

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888
e 27 de julho de 1896 do Ministerio das Obras Publicas

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

Proprietario-director-editor: L. DE MENDONÇA E COSTA. — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO

Redactor: J. DE OLIVEIRA SIMÕES. Correspondentes: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Paris, L. CRETEY. — Liverpool, W. N. CORNETT
Bruxellas, LEOPOLDO KIRSCH, Eng. — Lourenço Marques, J. M. COSTA

Composto e impresso na
Typ. do Commercio
T. do Sacramento ao Carmo, 3 a 7

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

SUMMARIO

LINHAS FERREAS EM GESTAÇÃO, por O. S.....	129
CARTA DE INGLATERRA, por W. N. Corrett (Illustrado)	130
BILHETES ESPECIAES.....	132
COMBOIOS RAPIDOS	132
DESEIXOS MUNICIPAES.....	133
TREMVIAS NO MINHO.....	134
AUTOMOBILISMO.....	134
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	135
PARTE FINANCEIRA—Boletim da Praça de Lisboa—Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receltas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	136 e 137

Paginas

O CREDITO DAS COMPANHIAS FERROVIARIAS EM FRANÇA.....	138
SANCÇÃO OFFICIAL PARA OS ADMINISTRADORES DE VIAS FERREAS.....	138
TRACÇÃO ELECTRICÁ—Hespanha e Belgica.....	138
LINHAS PORTUGUEZAS—Companhia Carris de ferro — Benguella a Ca- tumbella — Elevador do Carmo—Apeadeiro no Douro — Mormugão — Mirandella a Bragança—Algarve.....	138
LINHAS ESTRANGEIRAS—Hespanha—Persia—China—Brazil.....	139
NOTAS VARIAS.....	139
COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO—Relatorio apresen- tado á Assembléa Geral (continuação).....	139
AVISOS DE SERVIÇO.....	140
ARREMATACOES.....	140
ANNUNCIOS.....	141 e 142
AGENDA DO VIAJANTE.....	142
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE MAIO DE 1900.....	143
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	144



Caminho de ferro MONORAIL — Estação de Listowel, Irlanda (Vide carta de Inglaterra, pag. 131)

LINHAS FERREAS EM GESTAÇÃO

SOMOS um povo meridional e soffremos as con-
sequencias naturaes do nosso caracter impe-
tuoso, tão entusiastico na concepção como
desalentado na execução.

Habitua-mos ao reclamo; apraz-nos vêr apregoado
na imprensa que vamos emprehender taes e taes obras,
executar este ou aquelle melhoramento. E tanto isto nos
contenta, que nos quedamos depois, como se tudo fôra
feito, só porque se apregooou que iamos fazel-o.

Uma das manifestações mais peculiares d'esta inclina-
ção de caracter, que tem a sua explicação physiologica
e ethnographica, é o habito em que se puzeram os nos-
sos governantes de fazer muita lei e muito relatorio,
cada qual mais volumoso e mais documentado, n'um
record de prosa typographada, como se estivessem

convencidos de que, sem um determinado peso de papel
impresso, não chegariam a ser considerados verdadeiros
estadistas.

Não fazemos critica; apreciamos factos que nos pa-
recem eloquentes. A febre legislativa ás vezes cresce e
toma caracter epidemico porque se contagia. Ha annos
piores; são os dos volumes gordos que se ostentam
pesadamente nas divisorias das estantes officiaes.

Fazem-se as leis, reúnem-se as commissões, conse-
lhos e juntas, elaboram-se regulamentos e, na grande
maioria dos casos, fica se por ahi. Os ministros não
acompanham a sua obra.

Será porque lhe viram os defeitos? veiu-lhes um des-
alento tardio? sobrevieram difficuldades insuperaveis?
a obra foi delineada só para *épater le monde*, estando
preenchido o fim apenas com a publicação espectacular
do verbo governativo?

Haverá de tudo, mas não podemos nem devemos
sondar estes mysterios nos recessos dos gabinetes, onde,

ou não entramos, ou só entraríamos para saudar affectuosamente estas victimas do nosso clima e da nossa raça. Talhamos á grande; para projectos somos de vistas largas.

Como era facil dar uma aguada rosea na carta da Africa Central, unimos as duas costas do continente negro e julgámos nosso tudo quanto o facil pincel do aguarellista sonhador cobriu de tinta.

Pensámos em completar a rêde das nossas estradas ordinarias e fizeram-se, bem ou mal, mas virtiginosamente, os traçados e estudos de centenaes de kilometros, gastando em papel-tela o dinheiro que hoje nos fazia grande conta para a conservação das estradas já construidas, papel que ganha bolor nos archivos, emquanto as chuvas carregam o ultimo bago de cascalho dos pavimentos a Mac-Adam.

Quizemos ligar as arterias principaes por linhas secundarias em vias ferreas a que dão o nome, ás vezes mal cabido, de linhas economicas. Fez-se um programma vasto, o plano hydrographico da viação accelerada que seguiria os valles principaes; e não houve cidade ou villa arredada que não acalentasse a esperança de ouvir, a breve trecho, o silvo da locomotora nas quebras dos seus montes por onde passára a brigada dos engenheiros e homens das bandeiras.

As decepções teem até desacreditado este ingenuo recurso eleitoral, com que foi uso reduzir á obediencia de voto os cidadãos avessos ao suffragio.

Como as obras custam muito mais do que os projectos, contentamo-nos em gizar planos, e quando as começámos, não é raro que os gastos se enterrem apenas nos fundamentos, pois sabemos todos quão grande é a quantia sepultada em alicerces n'esta leal cidade de Lisboa.

Fizemos as obras do porto imaginando que a bella phrase de que, a capital seria o caes da Europa teria uma confirmação real—caes que tem á vista o temivel Lazareto.

Pensando em fortificar a capital, incámos de fortes, reductos, baterias e torres (tudo em projecto) quanto cabeço ergue a uma cota relativamente elevada o seu vertice, desde a linha de Bemfica-Sacavem até Torres.

Temu-se um desacato aos nossos portos; varias commissões foram projectar mais baterias em toda a costa maritima.

Temos segundas reservas nas relações e livros das secretarias militares.

Temos o projecto do tribunal em Lisboa a que chamam *palacio da justiça*, mas só lia um tapume que se ergue sobre os alicerces d'um mercado que infelizmente não ficou em projecto.

A camara abre as ruas em projecto, riscando-as na planta da cidade e tirando desde logo aos proprietarios o direito de dispôr livremente dos seus predios.

Temos projectos de tudo, até de convenios financeiros; queremos fundar muita cousa, e tudo fica em projecto ou em fundações!

As vias ferreas seguem a regra geral. Linhas ao norte do Mondego, linhas ao sul do Tejo. Projectos.

Linhas em Benguella, linhas em Mossamedes, etc. Até para estas a sua gestação tão demorada, tão penosa, nos leva a pensar que esqueceram, que ha difficuldades de bairrismo africanista que se não resolvem, ou que apenas se quiz lançar a ideia como se lança uma semente, a vêr se a graça divina a faz germinar a despeito da cultura.

Pois nós, que no que toca a novellos de estradas e de linhas ferreas, não deixámos o nosso espirito envolver-se na rêde, pensando em que ideias d'esta natureza são sempre difficeis de attingir, chegámos a suppôr que

o caminho de ferro de Benguella lograria ser uma realidade, sahindo da categoria de projecto.

Seríamos tambem phantasistas, vendo as cousas atravez do prisma do nosso desejo em que a realidade se retrata nas mil côres falsas d'um espectro enganoso?

O. S.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 23 de abril de 1900.

Já ha alguns mezes que se presagia a possibilidade d'uma elevação de tarifas nos nossos caminhos de ferro para fazer face ás despesas, sempre crescentes, e n'uma das reuniões semestraes realizadas recentemente fizeram-se varios annuncios, mais ou menos definitivos, sobre o assumpto, pondo em sobresalto os circulos agricolas e industriaes que mal poderiam supportar um augmento dos preços dos transportes. Sem embargo, é bem claro que as companhias quasi teem alcançado o limite das concessões ao publico e que os accionistas não podem estar dispostos a ver desaparecer ou diminuir gradualmente os seus dividendos só para satisfazer o custo adicional do carvão, a conta sempre crescente de braços, e a insistencia constante do parlamento ou do Board of Trade de concessões para o publico viajante.

As importantes receitas additionaes que tiveram a maior parte das companhias principaes, na segunda metade do anno passado, parece que se consumiram nas despesas additionaes d'exploração, e segundo os competentes ha pouca prespectiva d'uma melhoria immediata. Na sua pesquisa d'um meio de augmentar as receitas tiveram as companhias inglezas a determinação d'insistir tentativamente no cumprimento exacto dos regulamentos applicaveis á bagagem dos passageiros, cobrando escrupulosamente uma taxa por cada libra de excesso do peso consentido gratis a cada passageiro. No futuro aos passageiros de 1.^a classe só será permitido o transporte gratuito de 120 libras de bagagem; de 2.^a, 100, e de 3.^a, 60.

Todos os que teem viajado no continente sabem o estrictamente que se observam alli os limites de bagagem, e diz-se que egual severidade se observará agora n'este paiz. Parece que já se introduziu o novo systema nos caminhos de ferro da Escocia e com bons resultados. Não obstante, a mudança é muito impopular entre os viajantes ferroviarios, mas por uma combinação firme entre si as companhias escocezas conseguiram vencer a opposição das associações de caixeiros viajantes e outras, e as companhias inglezas esperam ter egual exito.

Deu completo resultado a decisão tomada recentemente de se introduzir nos caminhos de ferro subterraneos de Londres a tracção electrica. Fizeram-se experiencias nas linhas do Metropolitan e District com resultados muito satisfactorios. A mudança produzirá bom effeito entre os passageiros que viajam todos os dias n'este caminho de ferro. Para comprehender a corrupção da atmospheria alli pelo consumo do carvão não é preciso ser homem de sciencia. Não ha muitos annos os chimicos analyticos governamentais formularam umas tabellas mostrando a composição do ar que se respira nos caminhos de ferro subterraneos, theatros, escolas, officinas, etc., e os que as estudaram tiveram meio de conhecer a pessima atmospheria que respiramos todas

as vezes que viajamos n'estes caminhos ferroviarios obscuros e cavernosos.

Ha um anno que os administradores da linha alludida declararam a adopção da tracção electrica, citando-se sempre as difficuldades da companhia de tremvias de Liverpool todas as vezes que se aventou a ideia da adopção da tracção mechanica; mas que não era impraticavel teem-o provado os acontecimentos, pois a adopção da tracção electrica vae-se completando rapidamente nos tremvias de Liverpool, e diz-se que se completará no anno corrente, e, o que é mais, votou se ha dias a adopção do mesmo systema no nosso tunnel sob o rio Mersey.

Referindo-se ha pouco um jornal scientifico de Londres ao futuro da tracção electrica, disse que ha provavelmente poucos paizes que tenham maior conveniencia na tracção electrica do que a Grã-Bretanha. Na actualidade temos umas 400 milhas de via na qual circulam uns 2.000 tremvias electricos. Além d'isto ha, pelo menos, outras 400 milhas em construcção, na qual hão de circular outros 2.000 automotores. Não é provavel, acrescenta o mesmo jornal, que se construam no Reino Unido tão extensivamente as vias electricas como ao principio se construíram nos Estados Unidos. Alli com uns 60 milhões de habitantes existem approximadamente umas 30.000 milhas de via electrica e 100.000 carros automoveis. Devido ao rigor das nossas leis e regulamentos e ao custo a que dá logar a solidez com que temos por costume construir as nossas vias, as que n'este paiz resultariam com perda, nos Estados Unidos ou no continente seriam lucrativas. Não é demais dizer que dentro dos cinco annos vindouros se construirão aqui pelo menos 2.000 milhas de via para tremvias electricos, o que representaria sómente o duplo das milhas de via já existentes na cidade e arrabaldes de Nova York, inferiores ainda a Londres e os seus arrabaldes, tanto em população como em área. Fóra dos tremvias, ha logar para a tracção electrica nos caminhos de ferro. Temos grandes cidades e centralisamos os nossos negocios. Ha innumerous caminhos de ferro a vapor que entram no centro mesmo das nossas cidades industriaes, levando alli diariamente milhões de pessoas. O terreno é muito valioso e ha condições naturaes que frequentemente fariam impossivel que as companhias ferroviarias augmentassem o numero das suas linhas. O trafego é já as mais das vezes tão intenso que, durante as horas de mais movimento do dia, as companhias já teem funcçãoando nas suas linhas urbanas e suburbanas tan'tos comboios a vapor como o permite a segurança.

O emprego da electricidade permittiria, devido á accleração obtida com os motores electricos, que as companhias augmentassem a velocidade média dos seus comboios, augmentando, por consequente, o numero d'estes em 50 ou mais por cento. Só em Londres e arrabaldes, diz sempre o mesmo jornal, temos provavelmente, incluso o Metropolitan e District, 1.000 milhas de via que poderiam, com vantagem, transformar-se em caminhos de ferro electricos, e as mesmas condições existem em outros grandes centros commerciaes como Liverpool, Manchester, Sheffield, Glasgow, etc. N'estas cidades haveria provavelmente outras 1.000 milhas para transformar. Em breve as companhias ferroviarias hão de reconhecer a necessidade de adoptarem a tracção electrica.

communição á disposição dos passageiros nos caminhos de ferro durante a marcha. Não ha muito que uma commissão nomeada pelo departamento alludido condemnou o systema actual d'uma corda por fóra da carruagem, e recommendou a adopção parcial do que se chama o systema do freio.

Ha muito tempo já que a opinião publica condemnou o systema da corda, uma das invenções mais defeituosas que pôde conceber a ingenuidade humana, e que só se consentiu porque é o nosso costume avançar tardamente. Já em 1898 o Board of Trade communicou ás varias companhias, e só agora publica, os resultados dos seus estudos. E' satisfactorio notar que o desejo geral das companhias é de offerecer maior facilidade de communição. N'algumas das linhas não é necessaria nenhuma alteração. No Mersey Railway e nos subterraneos de Londres, por exemplo, as paragens são muito frequentes, e no Cork, Blackrock e Passage Railway da Irlanda pôde-se ver d'uma carruagem para a outra por vidraças, mas todas as companhias grandes, como a London North Western, a Lancashire e Yorkshire, a Midland, a Great Northern, a Great Eastern e a Great Western, deram a sua acquiescencia ás indicações officiaes.

Uma das invenções que occupa muito, na actualidade, a attenção publica é o caminho de ferro «Monorail» do sr. Behr, chamado geralmente o «expresso-relampago».

Como já mencionei n'uma das minhas cartas anteriores, tenciona este habil engenheiro ligar dentro em dois annos, se promptamente fôr subscripto o dinheiro necessario, as cidades de Liverpool e Manchester por meio d'um só carril elevado, no qual hão de circular os comboios á velocidade, pelo menos, de noventa e talvez de cem milhas por hora. Diz-se que o sr. Behr não reclama a originalidade da sua idéa; diz elle mesmo que a deve a um engenheiro francez que se achava occupado no transporte de esparto desde as planuras argelinas para as vias principaes. Parece que devido ás tempestades d'areia ficou frequentemente inundado o caminho de ferro ligeiro ordinario e por isso o referido engenheiro determinou projectar uma linha elevada fóra do alcance da areia, servindo-lhe de inspiração, segundo se diz, uma caravana de camêlos carregados á *panier*. Funcçãoou bem; mas, como muitos outros inventores, ficou contente o engenheiro francez de que servisse o seu proprio fim, sem pensar em elaboral-o para o uso geral. Em 1886 soube o sr. Behr da nova via e applicou se a construir uma, segundo os seus proprios planos, para o trafego de passageiros. Obteve a permissão do parlamento para construir uma linha de 10 milhas de comprimento entre Listowel e Ballyburrian na Irlanda (*), em terreno assaz accidentado, na qual conseguiu attingir uma velocidade média bastante consideravel. Em 1893 annunciou a sua intenção de construir na exposição de Bruxellas uma via de 3 milhas de comprimento para submeter a mais provas a sua invenção, o que conseguiu, mas não sem algumas difficuldades com as autoridades, attingindo os comboios n'essa occasião uma velocidade de 90 milhas por hora, exito bastante lisongeiro. Sem embargo, tem tido de aguardar mais sete annos para a oportunidade de demonstrar na Inglaterra a utilidade da sua invenção para um serviço expresso, mas parece estar agora em via de realisar o seu desejo, e nada mais natural do que isto tivesse lo-

Foi expedida ha pouco uma circular muito satisfactoria pelo Board of Trade, com relação aos meios de

(*) E' a vista da estação de Listowel com uma parte das suas linhas e um comboio a nossa gravura da primeira pagina.

gar entre Liverpool e Manchester, onde foi o nascimento do systema actual. Annuncia-se que pessoas principaes das duas cidades citadas estão resolvidas a submeter a nova linha a provas mais completas, e a dar toda a oportunidade para a demonstração da sua utilidade. Escusado é dizer que a tracção será electrica.

Em vista da extensão rapida recentemente dos tremvias n'este paiz terá especial interesse aqui o Congresso Internacional de Tremvias que terá lugar em Paris em 10 a 13 de setembro d'este anno sob os auspícios da União Permanente de Tremvias. Vae incluir o Congresso no seu programma a questão da calefacção de carruagens, a tracção electrica, etc. Fundou-se em 1886 a «União» alludida para desenvolver, melhorar e baratear os meios de transporte nas cidades. Desde a sua formação teem-se realizado dez congressos internacionais, aos quaes se pôde dizer que devem a sua origem muitos dos melhoramentos nos systemas de tremvias. Diz-se que entre as 272 companhias de tremvias ou representantes das mesmas que constituem os membros ordinarios da «União» sendo a Turquia, por exemplo, bem representada e fornecendo um membro as Ilhas Philippinas, não figura uma só companhia ou sociedade britannica! Entre os 140 membros extraordinarios fóra das companhias de tremvias acham-se sómente 5 firmas britannicas de engenheiros.

Acaba de publicar-se o relatório dos *bills* ferroviarios que se vão apresentar ao Parlamento durante a sessão actual. Os que tratam da formação de companhias novas são doze, contra treze no anno passado, e o comprimento das novas linhas propostas é de 180 milhas contra 237, com um capital a subscrever de £ 12.124.998, contra £ 12.457.999. Juntos, os *bills* das companhias actuaes e das propostas são 74 contra 79 no anno passado; a extensão de via nova é 511 milhas contra 713 — uma diminuição de 202 milhas — e o capital total a subscrever £ 46.109.745 contra £ 41.332.061 — um aumento de £ 4.777.684.

Hoje partiram de Londres 70 a 80 automotores n'uma viagem que se ha de estender até 1.000 milhas. Não é questão d'uma corrida. O objecto é de demonstrar a possibilidade de conduzir, com segurança e bom exito por uma grande parte da Grã-Bretanha e em toda a classe d'estradas, as machinas referidas que variam desde o cyclo da força de 2¼ cavallos até a carruagem da de 16. O primeiro percurso é do Hyde-Park, de Londres, até Bristol; o seguinte estende-se até Birmingham e então seguirão por Manchester e Carlisle até Edimburgo, e da capital escocesa voltarão por Newcastle, Leeds e Nottingham.

E' a primeira vez que se emprehe uma expedição em tão grande escala na Grã-Bretanha, mas na França não teem sido raras. Os promotores da presente esperam que dará estimulo á extensão do uso d'automotores, o que é sem duvida coisa muito desejada, mas, já o tenho dito, acceitamos muito vagarosamente as innovações.

O cyclo appareceu tão cedo n'este paiz como em qualquer outro; mas o seu progresso em popularidade foi menos rapido aqui do que n'outras partes, e a historia do automotor parece ser a mesma. Ha mil usos a que poderiam applicar-se os automotores se o publico tivesse verdadeiro espirito iniciativo.

A tracção mechanica possui tantas e tão distinctas

vantagens sobre a tracção animal que a mudança d'uma para outra é inevitavel.

Publicaram-se recentemente os seguintes algarismos mostrando o desenvolvimento dos caminhos de ferro no periodo de 1888 a 1898 nas varias colonias britannicas:

	1888 Milhas	1898 Milhas
India	15.186	21.887
Ceylão	181	297
Nova Galles do Sul	2.198	2.775
Victoria	2.018	3.113
Australia meridional	1.500	1.744
» septentrional	—	146
» occidental	234	1.487
Tasmania	328	509
Colonia do Cabo	1.776	2.357
Canadá	12.628	16.718
Terra Nova	112	638
Jamaica	64	185
	<u>36.225</u>	<u>51.856</u>

W. N. CORNETT.

BILHETES ESPECIAES

Lisboa a Ovar. — Para assistir ao grandioso espectáculo do eclipse, que deve ter lugar no dia 28 de maio, a companhia real vae annunciar um comboio especial rapido, em 6 horas, de Lisboa a Ovar, n'aquelle dia, partindo de Lisboa ás 7 h. 10 m. da manhã e regressando de Ovar na tarde d'esse mesmo dia, ás 6,30 da tarde.

E' um excellente meio do publico assistir ao eclipse sem perder uma unica noite fóra da sua casa.

Os bilhetes especiaes, válidos para este comboio ou para os ordinarios para ida nos dias 26 a 28 e na volta 28 e 29, custarão:

De Lisboa, 6\$800 réis em 1.^a classe, 5\$300 em 2.^a, e 3\$700 em 3.^a classe.

De Santarem, 5\$000 réis em 1.^a, 3\$900 em 2.^a, e 2\$700 em 3.^a

De Torres Novas, 4\$400 em 1.^a, 3\$400 em 2.^a e 2\$400 em 3.^a

De Thomar, 4\$000 em 1.^a, 3\$100 em 2.^a e 2\$200 em 3.^a

De Coimbra, 1\$900 em 1.^a, 1\$500 em 2.^a e 1\$000 em 3.^a

Da Pampilhosa, 1\$600 em 1.^a, 1\$250 em 2.^a e 850 em 3.^a

COMBOIOS RAPIDOS

Desde hontem, 30, foram restabelecidos os rapidos Medina que estavam suspensos desde agosto.

Estes comboios teem a grande vantagem de poupar uma noite no trajecto entre Lisboa e Paris, e vice-versa.

Desde 8 de junho, coincidindo com o novo horario nas linhas da Companhia Real, o *sud express* será modificado no sentido que já indicámos, isto é, passando a partir de Lisboa de manhã, ás 8 horas, chegando a Paris ás 8 h. 43 m. da noite e sahindo d'alli ao meio

dia e 30 para estar em Lisboa na noite seguinte ás 11 h. 35 m. da noite.

Assim não só se evita uma noite em transito, sendo este feito, na maior parte, de dia, como podemos ter em Lisboa noticias da vespera de manhã de Paris, jornaes etc., e vice-versa.

Este comboio realizar-se-ha tres vezes por semana, ás segundas, quintas e sabbados de Lisboa, e ás terças, quintas e sabbados de Paris.

A's segundas e quintas o ascendente tem em Pampilhosa ligação para o Porto, onde chega ás 2,35 da tarde, isto é, com um percurso de menos de 6 h. e meia.

Aos domingos e quartas sahe do Porto ás 4 h. e 20 da tarde um comboio que liga com o *Sud* descendente e portanto fica o percurso Porto-Lisboa em 7 horas.

O expresso de Medina deixa de ter ligação para o Porto, a qual é substituída por aquella.

O expresso Galliza, que se espera seja em breve restabelecido alem do Porto, partirá de Lisboa ás quartas e sabbados e voltará d'alli ás segundas e quintas com a mesma marcha do sud-express e sua ligação do Porto.

Assim fica havendo de Lisboa para Paris 5 comboios expressos semanaes e para o Porto 4 como hoje.

Do Porto para Lisboa 4 comboios tambem, sempre ás 4 e meia da tarde, e alem d'isso ás terças e sabbados os passageiros que sahirem do Porto no mixto das 8^h,15 da manhã alcançam na Pampilhosa o rapido de Medina, que os traz a Lisboa ás 3^h,50 da tarde e ás sextas-feiras sahindo do Porto no mixto ás 2 e 50, podem na Pampilhosa passar ao sud-express.

Portanto haverá diariamente comboio rapido Porto Lisboa como passamos a indicar:

	Porto	Lisboa
	Part.	Cheg.
2. ^a feira, expresso Galliza	4,30 t.	11,35 n.
3. ^a feira, expresso Medina	8,15 m.	3,50 t.
4. ^a feira, sud-express	4,30 t.	11,35 n.
5. ^a feira, expresso Galliza	"	"
6. ^a feira, sud-express	2,50 t.	"
sabbado, expreso Medina	8,15 m.	3,50 t.
domingo, sud-express	4,30 t.	11,35 n.

DESLEIXOS MUNICIPAES

Dois casos se deram agora em Lisboa que emocionaram o espirito publico, e em ambos elles se evidenciou a mais inconcebivel falta de zelo por parte de quem superintende nos serviços municipaes.

Passemos já, de relance, porque nos enoja até o asco, o que se refere ao asylo-serralho das pobres crianças surdas-mudas, da Ajuda, notando apenas que essas instituições sejam fiscalisadas por um vereador que se diz ser conhecedor já dos maus antecedentes do criminoso e mantenedor d'elle n'um logar de respeitabilidade, e que esse vereador ainda seja conservado no seu pelouro e gosando de todas as regalias do seu cargo.

O outro caso que mais se relaciona com a indole do nosso jornal foi o desastre no elevador da Estrella.

Não somos dos que se insurgem contra os modernos processos de viação porque elles produzem desastres.

Por cada victima que o comboio, o ascensor ou o tremvia faz, ha dez feitas pela carroça, pelo carro de bois, pelo cavallo, e cem pelo barco a vapor ou á vella.

«Onde está o homem está o perigo» diz a sabedoria das nações, e não se deve, porque esse perigo se transforma uma vez ou outra em desastre, pôr de parte

todos os meios de transporte, em nome da possibilidade fatal de uma ou outra victima.

São contingencias inevitaveis de todos os progressos, quer da ordem moral quer da material ou da scientifica.

Quantas victimas teem feito as experiencias chimicas e ainda ninguem se lembrou de banir a chimica experimental dos estudos humanos.

Ainda ha pouco uma analyse bacteriologica fez uma nunca esquecida victima, entre nós, e não podemos insurgir-nos contra a sciencia.

Mas tratando-se do caso sujeito do ascensor da Estrella, o desastre que se deu não é imputavel ao acaso, mas a uma notavel falta de fiscalisação que não se dá só n'aquelles carros, mas em todos os que fazem parte do serviço publico em Lisboa.

O desastre deu-se, diz-se, pela quebra de uma anilha da garra que devia ligar o carro ao cabo. Mas se o freio funcionasse bem, logo que o empregado visse que a garra não tinha apertado o cabo, servir-se-hia do freio para parar.

Não o conseguiu, logo o freio tambem estava avariado.

E estes freios são tão energicos, tão effectivos — pelo menos aquelles a cuja experiencia assistimos um dia — que só uma grande avaria pôde explicar o seu mau funcionamento.

Mas os carros sahem da cocheira, funcionam todo o dia, recolhem, tornam a sahir, e ninguem cuida de lhes fazer experimentar os aparelhos.

As proprias experiencias dos carros novos já vão sendo feitas em familia, entre os empregados, e tendo por comparsaria o publico que, não sabendo que se trata de experiencia, vae tomando logar, e pagando.

Ainda ha poucos mezes, esperando nós o ascensor da Estrella para a praça de Camões, depois de longa demora vimos um perfeito comboio de carros, na frente dos quaes vinha um em que tomámos logar.

A causa da demora, soubemol-o depois, era que esse vehiculo era novo, vinha á experiencia, e *pegára-se* pelo caminho, atrasando o serviço dos que o seguiam.

Pois não só não trazia indicação alguma, como n'elle foram admittidos passageiros pagantes; e n'elle não vinha empregado da camara representando a fiscalisação official.

Outra falta imperdoavel e que pôde causar sérios desastres é a tolerancia para as distracções do guarda freio.

Nos vapores dos lagos suissos é multado todo o passageiro que dirigir a palavra ao timoneiro.

Até nos carros electricos de San Sebastian para Passages—apesar do percurso se fazer quasi que sómente por estradas pouco frequentadas e leito proprio, e apesar da Hespanha não ser o paiz das prohibições — é tambem multado quem falar com o conductor do aparelho.

Em toda a parte onde ha um empregado que não deva ser distraído é prohibido dirigir-se-lhe a palavra.

Nos ascensores de Lisboa a *cavaqueira* é pratinho favorito entre guarda freio e cobrador. Com o carro em andamento discute-se a ultima tourada, as intrigas bairristas e a puridade do vinho das locandas do transito. Assim, o guarda freio não pôde prestar attenção ao seu serviço, e passageiros e transeuntes andam com as vidas arriscadas no altar da verbosidade dos empregados.

Ninguem dirá que o ascensor da Graça é de tão simples construcção que os encarregados das manobras do carro possam deixar de prestar toda a attenção ao seu serviço. Pois como são dois, a conversa principia n'um extremo da linha para acabar no outro!

Se dos ascensores passamos aos outros vehiculos em serviço do publico vemos que a falta de fiscalisação é tal que nem na mais infima aldeia ha carros tão velhos, tão sujos, tão avariados como os que circulam em Lisboa.

Os do Eduardo Jorge andam ahi que parece nunca viram vassoura; aos da Lusitana e até aos da companhia Carris succede quasi o mesmo.

Cocheiros e conductores mal vestidos e por barbear, sujos, de fato remendado; gado muitas vezes magro, chagado; arreios atados ou substituidos por cordas.

Mas porque falar d'estas empresas, as duas primeiras das quaes são victimas do favoritismo da camara para com a ultima, se até os trens de praça, que não pagam pesados impostos, andam uma desgraça!

Onde se vêem, como aqui, carros assim sujos, de pessimas molas, cocheiros vestindo á Mazzantini, mantas velhas ou berrantes sobre o gado lazarento e sujo e mal alimentado?

Ha annos a camara teve uns lampejos de bom senso e publicou uma postura obrigando os cocheiros a uniforme. Houve logo protestos, pedidos de dilação do prazo, e, de addiamento em addiamento, a pretexto dos alfayates não darem vencimento a fazer os fatos... até hoje!

Quem quer um trem de praça decente tem uns raros coupés apenas. Cocheiro de trem aberto entende que só deve fazer serviço a gente folgazã, para touradas e hortas, e apresenta-se em trajo de frequentador de taberna.

A par d'isto a tabella é uma ficção, apesar de ser Lisboa a capital em que essa tabella é a mais elevada. Uma perfeita zombaria!

Verdade seja que o estado das calçadas não anima a andar de trem em Lisboa.

As ruas estão uma perfeita charneca, com grandes depressões de terreno, pedras levantadas, carris de tremvias e ascensores deslocados e fóra do nivel — impossiveis.

Parece um meio indirecto da camara beneficiar a companhia dos americanos, porque é, ainda assim, n'estes carros onde se anda mais serenamente, salvo os continuos descarrilamentos que nos móem o corpo.

E para andar sobre tal pavimento exige a camara aos cyclistas, os unicos vehiculadores que não estragam as ruas, um pesado tributo annual sobre outros pesadissimos que o governo lhes impõe.

Levar-nos-hia todo o jornal se quizessemos falar de uma maior parte do desleixo que é o caracteristico da nossa municipalidade.

O que dissémos — e bem se vê como rapidamente, apenas esboçámos alguns pontos — é já triste sudario para provar a mais imperdoavel falta de tino administrativo na gerencia d'alguns dos mais importantes serviços da nossa camara municipal.

Mas, afinal, para que recordar estas coisas, tristes, se é clamar no deserto?

O que não tem remedio...

TREMVIAS NO MINHO

O Centro Commercial do Porto pediu á direcção do Minho e Douro que estabeleça, como experiência, uns comboios tremvias nas proximidades da cidade.

O pedido é mais que de bom conselho.

Em volta d'um centro tão populoso como o Porto parece-nos intuitivo que um serviço de comboios ligeiro dará excellentes resultados.

Os trens poderão ir até Famalicão e as linhas de Guimarães e Pova a aproveitá-las-hiam para ligar outros trens em prolongamento até mais além.

Ver-se-hia como mais tarde haveria que encaminhar alguns d'esses comboios até Penafiel ou até Braga.

Tambem entre Vianna e Caminha, especialmente no tempo de banhos, se tornariam uteis uns tremvias.

E a proposito vem um pedido de um assignante que nos lembra suscitar á companhia da Beira Alta a ideia de, no proximo verão, aproveitar a machina de manobras da Pampilhosa para fazer um pequeno comboio entre este ponto e o Luso, ligando com todos os que passam na Pampilhosa, quer em sentido ascendente quer no descendente.

AUTOMOBILISMO

Os srs. engenheiros Keromnes e Lécheller, estudando as questões das carruagens automoveis segundo a artigo XX do questionario da 6.^a secção do congresso dos caminhos de ferro, estudo que versou sobre cinco locomotoras electricas dos Caminhos de ferro do *Estado belga*, sobre os automoveis a vapor construidos pela *Baldwin Locomotive Works* de Philadelphia, sobre os automoveis electricos empregados pela companhia *Strade Ferrate del Mediterraneo*, sobre os a vapor da linha *Nicolau* dos Caminhos de ferro do *Estado russo*, sobre os a vapor da companhia do caminho de ferro de interesse local de *Vienna* e os da *Société nationale des chemins de fer Vicinaux en Belgique* e sobre os automoveis a vapor e electricos da companhia do *Chemin de fer du Nord* francez, chegaram ás conclusões seguintes:

«Não se póde estudar a questão das viaturas automoveis sem se ficar impressionado com o interesse que apresentam para a exploração das vias ferreas.

«Reconhece-se tambem que, se o vapor offerece certas vantagens, a electricidade applicada a este modo de locomoção está muito perto da resolução do problema. O systema que parece mais vantajoso, em virtude das disposições geraes das linhas e da existencia nas rêdes de caminho de ferro de fontes de energia electrica, é o de empregar accumuladores collocados nos vehiculos e carregados, ou á sahida ou á chegada, por meio d'aquellas fontes.

«O emprego das viaturas automoveis tem sido até agora muito limitado; parece todavia certo que se desenvolverá, porque devem prestar serviços reaes não só nas linhas de pequeno trafego, mas nas de circulação activa.

«N'aquellas é evidente que podem substituir utilmente os comboios, principalmente os comboios leves, quando o numero de passageiros a transportar fôr pequeno.

«Nas grandes linhas podem empregar-se com vantagem: por exemplo nos arrabaldes de alguns grandes centros em que se dão deslocamentos frequentes de passageiros, mas pouco importantes relativamente ao numero dos que teem de seguir no mesmo comboio, ou então como secundadores dos comboios directos, a respeito dos quaes a viatura automovel póde desempenhar, ou na frente, ou atraz, o papel de collector ou de comboio distribuidor.

«São de opinião que é ainda para desejar que as administrações de caminhos de ferro continuem as suas experiencias de modo que permittam o emprego de viatura automovel no serviço corrente, em linhas e em casos determinados.

Tambem nos parece que não passarão muitos annos

sem que se accentue o desenvolvimento do novo systema de viação nas linhas ferreas, utilizando em regra a energia electrica com accumuladores, cujo peso nas linhas ferreas é muito menos para attender do que nas estradas ordinarias, ou por conductor em carril central.

Nas linhas de cintura, que devem ser servidas por numerosos comboios com poucas carruagens, nos tunneis longos em que tantos incommodos dá o fumo das locomotoras a vapor, recommenda-se especialmente a carruagem automovel electrica.

Seria grande beneficio ao publico a adopção d'algumas d'estas viaturas para o serviço dos tremvias de Lisboa a Sacavem e d'algumas machinas pilotos para o reboque do tunnel da Avenida.

Canhões automoveis.—A arte da guerra é caracterizada pela avidez com que se apodera de todos os inventos, que adapta aos seus fins. E deve dizer-se que, utilizando assim todas as descobertas de valor, não é esteril, antes ajuda aos progressos scientificos e industriaes, sendo causa indirecta, quando não é factor determinante, de um grande numero de melhoramentos materiaes.

Em que estaria a industria do aço se não fossem os canhões e as couraças?

Aproveita a telegraphia, a photographia, os caminhos de ferro, os aerostatos, as bicycletas e agora os automoveis para artilharia.

Para transportes pesados já havia nos parques de sitio as locomotoras viadoras, n'algumas nações, nomeadamente na Italia, mas eram machinas rudes bem distinctas dos modernos automoveis.

Na ultima exposição de cyclos e de automoveis de *Richemond* M. F. R. Simons apresentou differentes modelos de automoveis-peças, auto-peças, e d'outros vehiculos destinados á guerra.

A auto-peça é constituída por um quadricyclo a petroleo com uma metralhadora *Maxime* n.º 4. O motor é de 1,5 cavallo-vapor e tem uma provisão que permite um percurso de 400 km. O artilheiro é protegido por um escudo d'aço. E' municiada com 1.000 cartuchos.

Como será a guerra do futuro com peças d'artilharia que se movem rapidamente sem duas ou tres parellhas, despejam os seus cartuchos, e fogem, fazendo fogo e carregando-se automaticamente tambem?

O mesmo inventor creou uma outra viatura couraçada com um motor de 4 cylindros de 16 cavallos e tendo duas pequenas torres no seu leito em que podem fazer fogo canhões *Maxime*. O motor póde actuar n'um dynamo e servir para projector electrico.

M. Moffatt apresentou um automovel couraçado armado com dois canhões de tiro rapido que fazem 60 tiros por minuto. Póde montar-se nos carris das vias ferreas que aproveita.

Na propria definição de aços por que começa se revela já o proposito do auctor. Considera como taes os productos ferriferos, que pela tempera endurecem a ponto de se não poderem limar. Esta definição não é exacta, mas sob o ponto de vista pratico basta.

Estudando a influencia da composição chimica, accentua o papel do carbono combinado ou não, alludindo de passagem ás theorias de *Osmond*; fala do manganez, do tungstenio ou do chromio para o endurecimento, do nickel para a tenacidade e ainda de outros corpos simples menos vulgares como o molybdenio, titanio e vanadio.

Classifica depois os aços de ferramentas segundo a sua dureza e applicação dividindo-os em aços de carbono e aços especiaes, porque entrou na aceração algum ou alguns corpos diversos juntamente com o carbono.

Em capitulos distinctos trata dos defeitos que podem observar-se nos aços, resumindo indicações deduzidas da observação pratica, dá as regras a seguir no aquecimento dos aços, mostrando em figuras a forma das forjas e fornos destinados a este effeito e occupando-se com desenvolvimento dos combustiveis a empregar.

E' muito interessante esta parte do livro como é tambem a que se lhe segue sobre o recozimento do aço, e sobre a tempera, tanto dos aços em geral como das ferramentas em especial. Os phenomenos da tempera que ultimamente tiveram a sua interpretação scientifica e vão sahindo do empirismo officinal são tratados com clareza e methodo, desde as alterações que o metal experimenta quando é temperado, rupturas, alterações de volume, etc., e dos meios empregados para obviar a esses inconvenientes, á tempera parcial ou local, e aos meios por que se determina o arrefecimento nas temperas em agua ou oleo, em metaes, etc. Com o mesmo esmero se estuda o recozimento que se segue á tempera.

Ha ainda um capitulo para a aceração superficial ou cementação dos aços que tem utilidade n'alguns casos e indicações summarias sobre a caldeação dos aços, a regeneração dos aços queimados, os defeitos das ferramentas temperadas e, em appendice, o resumo das qualidades que devem apresentar os aços das ferramentas de diversas especies, desde os buris ás serras e brocas, martellos, punções e tesouras.

E' portanto um livro util e um precioso recurso do engenheiro mechanico ou industrial.

Deve presumir-se que a este livro que se occupa da natureza das ferramentas se seguirá outro tratando da forma e applicação das mesmas ferramentas. Seria um novo serviço da casa *Béranger* a edição d'uma obra d'estas feita com tanto esmero e preenchendo tão completamente o seu fim como a do sr. engenheiro *Otto Thallner*.

Memorias descriptivas da camara municipal de Lisboa.—Não é este o titulo dos tres folios que recebemos, fazendo parte das monographias que a camara de Lisboa envia para serem distribuidas na exposição de Paris; os seus titulos são:—*Parc de la Liberté, Projet des égouts e L'abattoir municipal de Lisbonne*.

O primeiro descreve o parque, os projectos de ruas e jardins, dando a medição dos terrenos e avenidas, das obras a realisar etc.

O segundo, depois de transcrever as conclusões da commissão nomeada em 1880 para estudar o systema d'esgotos da capital, dá conta dos trabalhos que se teem effectuado e dos, muito mais importantes, que estão por effectuar e que todos estão orçados em 7.066 con-

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

L'acier à outils, Otto Thallner — Paris 1900. Ch. Béranger, éditeur.

E' um livro util que se occupa d'um capitulo restricto do trabalho metallurgico—mas de grande utilidade, as ferramentas.

Está escripto com uma orientação pratica sem preoccupações doutrinarias relativas á constituição dos aços, mas sem se afastar tambem das boas regras que a sciencia moderna logrou já estabelecer relativamente ao complexo problema do fabrico dos ferros ducteis, aços e gusas com a gamma variada dos seus termos intermedios.

tos de réis, bonita cifra que a camara nunca, infelizmente, poderá despendar.

O detalhe d'esta conta é:

Emissor.....	1.100	contos
Collector da zona superior.....	461	»
» » inferior e de Belem	325	»
Collectores secundarios.....	216	»
Rêde geral em alvenaria.....	2.780	»
» tubular d'esgotos.....	965	»
» das aguas pluvias.....	1.497	»
Edificio das machinas.....	197	»
Total.....	7.541	»
Menos canalisação actual.....	475	»
Liquido.....	7.066	»

Falando da parte nova da cidade, diz a memoria que ella está ainda, na sua maior parte, desprovida de canalisação, tendo apenas fossas e *canaes a céu aberto*!

Desejamos muito que estrangeiros não vejam isto, ou não leiam esta passagem, porque será bem triste o juizo que farão de nós.

O terceiro folheto occupa-se dos productos enviados pelo Matadouro Municipal á exposição, descripção do seu fabrico e demonstração dos mais modernos processos n'elle empregados.

Agradecemos a offerta d'estes interessantes documentos.

Diario de Noticias illustrado. — Vão sendo tão frequentes estas bellas publicações do nosso velho collega da imprensa diaria, que brevemente formarão collecção que será um grosso volume elegantissimo e de um grande valor artistico.

O numero da Paschoa foi formado sob a impressão de reunir a reproducção dos principaes quadros dos grandes mestres em conjuncto, com autographos das primeiras celebridades da egreja moderna.

A alliança é perfeita e o conjuncto encantador.

A capa é uma brilhante illustração de Casanova, executada em chromotypia nas officinas do *Commercio do Porto*. O texto consta de autographos de Leão XIII, cardeal Vanutelli, nuncio da Santa Sé em Lisboa, arcebispo de Evora, arcebispo-bispo do Algarve, de Portalegre, e bispos do Porto, de Coimbra e da Guarda.

As illustrações consistem, como dissémos, em reproducções de quadros: *A Annunciação*, *A Conceição* e *a Virgem das Dóres*, de Murillo; *A Virgem da Cadeira* e *A Santa Familia*, de Raphael; *A Coroação da Virgem*, de Velasquez; *A Virgem do Coelho*, de Tiziano; *A Virgem e o Menino Jesus*, de Leonardo da Vinci; *Jesus em gloria com a Virgem*, de Palma Giovane; *Christo morto na Cruz*, de Van der Welff; *O enterro do Senhor*, de Van Dyk; *Christo na Cruz*, de Rubens.

Entre outras illuminuras de diversas paginas representando objectos de arte religiosa, sobresaie uma cruz processional, finamente desenhada por S. M. a Rainha D. Amelia.

Felicitemos o nosso collega pelo seu mimoso supplemento que muito agradecemos.

fazenda é muito séria, dizem o todos, mas, ao mesmo tempo, todos também se esforçam por demonstrar a sua eloquencia em vãos d'agua; bellas phrases, judiciosos conceitos, bem elaboradas estatisticas; para resolver as difficuldades financeiras? nem se pergunta! para provar que o ministerio do partido A foi ou é melhor administrador que o do partido X e vice-versa.

E entretanto o *x* que não se resolve com parlamentos nem, já se vê, com parlamentos, é o deficit orçamental, ou melhor, o deficit effectivo da nossa fazenda publica.

Os encargos crescem, e o parlamento nunca se esquece de os augmentar; a divida cresce também e as difficuldades do thesouro são, portanto, cada vez maiores.

E não é porque se possa dizer que o paiz perde em rendimentos, em vida, em progresso.

A industria, a agricultura, estão já colhendo os fructos das medidas de protecção decretadas desde 1892, e não só d'estas como muito especialmente da elevação dos cambios que é uma verdadeira barreira á importação exótica.

O commercio, apesar de prejudicado com a elevação das pautas e do cambio, não diminue de intensidade e o proprio consumidor, a ultima victima, não se retrai de adquirir tudo o que precisa, apesar de, quer de fabricação estrangeira quer da nacional, lh'o venderem pelo duplo.

Assim, o rendimento das alfandegas continua subindo consideravelmente, e se bem que, á parte o que incide sobre materias primas e machinismos para a industria, não é caso que nos encha de contentamento, folgamos com isso os nossos crédores externos que terão este anno maior participação como não teem tido desde 1895.

*

Tem-se falado de novo no convenio com os crédores estrangeiros, vindo á tela da discussão, em noticias de torna-viagem dos jornaes estrangeiros, a questão da intervenção de elementos extranhos na junta do credito publico.

A verdade, ao que nos consta, é que as negociações ainda estão atazadas e agora se espera uma reunião que se diz se realizará breve em Paris dos representantes dos crédores francezes, inglezes, allemães, belgas, etc.

A proposito de jornaes estrangeiros, é curioso como o *Moniteur des Tirages Financiers*, depois de annunciar uma violenta campanha de protesto do povo portuguez contra o governo, lastima-o n'estas palavras:

«Déjà bien impuissant et discrédité le gouvernement de Dom Pedro, etc.»

Deve de ser artigo escripto ahi por 1855 ou 1860.

*

O movimento da nossa praça foi regular, durante a quinzena, mantendo em geral os preços com certa alta as acções do Lisboa e Açores, e titulos coloniasaes.

As acções Zambesia, que haviam tido um movimento de alta á noticia da sua admissão na bolsa de Paris, não continuaram essa tendencia depois de realisado, no dia 20 d'este mez, este facto.

*

Houve papel cambial sufficiente para as necessidades do mercado e ainda para os dois leilões semanaes, de 22.000 libras cada, que a Junta do Credito Publico realisou.

Os preços mais baixos obtidos foram: no primeiro, um lote de 100.000 francos ao cambio 780,5, e no segundo dois de 20.000 libras a 6\$550 réis.

Como se vê do nosso boletim abaixo as taxas cambias pequenas alterações teem hoje em relação ás do dia 15 e durante o periodo também leves oscillações tiveram. O cambio do Brazil é que melhorou meio ponto.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v....	37 1/8	37 1/16	Desconto no Banco de Portugal.	5 1/2 0/0
» cheque....	36 15/16	36 3/8	No mercado	6 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	772	774	Agio Buenos Ayres	226
» cheque.....	777	781	Cambio do Brazil	8 3/8
Berlim 90 d/v.....	314	315	Premio da libra..	2\$000
» cheque	318	319	a	
Francfort 90 d/v ..	314 1/2	315 1/2		
» cheque...	318 1/2	319 1/2		
Madrid cheque	1.015	1.020		2\$050

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 d'abril de 1900.

Continua nas camaras a pseudo-discussão do orçamento em que se tem dito tudo, falado de tudo, menos do que mais interessa ao paiz—o meio de equilibrar a receita com a despesa—a questão de

O CREDITO DAS COMPANHIAS FERRO-VIARIAS EM FRANÇA

Segundo um estudo de M. Alfred Nyméasck, as companhias francezas em 1899 emitiram obrigações do typo de 2 1/2 por cento ou 3, havendo duas, as do *Midi* e de *Orléans*, que as emitiram de 2 1/2 sómente.

Collocaram-se assim 330.405 de 2 1/2 0/0 que representam um capital de 138.155.712 francos.

As da companhia do *Midi* tiveram o preço de 409,46 francos; as de *Est* 424,16.

As obrigações de 3 0/0 collocadas foram 115 691, dando um capital de 53.565.507 francos.

Os preços variaram entre 454,46 na de *Est* e 465 na de *Lyon*.

As vendas foram as seguintes:

Est.....	16.220 obrigações de 2 1/2, 9.780 de 3 0/0
Lyon.....	45.896 » » 73.442 » »
Midi.....	75.586 » » » »
Nord.....	36.700 » » 6.605 » »
Orleans....	74.675 » » » »
Ouest.....	81.328 » » 25.864 » »

Comparando estas cifras com as correspondentes dos annos anteriores, vê-se que as de 1899 são as maiores que se tenham attingido.

As amortisações e reembolsos das obrigações teem seguido sempre uma marcha progressiva, attingindo em 1899 a somma de 123.790.000 francos.

Simultaneamente tambem, nota-se a progressão no preço de venda das obrigações, que na companhia de *Est* tem um augmento de 85 fr., na do *Nord* de 81, na de *Lyon* de 90, e na de *Ouest* de 81 francos.

Tudo isto demonstra sobejamente o desenvolvimento do credito das grandes companhias, que cresce n'uma proporção maior do que o do Estado, no que respeita ao juro da sua divida.

Sancção official para os administradores de vias ferreas

Foi apresentado á camara franceza pelo ministro das obras publicas um projecto de lei precedido d'um curto relatorio justificativo em que se insiste na necessidade que o Estado tem de intervir na administração das linhas ferreas.

O projecto comprehende apenas dois artigos.

No primeiro estabelece-se que a nomeação dos administradores das vias ferreas tem de ser submettida á sancção do ministro das obras publicas.

No segundo dispõe-se que se considera nulla qualquer deliberação tomada em que tenham intervindo membros cuja nomeação não houver sido rectificada pelo governo.

TRACÇÃO ELECTRICA

Hespanha

Foi dada a concessão da construcção e exploração d'uma linha para mercadorias e passageiros entre *Cartagena* e *Cabo de Palos* com ramaes para *Santa Lucia*, *Portman*, *Algar* e *los Nietos*.

Foi analogamente concedido um tremvia electrico entre as cidades de *Cadiz*, *San Fernando*, *Arsenal*, *Avanzadilla* e *Chiclana*.

Belgica

Está-se tractando da construcção d'uma linha ferrea electrica entre *Bruxellas* e *Anvers*. A companhia terá o capital de 30.000.000 francos.

A linha será analoga á que funciona nos arrabaldes de *Chicago*. Espera-se que se obtenha uma velocidade de 120 kilometros por hora, o que permite effectuar o trajecto em 20 minutos.

Não se transportam mercadorias.

Os terminus serão no centro das duas cidades.

E' um projecto grandioso. Veremos se passa d'uma concepção interessante.

LINHAS PORTUGUEZAS

Companhia Carris de ferro. — Para a instalação da fonte electrica destinada a fornecer a energia necessaria para o novo systema de viação, esta companhia está procedendo a differentes obras na estação de *Santo Amaro*. Como os terrenos que a companhia alli possui, apesar da demolição das cocheiras que se teem feito, não chega para as instalações, contractou com a empresa *Hersent* a occupação d'uns terrenos adjacentes conquistados ao Tejo pelas obras do porto.

E' n'elles que fica entre outras cousas a grande chaminé que terá 50 metros de altura.

O projecto já foi approvedo pela camara municipal de *Lisboa* e está affecto ao ministerio das obras publicas que tem de ser ouvido por dois motivos: porque as construcções são em terrenos da empresa *Hersent* e porque se trata d'uma instalação electrica.

Depois da approvação na repartição de obras publicas e serviços hydraulicos é submettido á repartição dos telegraphos, que é, entre nós, a estação competente para informar sobre os serviços electricos.

Os trabalhos proseguirão depois activamente.

Benguella a Catumbella. — Tendo a camara municipal de *Benguella* rescindido ultimamente o contracto relativo a este caminho de ferro, porque a linha tinha chegado ao mais completo estado de abandono, sendo feita a exploração nas peiores condições, sem regularidade, sem material circulante em condições razoaveis, os srs. *Francisco Maria Bacellar* e *Ferreira Marques*, possuidores da maior parte das acções, declararam ao sr. ministro da marinha que não duvidavam entregar estas ao governo, se este tratasse de conseguir que a exploração da linha ferrea, que é aliás importante para o commercio de *Benguella*, passasse a fazer-se em condições regulares.

Parece que a camara municipal de *Benguella*, com o fim de conseguir a exploração regular da linha ferrea, abriu concurso ou recebeu propostas para este effeito.

Aquelles dois negociantes expuzeram ao sr. ministro da marinha os inconvenientes de se deixar realizar qualquer contracto que pudesse embaraçar os projectos que se ligassem com o caminho de ferro de *Benguella*. Em vista d'isto o sr. conselheiro *Villaça* telegraphou ao governador geral de *Angola* sobre o assumpto, a fim de evitar qualquer resolução da camara municipal que pudesse contrariar resoluções futuras ácerca da alludida linha ferrea.

Elevador do Carmo. — Já se está preparando a obra de ferro da torre d'este elevador, e do elegante viaducto que o ligará á muralha do *Carmo* por sobre a rua d'este nome, conforme os desenhos que aqui publicamos em tempo.

Diz-se que o seu auctor, o nosso querido amigo sr. engenheiro Mesnier, quer ter a obra prompta em setembro.

Apeadeiro no Douro.—Lavra uma grande indignação na Regoa porque os habitantes de Jugueiros, povoação entre aquella villa e Molledo, pediram um apeadeiro n'aquelle ponto.

A Regoa sente-se prejudicada por não poder obrigar aquelles povos a servirem-se da estação da villa e fazer o tracto a pé ou em carro.

Cada qual puxa a braza, comprehendemos, mas n'esta questão de apeadeiros no Minho e Douro, quem nos parece que tem razão para reclamar são os passageiros que, a cada passo, teem que parar em pontos onde só raras vezes entra ou sae um influente do local.

Estamos a ver, por esta amostra, o que não dirão os regoenses se se faz o caminho de ferro de Lamego a Villa Real.

Mormugão.—O rendimento d'este caminho de ferro no periodo decorrido até 24 de março ultimo foi de 80.487 rupias, isto é, menos 72.486 do que em igual periodo do anno anterior.

Mirandella a Bragança.—Afim de continuar os trabalhos de campo, de restabelecimento do traçado do caminho de ferro, já estudado, de Mirandella a Bragança, partiu para Traz-os-Montes o engenheiro de 1.^a classe sr. Nepomuceno Lacerda.

Por causa do mau tempo, esses trabalhos tinham sido suspensos no principio do inverno.

Algarve.—Foi approvedo o projecto na importancia de 170:000.000 réis para a construcção do 2.^o lanço de via ferrea do ramal de Tunes a Lagos.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Vae abrir brevemente á exploração o troço da linha central de Aragon, Calatayud, Teruel, Sagunto e Grao de Valencia entre Barracas e Sarrion. O troço mede 23 kim.

N'esta extensão ha uma ponte de 7^m em Rambla del Pelancar, uma outra igual na fonte de Cepo, uma de 40^m com 3 arcos, um viaducto sobre o barranco do Chopo com 50^m de vão e 5 arcos, sendo 1 de 10, um pontão no barranco do Tello com 5^m, um grande viaduto no Alventosa feito de alvenaria com 176,5 de comprimento e 13 pilares, dois dos quaes tem 27^m de altura.

Tem depois dois tunneis de 160 e 175^m de comprimento, a que segue uma ponte no barranco do Pajero com tramos de 10^m, um pontão de 6^m, um viaducto de 40^m com 4 tramos.

A companhia das vias ferreas economicas de Asturias obteve a concessão da linha de Infesto a las Arriondas.

Affirma-se que uma casa bancaria ingleza vae encarregar-se da construcção da ponte internacional de Noguera-Pallareza.

Vão começar os trabalhos de construcção d'uma linha de via estreita entre a estação de Quesada e Pozo Alcon passando por Huesca.

Russia

Vão começar brevemente os trabalhos na linha de Tiflis a Vladicaucaso no Caucaso, que mede 160 kim. e está orçada em 2.500.000 francos.

Persia

O governo russo começou já a construcção da linha Zulfa-Tabriç Hamadam e do ramal a Teheran. E' uma linha feita á militar e por militares.

China

Está prompto o caminho do ferro que liga Neuchuang com Porto-Arthur e Talien Wan e tem a extensão de 320 kim. Pro-

cede-se activamente á construcção da linha de Neuchuang a Mukden, tambem a cargo dos russos.

Brazil

O governo federal tem ideia de arrendar a Estrada de ferro central. Para tomar essas linhas de arrendamento formou-se um syndicato nacional cuja proposta, segundo consta, é concebida nos seguintes termos:

O praso do arrendamento será por 30 annos, fazendo os arrendatarios o deposito de 2 mil contos.

No primeiro anno o governo receberá adeantadamente, por semestre, 3 mil contos. A quantia de 6 mil contos terá cada anno o augmento de 500 contos, e do nono anno em diante até o fim do praso do contracto a annuidade será de 10 mil contos.

Este syndicato foi organizado pelo presidente da Companhia Edificadora, sr. Casimiro Alberto da Costa. Entram varios bancos. Ha ainda outras propostas.

A extensão total da rede central era em 1898 de 1.227 kilometros, sendo 801 de via larga.

O custo de estabelecimento elevava-se a 195.802 contos de réis.

As receitas tem seguido sempre uma progressão crescente. Assim em:

1858	com a extensão de	50,835	kim. foram de	302	contos
1860	" " "	61,675	" " "	931	"
1865	" " "	125,204	" " "	1.775	"
1870	" " "	221,762	" " "	4.466	"
1875	" " "	445,537	" " "	8.184	"
1880	" " "	633,725	" " "	11.309	"
1885	" " "	724,908	" " "	12.260	"
1890	" " "	855,263	" " "	12.041	"
1895	" " "	1.179,774	" " "	27.947	"
1896	" " "	1.203,380	" " "	32.682	"
1897	" " "	1.222,396	" " "	30.386	"
1898	" " "	1.222,475	" " "	34.118	"

NOTAS VARIAS

Exposição de empacotamentos.—O syndicato de agricultores italianos ha-de realizar em abril na cidade de Roma uma exposição de artigos de empacotamento e acondicionamento de productos destinados a ser transportados, taes como: peixe, lacticinios, cereaes e farinhas, vinhos, azeites, alcooes e licores, fructas, hortaliças e plantas frescas, flores, etc.

Concedem-se premios importantes aos laureados n'este util certamen.

Impressão pelos raios X.—Como os raios Roentgen atravessam os corpos opacos não metallicos e são detidos por estes, imaginou-se um processo para a impressão que consiste essencialmente em escrever com uma tinta especial, tendo particulas metallicas em suspensão, fazendo depois actuar no papel os raios X, que impressionam como a chapa photographica nos pontos não protegidos, obtendo-se assim provas negativas ou invertidas.

Querendo-se provas positivas, a tinta é uma mucillagem que repelle a tinta gorda metallica que se dá sobre o papel com um rolo. D'este modo a parte impressionada é aquella em que se escreveu.

Assim se póde reproduzir ou tirar muitas copias de desenhos, documentos, etc., com grande facilidade e rapidez.

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Relatorio apresentado á Assembléa Geral

(Continuação)

Do exame d'este mappa e ainda do que immediatamente segue, em que se faz a comparação das despesas do anno findo com as do anno anterior, vêdes terem subido as despesas de exploração nas duas linhas de réis 5:688.077.

Deram-se os principaes augmentos nos capitulos 3.^o e 4.^o (via e obras e material e tracção).

Na linha de Mirandella a reparação do viaducto, avariado logo no principio do anno pelo desabamento de um enorme bloco em

consequencia de copiosas chuvas, custou-nos proximamente réis 700.000, aproveitando-nos ainda a circumstancia de termos em armazens algumas peças, o que permittiu o mais rapido restabelecimento do serviço e o menor dispendio na reparação.

Na linha de Vizeu começou a attacar-se o serviço de reparação da via com maior desenvolvimento do que é costume fazer-se de anno a anno, o que, como sabeis, se impõe periodicamente, e, entre nós, se verificara n'esta linha de 1804 a 1895. Tambem tivemos de attender ás grandes reparações, que se tornaram urgentes nas casas habitadas pelo inspector da linha de Vizeu e pelo agente de transmissão no Tua, obras estas que quasi importaram a reconstrução das mesmas moradias. Ainda no capitulo 3.º figuram verbas representativas de despesas a que fomos obrigados pelo rigor das medidas sanitarias provocadas por motivo da molestia reinante na cidade do Porto.

No que diz respeito á maior despesa no capitulo *Tracção* são de sobra conhecidas as razões explicativas, tendo subido o preço do carvão e as despesas do transporte; tendo-nos porém fornecido no primeiro semestre, escapámos assim ao extraordinario augmento de preço, accentuado ultimamente, ficando-nos em armazens carvão para bastantes mezes.

E sobre este ponto entendemos ter dito o necessario para vos esclarecerdes, não carecendo repetir que não deixámos de attender, como nos cumpria, á conservação e melhoria de quanto nos está confiado, reparando os edificios, conservando o material, etc., despesas estas, que, com o pagamento da contribuição industrial dos empregados e membros dos corpos gerentes, se encontram comprehendidas nos respectivos capitulos, como nos anteriores annos:

IMPORTANCIA DAS DESPESAS		Total das duas linhas	
		1898	1899
Linha de Vizeu	Administração e Direcção.....	8:040\$466	8:075\$150
	Movimento e trafego	12:689\$071	13:581\$233
	Via e obras	12:204\$969	15:392\$506
	Material e tracção	15:116\$671	15:843\$170
	Gastos geraes d'exploração.....	3:483\$246	3:330\$441
Totaes.....		51:534\$423	56:222\$500
Linha de Mirandella	Administração e Direcção.....	4:037\$582	4:037\$582
	Movimento e trafego	6:712\$746	6:712\$746
	Via e obras	8:025\$440	8:025\$440
	Material e tracção	9:454\$439	9:454\$439
	Gastos geraes d'exploração.....	2:194\$270	2:194\$270
Totaes.....		30:424\$477	30:424\$477
Linha de Mirandella	Administração e Direcção.....	4:020\$233	4:020\$233
	Movimento e trafego	6:095\$413	6:095\$413
	Via e obras	5:232\$497	5:232\$497
	Material e tracção	7:868\$038	7:868\$038
	Gastos geraes d'exploração.....	2:268\$814	2:268\$814
Totaes.....		25:484\$995	25:484\$995
Linha de Mirandella	Administração e Direcção.....	4:037\$568	4:037\$568
	Movimento e trafego	6:868\$487	6:868\$487
	Via e obras	7:367\$066	7:367\$066
	Material e tracção	7:388\$731	7:388\$731
	Gastos geraes d'exploração.....	1:136\$171	1:136\$171
Totaes.....		26:798\$023	26:798\$023
Totaes.....		26:049\$428	26:049\$428

Construção

No exercicio de 1899 foram levadas á conta da construcção as seguintes verbas:

Pagamentos effectuados aos credores concordados.....	61:669\$38
Prejuizo em cambios nas prestações pagas no estrangeiro	6:927\$520
Agencia da Companhia e sellos nas acções.....	705\$335
Acabamento da estação de Vizeu e outras	393\$410
	69:695\$647

Como vos temos dito nos anteriores relatorios, é nosso intuito ir procedendo ás obras de construcção obrigatoria gradual e successivamente, segundo as circumstancias o permittam, e no relatorio de 1896 alludimos já á necessidade e conveniencia do acabamento da estação de Vizeu, dividindo o primeiro pavimento e arranjando n'este e n'um segundo pavimento accommodação para pessoal da Companhia, cuja permanencia na estação é conveniente.

Demos principio a estas obras, que devem concluir-se dentro do primeiro semestre do corrente anno.

Pensamos em fazer seguir a estes trabalhos outros não menos necesarios e convenientes, dotando a linha de Vizeu com um edificio apropriado para a installação das officinas.

Nos ultimos mezes do anno findo a affluencia do trafego na linha de Mirandella assumiu proporções taes que difficilmente se pôde attender ás sollicitações dos remettentes e consignatarios.

A razões extraordinarias obedeceu a tambem extraordinaria affluencia nos mezes indicados, pois, prohibidas as sahidas dos generos da cidade do Porto, centro de abastecimento das provincias do Norte, exgotados os depositos nas diversas regiões, todos, a um tempo, desejaram fazer os seus fornecimentos logo que se decretaram facilidades. Nas mesmas ou maiores difficuldades se encontrou a linha do Douro, onde o pessoal superior, apesar do seu zelo e bom desejo de a todos servir, algumas vezes se encontrou sem material bastante para podermos fazer para wagons seus o transbordo das mercadorias que enchiam a maior parte dos nossos, que no Tua estacionavam.

Se, independentemente das razões alludidas de caracter verdadeiramente extraordinario, a affluencia do trafego na linha de Mirandella se accentuar, necessariamente algumas obras e novas providencias terão de ser feitas e tomadas, com o fim de garantir ao publico um regular serviço, devendo nós desde já declarar que algumas das medidas a adoptar em tal caso estão já resolvidas e outras estão sendo cuidadosamente estudadas. (Continua.)

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro

Comboios Rapidos-Medina

Fica restabelecida, desde 30 do corrente, a circulação dos comboios expressos semanaes n.º 51 e 56, entre Lisboa, Pampilhosa e Medina.

Partidas de Lisboa-Rocio, ás 2.ª feiras, ás 7 horas e 50 minutos da manhã.

Idem de Pampilhosa: — para Medina, ás segundas-feiras, ás 12 h. e 42 m. da tarde e para o Porto nos mesmos dias, ás 12 h. e 51 m. da tarde.

Chegadas: — a Medina, ás terças-feiras, ás 12 h. e 37 m. da manhã e ao Porto, ás segundas-feiras, ás 2 h. e 55 m. da tarde.

N. B. — Os passageiros que saiam do Porto pelo mixto n.º 2, ás 8 e 30 da manhã, teem ligação em Pampilhosa com o expresso de Medina.

Partida de Medina, ás terças-feiras, ás 2 h. da manhã.

Idem do Porto, ás terças-feiras, ás 10 e 45 da manhã.

Idem de Pampilhosa, ás terças-feiras, á 1 hora da tarde.

Chegada a Lisboa-Rocio, ás terças-feiras, ás 5 e 58 da tarde.

N. B. — De Pampilhosa teem os passageiros correspondencia para o Porto pelo comboio mixto n.º 19, que chega ao Porto ás 8 horas e 39 minutos da tarde.

Os comboios expressos de Medina n.º 51 e 56 são compostos exclusivamente de carruagens de 1.ª e 2.ª classes. Não levam, portanto, wagon-restaurant.

Lisboa, 26 de abril de 1900.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Concurso

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 10 do proximo mez de maio, pela uma hora da tarde, na sala da direcção

dos mesmos caminhos de ferro, se ha de proceder ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de construcção (terra-plenagem e obra de pedra) do alargamento da plataforma das vias entre a estação de Campanhã e o viaducto de Rego-Lameiro.

Para ser admittido a licitar terá cada concorrente de effectuar na thesouraria da direcção o deposito provisorio de 77\$000 réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicada a empreitada será de 5 % da importancia total da mesma.

Os desenhos, peças escriptas, caderno de encargos e condições da arrematação poderão ser examinados, em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até as tres da tarde, na secretaria da direcção e do serviço de via e obras d'estes caminhos de ferro na estação de Campanhã.

Porto, 16 de abril de 1900.

Direcção do Sul e Sueste

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 3 de maio proximo, perante a direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, serão abertas as propostas que até a dita hora forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 625 barras d'aço para molas de machinas, carruagens e wagons.

O deposito provisorio, para ser admittido a licitar, é da quantia de 47\$000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo (5 % do valor total da adjudicação) por aquelle dos concorrentes a quem essa adjudicação fôr feita, depositos que terão logar, o primeiro na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e o segundo na Caixa Geral de Depositos, á ordem da respectiva administração do caminho de ferro.

As condições da arrematação estão patentes na secretaria da

Direcção (largo de S. Roque, n.º 22) onde podem ser examinadas nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até as 4 da tarde.

Lisboa, 18 de abril de 1900.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de oleo mineral para cylindros

No dia 14 de maio pela uma hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 10.000 kilogrammas de oleo mineral para cylindros.

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

Lisboa 7 d'abril de 1900.

Fornecimento de coke para fundição

No dia 21 de maio, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 200 toneladas de coke para fundição.

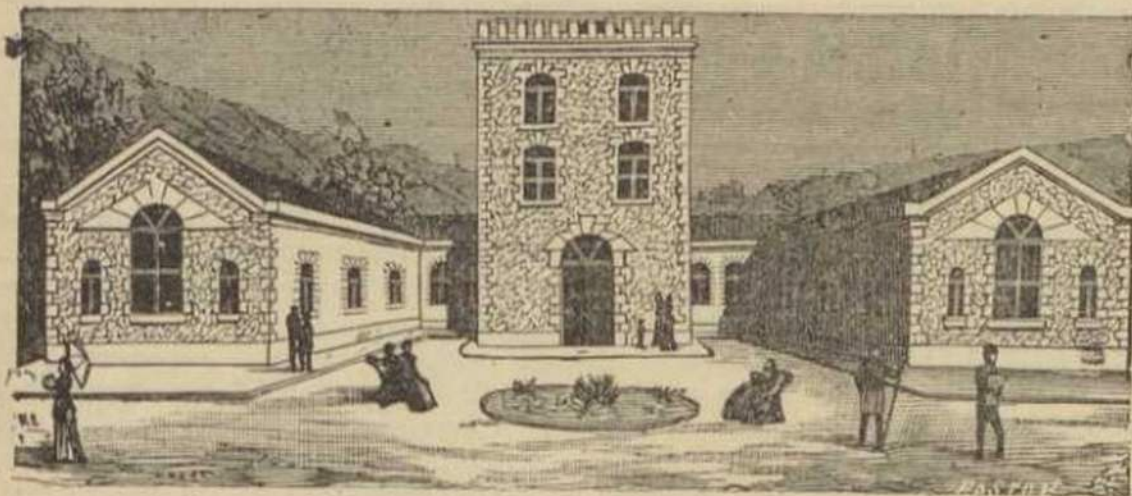
As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de S.^{ta} Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris nos escriptorios da companhia, 28 rue du Chateaudun.

Lisboa 19 de abril de 1900

Caldas da Felgueira--Cannas de Senhorim (BEIRA ALTA)

ESTABELECIMENTO THERMAL

Dos mais perfeitos do paiz



Abertura em 1 de maio e encerramento em 30 de novembro

Excellentes aguas mineraes para doenças
de pelle, rheumatismo,
estomago, garganta, etc., etc.

O estabelecimento thermal comprehende 34 banheiras de 1.^a a 5.^a classes; duas salas para douches, uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inhalação, pulverisação e aspiração, com gabinetes annexos e independentes para toilette.—E' sem duvida o melhor do reino e o mais barato.

Grande Hotel Club—Abre em 25 de maio.—Estação do correio e telegrapho, medico, pharmacia e casa de barbear.

Magnificas accomodações desde 1\$200 réis, comprehendendo serviço, clubs, etc. Bonus para os medicos.

Para esclarecimentos em Lisboa, rua do Alecrim, 125, referente ao estabelecimento balnear, e rua de S. Julião, 80, 1.^o, referente ao GRANDE HOTEL.

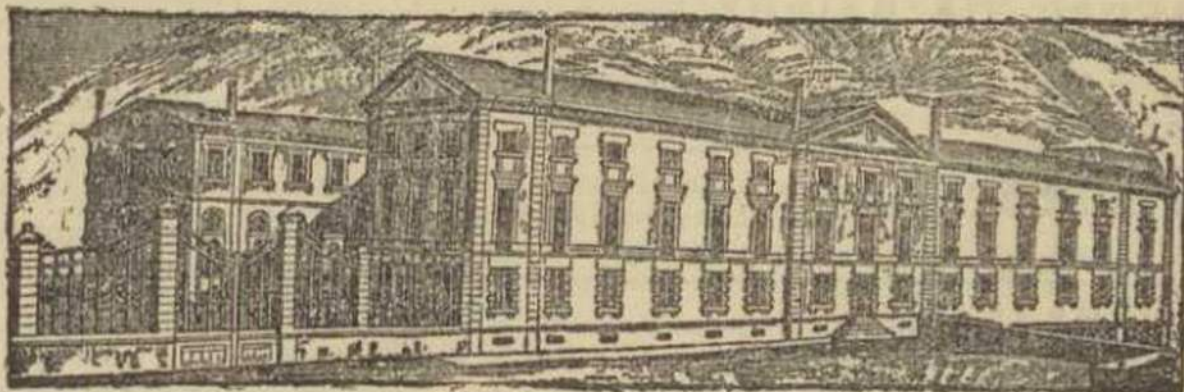
Correspondencia para Caldas da Felgueira, ao gerente da companhia do GRANDE HOTEL.

As aguas engarrafadas vendem-se nas pharmacias e drogarias, e no deposito geral: Pharmacia Andrade, rua do Alecrim, 125.

A exploração do Hotel está a cargo da Companhia do Grande Hotel Club.

VIAGEM.—Faz-se toda em caminho de ferro até Cannas (Beira Alta), e d'ahi 5 kilometros em bons carros.—A estação de Cannas, na linha ferrea da Beira Alta, está directamente ligada com todas as linhas ferreas hespanholas que entram em Portugal por Badajoz, Caceres, Villar Formoso, Barca d'Alva e Tuy.

De 15 de maio a 30 de setembro os comboios sud-express e expresso-Medina param em Cannas de Senhorim.



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 PERSONELLE.

LISBOA Rodolfo Reek. — Comissões e consignações. — Artigos de ferro, etc. — Rua dos Douradores, 21.

LISBOA G. Mahony & Amaral. — Comissões, consignações, transportes, etc. Vidé anúncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.º

LISBOA José Francisco Canha. — Artigos de merceria. — R. d'El-Rei, 43 e 45.

LISBOA João Maria Bravo. — Agente de importantes casas estrangeiras (correspondencia em francez, inglez, allemão, hespanhol e italiano). Rua do Arsenal, 84.

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

LISBOA Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.º ordre. — Propr. Victor Sasseti.

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

LISBOA Restaurante Tavares. — Cozinha de primeira ordem, almoços, à la carte; jantares de mesa redonda ou à la carte. Vinhos e todas as bebidas das melhores qualidades. Prop. Vicente Caldeira & Filho — Rua de S. Roque, 35 e 37. Numero telefonico, 450.

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 Grande Hotel America Central. — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. — 15000 a 15400 réis diários.

PORTO Hotel Francfort. — O melhor e mais central da cidade. — Salões, banhos, correio e telephone. — Serviço de 1.ª ordem. Propr. Adriano & François.

ALGOBAÇA Hotel Gallinha. — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos. — Propr., 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.

CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lisbonense. — Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para familias. Cozinha esmerada e farta. — Proprietario, Vicente C. de Paramos.

CALDAS DA RAINHA Hotel Madrid — Magnifica situação. — Excellentes aposentos para familias. — Serviço de cozinha de 1.ª ordem sob a direcção do seu proprietario Domingos del Rio.

CASCAES Hotel Central. — De 1.ª ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Gran confortable — On parle toutes les langues.

CINTRA Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 15600 réis a 25000 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 100 pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

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

HAMBURGO Augusto Blumenthal. — Comissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

MADRID Cesar Fereal. — Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, comissões.

PARIS Ad Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue de la Victoire, 56.

VALENCIA D'ALCANTARA D. Alejandro Campero — Agente da alfandega na fronteira por parte da Companhia Hespanhola.

VALENCIA D'ALCANTARA Justo M. Estellez. — Agente internacional de adunas y trasportes.

COIMBRA Hotel dos Caminhos de Ferro — Praça 8 de Maio. — Estabelecimento de primeira ordem, no centro da cidade; cozinha abundante e esmerada, quartos confortaveis e inexcédível aceio, casa de banhos. Preços modicos. — Proprietario, José Gomes Ribeiro.

ESTORIL Hotel de Paris — Casa de 1.ª ordem. — Serviço esmerado. — Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc. — Bilhar, laWntennis, croquet e outros jogos — Preços razoaveis. — Propr. Léon Lacam.

FARO Hotel Magdalena. — Esmerado aceio, preços commodos em bons aposentos; comida apurada e boa. Rua do Infante D. Henrique, 95. — Prop. Maria de Jesus Dias & Sobrinho.

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

LEIRIA Hotel Central. — Bons aposentos. — Tratamento esmerado e aceio inexcédível. — Carros para a Batalha Marinha, etc. — Restaurante — Preços modicos. — On parle français

MAFRA Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 15000 réis por dia até 15500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

NAZARETH Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 15000 a 15200 réis; em setembro, desde 15200 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.

SOBRADO DE PAIVA Restaurante Hotel de Alfredo Augusto Ribeiro. — Este hotel installado n'um dos melhores predios da villa offerece aos seus hospedes as melhores commodidades.

GRANADA Hotel Victoria. — Proprietario, Frederico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

SANTIAGO (Galliza) Hotel Restaurante e Café Oriental. — Casa recommendavel pelo aceio e excellente tratamento, situada no centro da cidade. Bellas accommodações. Preços modicos. — Proprietarios, Christian Pfister Godenzi & C.ª

SEVILHA Grand Hotel d'Europe. — Plaza de S. Fernando, 10 Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para familias. Preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão. — Proprietarios, Ricca Hermanos.

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

FABRICA DE H. SCHALCK, SUCCESSORES.

Calçada do Cascão → LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES
DEPOSITOS

LISBOA PORTO

Rua da Magdalena, 17, 1.º Rua da Fabrica, 25.

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, pregos de arame quadrado e redondo, carda de machinas, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc. etc., Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazenda de lã e seda, etc., etc. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boides e frascos, em diversas cores e tamanhos.

SALON ROUGE

46, Rua Ivens, 48

EXPOSIÇÃO DO PANOPTICUM UNIVERSAL O BIOGRAPHE PARISIENSE

A grande atracção da actualidade

mais aperfeiçoado aparelho de photographia animada que se tem exhibido em Portugal

ROYAL MAIL

Steam Packet Company

MALA REAL INGLEZA

Para o Brazil e Rio da Prata

Em 14 de Maio

O paquete Clyde

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

AGENTES

Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capellis-tas, 31, 1.º

No Porto: — W. G. Tait & C.^a — R. dos Ingleses, 23 1.º

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de Maio de 1900

COMPANHIA REAL				Lisboa Povoal Lisboa				Alfarellos Porto Alfarellos				BEIRA ALTA			
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Figueira	Pamp.	Figueira	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	12-40 t.	1-38 t.	1-50 t.	2-49 t.	3-3 t.	8-50 n.	8-20 m.	2-11 t.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-15 m.	7-20 m.	6-35 m.	7-30 m.	3-5 t.	4-3 t.	4-20 t.	5-29 t.	4-50 t.	11-23 t.	11-0 t.	11-58 t.	5-5 m.	6-35 m.	8-7 m.	9-52 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-35 m.	8-40 m.	4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	7-34 t.	6-50 t.	12-23 t.	12-0 t.	12-58 t.	4-30 t.	6-10 t.	7-5 t.	8-35 n.
a 9-10 m.	9-47 m.	a 8-10 m.	8-47 m.	Lisboa	V. Franca	Lisboa		a 7-50 m.	11-23 t.	a 1-0 t.	11-58 t.	Pamp.	V. Formoso	Pamp.	
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	5-45 t.	7-4 t.	a 5-15 m.	6-39 m.	a 6-50 t.	12-23 t.	a 2-30 m.	12-58 t.	8-10 m.	4-30 t.	p 7-15 m.	12-45 t.
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	12-30 n.	1-55 n.	a 7-35 t.	8-59 n.	Coimbra	Figueira	Coimbra		12-42 t.	7-8 t.	10-0 m.	5-55 t.
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	Lisboa	Cintra	Lisboa		6-0 m.	7-48 m.	6-20 m.	8-13 m.	11-28 n.	5-44 m.	h 9-15 n.	2-20 m.
12-15 m.	1-20 t.	a 11-25 m.	12-2 t.	6-10 m.	7-17 m.	5-0 m.	5-59 m.	4-5 t.	5-57 t.	9-17 n.	11-0 n.	FIGUEIRA	Mangualde	FIGUEIRA	
a 1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.	7-55 m.	9-2 m.	6-0 m.	7-1 m.	1-10 t.	2-40 t.	11-5 m.	12-49 t.	4-30 t.	10-22 n.	4-40 m.	9-32 m.
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	9-40 m.	10-45 m.	7-35 m.	8-39 m.	Aveiro	Porto (d)	Aveiro		Mangualde	Guarda	Mangualde	
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	a 10-55 m.	11-35 m.	9-15 m.	10-12 m.	3-10 m.	5-48 m.	a 4-10 t.	6-54 t.	10-42 n.	1-35 n.	r 1-25 n.	4-25 m.
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	11-20 m.	12-27 t.	11-0 m.	11-59 m.	Ovar	Porto	Ovar		MINHO E DOURO			
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	1-0 t.	2-7 t.	1-5 t.	2-4 t.	5-40 m.	d 7-4 m.	11-10 n.	12-42 t.	Porto	Rio Tinto	Porto	
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	2-50 t.	3-57 t.	2-40 t.	3-44 t.	1-10 t.	2-40 t.	4-35 t.	6-5 t.	7-20 m.	7-35 m.	8-45 m.	9-0 m.
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	4-40 t.	5-45 t.	4-10 t.	5-9 t.	6-40 t.	8-12 n.	6-10 t.	7-41 t.	4-50 t.	5-5 t.	5-10 t.	5-23 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	6-0 t.	7-8 t.	a 5-0 t.	5-40 t.	Espinho	Porto	Espinho		Porto	Braga	Porto	
a 7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.	7-45 t.	8-52 n.	6-20 t.	7-21 t.	8-5 m.	8-58 m.	d 6-40 m.	7-31 m.	d 4-45 m.	7-50 m.	5-30 m.	8-15 m.
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-10 n.	10-17 n.	7-30 t.	8-34 n.	8-40 m.	9-28 m.	d 7-30 m.	8-20 m.	8-0 m.	10-35 m.	11-50 m.	2-15 t.
a 10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	10-45 n.	11-47 n.	9-10 n.	10-7 n.	11-15 m.	12-8 t.	10-0 m.	11-0 m.	11-0 m.	1-20 t.	4-35 t.	7-10 t.
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	12-45 n.	1-52 n.	10-50 n.	12-5 n.	4-15 t.	5-7 t.	12-22 t.	1-20 t.	5-30 t.	8-20 n.	6-50 t.	10-30 t.
a 12-25 n.	11-2 n.	a 11-25 n.	12-2 n.	Lisboa	Porto	Lisboa		SUL E SUESTE				Nino	Braga	Nino	
12-30 n.	1-35 n.	a 12-50 n.	1-31 n.	b 7-35 m.	8-50 n.	4-0 m.	a 3-31 t.	Lisboa	Setubal	Lisboa		5-25 t.	6-0 t.	9-10 m.	9-45 m.
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	a 7-50 m.	1-35 t.	4-0 m.	a 5-37 t.	7-5 m.	8-40 m.	4-45 m.	6-30 m.	Porto	Valença	Porto	
6-55 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	a 8-30 m.	11-20 n.	b 8-15 m.	11-45 n.	7-45 m.	10-5 m.	8-15 m.	10-0 m.	8-0 m.	1-10 t.	2-20 n.	8-15 m.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	a 11-5 m.	11-38 n.	a 10-25 m.	11-58 t.	12-45 t.	2-18 t.	11-30 m.	1-5 t.	11-0 m.	3-10 t.	9-45 m.	2-15 t.
8-50 m.	9-10 m.	8-0 m.	8-35 m.	b 6-31 t.	10-45 m.	a 4-20 t.	11-33 n.	4-30 t.	6-5 t.	9-0 m.	10-35 m.	5-30 t.	11-20 n.	1-40 t.	7-10 t.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	8-45 n.	7-10 t.	b 9-0 m.		—	—	2-45 t.	4-45 t.	Porto	Vianna	Porto	
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	10-30 n.	7-42 m.	b 9-0 m.		Lisboa	Faro	Lisboa		d 4-45 m.	9-45 m.	5-30 t.	10-30 n.
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-35 m.	Lisboa	Figueira	Lisboa		4-30 t.	5-0 m.	6-15 t.	6-30 m.	Vianna	Valença	Vianna	
11-45 m.	12-10 t.	12-0 t.	12-20 t.	5-15 m.	7-11 t.	5-55 m.	6-45 t.	Lisboa	Extremoz	Lisboa		7-0 m.	9-5 m.	6-0 t.	8-5 n.
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	7-35 m.	2-54 t.	3-40 t.	11-45 n.	7-45 m.	3-45 t.	8-50 m.	4-45 t.	Porto	Barca d'Alva	Porto	
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	6-31 t.	5-11 m.	11-15 n.	9-0 m.	4-30 t.	11-30 n.	11-30 n.	6-30 m.	7-30 m.	3-0 t.	11-0 m.	6-45 t.
2-5 t.	2-25 t.	2-0 t.	2-25 t.	Lisboa	V. Alcant.	Lisboa		Lisboa	Barreiro	Lisboa		Porto	Regoa	Porto	
2-45 t.	3-10 t.	3-0 t.	3-20 t.	c 8-30 n.	a 5-55 t.	a 8-15 m.	c 5-37 t.	7-5 m.	7-40 m.	5-55 m.	6-30 m.	d 5-0 m.	11-5 m.	4-45 m.	8-50 m.
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.	a 11-0 m.	7-0 m.	6-20 t.	4-0 m.	7-45 m.	8-16 m.	9-25 m.	10-0 m.	4-15 t.	8-25 t.	4-40 t.	11-10 t.
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.	8-45 n.	7-0 m.	6-20 t.	5-42 m.	10-30 m.	11-5 m.	10-26 m.	10-55 m.	Regoa	Barca d'Alva	Regoa	
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.	5-25 t.	Lisboa	Badajoz	Lisboa		12-45 t.	1-20 t.	12-30 t.	1-5 t.	4-45 m.	11-35 m.	5-30 t.	9-0 n.
5-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-20 t.	c 8-30 m.	8-20 n.	5-40 m.	a 5-31 t.	2-40 t.	3-15 t.	3-0 t.	3-35 t.	GUIMARÃES			
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.	6-55 t.	a 11-0 m.	7-13 m.	6-45 t.	4-0 m.	4-30 t.	5-5 t.	4-5 t.	4-45 t.	PORTO	GUIMARÃES	PORTO	
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-50 t.	8-45 n.	7-13 m.	6-45 t.	4-0 m.	Lisboa	Evora	Lisboa		4-45 m.	8-55 m.	4-40 m.	8-15 m.
8-45 n.	9-10 n.	8-0 n.	8-25 n.	10-30 n.	7-13 m.	6-45 t.	5-42 m.	—	—	7-0 m.	10-55 m.	8-0 m.	11-06 m.	11-20 m.	2-15 t.
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.	Lisboa	Guarda	Lisboa		Casa Branca	Evora	Casa Branca		11-0 m.	3-12 t.	4-0 t.	7-10 t.
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	c 8-30 m.	12-50 n.	1-50 n.	a 5-37 t.	2-50 t.	3-40 t.	7-0 t.	7-47 t.	5-30 t.	8-32 n.	6-50 t.	10-30 n.
C. SOURÉ	P. ARCOS	C. SOURÉ		a 11-0 m.	12-50 n.	1-50 n.	a 5-37 t.	Casa Branca	Faro	Casa Branca		Lisboa	Sacavem	Lisboa	
8-5 m.	8-37 m.	8-50 m.	9-22 m.	8-45 n.	10-37 m.	4-0 t.	4-0 m.	7-40 m.	8-5 n.	6-30 m.	7-30 n.	6-40 m.	7-24 m.	7-40 m.	8-24 m.
Lisboa	Sacavem	Lisboa		10-30 n.	10-37 m.	4-0 t.	5-42 m.	Lisboa	Pias	Lisboa		7-10 m.	7-54 m.	8-25 m.	9-11 m.
6-10 m.	7-24 m.	7-40 m.	8-24 m.	Lisboa	Santarem	Lisboa		7-45 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-45 t.	8-40 m.	9-24 m.	9-35 m.	10-19 m.
7-10 m.	7-54 m.	8-25 m.	9-11 m.	c 6-0 m.	8-38 m.	9-50 m.	c 12-35 t.	TUNES	POÇO BARRETO	TUNES		9-30 m.	10-14 m.	10-30 m.	11-17 m.
8-40 m.	9-24 m.	9-35 m.	10-19 m.	c 11-15 m.	1-41 t.	5-0 t.	c 7-42 t.	3-35 m.	4-21 m.	5-26 t.	5-57 t.	10-30 m.	11-14 m.	11-45 m.	12-29 t.
9-30 m.	10-14 m.	10-30 m.	11-17 m.	Lisboa	Entrono	Lisboa		8-10 m.	8-49 m.	7-0 t.	7-26 t.	11-30 m.	12-14 t.	12-30 t.	1-14 t.
10-30 m.	11-14 m.	11-45 m.	12-29 t.	c 1-10 t.	5-28 t.	4-20 m.	c 9-5 m.	FARO	POÇO BARRETO	FARO		1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.	c 4-35 t.	8-35 n.	6-0 t.	c 10-10 n.	4-25 t.	6-33 t.	6-20 m.	8-33 m.	7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.	Lisboa	Guarda	Lisboa		9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.	9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.	c 4-35 t.	8-35 n.	6-0 t.	c 10-10 n.	0-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.	0-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

a) directos — b) pela linha do Oeste — c) Lisboa Caes dos Soldados — d) Porto-Campanhã — e) só aos domingos e dias sant. — f) ás 3.^{as} e 6.^{as} feiras — h) ás 2.^{as} e 6.^{as} feiras — i) só no dia 23 de cada mez — k) só ás 4.^{as} e sabbados — l) ás 2.^{as} feiras — m) ás 5.^{as} e dom. — n) só aos sabbados — o) não se faz aos sabbados — p) ás 3.^{as} feiras — r) ás 5.^{as} e domingos — s) só nos dias uteis.

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior



SAHIRÁ no dia 1 de Maio ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira Faro, Olhão Tavira, e Villa Real de Santo Antonio.—Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^a



Africa Oriental, (via Napoles) vap. all. **Admiral**. Sahirá a 4 de maio.
Agente E. George, R. da Prata 8, 2.º



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Petropolis**. Sahirá a 2 de Maio.
Agente E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Barcelona, Cette e Marselha, vap. fr. **St. Paul**. Sahirá a 6 de maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10.



Bordeaux, vap. fr. **Cordillere**. Sahirá a 8 de maio.
Agentes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.º



Cette e Marselha, vap. fr., **St. Mathieu**. Sahirá a 1 de Maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10.



Copenhagen e S. Petersburgo, vap. dinamarquez, **Douro**. Sahirá a 3 de maio.
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Copenhagen e S. Petersburgo, vap. dinamarquez **Chr. Broberg**. Sahirá a 5 de maio.
Agente E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e La Plata, vap. fr. **Atlantique**. Sahirá a 7 de maio.
Agentes, Torlades & C.^a R. Aurea, 32, 1.º



Flessingue e Hamburgo, vap. all. **Reichstag**. Sahirá a 5 de maio.
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Hamburgo, vap. all. **Oldenburg**. Sahirá a 2 de maio.
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Hamburgo, vap. all. **Tanger**. Sahirá a 5 de maio.
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Havre e Anvers, vap. fr. **St. Thomas**. Sahirá a 1 de Maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10.



Iquitos, vap. ingl. **Javary**. Sahirá a 6 de maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.º



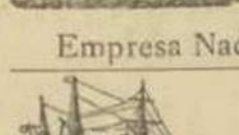
La Pallice, Liverpool (via Vigo), vap. ingl. **Oravia**. Sahirá a 6 de junho.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.º



Lourenço Marques e Beira (via Cabo), vap. all. **Sultan**. Sahirá a 8 de maio.
Agente E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Madeira S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vap. port., **Zaire**. Sahirá a 11 de Maio.
Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



Manaus, vap. it. **Rio Amazonas**. Sahirá a 26 de maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a T. dos Remolares, 28, 1.º



Pará e Manaus, vap. it. **Ré Umberto**. Sahirá a 4 de maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a, T. dos Remolares, 28, 1.º



Pernambuco, e Maceió, vap. ing. **Scho-lar**. Sahirá a 2 de maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Corrientes**. Sahirá a 14 de maio.
Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Cordoba**. Sahirá a 24 de maio.
Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. ing. **Thames**. Sahirá a 1 de maio.
Agentes, J. Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. ing. **Clyde**. Sahirá a 14 de maio.
Agentes, J. Rawes & C.^a R. dos Capellistas, 31.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. ing. **Danube**. Sahirá a 29 de maio.
Agentes, J. Rawes & C.^a R. dos Capellistas, 31.



Rio de Janeiro e Santos, vap. ing. **Nasmith**. Sahirá a 2 de maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a do Alecrim, 10, 1.º



Rotterdam, e Hamburgo, vap. all. **Paraguassu**. Sahirá a 1 de maio.
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Rotterdam e Antuerpia, vap. all. **Electra**. Sahirá a 7 de maio.
Agente E. George, R. da Prata, 8, 2.º



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St.^a Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal e Flores, vap. port., **Açor**. Sahirá a 5 de maio.
Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vap. ing. **Oropesa**. Sahirá a 14 de maio.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.º

