

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

SECRETARIO DA REDACÇÃO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS L. Cretey. — LIVERPOOL, W. N. Cornett.

Proprietário-diretor-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

TYPGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48  
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

## SUMMÁRIO

O BAIRRO DA EUROPA .....	145
CARTAS DO ESTRANGEIRO — Inglaterra, por W. N. Cornett .....	146
PARTE OFICIAL — Portaria de 6 de maio do Ministério das Obras Públicas .....	147
EMPREGADOS DAS LINHAS DO ESTADO .....	147
A LUZ KITSON .....	148
NOTAS DE VIAGEM — XV — Hannover e Hamburgo .....	149
TELEGRAPHIA SEM FIOS .....	150
MELHORAMENTOS DE LISBOA — VI — Afixações .....	151
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos acionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e ágios — Cotações nas boas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis .....	151 a 153
BRAGANÇA E VILLA REAL .....	154
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS .....	154
LINHAS PORTUGUEZAS — Beira Alta — Sul e Sueste — Inspeção — Pontões .....	154
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Alemanha — Brasil — Canadá — Índia Inglesa — Cochinchina — Tunísia — Austrália .....	154 e 155
AVISOS DE SERVICO — ARREMATACOES .....	155
AGENDA DO VIAJANTE .....	157
ANNUNCIOS .....	158
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE MAIO DE 1902 .....	159
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA .....	160

Páginas

145

146

147

147

148

149

150

151

151 a 153

154

154

154

154

154

155

155

157

158

159

160

E até as novas ruas, tão largas, tão arrojadamente lançadas, vestidas de árvores, percorridas por tremvias eléctricos, como se tornam banaes pelas fileiras de casas brancas tiradas a cordel, debruçadas sobre o caminho a ver ao soalheiro quem passa, com os múltiplos olhos das suas esguias janellas agarradas umas às outras, e com os seus numerosos andares, como prateleiras de estante ou gavetas de commoda!

Rara é a edificação que destaque nesta monotonia. O estylo, a novidade, o cunho pessoal do architecto ou do bom gosto do proprietario — faz-se consistir apenas na fórmula das vergas das janellas e das portas.

Vestem pelo mesmo figurino.

O estylo é o homem, mas a casa é a população.

Até em pontos em que a excellencia da situação impunha uma construcção grandiosa ou nobre, aparecem as bocetas e casas-prateleiras, como na rotunda da Avenida.

Habitações incaracterísticas para a vida de senhoras vizinhas, de quartos sem luz, de pias indecorosas, sem banhos e com mau cheiro na escada.

Raros são os que comprehendem ainda a graça, o conforto, o bem estar da casa moderna, do *home*, independente, separada da rua, no recolhimento egoista de quem está bem consigo mesmo e quer fazer vida à parte, sem espiar o que vai por casa do vizinho, sem exhibição de meninas casadoiras á janella e garrarejos nocturnos para quartos andares.

Raros os que conhecem a beleza das casas, pequenas ou grandes, com um trecho de jardim ao lado e em frente, onde as crianças saltem e os pais se distraiam e repousem. Todavia, só elas formam o verdadeiro lar modelo dando a suggestão fecunda da virtuosa vida em familia, fazendo-a desejar e apetecer, sem promiscuidades tediosas.

E' com a serie de habitações assim construídas que se formam as deliciosas ruas que se vão abrindo nalgumas terras e se constituem esses hygienicos bairros que são verdadeiros sanatorios das velhas cidades em que ha a super-accumulação ou uma perigosissima densidade de população.

Esta super accumulação pagam a caríssima as vidas humanas, mesmo nas epochas normaes; mas se sobrevém uma epidemia, os effeitos terríveis da imprevidência ou desconhecimento das mais singelas noções da hygiene e das regras da engenharia sanitaria avultam e exageram-se duramente.

As crianças, cujo organismo delicado mais propicio é á propagação das doenças, são as que mais contribuem para a mortalidade enorme que se reconhece nas grandes e velhas aglomerações.

Tudo aconselha a descentralização ou a desaccumulação. Os augmentos de facilidade de comunicações, a rapidez e a economia dos transportes tornam possível e aconselham a abandonar os centros, reservados mais especialmente ao trabalho e aos negócios, preferindo os

## O Bairro da Europa

**P**ELA iniciativa feliz d'um grupo de cavalheiros d'esta cidade, vae a capital ser dotada com um benefício importante, inteiramente digno do nosso aplauso.

Temos advogado persistentemente algumas ideias, para o desenvolvimento, progresso, aformoseamento e prosperidade de Lisboa. A indole da nossa publicação leva-nos principalmente para o estudo d'esse factor de tamanha influencia na riqueza d'um grande centro — a sua viação ou as suas comunicações de todas as ordens, mas nem por isso deixamos no olvido outros problemas que por igual a interessam, como a salubridade, o regimen do porto, o serviço das quarentenas, etc., e ate a parte esthetica relativa á architectura das suas edificações, á sua situação, ao embellecimento das ruas, largos e jardins.

Os portugueses viajam pouco. Collocados no occidente da Europa, estamos fora do movimento que convulsiona e agita os paizes do centro; ficam-nos mais dispendiosas as viagens, somos pouco visitados também.

D'ahi vem que não aprendemos na lição d'outras nações que teem tido a arte de formar cidades e bairros encantadores em logares desfavorecidos da natureza, tornando salubres regiões pantanosas e perigosas, amenos e apraziveis sitios desolados e inhospitais.

Lisboa podia ser a *mais bella cidade do mundo*, como dizia o grande escriptor que a julgava feita de marmore: está longe d'isso, porém. Está igualmente longe de ser uma cidade salubre.

arrabaldes vizinhos para as habitações, para a vida em familia, onde se criam os filhos e onde descansam os paes.

E' o que se faz em todas as cidades da Europa e da America do Norte, em todas as colonias britannicas; é o que convem fazer em Lisboa.

Com estas ideias arreigadas, natural é que vissemos com prazer e alvoroço o projecto da formação d'un novo bairro situado no mais aprazivel dos arrabaldes proximos da Lisboa intra-muros — o Campo Grande.

Esse bairro que virá a ser um annexo do formoso parque, ao occidente da matta, desenvolvendo-se numa planicie lavada de ar, banhada de sol, sem ladeiras e elevações que embaracem o transito, servido pelos tremvias electricos e pela via ferrea da cintura, está nas melhores condições para a realização do ideal que apetecemos á cidade de Lisboa.

Harmoniza-se com o vasto plano municipal, que traçou e vae construir ruas ao norte da rotunda Mousinho de Albuquerque, aos lados da Avenida Ressano Garcia, com 60 metros de largura, que desemboca no topo sul do Campo Grande.

E' por alli que tem de fazer-se a viação num breve prazo.

O bairro novo aproveita nas melhores condições os beneficios da matta do Campo Grande.

Está destinado a formar o primeiro escalão para a futura ligação com Telheiras, Luz, Carnide e Bemfica, em que devem assentar-se carris para tremvias electricos de circulação. Formar-se-hia assim um systema circulatorio analogo ao do corpo humano, com a pequena circulação pela Patriarchal, a grande pelo Campo Grande, com o coração no Rocio e os braços de Algés e Poço do Bispo.

Parece que a companhia organizadora do bairro tem em mente abrir ruas espaçosas e arborizadas, construir habitações que se pagam em annuidades, e vender terrenos para edificações sob determinadas condições ou com projectos previamente aprovados, para que o mau gosto ou avidez de uns não vá prejudicar todos os outros.

Chamar-se-ha bairro da Europa.

Pretende porventura neste nome dar a intender que terá um aspecto diferente dos bairros actuaes de Lisboa. Isso é de bom agouro.

Aproveite-se o que ha de melhor por essas capitais estrangeiras.

Applaudindo sinceramente a ideia d'este empreendimento, fazemos votos para que o exito completo e rapido corresponda á generosidade e aos esforços da empresa.

porte rapido, subterraneo, que permitta ao publico viajar sem interrupção em qualquer direcção d'un extremo de Londres a outro e a um preço uniforme e baixo.

As linhas serão duplas em toda a sua extensão, sendo collocada cada via num tunnel separado forrado de ferro fundido. Cada comboio consistirá em sete carruagens com assentos para quarenta e oito passageiros em cada uma, e terá tres motores, um em cada extremidade e um no centro, de sorte que cada comboio se poderá separar em dois se fôr necessário. Merecerá attenção especial a vibração e ventilação.

Este projecto muito comprehensivo terá o efecto, sem duvida, de pôr fim ás innumeraveis propostas para a construcção de caminhos de ferro subterraneos que aguardam actualmente a approvação do Parlamento ou que estão promptas a ser apresentadas nelle.

Entretanto, foi apresentada nos tribunaes de Londres uma causa que é do maior interesse para os promotores de todos os caminhos de ferro subterraneos de Londres, construidos e por construir; é uma reclamação de compensação por avarias causadas numa casa particular por um caminho de ferro de tubo, que funciona á profundidade d'uns 70 pés por baixo dos alicerces da dita casa. Cairam os alicerces e gretaram-se as paredes da casa, devendo-se isto, segundo a opinião dos peritos, á existencia do tunnel e á vibração motivada pelos comboios.

Foram mandadas dar ao dono da casa umas centenas de libras sterlinas; mas elle appellará sem duvida contra a companhia ferroviaria, levando o caso provavelmente até a camara dos pares, se fôr necessário.

Trata-se de obter para Liverpool maiores facilidades ferroviarias nas suas communicações com Londres. Presentemente só ha tres comboios por dia que fazem o percurso em  $4\frac{1}{4}$  horas, contra quatro que tem Manchester.

Ninguem pretenderá que um minimo de  $4\frac{1}{4}$  horas é a maior velocidade possivel a que se pôde fazer a viagem de Liverpool a Londres por uma via tão directa como a que tem o London & North Western Railway. Effectivamente, perde-se geralmente um quarto de hora em engatar e desengatar, em Crewe, as carruagens para Manchester. Queixa-se o publico de que os caminhos de ferro fazem os seus negocios como se se tratasse de diligencias em vez de comboios, e isto numa epocha de competencia crescente, quando cada minuto é de importancia, sendo de admirar que os directores d'uma companhia como a London & North Western necessitassem ser lembados que o tempo é dinheiro, e que a viagem de Liverpool a Londres e de volta a Liverpool é assaz frequente no trabalho diario dos commerciantes e homens profissionaes para precisar que se faça todo o esforço para tornal-a rapida e commoda. Diz-se que comboios rapidos e bilhetes baratos dobrariam o trafego entre Liverpool e Londres.

A falta de exito dos promotores do bill para a construcção d'uma linha electrica de dois carris entre Londres e Brighton tem estimulado os promotores do sistema monorail a activar o seu projecto. Não ha duvida que o bill dos primeiros será apresentado de novo na nova sessão do Parlamento, e que haverá uma lucta entre os dois systemas. Com o caminho de ferro electrico far-se-ha a travessia em 35 minutos; com o monorail em muito menos; mas, se os dois bills se apresentam em competencia, o do monorail terá pouca probabilidade de exito contra o do caminho de ferro ele-

## CARTAS DO ESTRANGEIRO

Liverpool, 21 de abril de 1902.

Estão já completos os planos do novo systema de caminhos de ferro chamados «tubos» que se propõe estabelecer sob as ruas de Londres.

A nova companhia formada com este proposito chama-se a Underground Electric Railway Company of London e o seu capital é de £ 15.000.000.

Comprehende as antigas empresas, o caminho de ferro District; o Baker Street and Waterloo; o Charing Cross, Euston and Hampstead; o Great Northern and Strand e o Brompton and Picadilly, as quaes, por conseguinte, deixam d'existir como companhias distintas.

O desejo é de dar a Londres um systema de trans-

ctrico, sendo este d'um sistema já tão provado e bem estabelecido.

\*

Os cyclistas não são pessoas timidas quando se trata da protecção dos seus direitos legaes, e gracas ás poderosas organizações que elles teem estabelecido, pôdem já impôr a sua vontade com alguma esperança de exito. O que mais lhes agrada é contender com uma companhia ferroviaria, sendo-lhes indiferente que seja o local os tribunaes ou o parlamento mesmo. Os promotores do *bill* do caminho de ferro electrico North & South Shields, que se propõem construir um caminho de ferro tubular sob o rio Tyne, pedem autorização para cobrar seis pence por bicycleta e um shilling por tricicleta, bem que a distancia seja só uma milha. Os cyclistas locaes consideraram prohibitivos estes preços e o resultado foi a apresentação, no parlamento, de dois memoriaes contra o *bill*, um de parte do Touring club de cyclistas, e outro assignado por 2.500 cyclistas de Northumberland e Durham.

W. N. CORNETT.

## PARTÉ OFFICIAL

*Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria*

Direcção Geral do Commercio e Industria

### Repartição do Commercio

Tendo sido presente a Sua Majestade El-Rei o requerimento, datado de 1 de maio de 1899, e entrado no mesmo dia na Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em que a Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes, sociedade anonyma de responsabilidade limitada, pediu auctorização para ampliar o numero de obrigações que está auctorizada a emitir em virtude do disposto no artigo 16º dos seus estatutos, a fim de, com o respectivo producto, fazer face ás despesas da construcção da linha ferrea de Vendas Novas a Sant'Anna, de que a mesma companhia é concessionaria;

Visto o contracto para transferencia da construcção e exploração da linha ferrea de Vendas Novas a Sant'Anna, celebrado em 25 de novembro de 1899 entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes e a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, pelo qual esta garantia áquella determinada receita liquida, e se obrigou, em qualquer hypothese, sem que haja interrupção e durante todo o periodo da sua exploração a garantir á Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes uma entrega annual de 455.000 francos, ouro;

Vista a escriptura celebrada entre as referidas companhias em 3 de maio de 1902, pela qual ficou convertido em definitivo o supracitado contracto de 25 de novembro de 1899;

Vista a portaria de 11 de maio de 1900 que concedeu auctorização para a referida transferencia;

Visto o despacho ministerial de 11 de maio de 1900, que mandou lavrar portaria auctorizando a emissão de obrigações pedida pela Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes;

Visto o disposto no artigo 19º da carta de lei de 3 de abril de 1896 e no artigo 7º do regulamento de 27 de agosto do mesmo anno;

Visto o disposto no artigo 3º da carta de lei de 29 de julho de 1899, que isentou das prescripções d'ella as emissões de obrigações requeridas até a data da publicação da mesma lei;

Visto o parecer da procuradoria geral da corôa e fazenda:

Ha por bem o mesmo Augusto Senhor auctorizar a referida Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes a emitir, em uma só serie, dezenove mil e quinhentas obrigações do capital de 500 francos cada uma, e juro de 4 1/2 por cento ao anno, amortizaveis ao par, por sorteios annuaes, no prazo de oitenta annos, e com as clausulas seguintes:

1º Que nas dezenove mil e quinhentas obrigações de que se trata ficam comprehendidas as dezeseis mil obrigações que a Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes estava auctorizada a emitir nos termes do artigo 16º dos seus estatutos de 22 de dezembro de 1888;

2º Que a emissão das referidas obrigações só poderá realizar-se depois de dar entrada na Repartição do Commercio o docu-

mento comprovativo do registo definitivo a que se refere o n.º 6º do artigo 49º do Código Commercial;

3º Que d'esta emissão ou de quaisquer operações financeiras que a Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes realize, nenhuma responsabilidade, em qualquer situação ou hypothese, virá para o Estado, não tomando o Governo responsabilidade alguma pelas obrigações emitidas pela companhia;

4º Que as garantias com que a Companhia assegura o pagamento dos juros e amortização das obrigações em nenhum caso prejudicam nem offendem os direitos que pelas leis e pelas clausulas do alvará de concessão pertencem ao Estado sobre a linha ferrea concedida á companhia, por isso que o Estado, sempre, em todas as hypotheses, é credor privilegiado da companhia no que respeita ás obrigações que lhe foram impostas pelo alvará de concessão;

5º Que a auctorização dada pelo Governo para emissão das obrigações em nada modifica as clausulas e condições do mesmo alvará de concessão da linha ferrea e sua interpretação e execução, nem altera por qualquer forma os prazos nello fixados para o resgate da linha e para a sua reversão para o Estado livre de todos os encargos;

6º Que a Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes fica obrigada a contribuir annualmente para o fundo especial da fiscalização das sociedades anonymas, nos termos do artigo 33º do respectivo regulamento de 10 de outubro de 1901, com quantia igual áquella em que fôr fixada a retribuição de cada um dos administradores da mesma companhia.

Paço, em 6 de maio de 1902 — Manuel Francisco Vargas.

## Empregados das linhas do Estado

Os empregados subalternos dos caminhos de ferro do Sul e Sueste e Minho e Douro representaram á Camara dos Deputados, pedindo que lhes seja aplicada a disposição da lei de 14 de julho de 1899 que instituiu o premio de exploração nas linhas ferreas do Estado para recompensa de bons serviços.

Por essa lei, foi instituido um premio a distribuir no fim de cada anno economico, sobre proposta do conselho de administração, pelo pessoal superior dos serviços, comprehendendo o Director, sub-director ou adjunto, chefes de tracção, de via, obras e movimento e trâfego. O premio para cada direcção é até 10 por cento do augmento annual da receita do trâfego, líquida de impostos, sobre o da receita do anno anterior, não podendo, porém, ser inferior a 2.500.000 réis.

Pela letra e espirito da lei, vê se que o pessoal subalterno não compartilha do beneficio concedido, embora muito trabalhe e sofra para conseguir o desenvolvimento do trâfego e obsevancia dos regulamentos. Mas uma errada interpretação da lei foi mais longe, e excluiu tambem chefes de seccão e de expediente de machinistas e officinas, e inspectores, que o Decreto de 22 de dezembro de 1900 considerou pessoal superior.

Como afirmou o illustre Ministro das Obras Publicas, os empregados dos caminhos de ferro estão modestamente retribuidos; e sendo certo que, além de haver consideravel augmento de receitas, a verba orçada para pagamento ao pessoal administrativo apresenta sempre sobras, desejam os representantes que este pessoal, quer seja nomeado por despacho ministerial, quer pelo conselho de administração, compartilhe do referido premio, o qual poderá ser augmentado com as as sobras e receitas fora do trâfego, servindo de base para a sua distribuição uma percentagem sobre os ordenados.

Os premios, as recompensas, ainda que a largos intervallos, suavizam os amargores da lida quotidiana, e tornam menos gravoso o tributo do trabalho que todos tem de pagar, como condição ineluctável da existencia, ao mesmo tempo que dão novos alentos e volvem mais actuosa a vontade.

## A luz Kitson

Por amavel convite do sr. Paterson, o digno representante em Lisboa da companhia ingleza que tem o privilegio d'este invento, assistimos ha dias a uma primeira experientia de funcionamento que se realizou na esplanada Jansen, com uma lampada, suspensa por um cabo de arame entre duas arvores, trabalho feito no curto espaço de tres horas e que demonstrou logo o bom resultado da invenção.

A luz Kitson, nome do seu inventor, foi o resultado de numerosas experiencias por este feitas até 1896, epoca em que, tendo conseguido levar o seu systema á perfeição, fundou nos Estados Unidos uma companhia com o capital de 30.000 dollars.



A luz fez taes progressos que, tres annos depois, o capital da companhia augmentava consideravelmente e já milhares de operarios estavam empregados na fabricação de candieiros. Desde então os candieiros Kitson foram introduzidos em todo o mundo, formando-se companhias na Grã-Bretanha, Russia, França e outros paizes.

Durante o anno passado, centenas de candieiros foram installados em varias cidades inglesas, principalmente nas estações de caminhos de ferro, fabricas e lojas. Cerca de 100 candieiros Kitson funcionam nas bem conhecidas fabricas de Armstrong & C.ª em Newcastle e Charles Cammell & C.ª de Sheffield. Nos dois palacios dos czars da Russia ha d'estes candieiros, e a companhia ingleza tem recebido encommendas de milhares d'elles, para os caminhos de ferro da Russia.

Em fabricas muito importantes os candieiros Kitson substituiram os candieiros electricos. Esta luz tem grandes vantagens sobre a d'arco voltaico, não só pela firmeza constante, como por ser muito mais agradavel a côr e não descolorir os objectos que illumina.

Um candieiro electrico ao pé d'estes parece uma lua pallida, enquanto o Kitson brilha como um sol. E' muito mais penetrante que a luz electrica e tem a força de penetrar o nevoeiro mais denso.

Uma outra commodidade offerece este systema d'illuminacao: a de poder ser collocada sem fios ou canalização, não havendo necessidade de perfurar as ruas, o que representa uma enorme economia.

As gravuras que hoje damos demonstram o modo de installação, simples e pratico, d'este systema. A que vae no alto d'esta pagina é a *Portland place*, em Londres, onde cada candieiro Kitson substitue num-

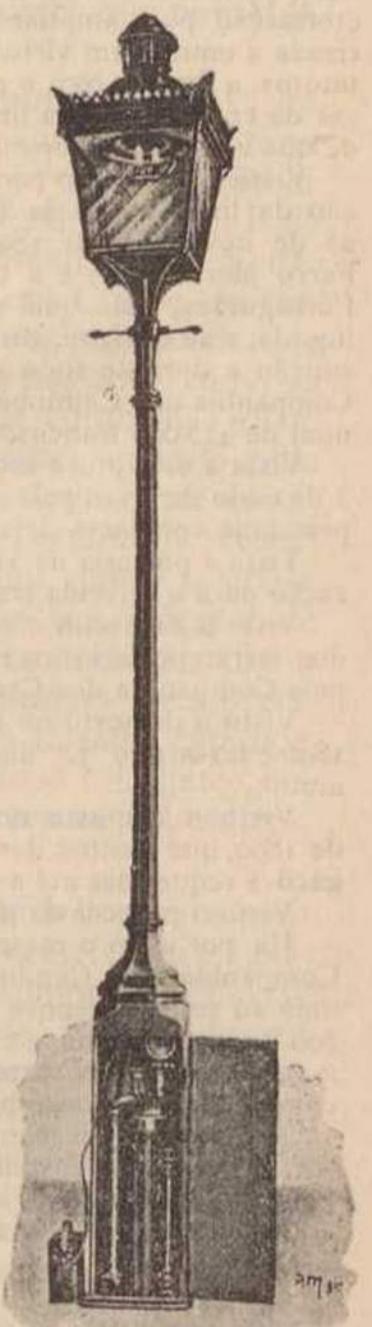
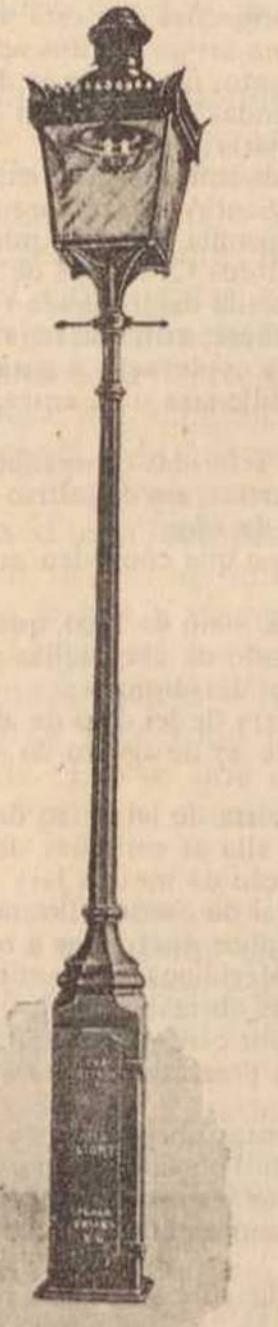
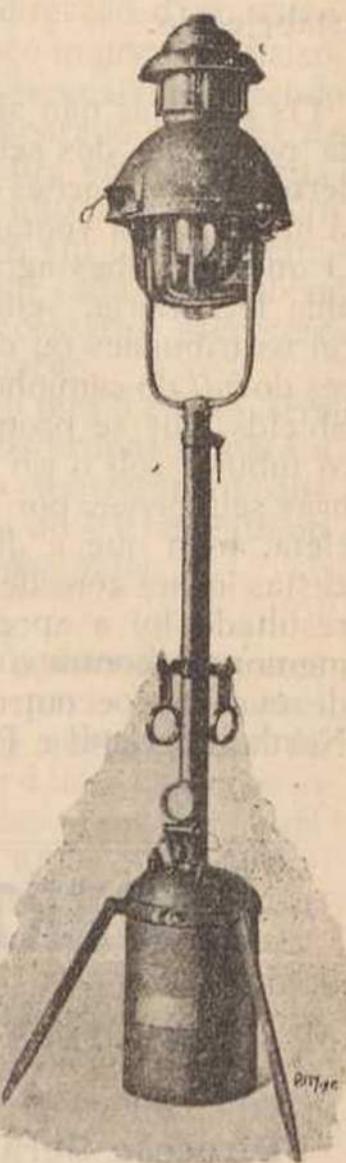
rosas luces de gaz que se enfileiravam nos passeios lateraes.

Os candieiros para illuminacão fixa são da forma que indicamos abaixo. A' esquerda o candieiro, tendo fechado o deposito que se oculta na base; á direita o mesmo candieiro aberto na base, mostrando o deposito do petroleo e a bomba compressor da ar.

Para se obter essa pressão basta o esforço d'um homem fazendo功用ar uma pequena bomba durante alguns minutos.

Uma outra forma de candieiro é a da nossa 3.ª gravura—a lampada transportável, que serve para trabalhos do campo, construcções ou reparações nocturnas, e se pôde transferir de um a outro ponto tomando-a pelas duas argolas, assim como, pelo systema de telescopio da sua columna, se pôde elevar até 5 metros do solo.

Numa série de conferencias sobre «Oleos mineraes para iluminacões», realizadas pelo professor Vivian Lewes, inspetor geral do gaz na cidade de Londres, no Petroleum Institute, n'aquelle cidade, em 14 de abril ultimo, disse o illustre conferente que a mais importante resolução do problema da luz incandescente pelo petroleo foi achada



na bella forma de luz dada pelo candieiro Kitson, do qual havia um exemplar na sala em que se realizava a reunião.

O professor Lewes, que é a primeira notabilidade no assumpto, affiançou que com todas as fórmas d'estes candieiros era perfeitamente facil obter a luz de mil vellas pelo preço d'um penny por hora, preço que deixa muito além os outros systemas de illuminação.

O dr. Dvorkovitz, que presidiu a esta reunião, disse que os esforços que empregou o sr. Kitson, e o resultado que elle obteve na introducção do petroleo para a illuminação das ruas, merecia geral approvação.

Fazendo a comparação dos varios processos de illuminação e seu custo, concluiu o distincto chimico que o preço de 1.000 vellas por hora é:

#### Lampadas electricas

	1 sh	2 p
Arco	3,75	"

#### Gaz de carvão

Bico de leque	1	6	"
» Argand	1	"	
» de incandescencia	2,25	"	
» com pressão..	1,75	"	

#### Oleos e espíritos

Petroleo (de 8 pence por galão)...	7,25	"
» gaz (4 pence por galão)...	6	"
» com incandescencia (8 pence por galão).....	2,28	"
Alcool (10 pence por galão) .....	2	

Candieiro Kitson (8 pence por galão).

O galão regula por 4 1/2 litros.

Entre nós, onde o petroleo se paga a 95 réis o litro, dando luz para 36 horas, o custo da hora por uma força de mil vellas não excede 12 réis.

Os srs. engenheiros Julio Teixeira e Mendes Guerreiro, que assistiram á experientia preliminar a que acima nos referimos, ficaram muito agradados do resultado, sendo de esperar que o processo Kitson seja adoptado nas linhas ferreas do Estado.

Brevemente vão ser feitas novas demonstrações mais positivas no exterior da camisaria Leão com duas lampadas de 1.000 a 1.200 vellas.

## NOTAS DE VIAGEM

### XV

#### Hannover e Hamburgo

A distancia entre estas duas cidades, 180 kilometros pela via Uelzen Harburgo, é percorrida por 13 comboios diarios em cada sentido, dos quaes 7 são rápidos que fazem o trajecto em 3 horas e uns 5 minutos, o que dá a velocidade média de 60 kilometros, mas entre Uelzen e Lüneburgo a velocidade eleva-se a 75 kilometros (36 kilometros em 29 minutos) e, não obstante, graças á estabilidade da linha e á boa construccion do material, o movimento é suave, sem solavancos nem grande ruido.

A linha não tem interesse, á parte as cidades de Celle, Uelzen, Lüneburgo e Harburgo, por onde passamos e que são importantes.

Em todas as estações notamos o característico das gares allemaes: a venda de cerveja aos copos, aos canecos, aos diluvios por toda a parte, sofregamente pedida e bebida d'um trago, para que outra nova porção a siga.

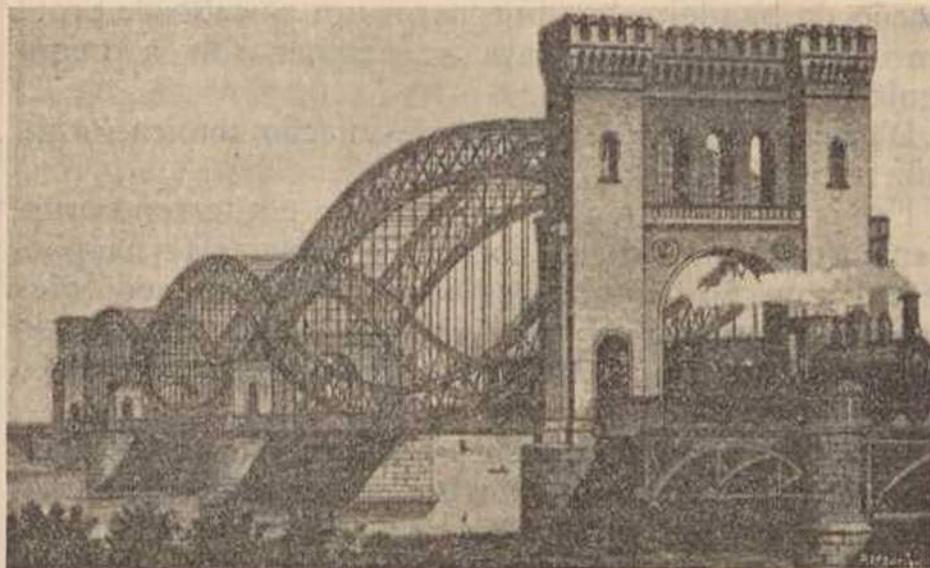
E condimentando a bebida, vão tambem grossas sandwiches, grandes e apetitosos bolos secos, fatias de carne, etc.

Vê-se que os allemaes, especialmente os do norte, se alimentam bem, e é certamente a isto que se deve a bella apparence de robustez que apresentam.

E' notavel que nestas grandes cidades raro se vê um homem de constituição fraca, macilento, magro. Por toda a parte os habitantes, sejam da classe elevada sej m das mais modestas, são gordos, espadaudos, sadios, vendo-se que respiram saude e força.

E' por isso que o grande general allemao disse em tempo que a superioridade da Allemanha estava no ventre das mulheres.

Ao approximar-se de Hamburgo a linha atravessa o Elbe em varios dos seus canaes em que o viajante vae vendo as docas, importantissimas pelo seu movimento, e acaba por vencer a linda ponte de que damos a gravaura.



Chegado á estação chamada de Hannover, o comboio tem pequena paragem, seguindo logo para a do Klosterthor que é, por assim dizer, a estação central.

Ali se sue e se toma trem para o hotel, mas qual é a nossa surpresa ao ver que o comboio, sahindo da estação, nos acompanha, mesmo ao lado do trem, pela mesma rua que seguimos.

Cá, no Portugal velho, considerar-se-hia um escândalo monumental que um comboio tivesse o atrevimento de seguir um pouco ao longo d'uma rua, embora disso proviesse, como em Hamburgo, a ligação das duas estações importantes e o beneficio do publico.

Haja em vista a indignação que explodiu quando o falecido engenheiro Pedro Lopes projectou a linha dos Meridionais saindo de Santarem e atravessando a ponte.

Até as pedras da calçada se levantaram contra elle, segundo a velha phrase portugueza, e o resultado foi que, humilde, subjugada por tão justa indignação, passou a testa da linha para Sant'Anna, com o que a cidade do santo milagre ha de... lucrar immenso, já se vê.

Para a passagem dos comboios atravez das ruas fecha-se o transito publico por umas cancellas que descem por contrabalanco, genero das que já temos na estação do Barreiro, e nada mais, — simples e pratico.

O viajante, por mais apressado que seja, tem que consagrar uns dias a Hamburgo, que é uma cidade enorme, das tres mais importantes da Europa e das mais attrahentes tambem.

A vida é cara, em questão de hoteis, e no viver particular vae hoje regulando pelos preços das outras ci-

dades, desde que Hamburgo, cidade livre, entrou no regimen aduaneiro allemão.

Cidade livre, disse eu, e poucas ha onde esta santa palavra tenha uma consagração mais eloquente!

Com efeito, a liberdade — que não quer dizer licença — respira-se a plenos pulmões, por toda a parte.

O viajante sente se bem porque não o opprime a rême de *défendus* que em França, e um pouco na Suissa, constitue a manifestação das grandes cidades.

O viver d'Hamburgo tem ainda outras originalidades. Cidade livre, na confederação germanica, liga-se intimamente, a ponto de confundir-se nos seus extremos com Altona, cidade prussiana do ducado de Holstein.

Hamburgo tem o seu senado, os seus governadores, tribunaes, leis e polícia especiaes; e quem segue qualquer das ruas que conduzem para além do animado bairro de S. Paulo, não notará que, sem parar o trem ou o carro electrico que o conduz, passou de Hamburgo á Prussia, isto é, deixam de estar sob a protecção da bandeira hamburgueza, um castello de prata em campo vermelho, para se acolher sob a negra aguia prussiana.

D'isto resulta, ás vezes, uma situação comica, original.

Um criminoso que pratica uma falta em terreno prussiano, com uma simples corrida, ao longo da rua, põe-se em governo hamburguez ao abrigo de perseguições da auctoridade prussiana, que só por meio de extradição requerida ás de Hamburgo conseguirá castigar o delinquente.

Para um primeiro passeio de reconhecimento em Hamburgo, nada ha melhor que tomar bilhete para um dos carros Kase, que todos os dias, ás 10 da manhã, partem do caes do Alster e dão a volta a toda a cidade, levando os visitantes ás docas onde elles passam a um bello vapor, no qual percorrem todas as docas ouvindo as minuciosas explicações dos guias, e por ultimo indo, pelo Elbe, até Altona, onde se desembarca e retoma o carro que os leva ao ponto de partida.

Tudo isto, que dá 3 horas e meia de delicioso passeio, custa 4 marcos.

Vae longo este artigo e ainda fica muito que contar sobre Hamburgo, mesmo sem bordejar pelos esclarecimentos que o leitor encontra nos guias de viagem.

Não ha remedio senão addiar a continuaçao para um outro artigo em que tratarei tambem de Kiel e seu canal.

## TELEGRAPHO SEM FIOS

Chega até Portugal o interesse que tem despertado lá fóra o invento italiano da telegraphia sem fios. Neste momento se preparam as experiencias que entre nós vâo ser realizadas oficialmente, tendo sido destinado para este fim o cruzador *Dom Carlos*, que se corresponderá com Cascaes.

A primeira experencia da telegraphia sem fios fez-se na Italia em julho de 1894 na Administração Naval de Roma, repetindo se depois em Spezzia sob a propria direcção de Marconi, especialmente convidado pelo seu governo, que logo soube comprehender a alta importancia do novo invento e o futuro que lhe estava reservado.

Foram logo satisfactorios os resultados d'aquellas provas. Alguns vapores da marinha mercante conseguiram estabelecer, por esse meio, communicação com a costa, á distancia de 16 kilometros, com antenas de 22 e 34 metros.

Desde então o governo italiano, graças aos altos esforços dos Ministros da Guerra e da Marinha, continuou em experiencias successivas, obtendo que Marconi permittisse o emprego dos seus apparelhos com as alterações que nelles fosse conveniente introduzir, por quanto os primeiros adoptados eram evidentemente defituosos.

A principio as experiencias officiaes, em que o governo italiano gastou cerca de 100.000 liras com resultados muito interessantes, foram dirigidas pelo electricista em chefe da Marinha e por outro engenheiro, redactor do jornal *L'Elettricità*, de Milão.

Foram installados apparelhos a bordo de alguns navios de guerra e estabelecidas estações em diferentes pontos da costa, conseguindo-se assim comunicar entre aquellas e estes á distancia de 100 kilometros.

Quando aquelles engenheiros se retiraram da Arma da, foi confiada a direcção superior das novas experiencias a varios officiaes, entre elles o commandante Pouchain, actualmente chefe de Divisão, e o tenente Solarri, que ha pouco propoz á Administração Naval estabelecer este sistema de telegraphia entre Pekin e a baia de San Mun, com o auxilio de varias estações reperitorias de Guarini.

Foram então as provas pouco felizes, tendo sido sucessivamente feitos outros ensaios, pelo estabelecimento de comunicação entre navios inglezes estacionados perto de Malta e navios italianos perto de Sicilia a uma distancia reconhecida de 200 kilometros.

Não resta duvida de que a marinha italiana tem feito grandes progressos na telegraphia sem fios. Ainda ha bem pouco tempo conseguiu estabelecer comunicações entre o Monte Argentan e a Maddalena que distam 200 kilometros do mar, circunstancia esta, que basta a demonstrar resultados muito superiores aos que Marconi obteve nas experiencias que fez em França, entre Calvi (Corsega) e Antibes (Provença).

Dentro em pouco ficará estabelecida por este sistema a comunicação permanente entre Roma e a Sardenha, sendo a estação continental estabelecida no Monte Mario, proximo de Roma, e a da Sardenha em um promontorio da Ilha de Caprera, onde existem os restos de José Garibaldi.

Ao passo que os officiaes italianos se dedicam a numerosos ensaios que lhes tem permittido descobrir varios segredos que explicam perfeitamente alguns dos phenomenos observados pelo que respeita ás suas antenas e suas vantagens na telegraphia, Marconi prosegue por conta propria em aperfeiçoar o sistema do seu invento e cada dia tem melhores esperanças de que o mesmo hâde adoptar se não sómente entre pequenas distancias, mas tambem através dos mares e dos oceanos.

Em dezembro de 1901 Marconi dirigiu-se á Terra Nova (E. U. da America) com o fim da ver se conseguia ali receber comunicações transmittidas de Inglaterra, havendo, como elle proprio declarou, antes de d'ali sair deixado preparados todos os seus planos para alcançar o resultado desejado. Assim, da estação de Cornwall (Poldhu) a partir d'uma certa data lhe seriam transmittidos determinados signaes todos os dias.

Chegado á Terra Nova, installou o seu campo de experiencias em Signal Hall, á entrada do porto, expedindo em seguida um telegramma pelo cabo ordinario para Poldhu, com ordem de lhe dirigirem comunicações pelo seu sistema, todos os dias, das 3 as 6 horas da tarde, que correspondem em São João da Terra Nova ás 11,30 da manhã e 2,30 da tarde respectivamente, attendida a diferença do meridiano.

No dia designado para começarem as experiencias e

uma vez postos em accão os apparelhos telegraphicos, poucos momentos depois Marconi observou que estes repetiam a intervallos regulares o signal convencionado com a estação de Poldhu,—uma repetição da letra S, que pelo seu código corresponde a 3 pontos ou pulsacões breves.

Esta letra repetiu se com tal frequencia e tão completamente de acordo com o programma de antemão combinado, que Marconi ficou persuadido de que realmente as communicações procediam de Inglaterra seguindo no dia seguinte as experiencias com identico resultado.

Em presença de exito tão completo e tão evidente, Marconi telegraphou a noticia do ocorrido aos seus collaboradores de Inglaterra, communicando-a igualmente ao governador de Terra Nova, Sir Cavendish Boyle, que por sua vez a transmittiu ao governo inglez.

## Melhoramentos de Lisboa

VI

### Affixações

A commissão administrativa da camara, que nos lê, sabe que nestes artigos não fazemos mais do que indicar pontos sobre os quais ella pôde fazer incidir a sua atenção sem agravar o seu orçamento.

Natural é que, quem recebeu a triste herança d'uma capital absolutamente abandonada de tudo quanto pôde constituir o característico d'uma boa cidade, enfeudada, alem d'isso, as companhias que conseguiram, por variados, ou não variados meios, obter concessões enormes sem encargos de subordinação ao poder municipal, se veja em dificuldades para prover ás mil necessidades de civilização que se deparam a cada momento.

Mas enquanto, por uma politica municipal sábia e prudentemente conduzida, não se consegue fazer entrar no bom caminho os que se supõem senhores da cidade, vá a camara evitando desmandos que pôde evitar e melhorando o que está na sua alçada efectiva.

Da limpeza da cidade por conta do novo arrematante, não vale falar; outros jornaes teem andado na campanha e ao que parece, é negocio que vai entrando no periodo de regularidade, devagar, mas vai em caminho. Deixemol-o caminhar e só nos ocuparemos d'isso se os clamores dos collegas e as providencias da camara não derem resultado definitivo.

Mas outras limpezas ha que fazer.

Já nos referimos ás dos predios no sentido das suas fachadas para a rua.

Ha que attender tambem ao abuso que se está praticando dos papelinhos pegados nas paredes.

A lei do selo teve em parte culpa d'isso, impondo a taxa de 200 réis a cada cartaz, em Lisboa.

Para fugir a tão elevado imposto varios annunciantes inventaram successivamente ir fazendo reclamo por meio de pequenos papelinhos que só pagam 10 réis como annuncio, collados por toda a parte, sujando as frontarias dos estabelecimentos, as paredes dos edificios publicos, os mastros dos fios electricos, tudo que lhes offerece superficie para affixar um quadrado de papel.

De envolta com os comerciantes foram jornaes, livros, bibliothecas, almanachs, etc. seguindo o exemplo e hoje resulta que não ha parede limpa em Lisboa — senão as da nossa redacção d'onde temos o cuidado de mandar lavar todas as manhãs os papeis que lhes collam por alta noite.

Ora existe em Lisboa uma empresa bastante séria a cargo de um velho e intelligente escriptor com quem se pôde tratar, e agora que o sr. ministro da fazenda entendeu sabiamente reduzir o sello do cartaz em Lisboa a 50 réis, occasião é para publicar uma postura pela qual se proíbe essa sujidade de affixações fóra dos locaes que a camara poderá designar para affixações, não nos parecendo difícil que, ou por meio de contracto com essa empresa ou por meio de multa, a quem praticasse a contravenção, a camara tirasse d'isso um certo lucro e promovesse o aceio da cidade.

Iriamos mais longe.

Nas cidades estrangeiras ha marcos ou biombos especiaes para affixação de cartazes.

Esse sistema não é adoptavel entre nós onde as ruas e marcos são de pequena largura, e por demais quasi todas se acham atulhadas com os grossos plintos dos candieiros (que nalgumas cidades são substituidos por lampadas d'arco suspensas em cabos atravessados nas ruas, deixando assim os pavimentos livres) os postes dos carros electricos, alguns da companhia dos telephones, kiosques, etc. Apenas na Avenida, Rocio, Praça do Commercio, Aterro e poucos pontos mais haveria possibilidade para essas instalações, o que é muito pouco.

Nota-se tambem que os cartazes de theatros, disseminados pelos cunhaes dos predios, obrigam o publico a passear uma ou mais ruas para encontrar o annuncio do theatro que d' seja.

Mas a camara tem numerosos sumidouros em que, muito de propósito para publicidade, adoptou o sistema parisiense pondo-lhes 10 vidros foscos que perfeitamente servem para esse fim.

Unicamente tem até hoje exigido tão caro por esses locaes que ninguem os utiliza.

Ahi está uma boa fonte de receita, conjugando com uma commodidade para o publico, um bom meio de reclamo para as casas de espectáculo e um aceio para as paredes; conceder a troco d'uma pequena remuneração, que esses vidros servissem para os cartazes de espectáculos, prohibindo-os de serem affixados noutra parte, tendo ali publicidade diurna por apparencia e nocturna por transparencia, o que as respectivas empresas estimariam.

E os espacos, nos cunhaes, ficariam sob escolha da camara, e d'accordo com a empresa affixadora, para os cartazes do commercio.

E acabava-se com os papelinhos que dão uma apparencia pelintra á cidade.

## PARTÉ FINANCIERA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de ferro de Guimarães  
Balancete de 30 de abril de 1902

#### Activo

Capital empregado:	
Construcção até Guimarães .....	827:808\$639
Prolongamento até Fafe .....	22:347\$267
Materiaes em deposito .....	26:889\$152
Devedores diversos .....	20:567\$783
Exploração. Despesas geraes de 1902 .....	9:578\$164
Gerencia (despesas da séde) de 1902 .....	957\$125
Conta de juros de 1902 .....	722\$723
Dinheiro em deposito .....	5:000\$000
Caixa .....	583\$424
	914:454\$277

## Passivo

Capital:	
Ações .....	300.000\$000
Obrigações .....	536.310\$000
Accionistas seus creditos.....	115\$500
Depositos e fiancas.....	1.447\$320
Contas em liquidação.....	17.045\$395
Exploração, receita geral de 1902.....	31.172\$818
Dividendos a pagar.....	630\$000
Juros de obrigações a pagar .....	274\$500
Retenções geraes .....	11.939\$437
Fundo de amortização .....	3.690\$000
Fundo de reserva .....	10.000\$000
Lucros e perdidas.....	1.829\$307
	<u>914.454\$277</u>

Porto, o de maio de 1902. — Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, O gerente, c<sup>o</sup>Antonio de Moura Soares Veloso.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de maio de 1902.

*Consummatum est.* Votou-se o convenio. Bom ou mau, — mas em todo o caso o melhor que, pela especialidade das nossas circumstancias, se podia esperar, eil-o feito lei. Agora, resta buscar a fórmula de o cumprir.

Mas qual será essa fórmula? Mais impostos nestas alturas? Não, não pôde ser por ahi. A materia tributavel já deu o que humanamente podia dar, e as dificuldades da vida de hoje, cada vez mais tensas, não dão margem a qualquer sacrificio ainda, nesta orientação. No estado de protesto surdo em que por ahi vão os espiritos, pôde ser um erro de efeitos gravissimos esticar mais o calabre. Resta a preceituada vida nova, entendendo-se por vida nova a reforma radical dos nossos velhos processos administrativos, ou, como quem diz, a reduccão, a todo o transe, das despesas à força evolutiva das receitas. Era o que, se as houvessem deixado, corporações illustres implorariam do unico poder que hoje tem prestigio e força. A ideia mirrou á nascença, porque surdira cedo. A postêma tinha de amadurecer primeiro para rebentar depois. Ha de rebentar.

Ainda ha poucos dias o chefe supremo da oposição confessava, em plena camara alta, — que as causas mais contribuintes para a situação em que nos achamos eram os desperdicios provenientes da necessidade de se alimentarem clientellas politicas. — Ah! como a consciencia e as responsabilidades de uma alma devem clamar bem de rijo, para lhe arrancarem, e por mal de nós todos tão tarde, uma confissão d'estas, á face do paiz!

Sim, ella virá, a vida nova, pensa-o o commercio inteiro, imposta pela fatalidade das circumstancias; mas ha-de ser com pleno sacrificio de todos os partidos existentes, a cuja politica e normas administrativas devemos o estado onde viemos cahir. Vida nova com governo forte, livre da pressão dos corrilhos, livre da sarna dos empenhos, e que Deus illumine para nos fortalecer nos verdadeiros princípios do trabalho e da liberdade.

Isto é o que o commercio pensa, isto é o que o commercio pede, isto é o que o commercio quer.

Poucos dias antes de se encerrarem as cortes, o sr. ministro da fazenda apresentou na camara baixa o seu projecto de lei, de que mais de uma vez aqui nos temos ocupado, para a remodelação da moeda divisionaria. Segundo o relatorio do projecto esta remodelação impõe-se — «pelas queixas geraes contra a falsificação das moedas de bronze e nickel, cujo valor facial, muito superior ao intrinseco, convida a avultados lucros a industria criminosa».

O ministro faz-se, nestas palavras textuaes, echo fiel do clã mor publico e da imprensa, tantas vezes ocupada do assumpto. A reforma demonstra-se pois urgente e inadiável, pois que os falsificadores vão proseguindo, como até aqui, medrados e impunes. E' indispensavel pôr, de vez, cobro a este estado de coisas que, sobre representar uma perda importante para o estado, é uma vergonha publica, pelo ousio escarninho dos prevaricadores.

Pois senhores: o projecto apresenta-se á ultima hora, nem governo, nem parlamento se interessam mais por elle, as camaras fecham-se, e a nefanda industria criminosa do relatorio do sr. ministro tem carta branca para continuar, até nova ordem, com as suas placidas explorações.

Ora aqui para nós, não está isto a pedir não só vida nova mas gente nova tambem?...

Pois foi pena, que o projecto era bom e com uma pouca de sollicitude do governo tinha tempo sobrejo de passar, tanto mais quanto a sua oportunidade era obvia e do alcance até dos menos ilustrados.

A' parte a quebra de toque nas moedas de prata de 200 e 100

réis, — quebra que, dado o valor hoje da prata em barra, só se justifica como um lucro com que se annulla o prejuizo na alteração das moedas de nickel, — a proposta de lei, sobre ter a vantagem de vir como um remedio efficaz a um mal reconhecido, tinha tambem o merecimento de ser um expediente esclarecido e simples, que fazia, mercê de Deus, desapparecer a lei por ventura mais estolida que sobre moeda se tem promulgado em Portugal.

Já aqui, em tempo, demonstrámos, por algarismos e com dados officiaes que as moedas de nickel do valor facial de cem réis não chegam a ter, intrinsecamente, a decima parte d'esse valor. D'aqui se infere o prejuizo que ao tesouro advirá pela refundição d'estes cunhos em outros da mesma liga que veem assumir as funcções e o valor das actuaes moedas de bronze. E' este prejuizo que o sr. ministro conta cobrir com os lucros provenientes, como acima dizemos, da remodelação do toque da prata divisionaria; lucros estes computados em 9.340\$000 réis por cada cem contos de moeda emitida neste metal.

Bom será, em todo o caso, que a mão não escorregue ao governo nestas emissões. Lembremo-nos que temos agora cunhada em nickel de 100 e 50 réis, a exagerada somma de dois mil contos, isto sem contar a emissão falsa que o governo terá forçosamente de recolher. A moeda divisionaria e de trocos limita-se sempre ás necessidades do mercado, toda a superabundante tende a recolher e sahir da circulação. Não vamos enfraquecer ainda mais o systema monetario em que infelizmente vivemos, com emissões copiosas de moeda cada vez mais fraca. O preciso; restrictamente o preciso.

De maneira que, afóra o convenio, de medidas interessantes para o commercio nacional e provenientes da secretaria da fazenda, só vimos o parlamento ocupar-se, ainda outra vez, de alterações na lei do sello, ramo fiscal onde os nossos ministros timbram sempre em deixar o seu nome vinculado.

Tenha o commercio paciencia...

Movimento bolsista da quinzena:

*Valores do estado* — Não foram de grande importancia as operações realizadas com estes papeis.

As inscrições, que abriram em 1 com 38,20 assentamento e 38,15 coupon, foram ainda assim melhorando de preços, ficando agora a 38,72 assentamento e 38,70 coupon.

Os outros valores tiveram limitado movimento, fraquejando em preços, como as obrigações de 4 1/2% 1888, que fluctuaram entre 53\$100, 54\$500 assentamento e 53\$400, 53\$500 coupon.

*Acções de bancos e companhias:* — As do Banco de Portugal, com operações restrictas, manteem-se firmes a 148\$000 réis. Nas do Banco Commercial e de Lisboa & Açores, o movimento foi nullo, tendo falhado vendedores para um e outro papel. As cotacões ficam para o primeiro a 138\$500 réis e para o segundo a 126\$000 réis.

Em acções dos Tabacos vendas de pouca importancia entre 144\$000 réis e 144\$600 réis. O mesmo não diremos das dos Phosphoros em que se fizeram regulares operações entre 74\$200 réis e 74\$700 réis. As das Moagens tiveram poucos pretendentes, mantendo-se entre 42\$000 réis e 42\$500 réis.

*Obrigações do Credito Predial:* — Movimento sensivelmente limitado. As cotações ficam: Prediaes 6% a 95\$000 réis, 5% a 92\$500 réis e 4 1/2% a 91\$000 réis.

*Obrigações da Companhia Real:* — Ofertas para as do 1º grau, sem correspondente procura; sendo o pouco effectuado a 80\$000 réis. Mais pretendidas foram as do 2º grau, que se cotaram entre 24\$350 réis e 24\$500 réis.

*Empresas africanas:* — Em acções da Companhia de Moçambique oscillaram os preços de harmonia com as liquidações respectivas, entre 11\$200 réis e 11\$550 réis. Nas da Zambezia, entre 4\$550 réis e 4\$650 réis a prazo, e 4\$550 réis e 4\$600 réis a dinheiro.

As obrigações «Atravez Africa» tiveram alguma procura, subindo os preços de 87\$500 réis para 89\$000 réis.

Nada mais de importante a notar.

L. R.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres go d/v ..	41 13/16	41 1/16	Desconto no Banco
cheque ..	41 7/16	41 5/16	de Portugal.....
Paris go d/v.....	684	686	No mercado.....
cheque....	688	691	Agio Buenos Ayres.....
Berlim go d/v....	278	279	Cambio do Brazil.
cheque....	283	284	Premio da libra... 1\$280
Francfort go d/v ..	278 1/2	279 1/2	e
cheque..	283 1/2	284 1/2	1\$320
Madrid cheque ..	835	845	

## Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	MAIO														
	1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	-	
Lisboa: Inscrições de assent.	38,20	38,15	38,50	38,50	38,52	38,50	-	38,50	38,65	38,58	38,70	38,75	38,75	-	
" coupon	38,20	38,37	38,50	38,50	38,52	38,50	-	38,50	-	38,60	38,70	38,75	38,80	-	
Obrig. 4% 1888 .....	21 400	-	-	-	-	21 500	-	21 500	-	21 500	-	21 600	-	-	
" 4% 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" 4% 1890 coupon...	-	-	46.000	-	46.100	-	-	-	-	-	-	-	46.800	-	
" 4½% assent.....	54 500	53.500	53 300	-	53 800	-	-	-	-	53.100	-	-	54.500	-	
" 4½% coup. int...	54 000	-	53.400	-	53.100	53 000	-	52 900	-	-	53.400	53.500	53.500	-	
" 4½% externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Tabacos coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Acções B. de Portugal....	-	148.500	-	-	148.000	148.000	-	148.000	148.000	-	148.000	149.000	148.000	-	
" " Commercial ....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	138.500	-	138.600	-	-	
" " N. Ultramarino..	118.000	-	-	118.500	-	-	-	-	120.000	119.500	119.500	-	-	-	
" " Lisboa & Açores	-	-	-	-	-	-	-	-	-	126.000	-	126.700	127.500	-	
" Tabacos coupon ...	144.000	144.200	144.200	144.000	-	144.300	-	144.500	145.600	144.600	144.200	144.500	144.300	-	
" Comp.º Phosphoros.	74.700	74.200	74.500	74.500	74.400	74.300	-	74.500	74.500	74.500	-	74.400	-	-	
" " Real... .	-	17.300	-	-	-	-	-	17.000	-	-	-	-	-	-	
Obrig. prediaes 6% .....	-	95.000	-	-	-	-	-	-	-	92.000	-	-	95.000	-	
" " 5% .....	-	91.000	-	92.950	-	92.700	92.000	-	93.000	-	-	92.500	93.000	-	
" Comp.º Phosphoros.	-	-	-	-	-	92.700	92.000	-	-	-	-	80.000	80.000	-	
" C.º Real 3% 1º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24.400	-	-	
" " 3% 2º grau	-	-	24.350	24.350	-	-	24.400	-	24.500	24.450	-	-	-	-	
" C.º Nacional.....	-	-	-	-	-	-	58.500	-	-	-	-	-	-	-	
" Atravez Africa....	86.700	86.000	-	86.900	-	87.000	-	87.500	88.000	89.000	89.000	-	-	-	
Paris: 3% portuguez .....	29,40	29,40	29,25	29,07	29,10	29,15	-	29,12	29,15	29,22	29,17	29,05	-	-	
Acções Comp.º Real.....	72	-	-	-	70,50	70,50	-	72	-	70,50	-	-	-	-	
" Madrid Caceres....	30,75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33	-	-	-	
" Norte de Hespanha.	186	190	187	184	185	187,50	-	186	-	-	-	-	-	-	
" Madrid Zaragoza....	276	278	273	272	272	274,50	-	275	-	-	-	-	-	-	
" Andaluzes.....	212	215	-	-	-	-	-	210	-	-	-	-	-	-	
Obrig. Comp.º Real 1º grau	348,50	348,50	349	346	349	349	-	345	348	348	348,50	348,50	-	-	
" " 2º grau.	106	105,50	105	106	105	106	-	106	105	106,50	106,50	106	-	-	
" C.º Beira Alta.....	77,50	77	-	-	76,50	76,50	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Madrid Caceres ....	90	-	-	-	90	-	-	-	87	85	85	86	-	-	
" N. Hesp. (1º hyp.) .	304	305,50	304,50	305	304,50	304,50	-	303	-	-	-	-	-	-	
Londres: 3% portuguez....	-	28,87	28,87	28,62	28,75	28,75	28,75	28,75	28,75	28,87	28,87	28,75	-	-	
Obrig. Atravez Africa....	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-	
Amsterdam: Atravez Africa...	74,12	74,12	74,81	74,38	74,38	74,38	74,38	74,43	75,62	77,62	77,62	77	-	-	
Bruxellas: Atravez Africa ....	75,75	75,75	75,75	75,75	76,25	76,25	76,25	76,25	76,25	76,25	76,25	76,25	-	-	

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhos	Período de exploração	1902		1901		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Totais	Kilom.	1902	1901	Réis
Antiga rede e nova não garantida .....	de a 23 29 Ab.	693	76 642 000	110.594	693	69.722 215	99.743	1.203.643.000	1.183.976.600
Nova rede garantida .....	23 29 Ab.	380	8.633.000	23.650	380	10 788.785	28.391	171.305.000	170.269.400
Sul e Sueste .....	12 18 M. <sup>º</sup> 1925	"	22 826.445	46.207	"	15 501.875	31.766	258 998.915	212 364.956
Minho e Douro.....	26 1 Ab.	"	19 818.234	40.111	"	23 288.225	47.721	278.817.140	235.653.181
Beira Alta .....	26 1 Ab.	253	8 340 459	32.966	253	7.848.443	31.021	81.311.886	78.528.356
Nacional — Mirandella e Vizeu.....	26 4 M. <sup>º</sup> 12 18	105	1 251.906	11.922	105	1 549.664	14.758	12 207.989	12.652.223
Guimarães .....	2 8 915	"	1.421.729	13.540	"	1.573.311	14.974	13 629.718	14.225.534
Porto á P. e Famalicão .....	16 31 M. <sup>º</sup> 15 21 Ab.	64	4.812.599	75.196	64	4.148.728	64.823	26.719.739	22 388.863
Norte de Hespanha .....	-	-	2 076 414 Ps.	567 3656 Ps.	1.869.478 Ps.	511 Ps.	29.658.277 Ps.	28.615.580 Ps.	1.042.697 Ps.
Madrid — Zaragoza — Alicante .....	16 22 Ab.	3650	2.131 008	583 3650	1.958 318	536	28 684 529	26.893 294	1.791 235
Andaluzes .....	9 15 Ab.	1067	408.772	383 1067	375 538	351	5.959 874	5.388.696	571.178
Madrid — Caceres .....	23 29	"	84.361	196	"	76.434	178	1 206.764	1.168.569
Zafra a Huelva .....	30 6	"	44.152	245	"	26.187	145	685 657	523.708

## Bragança e Villa Real

O Conselho de Estado reunido no dia 14 do corrente sancionou a lei votada pelas Cortes que autoriza a construcção e exploracão do caminho de ferro de Mirandella a Bragança e da Regoa á fronteira, por Villa Real.

Está pois decidida esta contenda (assim se lhe pode chamar) em prol da irrecusavel justiça que assiste áquelles povos, graças á approvação da proposta de lei apresentada pelo sr. Conselheiro Vargas, cujo nome deve ficar bem ligado a um tão importante melhoramento. Com razão os povos transmontanos o consideram já um bem nemerito.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* aguarda agora a publicação da lei que concede ao povo brigantino a satisfação das suas justas reclamações, para aqui a reproduzir na integra na sua parte oficial, bem como o relatório de que a fez preceder o sr. ministro das obras públicas.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**Revista Commercial.** — Continua a sua regular publicação esta interessante revista, que tem tido o merecido aplauso e acolhimento.

O sumário do n.º 3, ultimo, é o seguinte :

Relações commerciaes com as nossas colónias — A emigração (excerto do *Portugal Económico* do sr. conselheiro Anselmo d'Andrade) — Os governos e a iniciativa particular — Viticultura (da *Vinha Portuguesa*) — Retrato e biographia do sr. conselheiro Malheiro Dias — O cambio hespanhol e a maneira de o melhorar — A industria mineira em Portugal — Café e cacau nas ilhas de S. Thomé e Príncipe — O commercio externo da França e Inglaterra nos dois primeiros meses do anno — Produção e consumo do café no mundo inteiro — O Japão: commercio e industria — Republica do Uruguai: situação económica e financeira — Assuntos de administração: o empregado público — Artes e Letras: Outros tempos, outros brios! — Descentralização da Ópera — Assuntos navaes — Industria e Agricultura — Miscelânea — Exposição industrial de Düsseldorf em maio de 1902 — Secção de informações consulares e commerciaes — Secção oficial: Tribunal Superior do Contencioso Técnico Aduaneiro: vistos e accordãos — Repartição da Propriedade Industrial: registo de marcas, títulos concedidos, patentes de invenção, patentes de introdução de nova industria — Cotacão dos gêneros coloniaes e dos fundos públicos nas bolsas estrangeiras — Movimento commercial e marítimo — Alfandega.

**Diccionario das Seis Linguas.** — Com as séries 23.ª, agora recebida, está a concluir este *Diccionario*

Agora melhor se reconhece a sua utilidade e valor no conhecimento das seis línguas de que trata: *Português, Francês, Inglês, Alemão, Italiano e Hespanhol*.

Com a sua consulta poupa-se tempo e dinheiro, pois que sendo o *Diccionario das Seis Linguas* em um só volume, elle corresponde a trinta diccionários, quantos são os que resultam da combinação das seis línguas, e custa a sexta parte do que custariam os trinta diccionários, nas condições mais económicas.

E' editado pela Empresa do *Occidente* de Lisboa.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Benguela.** — Está sendo estudada a terceira secção do caminho de ferro de Benguela, na extensão de 30 quilómetros, aproximadamente, entre a base do Monte Sahoá e a cumieira do Coruteva. As duas primeiras secções abrangem uma extensão de 60 quilómetros entre a Bahia do Lobito e o Monte Sahoá. Para a sua construção se abriu concurso, que se realizou no dia 12 do corrente, ficando deserto. Tendo conhecimento d'este resultado, um grupo colonial do qual se acham à frente as firmas Sousa Lara & C.ª, Bacellar & C.ª e Marques & Freitas, apresentou uma proposta sobre aumento das unidades de preço dos respectivos materiais. Vae ser estudada.

Este caminho de ferro corresponde a interesses muito importantes do commercio da nossa província de Angola, e deve exercer uma influencia decisiva no movimento da exploração agrícola e industrial do seu interior.

Quando a sua ampliação se faça no sentido do desenvolvimento da linha de penetração, este caminho de ferro, prolongando a linha Loanda-Ambaca, com a possível construção do caminho de ferro do extremo-sul, que protegerá e defenderá convenientemente a nossa fronteira, está destinado a transformar o modo de ser económico d'aquela vasta província africana.

Ao caminho de ferro do sul corresponderá outro no extremo norte, para contrabalançar a concorrência que ao commercio do interior nos façam as colônias limítrofes.

**Sul e Sueste.** — Na repartição dos caminhos de ferro do Estado foram abertas propostas para o fornecimento de 100 vagões destinados ao serviço das linhas do Sul e Sueste. Foram concorrentes as fábricas Constructora, de Massarellos e da Fundição, do Porto, que apresentaram uma proposta colectiva, e mais duas casas inglesas, duas belgas e uma alemã.

**Inspecção.** — Na semana passada foram em inspecção à segunda via ferrea em construção na linha do Norte os engenheiros da fiscalização do governo srs. Cabral Couceiro e Lourenço da Silveira, e João Ferreira de Mesquita, chefe do serviço de via e obras da Companhia Real.

**Pontões.** — Realizou-se a substituição de alguns pontões na linha ferrea de leste, entre as estações de Villa Franca e Carregado.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Hespanha

Tem-se tornado muito sensível a boa intervenção nos assuntos da companhia dos caminhos de ferro do Sul de Hespanha do seu novo director, que é um distinto engenheiro hespanhol. Terminados 125 quilómetros de via além de Daifontes, deu-se começo à construção da ponte sobre o rio Cubillas. Foram também já enviados ao comité de Paris, afim de serem aprovados, os planos para o edifício da estação de entroncamento com a linha de Linares.

\*  
Vão bastante adeantadas as negociações para a aquisição do caminho de ferro de Sardinero por uma sociedade franco-belga. Parece que o sistema de tracção passará a ser eléctrico.

\*  
Começaram já, em Teruel, os trabalhos de exploração para o caminho de ferro de Ojos Negros a Sagunto.

\*  
O governo hespanhol põe o máximo empenho em que a lei dos

caminhos de ferro auxiliares seja posta em execução imediatamente depois da aprovação das Cortes.

Neste sentido já foram dadas ordens muito terminantes.

### França

Vae construir-se um caminho de ferro no departamento dos Vosges, entre Laneuveville-les-Raon e Raon-sur-Plaine. Terá 25 kilómetros de extensão e o capital do primeiro estabelecimento não poderá exceder o máximo de 80.000 francos por quilómetro.

Por occasião das ultimas eleições legislativas foi concedida uma redução de 50% sobre o preço dos bilhetes nas linhas do Estado para os eleitores que tiveram de sair das suas terras para poderem exercer os seus direitos políticos.

Durante o primeiro trimestre do corrente anno, o caminho de ferro Metropolitano produziu uma receita bruta de 2.499.806 francos. Em toda a rede circular durante o mesmo periodo 14.454.905 passageiros.

Foram declaradas de utilidade pública duas novas linhas ferreas: uma do Metropolitano, da Praça do Palais-Royal à Praça do Danube, e outra de Colombiers à Cruzy, por Capestang, Puisserguier e Guarante.

Foi aberto á exploração o novo caminho de ferro de Toucy a Joigny, em toda a sua extensão.

### Alemanha

Segundo as estatísticas officiaes existiam em fins de 1900 cerca de 3.000 quilómetros de linhas de tramways na Alemanha, dois terços dos quais na Prússia e o restante nos outros Estados confederados.

A propriedade e exploração d'estas linhas pertencem a sociedades particulares, independentes, e as suas receitas elevaram-se, naquelle mesmo anno, a 140 milhões de francos.

E' em Dresden que a rede dos tramways é mais densa e em Munich onde tem maior extensão.

### Brazil

A ultima mensagem do Presidente Campos Salles ao Congresso, em que se dá conta da situação geral do paiz, recorda as circunstâncias em que o Brazil se achava no momento em que o governo lhe foi entregue e regista todos os importantes factos de política e de administração que desde então até hoje se realizaram.

Entre esses factos são mencionados nos seguintes termos os que respeitam aos caminhos de ferro:

O governo contractou o resgate das estradas de ferro do Recife a S. Francisco, da Bahia a S. Francisco, da Empresa da Beiramar, de Santa Cruz, da Parahyba ao Pilar e Cabedello, Conde de Eu, Central, da Bahia, Minas e Rio de Santa Maria, da Bocca do Monte ao Uruguai, do Paraná a Corityba e seu prolongamento e da D. Thereza Christina. Estes dois últimos contractos dependem ainda da aprovação dos accionistas e credores das referidas empresas. O resgate das duas primeiras, cuja garantia duraria ainda para cima de 40 anos, foi contractado na base do rendimento líquido ser de 50 p. c. e não 70 p. c. como segundo a consulta do conselho do Estado o governo era obrigado a dar.

Na Empresa da Bahia a S. Francisco a diferença assim economizada é de £ 38.000 annualmente.

A operação mereceu a aprovação de abalizados economistas europeus, sendo de notar que, apesar de terem as emissões contractadas dos novos títulos para a rescisão de garantias subido a mais de £ 13.000.000, não produziram baixas nas cotações dos outros títulos, que ao contrario teem subido ultimamente nos mercados europeus.

O governo já tem arrendado algumas d'estas estradas e das condições do arrendamento se deprehende também a oportunidade do resgate das estradas estrangeiras que gozavam garantia de juros. Só tres não foram resgatadas.

### Canadá

Constituiu-se em Bruxelas uma companhia com o capital de 1 milhão de francos em 2.000 accões, para a construção de um caminho de ferro que porá em comunicação directa as grandes minas hulheiras United Goldfields of British Columbia com a estação de Franck, do Canadian-Pacific.

### India Ingleza

O governo da India Ingleza sancionou o estudo de um caminho de ferro de Gajroula a Chandpur. Esta nova linha fará o entroncamento do caminho de ferro d'Oudh com o de Rohilkhand.

O projecto foi confiado a Companhia Oudh and Rohilkhand Railway.

### Cochinchina

Estão sendo abertas duas grandes vias de penetração na Cochinchina, uma para o Annam, outra para o Cambodge. Foi contractado pela colónia, com autorização do Governo, um empréstimo de 200 milhões, que facilitou a construção da primeira rede do caminho de ferro, que tem 1.700 quilómetros, dos quais pelo menos 300 estarão abertos á exploração no fim do corrente anno.

Construiram-se três grandes pontes-cais: uma de 1.700 metros em Hanoi, outra de 400 em Hue e a terceira em Saigon. Correspondendo a todo este movimento dispenderam-se 3.400.000 francos na dragagem das vias navegáveis e fizeram-se importantes melhoramentos nos portos commerciaes, os quais vão produzindo as suas naturaes consequencias no progressivo aumento do comércio.

### Tunisia

O Jornal Official já promulgou a lei em virtude do qual o governo tunisiano é autorizado a realizar um empréstimo de 40 milhões de francos para a construção das seguintes linhas de caminhos de ferro:

- 1º Pont-du-Fahs a Kalaat-es-Senam, com ramificação para Kef;
- 2º Kairouan a Sibiba;
- 3º Bizerte a Nefza;
- 4º Sfax á rede de Sousse.

### Australia

A Assembléa nacional do Northern Territory da Australia do Sul fez espalhar uma circular com o fim de obter a necessaria subvenção para uma linha de vapores a estabelecer entre Port-Darwin, porto septentrional da Australia e Porto Arthur, com escala por Hong-Kong e Manila.

A circular chama a atenção para o facto de que, graças ás comunicações pelos caminhos de ferro sem trasbordo entre Porto Arthur e Calais, o caminho mais curto entre a Australia e Londres será através da Siberia.

A projectada linha de vapores começará a ser explorada em 1903. A travessia de Port-Darwin a Porto Arthur durará 8 dias, e a viagem de Porto Arthur até Londres 20 dias.

Acontecendo que, a partir de 1905, Port-Darwin estará ligado por caminho de ferro com a Australia do Sul, espera-se que o novo caminho para Inglaterra será frequentado por grande numero de australianos, contentes de poderem fazer essa viagem em 30 dias.

## AVISOS DE SERVIÇO

### Banhos da Amieira

Desde 15 de maio de 1902, os comboios em seguida indicados passam a ter 1 minuto de paragem no apeadeiro de Banhos d'Amieira unicamente para serviço de passageiros:

Omnibus n.º 201 que sahe de Lisboa R. para Figueira ás 7 horas da manhã.

Mixto n.º 203 que sahe de Torres Vedras para Alfarellos á 9,44 da manhã.

Mixto n.º 209 que sahe de Lisboa R. para Alfarellos ás 6,30 da tarde.

Mixto n.º 202 que sahe de Alfarellos para Lisboa R. ás 3,10 da manhã.

Omnibus n.º 206 que sahe de Figueira para Lisboa R. ás 3,25 da tarde.

Lisboa, 5 de maio de 1902.

### Feira em Sacavém

Por motivo da feira que se realiza em Sacavém no domingo 18 do corrente, o serviço de comboios tramways entre Lisboa-Rocio e Sacavém é aumentado conforme se annuncia nos cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 13 de maio de 1902.

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de Ferro do Estado

### Direcção do Sul e Sueste

### Fornecimento de um batelão

Faz se publico que pelas duas horas da tarde do dia 24 de maio proximo, na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, Largo de S. Roque, n.º 22, 1.º, perante o respectivo director, terá lugar o concurso para a arrematação do forneci-

mento de um batelão para suporte da torre do apparelo «Temperley Transporter».

O programma e condições para esta arrematação estão patentes todos os dias uteis na referida secretaria, das dez horas da manhã ás quatro da tarde.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 100.000 réis, o qual será posteriormente elevado, pelo adjudicatário, ao definitivo de 5 por cento do valor por que fôr adjudicada a empreitada.

Estes depositos serão feitos na thesouraria da direcção, á ordem do respectivo director.

Os licitantes poderão enviar as suas propostas em carta fechada ao director dos mencionados caminhos de ferro, acompanhadas do recibo do deposito provisório e mais documentos exigidos no programma, entendendo-se que, por esse facto, desistem de tomar parte na licitação verbal, quando a haja, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

Lisboa, 26 de abril de 1902.

#### Prolongamento do Barreiro a Cacilhas

##### 1º lango

Faz-se publico que no dia 28 de maio, pelas duas horas da tarde, na sede da direcção, Largo de S. Roque, n.º 22, 1.º, perante o respectivo director, se procederá ao concurso para a adjudicação da construção da nova estação do Barreiro, plataforma de passageiros, caes descoberto, armazém de mercadorias e demolição de uma casa e muro de quintal, situada na estrada do Barreiro à Maceda, que pertenceu a Manuel dos Santos Costa.

A base de licitação é de 4.000.000 réis, e, para ser admittido a licitar, tem o concorrente de mostrar que effectuou, em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado, o deposito provisório de 100.000 réis.

O concorrente, a quem a adjudicação fôr feita, reforçará o seu deposito provisório até a percentagem necessária para perfazer 5 por cento da importância total da adjudicação. Este reforço realizar-se-ha na thesouraria da direcção em que teve logar o deposito provisório, e ficará á ordem da Direcção do Sul e Sueste, por intermedio da qual será, posteriormente, transferido para a Caixa Geral de Depositos.

Os licitantes poderão enviar as suas propostas em carta fechada ao director dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, acompanhadas do recibo do deposito provisório e mais documentos exigidos no programma, entendendo-se que, por esse facto, desistem de tomar parte na licitação verbal, quando a haja, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

O projecto, programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria da direcção, Largo de S. Roque, n.º 22, 1.º, todos os dias uteis, das dez horas da manhã ás quatro da tarde.

Lisboa, 2 de maio de 1902.

#### Construção da estação de Moura

Faz-se publico que, pelas duas horas da tarde do dia 31 de maio, na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, Largo de S. Roque n.º 22, 1.º, perante o respectivo director, terá logar o concurso para a adjudicação da construção da estação de Moura, retrete e fossa.

A base de licitação é de 6.900.000 réis, e o deposito provisório para ser permitido a licitar, é de 172.000 réis, efectuado em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado e á ordem do director dos caminhos de ferro do Sul e Sueste.

Os licitantes poderão enviar as suas propostas, em carta fechada, ao engenheiro director, acompanhadas do recibo do deposito provisório e mais documentos exigidos no programma, entendendo-se que, por esse facto, desistem de tomar parte na licitação verbal, quando a haja, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

O projecto, programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do serviço de construção em Lisboa, Largo de S. Roque n.º 22, 1.º, e na secretaria da secção de construção em Pias, em todos os dias uteis, das dez horas da manhã ás quatro da tarde.

Lisboa, 3 de maio de 1902.

#### Construção de casas de guarda

Faz-se publico que, no dia 5 de junho proximo, pelas onze horas da manhã, na secretaria da secção de construção em Pias, perante o respectivo director, terá logar o concurso para a adjudicação da construção de quatro casas de guarda e uma de guarda e partido para o caminho de ferro de Pias a Moura.

A base de licitação é de 1.750.000 réis, e o deposito provisório para ser permitido a licitar, é de 43.000 réis, efectuado em qualquer das estações do caminho de ferro do Sul e Sueste e á ordem do director dos mesmos.

Os licitantes poderão enviar as suas propostas, em carta fechada, ao engenheiro director, acompanhadas do recibo do deposito provisório e mais documentos exigidos no programma, entendendo-se que, por esse facto, desistem de tomar parte na licitação verbal, quando a haja, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

O projecto, programma do concurso e caderno de encargos es-

tão patentes na secretaria do serviço de construção em Lisboa, Largo de S. R que n.º 22, 1.º, e na secretaria da secção da construção em Pias, em todos os dias uteis, das dez horas da manhã ás quatro da tarde.

Lisboa, 6 de maio de 1902.

#### Fornecimento de chumaços de lã

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 31 do corrente mês, pelas onze horas da manhã, perante a direcção dos ditos Caminhos de Ferro se ha de proceder ao concurso público para adjudicação do fornecimento de 8.500 chumaços de lã para caixas de lubrificação.

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar que effectuou, em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado, o deposito provisório da quantia de 20.000 réis.

O concorrente, a quem for feita a adjudicação, reforçará o seu deposito provisório com a quantia necessária para perfazer 5 por cento da importância total do fornecimento adjudicado. Este reforço realizar-se-ha na thesouraria em que teve logar o deposito provisório, e ficará á ordem da Direcção do Sul e Sueste, por intermedio da qual será, posteriormente, transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria da Direcção (Largo de S. Roque n.º 22), onde podem ser examinados, nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 12 de maio de 1902.

#### Direcção do Minho e Douro

##### Fornecimento de barra e varão

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 28 do corrente, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso público para o fornecimento de 19.066 kilogrammas de chapa de ferro, 23.690 kilogrammas de barra e varão de ferro quadrado e redondo e 1.750 kilogrammas de ferro para garnecimento de carruagens.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 70.000 réis, ou quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem for adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisório até perfazer a percentagem de 5 por cento da importância total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido efectuado o deposito provisório. Os depósitos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 10 de maio de 1902.

#### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

##### Serviço dos armazens

##### Fornecimento de carvão de coke

No dia 26 de maio proximo futuro, 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 360 toneladas de coke para fundição.

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

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

Lisboa, 26 de abril de 1902.

#### Fornecimento de petroleo

No dia 26 de maio 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 60.000 kilogrammas de petroleo.

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

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

Lisboa, 1 de maio de 1902.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

**BARCELONA** Grand Hotel Ambos Mundos.—Edificio construido expressamente. O unico hotel portuguez que ha na capital, proximo das estações. Tremvias á porta Omnibus nas gares. Electricidade, ascensor.

**BAYONNA** Hotel du Panier Fleuri.—O mais antigo da cidade com todo o conforto moderno. Restaurante a toda a hora. Omnibus na estação.

**BRAGA-BOM JESUS** Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Bon Vintn.—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. Accomodações para familias. Mesa esmerada e abundante.—Proprietario, Vicente C. de Paramos.

**CINTRA** Hotel Nunes.—Esplendidos 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 100 pessoas. Preços razoaveis.—Proprietario, Ronão Garcia Vinhas.

**FIGUEIRA DA FOZ** Grande Hotel Lisbonense.—Bairro Novo—O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.ª ordem. Diaria 1\$200 a 2\$000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

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

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

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

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

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

**LISBOA** Hotel Durand.—Rua das Flôres, 71 — 1<sup>st</sup> 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.<sup>o</sup>

**LISBOA** Restaurante Tayres.—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. Número telephonico, 450.

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

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

**LOURDES** Grand Hotel Royal.—De 1.<sup>st</sup> ordem e o unico em face e a um minuto da Gruta e da Basilica, gozando-se o panorama incomparavel das procissões. Omnibus na estação. Electricidade, ascensor.—Proprietario, L. Ross.

**LYÃO** Grand Hotel d'Angleterre.—Proximo da gare de Perache. Quartos no rez do chão desde 2,50 francos. Telephone, electricidade, guarda de automoveis. Preços moderados.

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

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

**MONT'ESTORIL** Grand Hotel d'Italle.—De 1.<sup>st</sup> ordem; construido especialmente proxima da estação e do Casino. Grandes salas — accommodações para familias. Cozinha e serviço á francesa. 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 telegraphic, Romão—Nazareth.—Propr. Antonio de Sousa Romão.

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

**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 Baixa). Serviço de 1.<sup>st</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central.—Propr. Lopez Munhos.

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

**PORTO** À La Ville de Paris.—Grande fabrica de corôas e flores artificiais—F. Delport, successors.—Rua Sá da Bandeira, 249—Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.<sup>o</sup>

**SEVILHA** Grand Hotel d'Europe.—Plaza de S. Fernando 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações 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.

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

# Weise & Monski Halle a S. (Allemanha)

A fabrica de bombas mais importante e de maior producção na Allemanha

DIRECÇÃO TELEGRAPHICA—WEISENS HALLESALE



**BOMBA DE VAPOR DUPLEX**  
Para alimentação de caldeiras e outros usos

## BOMBAS

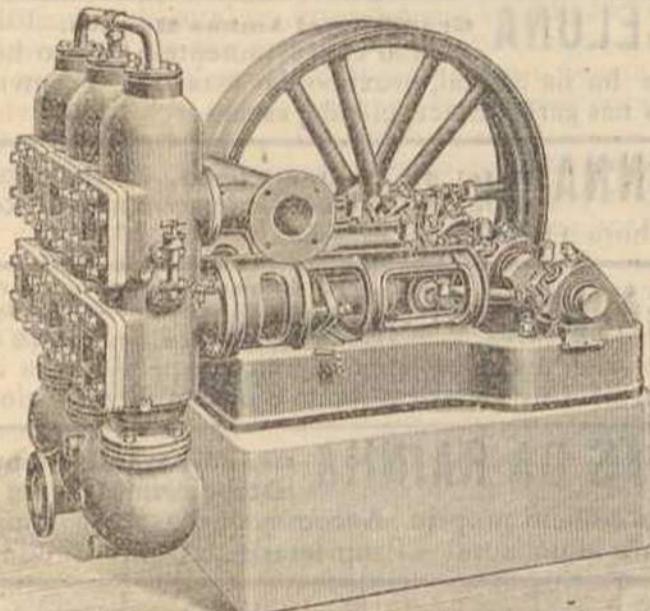
Movidas por transmissão e electricidade de dupla, triple e quadrupla expansão

## ESPECIALIDADE EM BOMBAS DE GRANDE VELOCIDADE

Orçamentos, planos e catalagos gratis a quem os pedir

## BOMBAS A VAPOR DUPLEX

DE  
Todas as construções, usos e capacidades  
**40.000 BOMBAS FORNECIDAS**

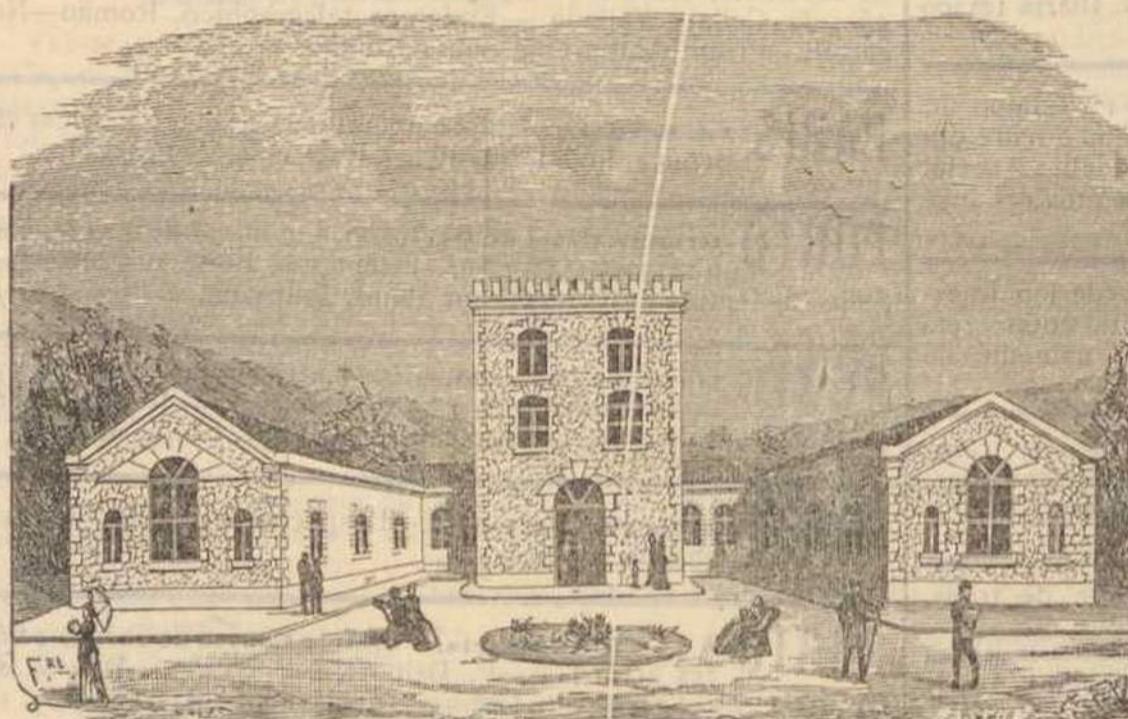


## BOMBA TRIPLEX DE GRANDE VELOCIDADE

**SUCCURSAL E ARMAZENS:—BILBAO, GRAM VIA, 34**

Direcção telegraphica—DUPLEX BILBAO

CALDAS DA FELGUEIRA — CANNAS DE SENHORIM (BEIRA ALTA)



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

Magnificas accommodações 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.

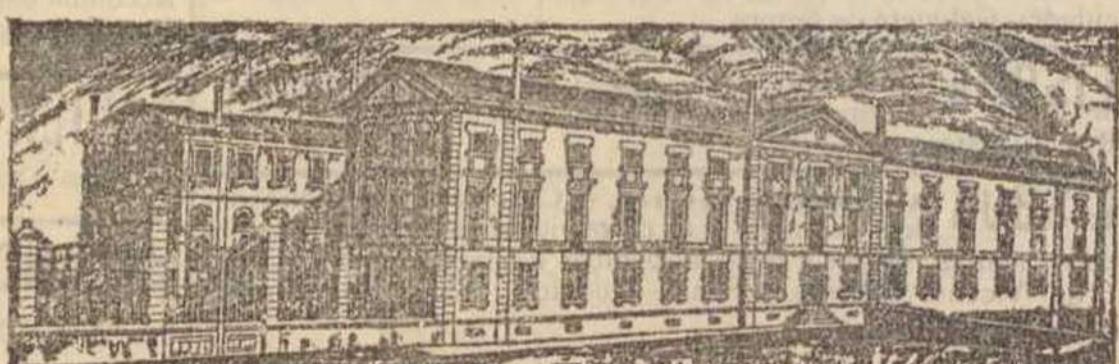
## Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abertura em 1 maio e encerramento em 30 de novembro

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

O estabelecimento thermal comprehende 64 banheiras de 1.ª a 5.ª classe; duas salas para douches, uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inhalação, pulverização e aspiração, com gabinetes annexos e independentes para toilette.—É sem duvida o melhor do reino e o mais barato.



Representante exclusivo  
para Espanha e Portugal

# MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO

Na parte inferior leva estampada a marca de fabrica

HERMOSILLA, 12



— ADRID

Pecam-se prospectos.



Esta é a representação de um lingote do genuino Metal Magnolia

## Companhia de Seguros Fidelidade

FUNDADA EM 1835

CAPITAL 1.184.000.000 RÉIS

ESCRITORIOS

13, Largo do Corpo Santo  
Praça do Commercio

LISBOA

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

**Tem agentes e correspondentes nas seguintes localidades:** Abrantes, Alcobaça, Alcoentre, Almada, Ancião, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Carrazeda d'Anciões, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco, Castello de Vide, Cêa, Celorico da Beira, Chamusca, Chaves, Cintra, Coimbra, Coruche, Comba Dão (Santa), Cuba, Elvas, Ericeira, Espadanedo de Sinfães, Evora, Extremoz, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodes, Golegã, Gouveia, Guimarães S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Merceana, S. Miguel, Montemór o-Novo, Oeiras, Olhão, Olivaes, Ovar, Penafiel, Porto, Povo de Lanhoso, Santarem, Sernache do Bom Jardim, Setubal, Sobral de Mont'Agraço, Soure, Terceira, S. Thiago do Cacem, Tomar, Torres Novas, Torres Vedras, Vendas Novas, Vianna do Castello, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourem, Villa Nova de Portimão, Villa Real, Villa de Rei, Villa Velha de Rodam, Vizeu.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de maio de 1902

COMPANHIA REAL			Lisboa		Sacavem		Lisboa		Ovar		Porto		Ovar		MINHO E DOURO		
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	PORTO	FAMALICÃO	PORTO
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	7-30 m.	8-14 m.	8-45 m.	9-29 m.	t 4-12 m.	c 5-45 m.	4-20 t.	6-2 t.	9-50 m.	11-17 m.	4-51 m.	c 6-8 m.		
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.	6-58 t.	8-41 n.	5-0 t.	6-29 m.	4-12 t.	g 5-29 t.	1-52 t.	3-9 t.		
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	10-20 m.	11-4 m.	11-25 m.	12-9 t.	1-33 t.	2-17 t.	3-10 t.	3-54 t.	8-24 m.	9-29 m.	c 7-5 m.	7-56 m.		
8-45 m.	9-5 m.	8-0 m.	8-25 m.	8-0 n.	8-44 n.	9-0 n.	9-44 n.	11-4 m.	12-9 m.	9-36 m.	10-41 m.	1-42 t.	2-51 t.	12-14 t.	1-16 t.		
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	10-0 n.	10-44 n.	11-5 m.	11-49 m.	4-23 t.	5-43 t.	2-56 t.	3-56 t.	8-24 m.	9-29 m.	g 6-0 t.	7-33 t.		
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	11-5 m.	11-25 m.	12-20 t.	12-23 t.	12-20 t.	1-21 t.	1-55 t.	2-54 t.	11-4 m.	12-9 m.	9-36 m.	10-41 m.		
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	12-20 t.	5-55 m.	6-53 m.	7-30 m.	8-29 m.	12-23 t.	1-21 t.	1-55 t.	1-42 t.	2-51 t.	12-14 t.	1-16 t.		
11-45 m.	12-10 t.	12-0 m.	12-0 m.	12-20 t.	5-55 m.	6-53 m.	7-30 m.	8-29 m.	12-23 t.	1-21 t.	1-55 t.	4-23 t.	5-43 t.	2-56 t.	3-56 t.		
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	12-20 t.	5-55 m.	6-53 m.	7-30 m.	8-29 m.	12-23 t.	1-21 t.	1-55 t.	12-20 t.	1-47 t.	12-19 t.	2-45 t.		
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	1-30 t.	4-17 t.	4-8 t.	4-30 t.	5-29 t.	4-17 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	3-50 t.	5-43 t.	4-28 t.	7-3 t.	
2-5 t.	2-25 t.	2-0 t.	2-25 t.	2-0 t.	4-17 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	4-17 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	5-45 t.	8-35 n.	7-5 t.	10-40 n.	
2-45 t.	3-10 t.	3-0 t.	3-20 t.	3-0 t.	4-17 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	4-17 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	4-17 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-5 t.	
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.	3-0 t.	4-17 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	4-17 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	4-17 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-5 t.	
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.	4-30 t.	4-17 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	4-17 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	4-17 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-5 t.	
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.	5-25 t.	5-0 t.	4-17 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	4-17 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	4-17 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-5 t.	
5-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-20 t.	6-0 m.	5-45 t.	6-10 t.	6-20 t.	7-20 t.	5-45 t.	6-10 t.	6-20 t.	7-20 t.	5-45 t.	6-10 t.	6-20 t.	7-5 t.	
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.	6-55 t.	6-0 m.	5-45 t.	6-10 t.	6-20 t.	7-20 t.	5-45 t.	6-10 t.	6-20 t.	7-20 t.	5-45 t.	6-10 t.	6-20 t.	7-5 t.	
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-55 t.	7-20 t.	5-45 t.	6-10 t.	6-20 t.	7-20 t.	5-45 t.	6-10 t.	6-20 t.	7-20 t.	5-45 t.	6-10 t.	6-20 t.	7-5 t.	
8-45 n.	9-10 n.	8-0 n.	8-25 n.	8-25 n.	5-45 t.	6-10 t.	6-20 t.	7-20 t.	5-45 t.	6-10 t.	6-20 t.	7-20 t.	5-45 t.	6-10 t.	6-20 t.	7-5 t.	
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.	9-30 n.	5-45 t.	6-10 t.	6-20 t.	7-20 t.	5-45 t.	6-10 t.	6-20 t.	7-20 t.	5-45 t.	6-10 t.	6-20 t.	7-5 t.	
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	11-25 n.	5-45 t.	6-10 t.	6-20 t.	7-20 t.	5-45 t.	6-10 t.	6-20 t.	7-20 t.	5-45 t.	6-10 t.	6-20 t.	7-5 t.	
C. SODRÉ	P. ARCSOS	C. SODRÉ	8-5 m.	8-38 n.	8-50 n.	8-22 m.	8-45 m.	8-29 m.	b 8-55 m.	9-55 n.	5-25 m.	3-32 t.	7-45 m.	8-35 m.	7-45 m.	8-28 m.	
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-21 m.	7-45 m.	8-40 m.	11-0 m.	9-55 n.	5-25 m.	3-32 t.	9-40 m.	10-0 m.	9-55 m.	8-25 m.	
a 9-10 m.	9-47 m.	a 8-25 m.	9-47 m.	9-47 m.	8-40 m.	9-2 m.	7-45 t.	11-35 m.	11-40 n.	12-20 t.	5-8 m.	3-32 t.	12-20 t.	12-20 t.	12-20 t.	12-20 t.	
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	10-40 m.	11-17 m.	11-17 m.	11-17 m.	11-17 m.	11-17 m.	11-17 m.	11-17 m.	11-17 m.	11-17 m.	11-17 m.	11-17 m.	11-17 m.	
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	
12-15 t.	1-20 t.	a 11-25 m.	12-2 t.	1-20 t.	11-0 m.	8-20 n.	5-25 m.	5-25 m.	b 8-55 m.	9-55 n.	5-25 m.	3-32 t.	12-20 t.	12-20 t.	12-20 t.	12-20 t.	
a 1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.	1-40 t.	12-15 t.	12-15 t.	12-15 t.	12-15 t.	7-45 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	12-20 t.	12-20 t.	12-20 t.	12-20 t.	
a 1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	a 1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.	9-30 n.	—	—	—	12-20 t.	12-20 t.	12-20 t.	12-20 t.	
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	3-15 t.	3-15 t.	4-20 t.	4-20 t.	4-20 t.	b 8-55 m.	8-55 m.	6-0 t.	8-15 m.	3-32 t.	3-32 t.	3-32 t.	3-32 t.	
a 3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	a 3-15 t.	3-15 t.	4-20 t.	4-20 t.	4-20 t.	1-0 m.	6-0 t.	8-15 m.	3-32 t.	3-32 t.	3-32 t.	3-32 t.	3-32 t.	
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	a 4-40 t.	5-17 t.	5-17 t.	5-17 t.	5-17 t.	7-45 t.	7-3 m.	6-0 t.	5-8 m.	4-30 t.	4-30 t.	4-30 t.	4-30 t.	
a 4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	a 4-45 t.	5-50 t.	5-50 t.	5-50 t.	5-50 t.	9-30 n.	—	—	—	7-45 m.	2-45 t.	8-15 m.	3-5 t.	
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	6-10 t.	6-47 t.	6-47 t.	6-47 t										



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 26 de Maio sahirá o paquete **Thames** para

**Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres**

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-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.<sup>a</sup> — R. dos Capellistas, 31, 1.<sup>º</sup>  
No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.<sup>º</sup>

## Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

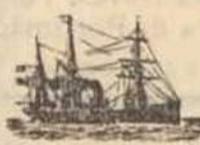
**CARREIRA OFFICIAL** — O vapor **Gomes IV** — Commandante Rocha Junior



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

*Alberto Centeno & C.<sup>a</sup>*

### Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Bahia**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, va por allemão **Belgrano**. Sahirá a 6 de junho. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.<sup>º</sup>



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor alle- mão **Tucuman**, Sahira a 23 de maio. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>º</sup>



**Barcelona**, Port Vendres, Cette e Marse- lha, vapor frauez **St. Bar- thélémy**. Sahirá a 19 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>º</sup>



**Barcelona**, **St. Jacques**. Sahirá a 30 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>º</sup>



**Bordeus**, vapor frances **Atlantique**. Sahirá a 21 de maio. Messageries Maritimes, Sociedade Tortades, Rua do Ouro, 32



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor frances **Chili**. Sahirá a 19 de maio. Messageries Maritimes, Sociedade Tortades, Rua do Ouro, 32.



**Havre** e Anvers, vapor frances **St. Ma- thieu**. Sahirá a 28 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>º</sup>



**Havre** e Liverpool, vapor inglez **Obiden- se**. Sahirá a 18 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Ale- crim, 10, 1.<sup>º</sup>



**Iquitos**, vapor inglez **Javary**. Sahirá a 30 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Ale- crim, 10, 1.<sup>º</sup>



**Lourenço Marques**, e Beira, vapor fran- cez **C. neor- dia**. Sahirá a 24 de maio. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.<sup>º</sup>



**Madeira**, St.<sup>a</sup> Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villa das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguêz **Funchal**. Sahirá a 20 de maio. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>º</sup>



**Marselha** e Genova, vapor italiano **Co- lombo**. Sahirá a 22 de junho. Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>, Praça dos Re- molares, 4, 1.<sup>º</sup>



**New York** (via Açores), vapor portuguêz **Patria**. Sahirá a 20 de maio. Agente, João Patrício Alvares Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.<sup>º</sup>



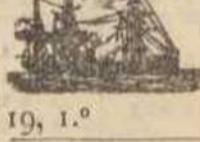
**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jerome**. Sahirá a 20 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Ale- crim, 10, 1.<sup>º</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira) vapor inglez **Augustine**. Sahirá a 2 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Ale- crim, 10, 1.<sup>º</sup>



**Pará**, Manaus e Ceará, vap. allemão **Ama- zonas**. Sahirá a 24 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fan- queiros, 10, 1.<sup>º</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor frances **Ville de San Nicolas**. Sahirá a 17 de maio. Agente, Augusto Freire, Praça d. Municipio, 19, 1.<sup>º</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, San- tos, Montevideu e Buenos Ay- res, vapor inglez **Thames**. Sahirá a 26 de maio. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capellistas, 31, 1.<sup>º</sup>



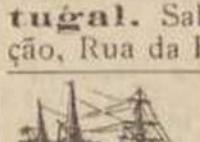
**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, va por allemão **Sibiria**. Sa- hirá a 28 de maio. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>º</sup>



**Rio de Janeiro** Montevideu, Buenos Ay- res, Valparaiso e mais por- tos do Pacifico, vapor inglez **Iberia**. Sahirá a 26 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>º</sup>



**S. Thiago**, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.<sup>a</sup> Antonio do Zaire, Ambri- zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Ben- guella e Mossamedes, vapor portuguêz **Por- tugal**. Sahira a 21 de maio. Empresa Nacional de Navega- ção, Rua da Prata, 8, 1.<sup>º</sup>



**Vigo**, La Palice e Liverpool, vapor inglez **Liguria**. Sahirá a 22 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do So- dré, 64, 1.<sup>º</sup>