-24 t. | 3-24 t. | 4-24 t. |

| Lisboa-Rocio | | V. Franca | | Lisboa-Rocio | |
|--------------|---------|-----------|---------|--------------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 4-42 t. | 5-6 t. | 5-25 m. | 6-35 m. | 6-35 m. | 7-48 m. |
| 5-12 t. | 6-6 t. | 6-24 t. | 7-47 t. | 7-47 t. | 8-48 m. |
| 6-0 t. | 7-7 t. | 7-24 t. | 8-48 m. | 8-48 m. | 9-48 m. |
| 12-30 m. | 1-34 m. | 8-11 t. | 9-24 t. | 9-24 t. | 10-24 m. |

| Lisboa-Rocio | | Setil | | Lisboa-Rocio | |
|--------------|---------|---------|---------|--------------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 5-0 m. | 7-5 m. | 7-27 m. | 9-26 m. | 9-26 m. | 10-26 m. |

| Lisboa-Rocio | | Santarem | | Lisboa-Rocio | |
|--------------|----------|----------|----------|--------------|---------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 7-40 m. | 9-46 m. | 10-25 m. | 12-40 t. | 12-40 t. | 1-23 m. |
| 9-30 t. | 11-53 t. | 8-50 m. | 11-23 m. | 11-23 m. | 2-23 m. |

| Setil | | Santarem | | Setil | |
|---------|---------|----------|---------|---------|---------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 7-40 m. | 8-10 m. | 8-40 m. | 9-2 m. | 9-2 m. | 10-2 m. |

| Setil | | Entrancamento | | Setil | |
|---------|---------|---------------|---------|---------|---------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 2-50 t. | 3-11 t. | 5-30 m. | 7-15 m. | 7-15 m. | 8-15 m. |

| Lisboa-Rocio | | Pampilhosa | | Lisboa-Rocio | |
|--------------|---------|------------|---------|--------------|---------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 9-15 m. | 1-16 t. | 1-20 t. | 2-5 m. | 2-5 m. | 3-5 m. |

| Lisboa | | Porto | | Lisboa | |
|---------|----------|---------|---------|---------|---------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 7-0 m. | 7-47 t. | 4-5 m. | 5-42 t. | 5-42 t. | 6-29 m. |
| 9-29 m. | 12-14 m. | 7-0 m. | 7-53 m. | 7-53 m. | 8-40 m. |
| 11-5 m. | 10-10 m. | 1-35 t. | 2-0 m. | 2-0 m. | 2-50 m. |
| 1-40 m. | 11-14 m. | 4-29 t. | 5-0 m. | 5-0 m. | 5-40 m. |
| 7-5 t. | 7-20 m. | 7-53 t. | 8-40 m. | 8-40 m. | 9-40 m. |

| Aveiro | | Porto | | Aveiro | |
|----------|---------|---------|---------|---------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 3-30 m. | 6-38 m. | 7-7 m. | 9-10 m. | 9-10 m. | 10-10 m. |
| 10-15 m. | 1-2 t. | 6-7 t. | 8-44 m. | 8-44 m. | 9-44 m. |
| 4-46 t. | 7-47 t. | — | — | — | — |

| Ovar | | Porto | | Ovar | |
|---------|---------|----------|----------|----------|---------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 7-30 m. | 9-16 m. | 10-9 m. | 11-57 m. | 11-57 m. | 1-57 m. |
| 2-25 t. | 4-13 t. | 4-35 t. | 6-36 t. | 6-36 t. | 7-36 m. |
| 7-0 t. | 8-51 m. | 12-32 m. | 2-16 m. | 2-16 m. | 3-16 m. |

| Espinho | | Porto | | Espinho | |
|----------|----------|---------|----------|----------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 7-0 m. | 8-8 m. | 5-42 m. | 6-44 m. | 6-44 m. | 7-44 m. |
| 9-30 m. | 10-37 m. | 8-33 m. | 9-35 m. | 9-35 m. | 10-35 m. |
| 1-30 t. | 2-37 t. | 12-7 t. | 1-9 t. | 1-9 t. | 2-9 m. |
| 4-55 t. | 6-6 t. | 3-32 t. | 4-34 t. | 4-34 t. | 5-34 m. |
| 8-40 m. | 9-45 m. | 7-21 t. | 8-4 m. | 8-4 m. | 9-4 m. |
| 11-25 m. | 12-31 m. | 9-31 m. | 10-31 m. | 10-31 m. | 11-31 m. |

| Coimbra | | Figueira | | Coimbra | |
|---------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 6-0 m. | 7-46 m. | 5-30 m. | 7-36 m. | 7-36 m. | 8-36 m. |
| 9-30 m. | 10-41 m. | 7-55 m. | 9-20 m. | 9-20 m. | 10-20 m. |
| 1-25 t. | 3-10 t. | 11-0 m. | 12-36 t. | 12-36 t. | 1-36 m. |
| 3-35 t. | 5-50 t. | 10-0 m. | 11-40 m. | 11-40 m. | 12-40 m. |

| Lisboa | | Badajoz | | Lisboa | |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 9-29 m. | 8-43 m. | 5-25 m. | 3-42 t. | 3-42 t. | 4-42 m. |
| 11-5 m. | 6-30 m. | 6-40 t. | 5-0 m. | 5-0 m. | 6-0 m. |
| 7-5 t. | 6-30 m. | — | — | — | — |

| Lisboa | | V. Alcantara | | Lisboa | |
|---------|---------|--------------|---------|---------|---------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 9-29 m. | 6-30 t. | 8-45 m. | 3-42 t. | 3-42 t. | 4-42 m. |
| 11-5 m. | 6-30 t. | 8-45 m. | 3-42 t. | 3-42 t. | 4-42 m. |
| 7-5 t. | 6-30 m. | 5-25 t. | 3-50 m. | 3-50 m. | 4-50 m. |

| | | | |
|---------|---------|----------|----------|
| 4-25 t. | 5-10 t. | 11- 0 m. | 12-36 t. |
| 3-35 t. | 6-50 t. | 19- 0 m. | 11-40 m. |
| Lisboa | Badajoz | Lisboa | |



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 24 de Abril sairá o paquete **Magdalena** para

Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Pernambuco**. Sairá a 21 de abril. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Jacques** 10. Sairá a 27 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bolonha, Dover e Hamburgo, vapor allemão **Prinz Eitel Friedrich**. Sairá a 24 de abril. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bordeos, vapor francez **Chili**. Sairá a 20 de abril. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Cadiz, Cartagena, Valencia, Barcelona e Filipinas, vapor espanhol **Alicante**. Sairá a 19 ou 20 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros 10, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Atlantique**. Sairá a 17 de abril. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Gibraltar, Genova, Leorne, Napoles, Trieste e Fiume, vapor inglez **Austrian**. Sairá a 17 de abril. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Glasgow e Liverpool, vapor espanhol **Velasquez**. Espera-se a 16 de abril. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Holsatia**. Sairá de 24 a 26 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Hamburgo vapor allemão **Santos**. Sairá a 2 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Iquitos vapor inglez **Bolivar**. Sairá a 15 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Liverpool (directo), vapor inglez **Tagus**. Sairá a 18 de abril. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Liverpool (directo), vapor inglez **Madeirense**. Sairá a 19 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Liverpool (directo), vap. inglez **Hupert**. Sairá a 21 de abril. Agentes Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Liverpool vapor espanhol **Isla de Luzon**. Sairá a 25 ou 26 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Londres vapor inglez **Britania**. Sairá a 18 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Madeira, St.^a Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **Funchal**. Sairá a 20 de abril. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



Nova York (com escala pelos Açores) vapor portuguez **Peninsular**. Sairá a 22 de abril. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense**. Sairá a 17 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Ambrose**. Sairá a 27 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Paranáguá, S. Francisco e Rio Grande, vapor allemão **Guahyba**. Sairá a 23 ou 26 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Assunção**. Sairá a 26 de abril. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco e Cabedello, vapor inglez **Mira**. Sairá a 27 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Port Vendres, Cete e Marselha vapor francez **Saint Barnabé** S. Sairá a 20 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.^o Antonio do Zaire, Ambrizete, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Cabo Verde**. Sairá a 22 de abril. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.^o



S. Thomé, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Portugal**. Sairá a 1 de maio. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orita**. Sairá a 19 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Magdalena**. Sairá a 24 de abril. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Panamá**. Sairá a 19 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o