

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

SECRETARIO DA REDACÇÃO, Alfredo Mesquita.

CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS L. Cretey, — LIVERPOOL, W. N. Cornett.

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

SUMMARIO

	Paginas
O BAIRRO DA EUROPA.....	145
CARTAS DO ESTRANGEIRO — Inglaterra, por W. N. Cornett.....	146
PORTE OFFICIAL — Portaria de 6 de maio do Ministerio das Obras Pu- blicas.....	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 — Aflixções.....	151
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bo sas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	151 a 153
BRAGANÇA E VILLA REAL.....	154
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	154
LINHAS PORTUGUEZAS — Benguella — Sul e Sueste — Inspeção — — Pontões.....	154
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Allemânia — Bra- zil — Canada — India Inglesa — Cochinchina — Tunisia — Austrá- lia.....	154 e 155
AVISOS DE SERVIÇO — ARREMATACOES.....	155
AGENDA DO VIAJANTE.....	157
ANNUNCIOS.....	158
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE MAIO DE 1902.....	159
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	160

O Bairro da Europa

PELA iniciativa feliz d'um grupo de cavalheiros d'esta cidade, vae a capital ser dotada com um beneficio importante, inteiramente digno do nosso applauso.

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 communicações 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 embelezamento das ruas, largos e jardins.

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

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 inhospitos.

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.

E até as novas ruas, tão largas, tão arrojadamente lançadas, vestidas de arvores, percorridas por tremvias electricos, como se tornam banaes pelas fileiras de casas brancas tiradas a cordel, debruçadas sobre o caminho a ver ao soalheiro quem passa, com os multiplices olhos das suas esguias janellas agarradas umas ás 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 fórma 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, apparecem as bocetas e casas-prateleiras, como na rotunda da Avenida.

Habitações incaracteristicas 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 á parte, sem espiar o que vae por casa do vizinho, sem exhibição de meninas casadoiras á janella e gargarejos nocturnos para quartos andares.

Raros os que conhecem a belleza das casas, pequenas ou grandes, com um trecho de jardim ao lado e em frente, onde as crianças saltem e os paes se distraiam e repousem. Todavia, só ellas 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 construidas 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 carissima as vidas humanas, mesmo nas epochas normaes; mas se sobreveem uma epidemia, os effeitos terriveis da imprevidencia 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 agglomerações.

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

arrabaldes vizinhos para as habitações, para a vida em família, 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'um novo bairro situado no mais aprazível 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 planície 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 apeteçamos 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 approvados, 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 differente dos bairros actuaes de Lisboa. Isso é de bom agouro.

Aproveite-se o que ha de melhor por essas capitaes 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.

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.

Compreende 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 distinctas.

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

porte rapido, subterraneo, que permita ao publico viajar sem interrupção em qualquer direcção d'um 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 necessario. Merecerá attenção especial a vibração e ventilação.

Este projecto muito comprehensivo terá o effeito, 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. Caíram 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 necessario.

*

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.

Ninguém 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 lembrados 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 systema 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 luta 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

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

Os cyclistas não são pessoas timidas quando se trata da protecção dos seus direitos legais, e graças ás poderosas organizações que elles teem estabelecido, podem já impôr a sua vontade com alguma esperanza de exito. O que mais lhes agrada é contender com uma companhia ferroviaria, sendo-lhes indifferente 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 tricycleta, bem que a distancia seja só uma milha. Os cyclistas locais 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.

PARTE 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 emittir em virtude do disposto no artigo 16.º 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 19.º da carta de lei de 3 de abril de 1896 e no artigo 7.º do regulamento de 27 de agosto do mesmo anno;

Visto o disposto no artigo 3.º da carta de lei de 29 de julho de 1899, que isentou das prescrições 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 emittir, 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:

1.ª 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 emittir nos termos do artigo 16.º dos seus estatutos de 22 de dezembro de 1888;

2.ª 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 6.º do artigo 49.º do Codigo Commercial;

3.ª Que d'esta emissão ou de quaesquer 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 emittidas pela companhia;

4.ª 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 hypothesees, é credor privilegiado da companhia no que respeita ás obrigações que lhe foram impostas pelo alvará de concessão;

5.ª 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 nelle fixados para o resgate da linha e para a sua reversão para o Estado livre de todos os encargos;

6.ª 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 33.º 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 applicada 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 adjuncto, chefes de tracção, de via, obras e movimento e tráfego. O premio para cada direcção é até 10 por cento do augmento annual da receita do tráfego, liquida 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 soffra para conseguir o desenvolvimento do tráfego e observancia dos regulamentos. Mas uma errada interpretação da lei foi mais longe, e excluiu tambem chefes de secção e de expediente de machinistas e officinas, e inspectores, que o Decreto de 22 de dezembro de 1900 considerou pessoal superior.

Como affirmou 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 sobras e receitas fora do tráfego, 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 teem de pagar, como condição ineluctavel da existencia, ao mesmo tempo que dão novos alentos e volvem mais actiosa 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 experiencia 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, epocha 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 inglezas, 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 agradável 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'illuminação: 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 nume-

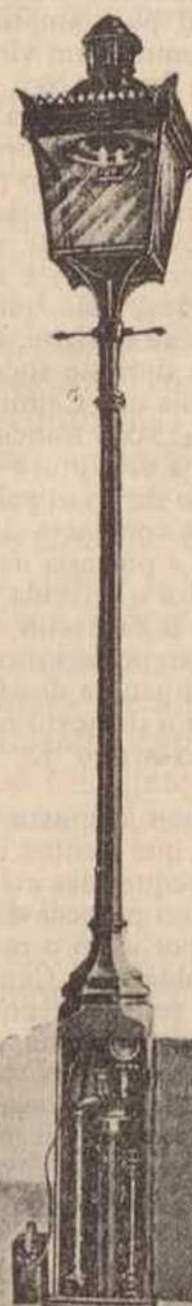
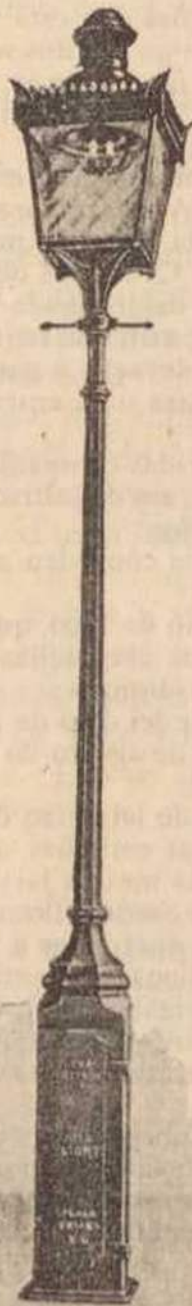
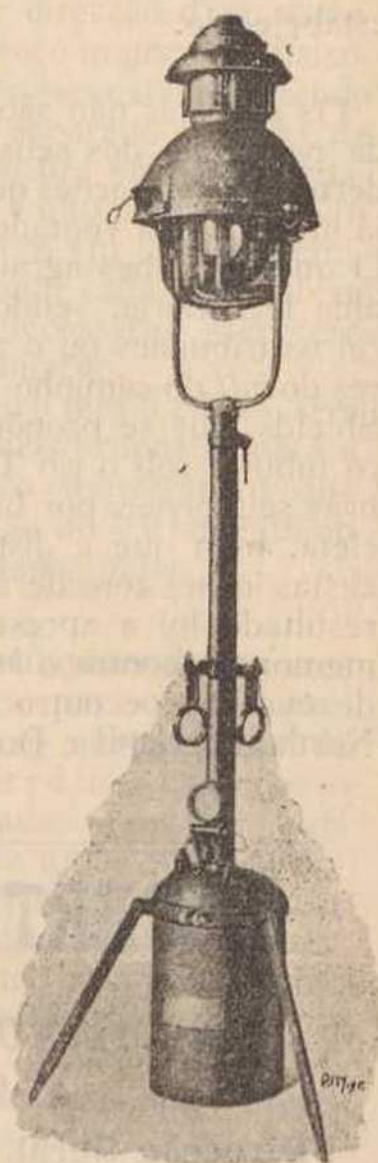
rosas luzes de gaz que se enfileiravam nos passeios lateraes.

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

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

Uma outra forma de candieiro é a da nossa 3.^a gravura — a lampada transportavel, 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 illuminações», realizadas pelo professor Vivian Lewes, inspector geral do gaz na cidade de Londres, no Petroleum Institute, n'aquella 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 fôrma 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 fôrmas 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 introdução 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

Incandescencia.....	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 espiritos

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).	1

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 experiencia 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 camisia 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 rapidos 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 construcção do material, o movimento é suave, sem solavancos nem grande ruido.

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

Em todas as estações notamos o caracteristico das gares allemãs: 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.

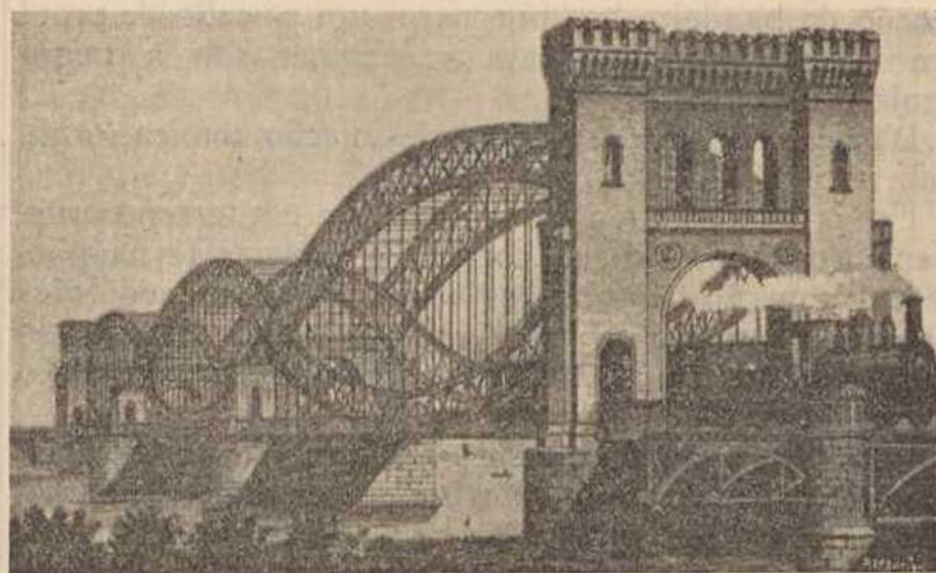
E condimentando a bebida, vão tambem grossas sandwiches, grandes e apetitosos bolos seccos, fatias de carne, etc.

Vê-se que os allemães, especialmente os do norte, se alimentam bem, e é certamente a isto que se deve a bella apparencia 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 sejam das mais modestas, são gordos, espadaúdos, sádios, vendo-se que respiram saude e força.

E' por isso que o grande general allemão 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 gravura.



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 escandalo monumental que um comboio tivesse o atrevimento de seguir um pouco ao longo d'uma rua, embora d'isso proviesse, como em Hamburgo, a ligação das duas estações importantes e o beneficio do publico.

Haja em vista a indignação que explodiu quando o fallecido engenheiro Pedro Lopes projectou a linha dos Meridionaes 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 contrabalanço, genero das que já temos na estação do Barreiro, e nada mais, — simples e practico.

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 effeito, 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 rede de *défendus* que em França, e um pouco na Suíça, constitue a manifestação das grandes cidades.

O viver d'Hamburgo tem ainda outras originalidades. Cidade livre, na confederação germanica, liga-se inteiramente, 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 policia 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 continuação 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 vão ser realizadas oficialmente, tendo sido destinado para este fim o cruzador *Dom Carlos*, que se corresponderá com Cascaes.

A primeira experiencia 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, comunicação 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 seusapparelhos com as alterações que nelles fosse conveniente introduzir, porquanto os primeiros adoptados eram evidentemente defeituosos.

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 differentes pontos da costa, conseguindo-se assim communicar entre aquellas e estas á distancia de 100 kilometros.

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

Foram então as provas pouco felizes, tendo sido successivamente 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 communicações entre o Monte Argentan e a Maddalena que distam 200 kilometros do mar, circumstancia 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 systema 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 aperfeçoar o systema do seu invento e cada dia tem melhores esperanças de que o mesmo hade adoptar-se não sómente entre pequenas distancias, mas tambem atravez 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 communicações 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 communicações pelo seu systema, 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 differença do meridiano.

No dia designado para começarem as experiencias e

uma vez postos em acção osapparelhos 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 codigo corresponde a 3 pontos ou pulsações breves.

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

Em presença de exito tão completo e tão evidente, Marconi telegraphou a noticia do occorrido aos seus collaboradores de Inglaterra, communicando-a egualmente 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 quaes ella pôde fazer incidir a sua attenção sem aggravar o seu orçamento.

Natural é que, quem recebeu a triste herança d'uma capital absolutamente abandonada de tudo quanto pôde constituir o caracteristico 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 difficuldades para prover ás mil necessidades de civilização que se deparam a cada momento.

Mas emquanto, 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 effectiva.

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 vae entrando no periodo de regularidade, devagar, mas vae em caminho. Deixemol-o caminhar e só nos occuparemos 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 sello 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 commerciantes 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 prohibe essa sujidade de affixações fóra dos locaes que a camara poderá designar para affixações, não nos parecendo difficil 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 systema 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 installações, 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 proposito para publicidade, adoptou o systema parisienses 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 espectaculo e um aceio para as paredes; conceder a troco d'uma pequena remuneração, que esses vidros servissem para os cartazes de espectaculos, 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 espaços, 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.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Balancete de 30 de abril de 1902

Activo

Capital empregado:	
Construção 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
	<hr/>
	914:454\$277

Passivo	
Capital:	
Accções	300:000\$000
Obrigações	536:310\$000
Accionistas seus creditos	115\$500
Depositos e fianças	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	11:039\$437
Fundo de amortização	3:690\$000
Fundo de reserva	10:000\$000
Lucros e perdas	1:829\$307
	<u>914:454\$277</u>

Porto, 9 de maio de 1902. — Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, O gerente, Antonio de Moura Soares Velloso.

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 circunstancias, se podia esperar, eil-o feito lei. Agora, resta buscar a forma de o cumprir.

Mas qual será essa forma? Mais impostos nestas alturas? Não, não pôde ser por ahí. 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 ahí vão os espiritos, pôde ser um erro de effeitos 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 redução, a todo o transe, das despesas á 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 surdida cedo. A postêma tinha de amadurecer primeiro para rebentar depois. Ha de rebentar.

Ainda ha poucos dias o chefe supremo da opposição confessava, em plena camara alta, — que as causas mais contribuintes para a situação em que nos achamos eram os desperdícios 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 circunstancias; 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 principios 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 côrtes, o sr. ministro da fazenda apresentou na camara baixa o seu projecto de lei, de que mais de uma vez aqui nos temos occupado, para a remodelação da moeda divisionaria. Segundo o relatório 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 clamor publico e da imprensa, tantas vezes occupada do assumpto. A reforma demonstra-se pois urgente e inadiavel, 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 relatório 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 sobejo de passar, tanto mais quanto a sua oportunidade era obvia e do alcance até dos menos illustrados.

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 efficaç 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 thesouro 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 exaggerada 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; res-trictamente 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 occupar-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.

Accções 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 cotações ficam para o primeiro a 138\$500 réis e para o segundo a 126\$000 réis.

Em accções dos Tabacos vendas de pouca importancia entre 144\$000 réis e 144\$500 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: — Offertas para as do 1.º grau, sem correspondente procura; sendo o pouco effectuado a 80\$000 réis. Mais pretendidas foram as do 2.º grau, que se cotaram entre 24\$350 réis e 24\$500 réis.

Empresas africanas: — Em accções da Companhia de Moçambique oscillaram os preços de harmonia com as liquidações respectivas, entre 11\$200 réis e 11\$550 réis. Nas da Zambesia, 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 90 d/v ..	41 13/16	41 1/16	Desconto no Banco de Portugal.....	5 1/2
» cheque. .	41 7/16	41 5/16	No mercado.....	6 0/0
Paris 90 d/v.....	684	686	Agio Buenos Ayres.....	—
» cheque. .	688	691	Cambio do Brazil.	12 13/16
Berlim 90 d/v....	278	279	Premio da libra...	1\$280
» cheque. .	283	284		e
Frankfort 90 d/v..	278 1/2	279 1/2		1\$320
» cheque. .	283 1/2	284 1/2		
Madrid cheque ..	835	845		

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	MAIO														
	1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	—	
Lisboa: Inscriptões 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 0/0 1888	21.400	—	—	—	—	21.500	—	21.500	—	21.500	—	21.600	—	—	
» 4 0/0 1890 assent.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» 4 0/0 1890 coupon ...	—	—	46.000	—	46.100	—	—	—	—	—	—	—	46.800	—	
» 4 1/2 0/0 assent.	54.500	53.500	53.300	—	53.800	—	—	—	—	53.100	—	—	54.500	—	
» 4 1/2 0/0 coup. int. ...	54.000	—	53.400	—	53.100	53.000	—	52.900	—	—	53.400	53.500	53.500	—	
» 4 1/2 0/0 externo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» Tabacos coupon ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Accções 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	145.000	144.600	144.200	144.500	144.300	—	
» Comp.ª 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 0/0	—	95.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	95.000	—	
» » 5 0/0	—	91.000	—	92.950	—	—	—	—	92.000	—	—	—	93.000	—	
» Comp.ª Phosphoros.	—	—	—	—	92.700	92.000	—	93.000	—	—	92.500	93.000	—	—	
» C.ª Real 3 0/0 1.º grau ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80.000	80.000	—	—	—	
» » 3 0/0 2.º grau	—	—	24.350	24.350	—	24.400	—	24.500	24.450	—	24.400	—	—	—	
» C.ª Nacional	—	—	—	—	—	58.500	—	—	—	—	—	—	—	—	
» Atravez Africa	86.700	86.000	—	86.900	—	87.000	—	87.500	88.000	89.000	89.000	—	—	—	
Paris: 3 0/0 portuguez	29,40	29,40	29,25	29,07	29,10	29,15	—	29,12	29,15	29,22	29,17	29,05	—	—	
Accções Comp.ª Real	72	—	—	—	70,50	70,50	—	72	—	70,50	—	—	—	—	
» Madrid Caceres	30,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—	—	—	
» 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.ª Real 1.º grau ..	348,50	348,50	349	346	349	349	—	345	348	348	348,50	348,50	—	—	
» » 2.º grau	106	105,50	105	106	105	106	—	106	105	106,50	106,50	106	—	—	
» C.ª Beira Alta	77,50	77	—	—	76,50	76,50	—	—	—	—	—	—	—	—	
» Madrid Caceres	90	—	—	—	90	—	—	—	87	85	85	86	—	—	
» N. Hesp. (1.ª hyp.) ..	304	305,50	304,50	305	304,50	304,50	—	303	—	—	—	—	—	—	
Londres: 3 0/0 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	—	—	
Amsterdã: 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 portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1902			1901			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1902	1901	1902	1901
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	23 29 Ab.	693	76.642.000	110.594	693	69.722.215	99.743	1.203.643.000	1.183.976.600	19.666.400	—
	Antiga rede e nova não garantida ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	23 29 Ab.	380	8.633.000	23.650	380	10.788.785	23.391	171.305.000	170.269.400	1.035.600	—
	Nova rede garantida	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sul e Sueste	12 18 M.º	494	21.588.430	43.701	488	16.339.780	33.483	236.172.470	196.863.081	39.309.389	—
	19 25 »	»	22.826.445	46.207	»	15.501.875	31.766	258.998.915	212.364.956	46.633.959	—
Minho e Douro	26 1 Ab.	»	19.818.234	40.111	»	23.288.225	47.721	278.817.140	235.653.181	43.163.959	—
	19 25 M.º	353	25.618.089	72.572	353	21.026.973	59.566	269.003.944	259.110.964	9.892.980	—
Beira Alta	6 1 Ab.	»	22.201.941	62.895	»	23.133.138	65.532	291.205.885	282.244.102	8.961.783	—
	26 1 Ab.	253	8.340.459	32.966	253	7.848.443	31.021	81.311.886	78.528.356	2.783.530	—
Nacional—Mirandella e Vizeu	2 8 »	»	7.923.753	31.319	»	7.319.880	28.932	89.235.639	85.848.236	3.387.403	—
	26 4 M.º	105	1.251.906	11.922	105	1.549.664	14.758	12.207.989	12.652.223	—	444.234
Guimarães	5 11 »	»	1.421.729	13.541	»	1.573.311	14.974	13.629.718	14.225.534	—	595.816
	12 18 »	»	1.384.712	13.187	»	1.249.215	11.897	15.014.430	15.474.749	—	460.319
Porto á P. e Famalicão	26 1 Ab.	34	1.707.394	50.217	34	1.574.065	46.296	18.323.424	17.446.390	887.034	—
	2 8 »	»	1.808.270	53.184	»	1.590.050	46.766	20.131.694	19.036.440	1.095.254	—
Norte de Hespanha	9 15 »	»	1.576.885	46.378	»	1.486.905	43.732	21.708.579	20.523.345	1.185.234	—
	16 31 M.º	64	4.812.599	75.196	64	4.148.728	64.823	26.719.739	22.388.863	4.330.876	—
Madrid—Zaragoza—Alicante	15 21 Ab.	3656 Ps.	2.076.414 Ps.	5673656 Ps.	1.869.478 Ps.	511 Ps.	29.658.277 Ps.	28.615.580 Ps.	1.042.697 Ps.	—	—
	16 22 Ab.	3650	2.131.008	5833650	1.958.318	536	28.684.529	26.893.294	1.791.235	—	—
Andaluzes	23 29 »	»	1.889.585	517	»	1.670.033	457	30.574.114	28.563.327	2.010.787	—
	9 15 Ab.	1067	408.772	3831067	375.538	351	5.959.874	5.388.696	571.178	—	—
Madrid—Caceres	16 22 Ab.	429	81.672	190429	82.097	191	1.122.402	1.092.134	30.268	—	—
	23 29 »	»	84.361	196	»	76.434	178	1.206.764	1.168.569	38.195	—
Zafra a Huelva	23 29 Ab.	180	40.101	222180	23.078	128	641.506	497.522	143.984	—	—
	30 6 »	»	44.152	245	»	26.187	145	685.657	523.708	161.949	—

Bragança e Villa Real

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

Está pois decidida esta contenda (assim se lhe pôde 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 bememerito.

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 official, bem como o relatório de que a fez preceder o sr. ministro das obras publicas.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

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

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

Relações commerciaes com as nossas colonias—A emigração (excerpto do *Portugal Economico* 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 mezes do anno—Produção e consumo do café no mundo inteiro—O Japão: commercio e industria—Republica do Uruguay: situação economica e financeira—Assumptos de administração: o empregado publico—Artes e Letras: Outros tempos, outros brios!—Descentralização da Opera—Assumptos navaes—Industria e Agricultura—Miscelanea—Exposição industrial de Düsseldorf em maio de 1902—Secção de informações consulares e commerciaes—Secção official: Tribunal Superior do Contencioso Technico Aduaneiro: vistos e accordãos—Repartição da Propriedade Industrial: registo de marcas, titulos concedidos, patentes de invenção, patentes de introdução de nova industria—Cotação dos generos coloniaes e dos fundos publicos nas bolsas estrangeiras—Movimento commercial e maritimo—Alfandega.

Diccionario das Seis Linguas.—Com as serie 23.ª, agora recebida, está a concluir este *Diccionario*. Agora melhor se reconhece a sua utilidade e valor no conhecimento das seis linguas de que trata: *Portuguez, Francez, Inglez, Allemão, 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 dictionarios, quantos são os que resultam da combinação das seis linguas, e custa a sexta parte do que custariam os trinta dictionarios, nas condições mais economicas.

E' editado pela Empresa do Occidente de Lisboa.

LINHAS PORTUGUEZAS

Benguella.—Está sendo estudada a terceira secção do caminho de ferro de Benguella, na extensão de 30 kilometros, approximadamente, entre a base do Monte Sahoia e a cumieira do Coruteva. As duas primeiras secções abrangem uma extensão de 60 kilometros entre a Bahia do Lobito e o Monte Sahoia. Para a sua construcção 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 á frente as firmas Sousa Lara & C.ª, Bacellar & C.ª e Marques & Freitas, apresentou uma proposta sobre augmento das unidades de preço dos respectivos materiaes. Vae ser estudada.

Este caminho de ferro corresponde a interesses muito importantes do commercio da nossa provincia de Angola, e deve exercer uma influencia decisiva no movimento da exploração agricola 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 possivel construcção do caminho de ferro do extremo-sul, que protegerá e defenderá convenientemente a nossa fronteira, está destinado a transformar o modo de ser economico d'aquella vasta provincia africana.

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

Sul e Sueste.—Na repartição dos caminhos de ferro do Estado foram abertas propostas para o fornecimento de 100 vagons destinados ao serviço das linhas do Sul e Sueste. Foram concorrentes as fabricas Constructora, de Massarelllos e da Fundição, do Porto, que apresentaram uma proposta collectiva, e mais duas casas inglezas, duas belgas e uma allemã.

Inspecção.—Na semana passada foram em inspecção á segunda via ferrea em construcção 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 assumptos da companhia dos caminhos de ferro do Sul de Hespanha do seu novo director, que é um distincto engenheiro hespanhol. Terminados dois kilometros de via além de Daifontes, deu-se começo á construcção da ponte sobre o rio Cubillas. Foram tambem já enviados ao comité de Paris, afim de serem approvados, os planos para o edificio 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 systema de tracção passará a ser electrico.

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

O governo hespanhol põe o maximo empenho em que a lei dos

caminhos de ferro auxiliares seja posta em execução immediatamente 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 kilometros de extensão e o capital do primeiro estabelecimento não poderá exceder o maximo de 80.000 francos por kilometro.

Por ocasião 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 politicos.

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 circularam durante o mesmo periodo 14.454.905 passageiros.

Foram declaradas de utilidade publica duas novas linhas ferreas: uma do Metropolitano, da Praça do Palais-Royal á Praça do Danube, e outra de Colombiers a Cruzy, por Capeatang, Puisserguier e Guarante.

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

Allemanha

Segundo as estatisticas officiaes existiam em fins de 1900 cerca de 3.000 kilometros de linhas de tramways na Allemanha, dois terços dos quaes na Prussia 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, naquella 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 circunstancias em que o Brazil se achava no momento em que o governo lhe foi entregue e regista todos os importantes factos de politica 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 Uruguay, do Paraná a Corityba e seu prolongamento e da D. Thereza Christina. Estes dois ultimos 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 annos, foi contractado na base do rendimento liquido 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 differença 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 titulos para a rescisão de garantias subido a mais de £ 13.000.000, não produziram baixas nas cotações dos outros titulos, que ao contrario teem subido ultimamente nos mercados europeus.

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

Canadá

Constituiu-se em Bruxellas uma companhia com o capital de 1 milhão de francos em 2.000 accções, para a construcção de um caminho de ferro que porá em communicação directa as grandes minas hulleiras United Goldfields of British Columbia com a estação de Franck, do Canadian-Pacific.

India Inglesa

O governo da India Inglesa 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 colonia, com auctorização do Governo, um emprestimo de 200 milhões, que facilitou a construcção da primeira rede do caminho de ferro, que tem 1.700 kilometros, dos quaes pelo menos 300 estarão abertos á exploração no fim do corrente anno.

Construíram-se tres grandes pontes-caes: 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 navegaveis e fizeram-se importantes melhoramentos nos portos commerciaes, os quaes vão produzindo as suas naturaes consequencias no progressivo augmento do commercio.

Tunisia

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

- 1.º Pont-du-Fahs a Kalaat-es-Senam, com ramificação para Kef;
- 2.º Kairouan a Sbiba;
- 3.º Bizerte a Nefzas;
- 4.º 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 attenção para o facto de que, graças ás communicações 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 1904, 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.

Aviões 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 Sacavem

Por motivo da feira que se realiza em Sacavem no domingo 18 do corrente, o serviço de comboios tramways entre Lisboa-Rocio e Sacavem é augmentado 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 supporte da torre do aparelho «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 provisorio para ser admittido a licitar é de 100\$000 réis, o qual será posteriormente elevado, pelo adjudicatario, 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 provisorio 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

1.º lanço

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 construcção da nova estação do Barreiro, plataforma de passageiros, caes descoberto, armazem de mercadorias e demolição de uma casa e muro de quintal, situada na estrada do Barreiro á 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 provisorio de 100\$000 réis.

O concorrente, a quem a adjudicação fôr feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação. Este reforço realizar-se-ha na thesouraria da direcção em que tiver logar o deposito provisorio e ficará á ordem da direcção do Sul e Sueste.

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 provisorio 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 cadernos 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.

Construcção 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 construcção da da estação de Moura, retrete e fossa.

A base de licitação é de 6:900\$000 réis, e o deposito provisorio para ser permittido a licitar, é de 172\$500 réis, effectuado 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 provisorio 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 construcção em Lisboa, Largo de S. Roque n.º 22, 1.º, e na secretaria da secção de construcção em Pias, em todos os dias uteis, das dez horas da manhã ás quatro da tarde.

Lisboa, 3 de maio de 1902.

Construcção de casas de guarda

Faz-se publico que, no dia 5 de junho proximo, pelas onze horas da manhã, na secretaria da secção de construcção em Pias, perante o respectivo director, terá logar o concurso para a adjudicação da construcção 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 provisorio para ser permittido a licitar, é de 43\$750 réis, effectuado 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 provisorio 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 construcção em Lisboa, Largo de S. R. que n.º 22, 1.º, e na secretaria da secção da construcção 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 mez, pelas onze horas da manhã, perante a direcção dos ditos Caminhos de Ferro se ha de proceder ao concurso publico 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 provisorio da quantia de 20\$000 réis.

O concorrente, a quem for feita a adjudicação, reforçará o seu deposito provisorio com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total do fornecimento adjudicado. Este reforço realizar-se-ha na thesouraria em que teve logar o deposito provisorio, 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 publico para o fornecimento de 19.966 kilogrammas de chapa de ferro, 23.690 kilogrammas de barra e varão de ferro quadrado e redondo e 1:750 kilogrammas de ferro para guarnecimento de carruagens.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 70\$000 réis, ou quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

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

As condições da arrematação 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 três da tarde.

Porto, 10 de maio de 1902.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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 (edifício da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Chateaudun.

O deposito, para ser admittido a licitar, deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso servindo de regulador o relogio 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 (edifício da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue du Chateaudun.

O deposito, para ser admittido a licitar, deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio 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-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

ALCOBACA *Hotel Gallinha.*—Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros 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 Boa Vista.*—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

CALDAS DA RAINHA *Grande Hotel Lisbonense.*—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para familias. 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, Rô-não 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 inexcusaveis 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.*—Commissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores.—Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha

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

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

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

LISBOA *C. Mahony & Amaral.*—Commissões, consignações transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa—Rua Augusta, 70, 2.º

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

LISBOA *Rodolfo Reck.*—Commissões 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.ª ordem e o unico em face e a um minuto da Gruta e da Basilica, gosando-se o panorama incomparavel das procissões. Omnibus na estação. Electricidade, ascensor.—Proprietario, L. Ross.

LYÃO *Grand Hotel d'Angleterre.*—Proximo da gare de Perrache. 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.—Reducção de preços para caixeiros viajantes.

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

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

PARIS *Ad. Seghers.*—Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc.—Rue 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 á Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central—Propr. Lopez Munhós.

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

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

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

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

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

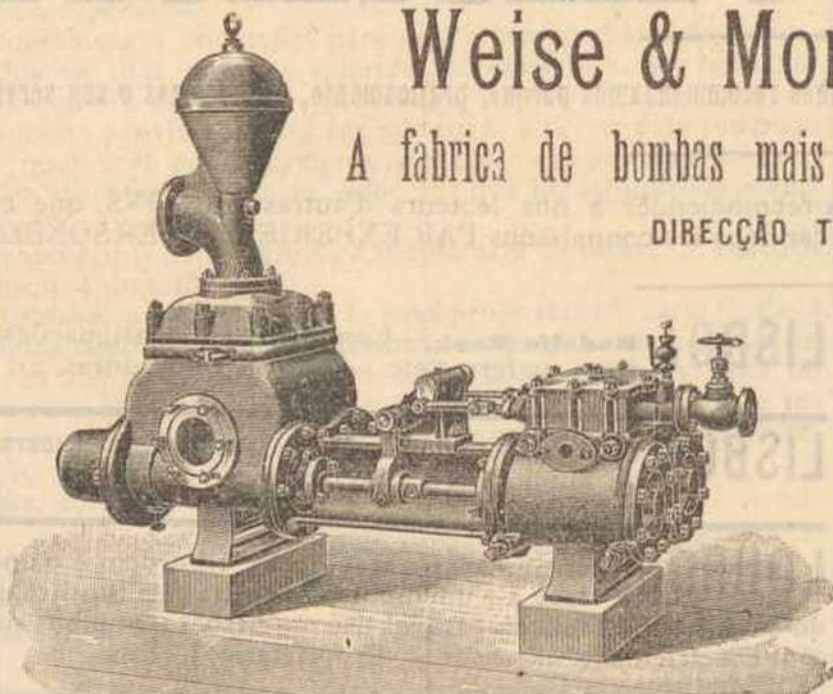
DIRECÇÃO TELEGRAPHICA—WEISENS HALLESAALE

BOMBAS A VAPOR DUPLEX

DE

Todas as construcções, usos e capacidades

40.000 BOMBAS FORNECIDAS



BOMBA DE VAPOR DUPLEX

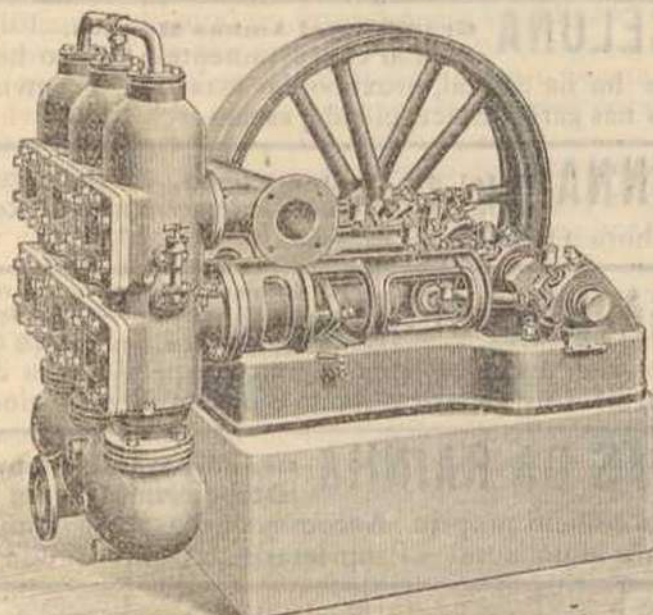
Para alimentação de caldeiras e outros usos

BOMBAS

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

ESPECIALIDADE EM BOMBAS DE GRANDE VELOCIDADE

Orçamentos, planos e catalogos gratis a quem os pedir



BOMBA TRIPLEX DE GRANDE VELOCIDADE

SUCCURSAL E ARMAZENS: BILBAO, GRAN VIA, 34

Direcção telegraphica—DUPLEX BILBAO

CALDAS DA FELGUEIRA — CANNAS DE SENHORIM (BEIRA ALTA)

Estabelecimento Thermal

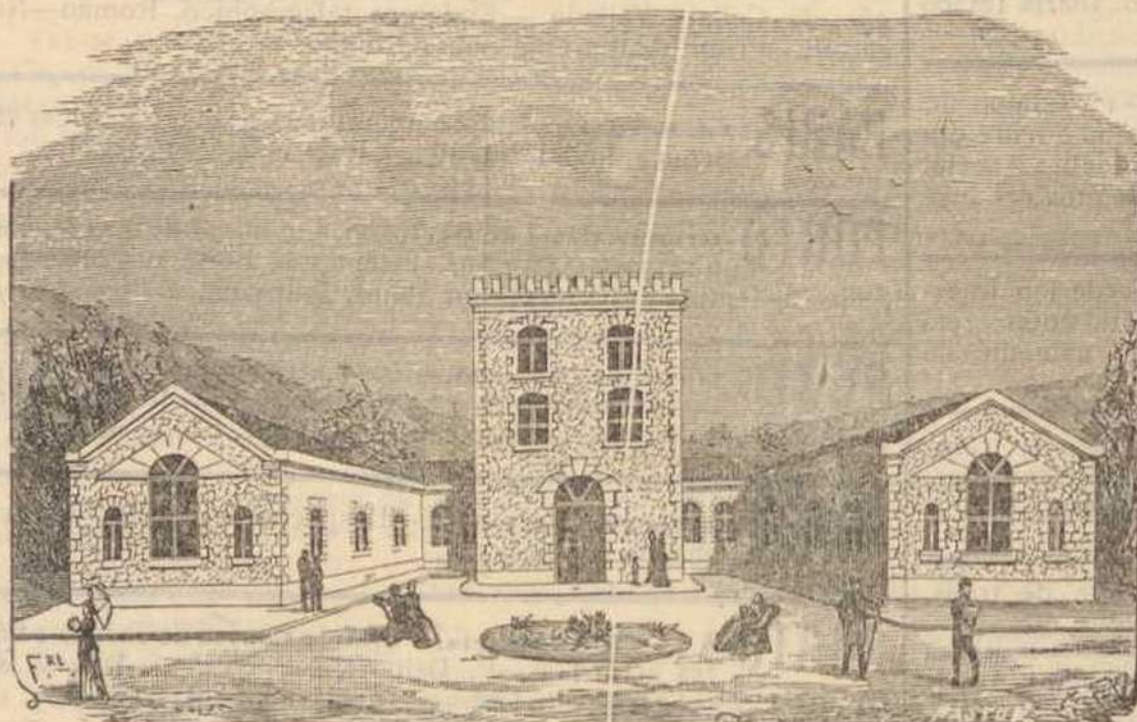
DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abertura em 1 maio e encerramento em 30 de novembro

Excellentes 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 inalação, pulverização e aspiração, com gabinetes annexos e independentes para toilette.—E' sem duvida o melhor do reino e o mais barato.

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

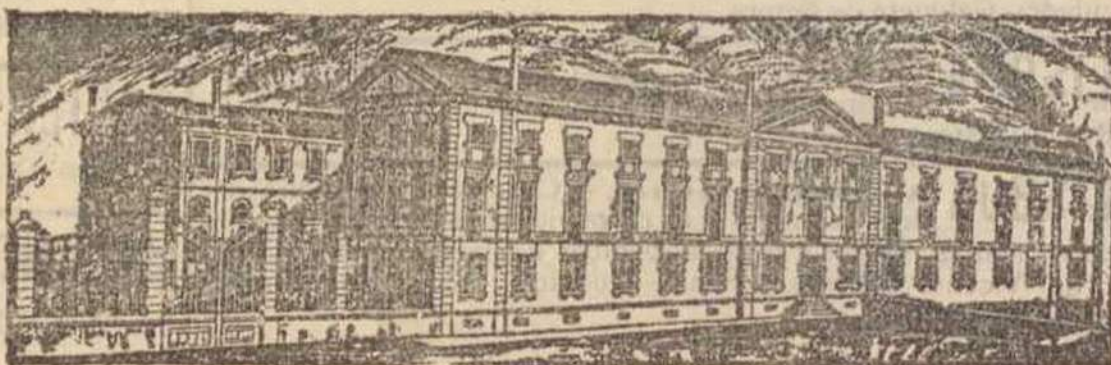
Magnificas accomodações desde 15200 réis comprehendendo serviço, clubs, etc. Bonus para os medicos.

Para esclarecimentos em **Lisboa**, rua do Alecrim, 125, referente ao estabelecimento balnear, e rua de S. Julião, 80, 1.ª, 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**.





Na parte inferior leva estampada a marca de fabrica

ADRID



Esta é a representação de um lingote do genuíno Metal Magnolia

LISBOA

Tem agentes e correspondentes nas seguintes localidades: Abrantes, Alcobaça, Alcoentre, Ançilo, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Carraceda d'Anciães, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco, tello de Vide, Cêa, Celorico da Beira, Chamusca, Chaves, Cintra, Coimbra, Coruche, Comba Dão (Santa), Cuba, Elvas, Ericeira, adanedo de Sinfães, Evora, Extremoz, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodres, Gollegã, Gouvêa, Guimarães S. Jorge, Leiria, Loanda, leira, Santa Maria, Merceana, S. Miguel, Montemor o-Novo, Oeiras, Olhão, Oliveiras, Ovar, Penafiel, Porto, Povoia de Lanhoso, San- m, Sernache do Bom Jardim, Setubal, Sobral de Mont'Agração, Soure, Terceira, S. Thiago do Cacem, Thomar, Torres Novas, Tor- Vedras, Vendas Novas, Vianna do Castello, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourem, Villa Nova de Portimão, a 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

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Part.	Cheg.	Cheg.
5-15 m.	6-10 m.	6-0 m.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.
8-45 m.	9-5 m.	8-0 m.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.
11-45 m.	12-10 t.	12-0 m.
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.
2-5 t.	2-25 t.	2-0 t.
2-45 t.	3-10 t.	3-0 t.
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.
5-45 t.	6-10 t.	6-0 t.
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.
8-45 n.	9-10 n.	8-0 n.
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.

C. SODRÉ	P. ARCOS	C. SODRÉ
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.
		9-22 m.

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
Part.	Cheg.	Cheg.
6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.
9-10 m.	9-47 m.	8-25 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.
10-40 m.	11-17 m.	9-55 m.
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.
12-15 t.	1-20 t.	11-25 m.
1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.
3-10 t.	3-47 t.	2-25 t.
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.
4-40 t.	5-17 t.	3-55 t.
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.
6-10 t.	6-47 t.	5-25 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.
7-40 t.	8-17 n.	6-55 t.
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.
10-40 n.	11-17 n.	9-55 n.
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.
12-30 n.	1-36 n.	11-25 n.

LISBOA	QUELUZ	LISBOA
Part.	Cheg.	Cheg.
9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.
11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.
1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.
3-40 t.	4-11 t.	4-30 t.
5-40 t.	6-11 t.	6-30 t.
7-35 t.	8-6 n.	8-30 n.

Lisboa	Cintra	Lisboa
Part.	Cheg.	Cheg.
6-25 m.	7-29 m.	5-10 m.
7-20 m.	8-27 m.	6-32 m.
8-50 m.	9-55 m.	7-45 m.
10-40 m.	11-46 m.	9-5 m.
12-40 t.	1-46 t.	11-0 m.
2-40 t.	3-46 t.	1-0 t.
4-40 t.	5-43 t.	3-0 t.
6-40 t.	7-46 t.	5-0 t.
8-40 n.	9-46 n.	7-0 t.
20-40 n.	11-46 n.	9-0 n.
1-15 n.	1-17 n.	11-0 n.

Lisboa	Sacavem	Lisboa
Part.	Cheg.	Cheg.
7-30 m.	8-14 m.	8-45 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.
10-20 m.	11-4 m.	11-25 m.
11-20 m.	12-4 t.	12-30 t.
1-33 t.	2-17 t.	3-10 t.
8-0 n.	8-44 n.	9-0 n.
10-0 n.	10-44 n.	11-5 n.

Lisboa	V. Franca	Lisboa
Part.	Cheg.	Cheg.
5-55 m.	6-53 m.	7-30 m.
12-23 t.	1-21 t.	1-55 t.
3-10 t.	4-8 t.	4-30 t.
4-47 t.	5-45 t.	6-35 t.

Lisboa	V. Franca	Lisboa
Part.	Cheg.	Cheg.
5-47 t.	7-11 t.	5-30 m.
12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.

Lisboa	Santarem	Lisboa
Part.	Cheg.	Cheg.
6-0 m.	8-6 m.	7-55 t.
11-25 m.	1-21 t.	11-40 m.

LISBOA	ENTRONCAMENTO	LISBOA
Part.	Cheg.	Cheg.
4-45 t.	5-54 t.	5-0 m.

Lisboa	Pampilhosa	Lisboa
Part.	Cheg.	Cheg.
8-45 m.	12-50 t.	7-50 t.

Lisboa	Porto	Lisboa
Part.	Cheg.	Cheg.
8-55 m.	9-55 m.	5-25 m.
11-0 m.	4-30 t.	11-40 n.
4-620 t.	11-35 m.	12-20 t.
7-45 t.	9-30 n.	8-30 n.

Lisboa	Badajoz	Lisboa
Part.	Cheg.	Cheg.
8-55 m.	8-20 n.	5-25 m.
11-0 m.	6-37 m.	6-50 t.

Lisboa	V. Alcant.	Lisboa
Part.	Cheg.	Cheg.
8-55 m.	6-0 t.	8-15 m.
1-0 m.	7-45 t.	7-3 m.

Lisboa	Guarda	Lisboa
Part.	Cheg.	Cheg.
8-55 m.	12-29 n.	1-50 n.
11-0 m.	7-45 t.	9-50 m.

LISBOA	T. VEDRAS	LISBOA
Part.	Cheg.	Cheg.
12-15 t.	3-25 t.	

Lisboa	Figueira	Lisboa
Part.	Cheg.	Cheg.
7-0 m.	2-47 t.	1-55 m.
8-55 m.	6-21 t.	8-45 m.
11-0 m.	9-24 n.	3-25 t.
4-30 t.	5-0 m.	4-25 t.
6-30 t.	6-2 m.	8-0 n.

Lisboa	Figueira	Lisboa
Part.	Cheg.	Cheg.
6-10 m.	7-54 m.	6-15 m.
11-30 m.	1-18 t.	10-45 m.
4-0 t.	5-44 t.	9-25 n.

TORRES	FIGUEIRA	TORRES
Part.	Cheg.	Cheg.
11-44 m.	6-21 t.	

Aveiro	Porto	Aveiro
Part.	Cheg.	Cheg.
3-45 m.	6-17 m.	8-58 m.
1-25 t.	4-12 t.	5-55 t.

Ovar	Porto	Ovar
Part.	Cheg.	Cheg.
4-12 m.	5-45 m.	4-20 t.
6-58 t.	8-41 n.	5-0 t.

Espinho	Porto	Espinho
Part.	Cheg.	Cheg.
7-42 m.	8-28 m.	6-20 m.
8-34 m.	9-29 m.	7-5 m.
11-4 m.	12-9 m.	9-36 m.
1-42 t.	2-51 t.	12-14 t.
4-28 t.	5-43 t.	2-56 t.

LISBOA	BARREIRO	LISBOA
Part.	Cheg.	Cheg.
6-25 m.	7-0 m.	5-55 m.
7-0 m.	7-35 m.	7-50 m.
7-45 m.	8-20 m.	9-5 m.
9-30 m.	10-5 m.	12-0 t.
12-0 t.	12-35 t.	12-0 t.
2-20 t.	2-55 t.	2-30 t.
4-30 t.	5-5 t.	4-25 t.
6-40 t.	6-0 t.	6-45 t.

Lisboa	Setubal	Lisboa
Part.	Cheg.	Cheg.
7-0 m.	8-35 m.	7-45 m.
7-45 m.	9-40 m.	1-0 m.
9-20 t.	4-5 t.	3-15 t.
4-30 t.	6-6 t.	5-20 t.
6-10 t.	7-35 t.	

Lisboa	Extremoz	Lisboa
Part.	Cheg.	Cheg.
7-45 m.	2-45 t.	8-15 m.
4-30 t.	11-15 n.	12-0 n.

Lisboa	Beja	Lisboa
Part.	Cheg.	Cheg.
7-45 m.	1-50 t.	9-10 m.
4-30 t.	5-0 m.	6-5 t.

Lisboa	Faro	Lisboa
Part.	Cheg.	Cheg.
4-30 t.	5-0 m.	6-5 t.
7-45 m.	4-0 t.	7-15 m.
4-30 t.	2-10 n.	9-0 n.

Lisboa	Pias	Lisboa
Part.	Cheg.	Cheg.
7-45 m.	4-0 t.	7-15 m.
4-30 t.	2-10 n.	9-0 n.

Evora	Faro	Extremoz
Part.	Cheg.	Cheg.
5-30 m.	7-12 t.	5-50 m.
7-10 t.	5-0 m.	

LISBOA	SILVES	LISBOA
Part.	Cheg.	Cheg.
4-30 t.	4-35 m.	6-40 t.

FARO	SILVES	EXTREMOZ
Part.	Cheg.	Cheg.
5-50 m.	8-40 m.	6-30 m.

EXTREMOZ	BEJA	EXTREMOZ
Part.	Cheg.	Cheg.
8-1 m.	1-50 t.	9-10 m.

PIAS	FARO	PIAS
Part.	Cheg.	Cheg.
7-15 m.	7-12 t.	5-50 m.
9-0 n.	5-0 n.	6-5 t.

BEIRA ALTA	Figueira	Pamp.	Figueira
Part.	Cheg.	Cheg.	Cheg.
5-30 m.	7-5 m.	8-0 m.	10-5 m.
4-0 t.	5-40 t.	6-35 t.	8-15 n.

PORTO	FAMALICÃO	PORTO
Part.	Cheg.	Cheg.
9-50 m.	11-17 m.	4-51 m.
4-12 t.	5-29 t.	1-52 t.
8-20 n.	10-6 n.	6-0 t.

Porto	Braga	Porto
Part.	Cheg.	Cheg.
5-20 m.	9-10 m.	5-45 m.
8-15 m.	11-12 m.	7-54 m.
11-20 m.	1-47 t.	12-19 t.
3-50 t.	5-43 t.	4-28 t.
5-45 t.	8-35 n.	7-5 t.

Porto	Vianna	Porto
Part.	Cheg.	Cheg.
5-20 m.	10-50 m.	5-45 t.

NINE	BRAGA	NINE
Part.	Cheg.	Cheg.
6-30 m.	7-5 m.	9-45 m.

Porto	Valença	Porto
Part.	Cheg.	Cheg.
8-15 m.	1-55 t.	2-30 n.
11-20 m.	3-53 t.	10-0 m.
5-45 t.	11-28 n.	1-38 t.

Vianna	Valença	Vianna
Part.	Cheg.	Cheg.
3-0 m.	9-55 m.	6-0 t.

Porto	Penafiel	Porto
Part.	Cheg.	Cheg.
10-56 m.	12-11 t.	4-48 m.
8-20 n.	10-9 n.	5-49 t.

Porto	Regoa	Porto
Part.	Cheg.	Cheg.
4-20 m.	10-56 m.	4-0 m.
2-0 t.	6-31 t.	8-26 m.
5-30 t.	10-28 n.	4-0 t.

Porto	Barca d'Alva	Porto
Part.	Cheg.	Cheg.
7-20 m.	3-9 t.	11-10 m.

Regoa	Barca d'Alva	Regoa
Part.	Cheg.	Cheg.
6-0 m.	10-12 m.	4-0 t.

GUIMARÃES	TROFA	GUIMARÃES	TROFA
Part.	Cheg.	Cheg.	Cheg.
7-35 m.	9-15 m.	5-15 m.	6-50 m.
9-50 m.	11-29 m.	7-5 m.	8-30 m.
1-60 t.	3-27 t.	11-45 m.	1-20 t.
5-4 m.	6-15 t.	3-55 t.	5-24 t.
7-22 t.	9-0 n.		

TROFA	GUIMARÃES	TROFA
Part.	Cheg.	Cheg.
7-35 m.	9-15 m.	5-15 m.
9-50 m.	11-29 m.	7-5 m.
1-60 t.	3-27 t.	11-45 m.
5-4 m.	6-15 t.	3-55 t.
7-22 t.	9-0 n.	

APOLIVO
CP
HISTORIC



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 accomodações 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.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^o
 } No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.^o

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL — O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior



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

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Belgrano**. Sahirá a 6 de junho. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Tucuman**. Sahirá a 23 de maio. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Port Vendres, Certe e Marselha, vapor francez **St. Barthélemy**. Sahirá a 19 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Barcelona, Certe e Marselha, vapor francez **St. Jacques**. Sahirá a 30 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



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



Havre e Anvers, vapor francez **St. Mathieu**. Sahirá a 28 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Havre e Liverpool, vapor inglez **Obidense**. Sahirá a 18 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Iquitos, vapor inglez **Javary**. Sahirá a 30 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Lourenço Marques, e Beira, vapor francez **Concordia**. Sahirá a 24 de maio. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.^o



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



Marselha e Genova, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 22 de junho. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.^o



New York (via Açores), vapor portuguez **Patria**. Sahirá a 20 de maio. Agente, João Patricio Alvares Ferreira, Rua dos Bacalhoes, 135, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jerome**. Sahirá a 20 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira) vapor inglez **Augustine**. Sahirá a 2 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará, Manaus e Ceará, vap. allemão **Amazonas**. Sahirá a 24 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Ville de San Nicolas**. Sahirá a 17 de maio. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Thames**. Sahirá a 26 de maio. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Sibiria**. Sahirá a 28 de maio. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Iberia**. Sahirá a 26 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.^a Antonio do Zaire, Ambri-zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Portugal**. Sahirá a 21 de maio. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Liguria**. Sahirá a 22 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o