

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-eçitor L. DE MENDONÇA E COSTA REDACTOR J. DE OLIVEIRA SIMÕES
SECRETARIO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS, L. Cretey, — LIVERPOOL, W. N. Cornett. — BRUXELLAS, R. da Trindade

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO Redacção e administração TELEPHONE N.º 27
T. do Sacramento ao Carmo, 7 48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48 End. telegraphico CAMIFERRO
LISBOA

SUMMARIO

TRACÇÃO ELECTRICÁ	289	APEDREJADORES DE COMBOIOS	295
CARTAS DO ESTRANGEIRO por W. N. Cornett	290	PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas—Boletim da Praça de Lisboa, p r L. R.—Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	296 e 297
PARTE OFFICIAL — Decreto de 3 de agosto de 1900, portaria de 19 de setembro e editos de 26 de setembro do ministerio das obras publicas e decreto de 2 de agosto do ministerio dos negocios do reino...	291	AUTOMOBILISMO	298
TARIFAS DE TRANSPORTE	292	DO CABO AO CAIRO	298
THOMAS A PAYALVO	292	LINHAS PORTUGUEZAS — Ambaca — Zambeze — Lourenço Marques — Pias a Moura — Sul e Sueste	298
TRASBORDOS NO TEJO	293	LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — Inglaterra — Allemanha — Estados Unidos	298
NOTAS DE VIAGEM — II — Bienne e Berne	293	PUBLICAÇÕES RECEBIDAS	299
MELHORAMENTOS DE LISBOA — VII — Indicações de ruas	294	COMPANHIA REAL—Relatorio do Conselho de Administração	300
CAMINHO DE FERRO DE BENGUELLA	295	ARREMATACOES	302
		AGENDA DO VIAJANTE	303
		HORARIO EM 1 DE OUTUBRO DE 1902	303
		VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	304



BERNE — Palacio do Parlamento

TRACÇÃO ELECTRICÁ

FINALMENTE temos as carreiras de vintem em Lisboa. Como, desde principio do estabelecimento d'este systema de tracção, o teem já ha muito todas as cidades do estrangeiro.
Não é bem de vintem a passagem, mas 40 réis ida e volta que é quasi a mesma coisa, e só como amostra numa linha e até as 10 horas da manhã.
Mas não pensem que a cidade tem que agradecer isto á louvavel iniciativa da Companhia Carris; não a jul-

guem benemerita, promotora das commodidades do publico, a ponto de, por uma liberalidade correspondente á liberdade com que, despresando as leis e as recommendações da policia, ella faz circular os seus carros em velocidade de expresso pelas ruas mais frequentadas, expontaneamente, vendo que o seu custo de transporte por passageiro e kilometro lhe sae a menos de 2 réis, ella ter diminuido a sua tarifa.
Não, senhor; fel-o para competir com os preços que a Companhia Real estabeleceu para banhos em Algés; e como barraqueiro de feira que mais forte faz soar o zabumba e mais desce os preços das entradas quando vê que o publico se encaminha para o theatro visinho,

ella foi descendo a sua tarifa a custo, aos puxões, conforme lh'o exige o seu des'jo de fazer competencias condemnaveis.

Primeiramente annunciou carreiras, ida e volta dos extremos das linhas para Algés a 130 réis (120 mais o sello) e do Caes do Sodré a 90 réis.

Está-se a ver que não poz os 100 réis para evitar o imposto do sello, mas foi até o extremo, e não nos surprehenderá que qualquer dia estabeleça bilhetes a 95 réis.

A Companhia Real, ferida nos seus interesses de uma linha em leito proprio, que nada custou ao estado, nem á cidade, que, pelo contrario, ainda tomou com onerosos encargos, que representam grandes beneficios publicos, estabeleceu bilhetes de ida e volta, para banhos em Pedrouços e Algés a 60, 50 e 40 réis.

Pois a Companhia Carris, de um dia para o outro, reduz de novo os seus a 90 réis desde os extremos da rede central e a 40 réis desde o Caes do Sodré, como arteiro expediente de querer tirar passageiros á linha de Cascaes.

Já aqui demonstrámos em tempo como o systema de exploração d'esta companhia é, por uso e costume, fazer competencias, mas agora o caso aggrava se, porque não é o combate a uma empresa de carros que lhe fazia concorrência — o que seria admissivel — é ella que vem provocar competencias de preços, faltando ao seu contracto approved pela camara municipal, pelo qual se obrigou a não fazer guerra de tarifas naquella linha.

A transgressão d'esse contracto está pois consummada, e a Companhia Real não precisa de que lhe indiquemos como tem que proceder, para fazer sentir á Carris o seu erro, e leval a a arrepender se mil vezes do seu desleal processo. O contracto está nullo, tanto basta.

A' camara municipal perguntamos como consente a Companhia Carris alterar livremente as suas tarifas, sem approvação prévia da camara.

Agora a parte stulta, porque a stulticia anda sempre aos pulos nas tarifas da Companhia Carris:

Um passageiro que toma o carro no Terreiro do Paço paga 90 réis; se o tomar no Pelourinho isto é poucos metros distante, paga 40 réis, menos de metade.

Os tristes que habitam nas proximidades de S. Roque pagam tanto por vir só até o Caes do Sodré, como por ir d'ahi a Algés e voltar.

O passageiro que em Algés não encontrar carro para o destino que deseja até as 10 horas, e tomar o que passar ás 10 e 5 pagará, pela volta só, o duplo do que pagou pelos dois caminhos!

Estes factos parecem-nos mais que eloquentes para que a camara intervenha energicamente, fazendo a companhia entrar na lei estabelecendo uma tarifa fixa, clara e economica, em que haja bilhetes de pequenas zonas, logicamente fixadas, pagando se preços minimos de 20 réis, como ha em toda a parte, ou mesmo 10 réis como em bastantes cidades, Madrid, Barcelona, Bruxellas, Berlim, Dresden, etc.

Tambem nos parece impôr-se o dever da camara convidar a companhia a tratar da construcção das numerosas linhas que lhe foram concedidas, nos 26 kilometros do seu ultimo contracto, e que ella não trata de estabelecer, porque não vendo diante de si outra empresa a explorar esse traçado, não póde seguir o seu systema de lhe ir fazer concorrência.

Os sitios de S. Vicente, Santa Clara, Sé, Buenos Ayres e tantos outros estão votados ao ostracismo.

A linha do Intendente tem que ser tirada do percurso obrigatorio pelas ruas Aurea e Augusta, para diminuir o transito nestas ruas, fazendo-se a ida pela rua Bella da Rainha e a volta pela da Magdalena, servindo

assim toda a zona do largo do Caldas e sitios da Sé. Do largo do Rato para a linha marginal até o Caminho de ferro e Algés é tambem indispensavel haver carreiras.

Tome a camara a sério o seu papel, e faça entrar a orgulhosa companhia nos deveres dos seus contractos. E não doe dar o conselho, porque esses diplomas são todos doçuras para a Companhia Carris.

CARTAS DO ESTRANGEIRO

Liverpool, 22 de setembro de 1902.

Diz-se que é intenção da companhia ferro-viaria London and Brighton adoptar nas suas locomotivas o combustivel liquido, e que com este fim está fazendo uma série de provas com algumas das suas machinas. Antigamente um dos maiores obstaculos que se oppunham á adopção d'esta classe de combustivel era a incerteza com relação ao preço e ao abastecimento, mas o descobrimento dos grandes depositos d'oleo em Texas e a enorme importação do petroleo nestas ilhas acabaram com esta difficuldade; havendo a perspectiva d'um abastecimento sem limites, pois no sudoeste da Russia durante os ultimos vinte e cinco annos e na Pennsylvania, ha mais de vinte que se está extrahindo o enorme deposito subterraneo d'oleos sem se notar diminuição na producção.

No sul e sudoeste da Russia ha annos que se usa nas locomotivas o combustivel d'oleo, e cá no paiz a sua practicabilidade tem sido demonstrada nas locomotivas da companhia Great Eastern que desde 1886, que foi quando esta companhia começou a empregar o combustivel d'oleo, tem ido augmentando o numero das suas machinas accionadas pelo combustivel liquido até ter na actualidade mais de 70, sendo quasi todas ás machinas novas construidas para este combustivel.

*

São notaveis os esforços feitos continuamente pelos nossos caminhos de ferro para attingir maiores velocidades. A ultima tentativa neste sentido foi a da Midland Company ha alguns dias. A locomotiva maior da Grã-Bretanha é a construida recentemente em Derby a qual pesa 115 toneladas. É a primeira machina compound empregada no caminho de ferro Midland, e tembido o record d'esta companhia no que diz respeito ás velocidades, fazendo o percurso de Hellfield até Carlisle, 77 milhas, em 79 minutos ou uns 94 kilometros por hora. O comboio era o expresso restaurant que partiu da estação St. Pancras, Londres, á 1,30 da tarde para a de St. Enoch, Glasgow, fazendo um record para um comboio de tanto peso com uma só machina, e rampas tão numerosas e tão grandes que se encontram na via percorrida. Nalguns pontos attingiu-se a velocidade de quasi 77 milhas por hora, (cerca de 123 kilometros).

*

No condado de Lencaster o trafego dos vagons automoveis tem attingido um movimento consideravel e especialmente na vizinhança da cidade d'onde escrevo. Acaba de estabelecer-se um serviço d'estes motores entre Liverpool e a vizinha villa de St. Helens distante umas dez milhas. Os resultados promettem ser muito satisfactorios, e dentro de muito poucos dias estabele-

cer-se-ha outro entre esta cidade e a de Blackburn que dista umas 35 milhas.

Diz-se que por este systema de transporte se evitam os riscos de extravio e avarias nas mercadorias que transportadas assim não se trocam nem perdem, por não haver trasbordos.

*

Fala-se da invenção d'uma nova classe de roda para o material movel dos caminhos de ferro, consistindo na applicação do systema de esferas empregado nas rodas das bicycletas, mas collocadas não no eixo da roda como é costume nas bicycletas, mas na parte interior da borda da roda, ficando a roda parada quando o comboio está em movimento e girando sómente a sua borda. Segundo o inventor, natural de Birmingham, as rodas assim construídas permitirão aos comboios marchar á razão de 150 milhas por hora, sem força motriz adicional, nem maior risco. Diz se que se teem feito provas muito satisfactorias no caminho de ferro Central Illinois dos Estados Unidos.

*

A duração d'algumas das velhas machinas ferroviarias é verdadeiramente extraordinaria. Uma locomotiva construída por George Stephenson para a inauguração do caminho de ferro Hetton, em novembro de 1822 ainda se vê funcionando, puxando os trucks de carvão da mina Hetton perto de Durban, depois d'um serviço continuo de quasi 80 annos. E' a locomotiva mais velha em serviço no mundo, e já se vê que apenas serve para trabalho pouco activo, pensando-se já em conservá-la num pedestal no College of Sience, Newcastle on Tyne, como digno exemplo do primeiro periodo da engenharia

W. N. CORNETT.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral do Commercio e Industria

Repartição do Commercio

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem que, attendendo ao que me representou a associação de soccorros mutuos estabelecida no Porto com a denominação de Associação de Soccorros Mutuos dos Empregados dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, pedindo a minha approvação para os estatutos por que pretende reger-se em substituição dos que foram approvados por alvará de 8 de novembro de 1892;

Visto o artigo 3.º do decreto com força de lei de 2 de outubro de 1896; e

Tendo sido ouvido o Conselho Regional do Norte:

Hei por bem approvar os estatutos da referida Associação de Soccorros Mutuos dos Empregados dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, que constam de treze capitulos e sessenta e um artigos, e baixam com este alvará assignados pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, ficando a associação sujeita ás disposições do referido decreto com força de lei de 2 de outubro de 1896, pelo qual sempre e em qualquer hypothese se deverá regular, e com a expressa clausula de que esta approvação lhe poderá ser retirada quando se desvie dos fins para que é instituída, não cumpra fielmente os seus estatutos, ou quando a respectiva direcção deixe de satisfazer ao que preceitna o artigo 19.º do mesmo decreto.

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este alvará competir que o cumpram e guardem, e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contém.

Não pagou direitos de mercê nem de sêllo por os não dever E, por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e sellado com o sêllo das armas reaes.

Dado no Paço, aos 3 de agosto de 1900. — EL-REI. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Tornando-se indispensavel fixar as condições em que poderão ser estabelecidas linhas ferreas sobre o leito das estradas que constituem a rêde da viação ordinaria do paiz por fórma a não ser prejudicado o transitó ordinario pelas mesmas estradas: ha Sua Majestade El-Rei por bem determinar, pela Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, que uma comissão composta dos engenheiros inspectores geraes Conselheiro João Joaquim de Mattos, José Joaquim de Paiva Cabral Couceiro, Conselheiros Pedro Victor da Costa Sequeira, Manuel Affonso de Espregueira e Joaquim Pires de Sousa Gomes, e dos engenheiros chefes da 1.ª e 2.ª Repartição da Direcção Geral de Obras Publicas e Minas, servindo o primeiro de presidente e o ultimo de secretario, formule as alludidas condições e indique quaes os typos de estradas em que possa, sem inconveniente, ser estabelecida a viação accelerada.

Paço, em 19 de setembro de 1902. — *Manuel Francisco de Vargas.*

Inspeção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

Editos de quinze dias

Faz-se publico, nos termos e para os effeitos do artigo 7.º do Regulamento do Estabelecimento e Exploração das Industrias Electricas, approvado por decreto de 19 de julho de 1901, que estará patente na 2.ª Divisão da 2.ª Repartição da Direcção Geral dos Correios e Telegraphos, pelo prazo de quinze dias, a contar de 27 do corrente, o projecto apresentado pela Companhia Carris de Ferro do Porto, para a transformação e construção de varias linhas para serem exploradas por tracção electrica.

Todas as reclamações contra a approvação d'este projecto devem ser presentes na referida repartição.

Inspeção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas, em 26 de setembro de 1902. — Pelo Engenheiro, Inspector Geral, *Antonio José Albuquerque do Amaral e Cardoso.*

Ministerio dos Negocios do Reino

Direcção Geral de Administração Politica e Civil

2.ª Repartição

Conformando-me com os pareceres do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 27 de fevereiro ultimo, e da Procuradoria Geral da Corôa e Fazenda, de 22 de julho do corrente anno: hei por bem approvar, nos termos do artigo 55.º, n.º 4.º, do Codigo Administrativo, a deliberação da Camara Municipal do concelho do Funchal, de 23 de fevereiro de 1901, acérca das condições do concurso que pretende abrir para a concessão do estabelecimento e exploração de caminhos de ferro americanos naquella cidade, com as clausulas, porém, de que se accrescentará ao artigo dos respectivos á execução das obras um paragrapho, prohibindo assentar carris em ruas de largura inferior a 5 metros, e que a face exterior das caixas dos carros, que tenham de mover-se nos mesmos carris, fique a menos de 1 metro das fachadas das casas, e o artigo 17.º será redigido assim:

«A camara obriga-se, enquanto durar a concessão, a subsidiar a empresa com quantia annual que o concessionario tiver estabelecido na sua proposta ou na licitação a que se refere a base 11.ª».

O Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 2 de agosto de 1902. — REI — *Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro.*

Condições do concurso e bases da adjudicação, a que se refere o decreto de 2 de agosto de 1902

Condições do concurso

1.ª — O prazo do concurso começa a correr da data da segunda publicação d'este annuncio no *Diario do Governo* e termina sessenta dias depois d'esta data, pelas doze horas do dia.

2.^a—A licitação versará sobre o subsídio annual com que a Camara Municipal do Funchal se propõe auxiliar a empresa.

3.^a—A adjudicação do estabelecimento do systema de viação a que este annuncio se refere, será feita segundo as bases annexas a este annuncio, as quaes farão parte integrante do respectivo contracto.

4.^a—A base de licitação será a quantia maxima de 800\$000 réis, com que a camara se propõe subsidiar annualmente a empresa, sob as condições estabelecidas nas respectivas bases.

5.^a—Para ser admittido ao concurso cada licitante deverá apresentar:

1.^o Certificado que prove ter o concorrente as habilitações necessárias para executar as obras que se tornarem necessárias para a construcção das differentes linhas e estabelecimento do systema de tracção mais apropriado, ou documento legal pelo qual se obrigue a apresentar para o substituir, engenheiro ou individuo que tenha as condições exigidas e que, como tal, seja reconhecido e aceite pela camara;

2.^o Certificado de ter feito na Caixa Geral de Depositos, á ordem da Camara Municipal do Funchal, o deposito provisorio da quantia de 500\$000 réis em dinheiro ou o valor correspondente em titulos de divida publica portuguesa, pelo seu valor no mercado, segundo a cotação official na data em que se effectuar o deposito;

3.^o Documento no qual se obriga a effectuar, no caso de ser preferida a sua proposta, um deposito definitivo de 2:000\$000 rs; no prazo de vinte dias, a contar da data em que lhe fôr communicada a approvação da proposta, sendo incluída naquella verba a importancia do deposito provisorio.

§ 1.^o Aos concorrentes a quem não fôr feita a adjudicação será passado e entregue o precatório para o levantamento do seu deposito, logo que seja feita a adjudicação.

§ 2.^o Ao adjudicatario só será entregue o deposito definitivo depois de estabelecidas as linhas a que se refere o artigo das bases do concurso, annexas a este annuncio.

§ 3.^o O adjudicatario receberá nas epochas respectivas os juros que o seu deposito vencer, na conformidade das disposições legais que regem esse assumpto.

4.^o Certidão de nacionalidade, e, sendo estrangeiro, declaração de que se sujeita exclusivamente ás leis portuguezas em todas as questões relativas á concessão;

5.^o Se o licitante representar alguma sociedade ou companhia documento autentico que mostre que esta sociedade ou companhia, existe legalmente no paiz a que pertencer, e que lhe conferiu poderes especiaes para a licitação;

6.^o Se o licitante representar algum individuo, procuração bastante com poderes especiaes para aquelle acto.

6.^a—A entrega e abertura das propostas terá logar pelas onze horas do dia..., perante a Camara Municipal do Funchal, reunida em sessão extraordinaria.

7.^a—As propostas do preço fechar-se-hão em subscritos separados, sem declaração alguma exterior, e serão escritas em portuguez, nos termos seguintes:

«O abaixo assignado obriga-se ao estabelecimento, nas ruas da cidade do Funchal, da viação em carris de ferro pelo systema denominado «americano», em conformidade com as clausulas e condições a que se refere o annuncio datado de..., e a fazer a respectiva exploração, nos termos e pela fórma estabelecida nas bases annexas ao referido annuncio, mediante o subsidio annual de... (por extenso), pago pelo municipio.

(Data e assignatura do concorrente, por extenso, devidamente reconhecida, declarando a sua profissão e domicilio).

8.^a—A proposta a que se refere a condição antecedente, com os documentos de que trata a condição 5.^a, será fechada num sobrescripto, com a seguinte legenda:

«Proposta para o estabelecimento e exploração nas ruas da cidade do Funchal, da viação em carris de ferro pelo systema denominado «americano», feita por... (nome do proponente).

9.^a—Os documentos e propostas, a que se referem as condições 5.^a e 7.^a, devem ser escritas em papel sellado, sem o que não serão acceptas.

10.^a—Não se considerará valida qualquer proposta em que se requeiram ou proponham modificações no programma de concurso ou nas bases, a que se refere a condição 3.^a; em que se proponha um subsidio superior ao estipulado na condição 4.^a, ou em que a importancia d'este subsidio não venha especificadamente determinado e tenha de deduzir-se por alguma referencia a qualquer outra proposta.

11.^a—Se no concurso se apresentarem duas ou mais propostas, fixando igual subsidio, sendo este o menor subsidio fixado, proceder-se-ha á licitação verbal, segundo o artigo 25.^o das instrucções para arrematação e adjudicação de obras publicas de 18 de julho de 1887, não podendo a differença entre cada um dos lances ser inferior a 10\$000 réis.

12.^a—Preenchidas todas as formalidades prescriptas nas citadas instrucções de 18 de julho de 1887, se lavrará termo especial da abertura das propostas e da licitação verbal se a houver, e su-

birá todo o processo ao Governo para resolver sobre a conveniencia da adjudicação.

13.^a—Se o Governo resolver que se faça adjudicação, será officialmente avisado o licitante preferido para elevar o deposito á quantia de 2:000\$000 réis, nos termos e no prazo estabelecidos no n.^o 3.^o da condição 5.^a e para assignar o contracto no dia seguinte áquelle em que fizer o deposito definitivo.

14.^a—O licitante preferido que não effectuar o deposito de 2:000\$000 réis, ou que não assignar o contracto na conformidade da condição antecedente, perderá o deposito provisorio, o qual reverterá a favor do municipio sem mais formalidades.

15.^a—A camara reserva-se o direito de não fazer a adjudicação quando entender que ella é prejudicial aos interesses do municipio em vista das propostas apresentadas no concurso, não podendo sobre este facto haver reclamação dos proponentes, qualquer que seja o pretexto allegado.

(Continúa)

TARIFAS DE TRANSPORTE

Vão ser reformadas as tarifas da linha de Cintura, sendo reduzidos os preços nas zonas de Lisboa a Bemfica e Cabo Ruivo.

*

Desde 1 de outubro o preço do supplemento a pagar pela viagem em salão nos expressos Lisboa Porto passa a ser reduzido a 1\$500 réis.

THOMAR A PAYALVO

Como dissémos no ultimo numero foram a Thomar, no dia 16 um dos primitivos requerentes da linha ferrea d'esta cidade, e o engenheiro catalão a quem está submettido o projecto de installação da nova linha, para ser servida por tracção electrica.

Estudado sobre o terreno o projecto que foi formulado pelo fallecido José Bernardo de Figueiredo, chefe da secção de Via e Obras da Companhia Real, foi achado muito bem estudado, rendendo o engenheiro estrangeiro sincero elogio ao estudioso technico portuguez.

Algumas pequenas modificações parece se poderão fazer, no sentido de tornar o traçado mais directo e reduzir-lhe a extensão que ficará em menos de 9 kilometros, talvez 8.

O systema de tracção parece que não será o de fio aereo que, comquanto seja o mais corrente e o mais economico para a exploração, não parece o melhor adaptavel a uma linha que não precisa ter os vehiculos em continuo movimento, bastando fazer tantos comboios quantos forem os da linha do Norte que parem em Payalvo, actualmente ou mesmo mais.

Propõe-se a casa catalã adoptar o systema de accumuladores, que, pelos aperfeiçoamentos ultimamente introduzidos nestesapparelhos, está dando os melhores resultados.

Tem este processo a vantagem de tornar os carros independentes da via, podendo circular livres como, por onde, e quando mais convém, visto que são automotores, ou em si proprios teem a força de tracção.

Assim, qualquer avaria que o transito publico cause na linha não affecta o movimento dos carros senão no ponto avariado e a reparação é muito mais facil porque não ha mais que estabelecer a linha como para uma locomotiva ordinaria de vapor.

Assim teremos que haverá em Thomar tremvias mais

modernos que em Lisboa sem os feiíssimos fios aereos e o deselegante *trolley* ligando-se com elles.

Ao que apreciámos, o povo de Thomar está impaciente pela sua linha e sem predilecção declara que a quer e applaudirá a empresa que lh'a construir.

Podemos quasi garantir lhe — quanto a garantia de uma vontade tenaz póde ser dada — que o grupo concessionario receberá esses applausos, porque se trabalha com empenho pera formar a companhia que deve fornecer os capitães.

No dia 18 foi por um dos socios sollicitado já no ministerio das obras publicas que seja lavrado o alvará, e o deposito de garantia está prompto, esperando só o despacho do sr. ministro para dar entrada nos cofres publicos.

Com uma certa surpresa soubémos tambem que o sr. general Piennar pediu uma audiencia ao sr. ministro das obras publicas, segundo se diz para insistir pelo seu pedido de concessão d'esta linha.

Francamente não percebemos muito bem como, depois de saber a situação isto é, que ella está pedida ha muito por tres portuguezes, que os estudos estão feitos e approvados pelo conselho superior d'obras publicas, depois de o terem sido pelo director do respectivo districto, dada a desistencia de opção por parte da companhia real, appoiado e informado favoravelmente o projecto pelo sr. engenheiro director da fiscalização por parte do governo junto da referida companhia — não percebemos como qualquer pessoa possa insistir porque lhe seja dado o que se não de facto consumado pelo menos de direito e justiça, já a outrem pertence.

A resposta do digno ministro foi, como não podia deixar de ser, a mais correcta, declarando ao novo requerente, segundo nos consta, que antes de despachar o seu requerimento consultaria os primitivos requerentes, e só depois da desistencia d'estes outro pedido poderia ser attendido.

Chama se a isto fazer justiça direita e clara.

Ora podemos adeantar, desde já, que os primitivos requerentes não desistem e hoje mais do que nunca teem elementos para construir e explorar a linha, faltando só o despacho ministerial para se dar começo a trabalhos de mais decisivo resultado.

A constituição da empresa, com capital ou parte estrangeira é facto seguro, mas, quem sempre tem insistido pela nacionalização da linha, ainda não perdeu a esperança de a fazer toda com capitalistas portuguezes, e sorri-lhe essa esperança tanto mais quanto novos elementos se teem agremiado, (inesperadamente por vezes) para esse fim.

Contamos que os leitores ainda no corrente terão noticias mais decisivas.

TRÁSBORDOS NO TEJO

Tem sido sempre nosso proposito fazer aqui o registo de tudo quanto representa um melhoramento para a nossa primeira cidade. Este registo corresponde, num bem entendido principio de justiça, a ess'outro que tambem mantemos, quanto possivel, em dia: o registo de tudo quanto, em Lisboa, exige prompta melhoria.

Hoje, temos a noticiar a pratica de uma louvavel iniciativa, que se refere ao desembarque dos passageiros de todos os grandes vapores que, passando pelo nosso porto, apenas aqui se demoram algumas horas, sem que, até agora, fosse possivel proporcionar aos seus passageiros a facilidade e commodidade de desembar-

que, que lhes permittisse o virem a terra e em terra se demorarem as horas que o vapor estivesse no Tejo.

Finalmente, ao cabo de muita lucta que houve de ser travada com interesses que não tinham a justiça pelo seu lado, se conseguiu estabelecer um serviço de transportes, por meio de barcos a vapor, que permitta o desembarque d'aquelles passageiros, mediante o pagamento de uma quantia diminuta, perfeitamente accetavel ainda por aquelles que menos abastados aqui chegarem. Esses barcos vão buscar os passageiros a bordo dos grandes vapores, que com tanta frequencia, fazem escala pelo nosso porto, trazem-os para terra, aqui os deixam aproveitar todo o tempo de demora que haja, visitando a cidade, admirando o muito que nella ha para admirar, fazendo as suas compras, estabelecendo e desenvolvendo, emfim, uma corrente de sympathia que ainda se não fez a nosso favor, por parte dos viajantes que tanto a meudo nos passam pela porta. A' hora préviamente fixada, e em local indicado, os passageiros tornarão a encontrar o mesmo barco que de novo os transportará para bordo do seu vapor — sem mais discussões de preço, nem mais imposição de absurdas clausulas, que até agora tanto os afastava do desejo de uma visita de algumas horas á cidade de Lisboa.

A esta lauvavel iniciativa corresponderam intelligente e entusiasticamente os srs. capitão do porto e director da alfandega, para quem todos os elogios são poucos em tão boa resolução.

NOTAS DE VIAGEM

II

Bienne e Berne

Bienne é uma cidadesinha graciosa, onde se passa bem um dia.

Além das suas ruas espaçosas e jardins bem ensombrados, tem as notaveis gargantas do Taubenloch, onde a Suse se precipita enfurecida formando cascatas espumantes.

Basta ir só até debaixo da ponte do caminho de ferro; o resto do percurso é longo demais para passeio.

Tambem se póde ver a garganta e toda a parte do valle da Suse tomando-se o ascensor d'Evilard e descendo então até Bienne, mas aconselho de preferencia vêr a parte a que acima me refiro e voltar pelo mesmo caminho.

Depois, uma subida no ascensor de Macolin é muito interessante.

E' este um dos mais longos ascensores de cabo (funiculares) que existem na Suissa, tendo a differença de nivel de 900 metros.

Lá do alto disfructa-se um maravilhoso panorama, alcançando-se vêr a grande cadeia do Jura, onde a linha é construida, e na nossa frente, um pouco á esquerda a Jungfrau com as suas enormes geleiras e á direita muito ao longe, o Monte Branco com as suas agulhas de 4 800 metros.

Em meio d'este vastissimo horisonte os lagos de Bienne, de Neuchatel, o Aar que, vindo de Berne, serpenteia em direcção a Solothurn, fugindo a lançar-se no lago da Bienne porque farto de formar lagos para navegação de vapores está elle, tendo já constituido, com as suas aguas os de Brienz e Thun.

Para ir ao Taubenloch toma-se o tremvia por 20 centimos e paga-se ali 10 centimos apenas de entrada. Para o ascensor do Macolin (ou Magglingen, em allemão) não

ha mais que tomar a pé, á esquerda da estação a avenida Pasquart.

No lago também se fazem deliciosos passeios quer nos seus vaporsinhos quer em barcos, que se alugam baratos para os arredores.

Bienne tem muitas outras curiosidades, e além d'isso torna-se interessante por marcar o ponto fronteiro dos idiomas francez e allemão que todos os habitantes falam promiscuamente.

De Bienne a Berne a linha ferrea não tem interesse especial, comquanto seja sempre ladeada por bellos horisontes, como todas as da Suissa.

A obra d'arte mais importante é a ponte sobre o Aar e a cidade de mais valor que atravessamos é a de Liss, onde entroncam outras linhas para o norte e para o sul.

Ao approximarmo-nos da capital suissa a linha inflecte para a direita, passando entre os antigos bairros chamados a Lorena e Breiterrain, e atravessando o Aar sobre um viaducto de 180 metros á altura de 47 sobre o rio.

O viajante verá á esquerda o bello panorama das duas margens, ligadas pela grande ponte de Kornhaus que já lhes direi que é a mais imponente e a mais moderna da cidade, tendo 355 metros de extensão, 13 de largura e 117 d'abertura do grande arco central cujos extremos assentam na base dos dois pilares de granito de 48 metros d'altura.

Chegamos então á estação central, que fica no coração da cidade, e não obstante não é estação de topo, mas servida pelos comboios em sentido transversal.

O edificio fica no sentido enviezado á linha, e é bastante vasto para o enorme movimento de passageiros que comporta.

No vestibulo, que é atravessado pelo publico em diferentes sentidos, sempre aberto como via publica, ficam as bilheteiras e despachos de bagagens e mercadorias; numa das dependências o escriptorio d'informações; em edificio annexo o correio e telegrapho.

Já aqui, {numa das primeiras viagens descritas, falei de Berne (n.º 54 d'esta *Gazeta* de 16 de março de 1890) e só tratarei agora, especialmente, das novidades que vim encontrar na pequenina e sympathica capital.

Uma d'estas novidades é a grandiosa ponte a que acima me referi, concluida em 1898, e que custou dois e meio milhões de francos ou uns 450 contos, o que nos parece baratissimo.

Vê-se que a construcção de pontes na Suissa se faz por preços muito mais rasoaveis, porque também a de Kirchenfeld, na mesma cidade, que tem 37 metros de altura, 229 de comprimento, com dois arcos de 87 metros de luz e 13 metros de largura custou metade d'aquelle preço.

Outra, é o sumptuoso palacio federal onde se realizou o congresso da imprensa e onde funciona o parlamento desde o anno passado, em que teve logar a inauguração.

D'elle damos hoje a gravura para melhor se apreciar aquella elegante e imponente construcção, que comprehende um pavilhão oeste, construido de 1852 a 1857 no estylo florentino, o pavilhão leste (construido de 1888 a 1892) no mesmo estylo, e um corpo central, formando uma grande cupula, que foi concluido em 1901, ligando aquelles dois edificios.

Neste conjuncto de palacios estão installados os ministerios, conselho nacional, conselho dos estados.

Outra novidade (que por toda a parte se encontra) é o serviço dos carros electricos, que são, como os de Lisboa, por conductor aereo e só divergem dos nossos

em ser muito mais baratos os seus preços de transporte.

Ainda outra novidade, porque foi inaugurada em 1899, é o ascensor funicular electrico do Gurten, que em 10 minutos nos leva (por 1,50 fr. ida e volta) ao cimo da montanha, a 861 metros, d'onde se gosam esplendidos panoramas, quer se veja a oeste, onde defrontamos com a cadeia do Jura, numa extensão de 320 kil., e toda a planicie, desde a extremidade do lago de Neuchatel até Soleure, quer voltando a leste, alcançando a vista toda a cadeia dos Alpes, o Ementhal e uma parte da planicie de Berne, tendo por fundo a Jungfrau e os differentes pincaros do Oberland.

No cume da bella montanha acha-se installado ha pouco mais de um anno um grandioso hotel no estylo suiso, contendo luxuosas salas, galerias e aposentos, em que, como é uso na Suissa, todo o conforto moderno se reúne ao aprimorado gosto e quasi sempre ao luxo mais imponente. Os jardins que lhe pertencem medem 180 mil metros quadrados, e as florestas que o rodeiam teem cerca de 150 hectares.

No pavilhão annexo ao hotel pódem jantar á vontade mil pessoas. Mais de 600 tomaram parte na refeição que lá se deu por occasião do congresso.

Melhoramentos de Lisboa

VII

Indicações de ruas

Sempre com o fim de promover o que o titulo d'esta série d'artigos indica e que constitue uma necessidade da nossa capital, e o unico meio de attrahirmos visitantes, vamos lembrar á camara que nos dirige mais alguns dos pequenos alvitres cuja execução póde constituir motivo de agrado para quem vem de fóra.

E' sabido de quantos viajam a dificuldade que, para os que não conhecem uma cidade, representa a falta de meios de se orientarem nella, de facilmente buscar o caminho a seguir para o ponto a que se dirigem.

Tão grande é, por vezes, essa dificuldade que o viajante desanima se e desgosta-se, nas cidades, como Paris, Londres, Nova-York e outros grandes centros.

E note-se que mais se affirma esta preposição pela contra-prova, isto é; o estrangeiro começa melhor a apreciar as bellezas d'uma cidade á proporção que a conhece no enredado das suas ruas; quando não tem dificuldade de se transportar ou fazer transportar por ellas, quando, achando-se num ponto, já se não afflige de se dirigir a outro, porque sabe o caminho, porque conhece a distancia e a orientação em que vae.

Para obviar a isso ha lá fóra muitos meios que não existem em Lisboa e que para a nossa capital ainda são mais necessarios do que noutras.

Um d'esses meios é independente das camaras e pertence á industria particular pôl o em pratica. São os mappas e guias da cidade, bellamente impressos, bem traçados, claros, vendidos por baixos preços por toda a parte e distribuidos de graça em muitas. Já aqui nos referimos, nos artigos *Notas de Viagem*, aos que se distribuem nas cidades allemãs, e aqui temos presente centenas de publicações semelhantes que as cidades e villas suissas atiram a montões por toda a Europa e America com o fim de attrahir visitantes estrangeiros.

Outra facilidade que não temos aqui é a commodidade e barateza dos trens de praça; serviço que, já o

dissémos aqui no artigo II, precisa melhorado e regulamentado.

Em qualquer ponto d'essas grandes cidades, o viajante que perdeu o tino, desorientado pelo dedalo de ruas em que se embrenhou, tem sempre um trem que o leva por preço razoavel ao ponto que deseja.

Aqui terá que regatear com o cocheiro, ou que se sujeitar á exorbitante quantia que elle lhe exigirá.

Ainda outra facilidade ha em Londres, e é que os policia teem comsigo um guia da cidade pelo qual dão resposta a qualquer pergunta com uma precisão admiravel.

Para exemplo citaremos um caso que nos succedeu e que dá bem a medida da completa illustração d'estes agentes.

Querendo visitar um amigo que residia no extremo de Londres, opposto áquelles em que nos achavamos, perguntámos a um policia se teriamos omnibus para esse ponto. O agente consultou o seu guia e respondeu:

—Não ha carro algum para onde quer ir. O que tem a fazer é tomar o metropolitano para a estação tal, ahi, saída a porta e andando em frente uns cem passos, acha-se um largo em que estacionam tres temvias: um verde, um azul e o terceiro amarello. Tome este que segue pela rua á direita; nessa rua conte os cruzamentos com outras; apeie-se na terceira que atravessa, que é a que procura, e como o numero da casa que me indica é alto, deve dirigir se para a esquerda.

Seguimos á risca o itinerario e verificámos a sua perfeita exactidão.

Para comparar notaremos que, dias depois, em Madrid, perguntámos tambem a um policia onde era a calle Concepción Gerónima. O pobre homem abriu muito os olhos e respondeu:

—Hombre! yo soy nuevo en este puesto y... esa calle... no sé en donde és! (Vae mesmo em hespanhol para ter mais sabor).

Agradecemos e levantámos os olhos para o distico da rua... Estavamos justamente naquella que procuravamos!

Cosas de España.

E' de letreiros de ruas que temos hoje que occupar-nos.

A falta de indicações dos nomes das vias publicas é um grande embaraço para quem não conhece uma cidade.

O grande marquez de Pombal, com o seu espirito avançado de seculos, previu isso e, ao reconstruir Lisboa, poz, nas ruas da baixa, em todos os cunhaes, o titulo da rua, o numero ordinal da divisão e o lado. Ainda nalgumas esquinas se vê hoje, por exemplo: *Rua Augusta, 3.^a divisão do lado oriental.*

Esses letreiros, pouco visiveis é verdade, foram desaparecendo, e raros outros os substituiram, e em certas ruas apenas ha estas indicações no principio e no fim, o que é pouquissimo.

De noite nem sempre esses raros letreiros teem proximo um candieiro que os illumine.

A Companhia Carris utilizou os candieiros substituindo por completo dois vidros por outros vermelhos, como signal de paragem. Lembramos á camara, não a substituição por vidro completo de côr, mas uma pequena faixa superior, como temos visto em muitas cidades, a qual podia ser em vidro verde com o nome da rua. Isto em todos os cruzamentos seria de grande conveniencia.

Em Leipzig vae-se mais longe: o letreiro da rua é acompanhado da indicação dos numeros das portas que

constituem o grupo de edificios até o seguinte cruzamento.

Assim mais facilmente se encontra a porta que se quer.

Quando tivermos illuminação electrica com fartura, o que, estamos a vêr, só succederá quando os bisnetos do sr. conde d'Avila, actual presidente do municipio, forem já uns respeitaveis anciães, será occasião de illuminar os letreiros interiormente, como acaba de fazer, á sua custa, o novo estabelecimento de vinhos Sanguinhal na rua do Alecrim. Até lá contentar-nos-hiamos com os disticos nos candieiros.

Caminho de ferro de Benguella

Os jornaes estrangeiros, referindo-se ao concurso para a construcção do caminho de ferro de Benguella, e cujo praso termina no dia 6 de outubro proximo, attribuem-lhe uma grande importancia, e estimulam os capitães para que entrem na combinação financeira necessaria a esse empreendimento.

Fazem notar que a empresa que tomar a primeira secção das obras fica, *ipso facto*, com uma posição privilegiada para tomar as empreitadas subsequentes, por isso mesmo que já terá por si as installações de serviço, deposito de materiaes, conhecimento de pessoal, etc. Quem ficar com a primeira empreitada ficará com as outras, porque terá, só por favor da propria posição, vantagens decisivas sobre quaesquer outros concorrentes. Por isso mesmo o concurso á primeira empreitada é altamente convidativo, tanto pelas vantagens que em si offerece, como ainda pelas vantagens certas nas futuras adjudicações. E não será sómente para a construcção da linha, mas tambem para a sua exploração e para o movimento paralelo d'ella resultante, que esta supremacia de posição se assegura.

Afinal, depois de se terem perdido tres annos em formalismos, para se não fazer o caminho de ferro de Benguella, em vez de assegurarmos por esse meio o nosso dominio no planalto, vamos servir mais uma vez os interesses extranhos em detrimento dos nossos. Os jornaes estrangeiros ligam uma importancia muito grande ao negocio d'este caminho de ferro, para que nós não tenhamos de expiar o erro commettido.

Apedrejadores de comboios

Ainda no nosso ultimo numero registravamos aqui factos que deviam ter chamado promptamente a attenção dos poderes superiores, por se tratar de verdadeiros attentados contra a segurança e o bem estar dos cidadãos que viajam nas linhas ferreas portuguezas. Hoje, ha um novo attentado a mencionar, mas este de uma gravidade que não admite já o tom um pouco faceto com que de outras vezes tinhamos procurado metter em brios as auctoridades negligentes.

O caso de hoje é muito sério, para que não usemos de termos bem energicos reclamando para elle, e para aquelles que vão tornar-se, por certo, sua consequencia, todo o rigor da lei e todo o rigor dos exauctores da lei.

O comboio rapido que parte de Lisboa para o Porto ás 4 e meia da tarde, foi atacado á pedrada e a tiro entre as estações de Albergaria e Caxarias.

As vidraças da grande carruagem dos Wagons-Lits ficaram em estilhaços. Não houve victimas, porque nesse momento a carruagem não levava passageiros. Pouco

antes porém, tinham ali estado alguns cavalheiros, e entre elles o sr. Bispo do Porto.

O governo, com os seus subordinados, está commetendo um crime de lesa humanidade. Implicitamente, e em presença do que vimos presencendo, o governo torna-se solidario na responsabilidade criminal de verdadeiras tentativas de assassinio. Por este andar, dentro de pouco haverá passageiros de comboios portugueses atravessados por balas, e a accusação pesa tremenda e irrefragavel, sobre a cabeça dos homens do governo, dos homens da policia e dos homens da justiça.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro Através da Africa

Para discussão das contas e do relatório e de outros assumptos que seja preciso resolver, são convidados os srs. accionistas a reunir no dia 11 de novembro, ás 12 horas do dia, na casa da Companhia, rua de Bellomonte n.º 49 — Porto, 26 de setembro de 1902. — Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de Africa—O presidente do conselho de administração, *Carlos Lopes*.

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Em harmonia com o disposto nos art. 12.º e 14.º dos estatutos, se annuncia que no sorteio realizado hoje, sahiram sorteados os n.ºs 2.601 a 2.605, 17.666 a 17.670, 18.441 a 18.445, 21.706 a 21.710 e 26.626 a 26.630.

O pagamento das obrigações sorteadas e a dos juros, na importância de 750 réis por coupon, começará no dia 1 de outubro, das 11 ás 2 horas da tarde, em Lisboa, na sede da Companhia, Rua Nova do Carvalho, 71, 2.º e na Agencia no Porto, Rua da Pica-ria, 49. — Lisboa, 25 de setembro de 1902. O director de serviço *M. M. d'Oliveira Bello*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de setembro de 1902.

Sempre foi costume nosso, pelo facto de já estarmos de longa data habituados a governos calamitosos, — o derivarmos sobre o Estado a causa dos males que, de quando em quando, visitam e affligem a economia nacional. E todavia, sem invocarmos d'esta vez o estafado argumento de que os povos teem os governos que merecem, concordemos, em consciencia, que, de grande parte d'esses males, somos nós, povo, os unicos culpados e os exclusivos responsaveis.

O facto de que hoje nos occupamos é mais uma prova excellente d'esta asserção. Ainda ha pouco tempo, uns trez ou quatro mezes, nos informavam as estações competentes de que já produziamos o trigo necessario para o nosso consumo interno.

Isto, todos o sabem, equivaleria a cerca de quatro mil contos annuaes em ouro, que deixavamos de pagar ao estrangeiro, o que, nas circumstancias presentes da nossa balança commercial seria um beneficio da maxima transcendencia para nós todos. Pois muito bem; não obstante esta venturosa affirmativa, que, pela sua origem nos deve merecer toda a fé, vemos ter sido concedida á Manutenção militar, dependencia do estado, a importação de tres milhões e quinhentos mil kilogrammas de trigo exotico, por isso que os lavradores nacionaes lhe não quizeram fornecer aquelle cereal aos preços officiaes, isto é, aos da tabella em vigor.

Por outro lado os moageiros começam a pedir ao estado a liberdade da importação, clamando, ao mesmo tempo, contra o preço exorbitante do trigo molle indigena, preço a que as fabricas se não pôdem sujeitar sem a perspectiva ou da sua ruina ou da paragem indefinida da sua laboração.

Ora dá-se que ao mesmo tempo que estas reclamações, ou melhor diríamos estas ameaças são feitas, publica o jornal official do governo uma nota do trigo e da farinha existentes nas fabricas de moagem de Lisboa, e nas padarias, sendo para trigo 15.847.589 kilogrammas; e para farinha 4.036.575 kilogrammas, concluindo, depois do exame d'estes numeros, que o mercado está regularmente abastecido tanto de farinha como de trigo.

Quem terá razão? o lavrador que procura a todo o transe valorizar o seu genero sem se querer prender com tabellas ou manifestos, ou o moageiro que lhe vae subrepticamente comprar o trigo a preço superior ao da taxa, reduzindo, por esta forma o mais que pôde, a importancia dos manifestos do genero no mercado central e cohonestando assim a importação, que aneia?

Quem terá razão nesta questão de conveniencias ora conjugadas, ora divididas em que a paixão do lucro maior sobreleva a tudo e a todas as considerações?

Ao governo, a cuja guarda estão, ou pelo menos, manda a regra deverem estar os interesses do consumidor, ordinariamente o bode expiatorio nestes embates; ao governo que, para proteger por um lado a agricultura, e por outro um ramo importantissimo de industria nacional, se fez arbitro d'esta questão, instituindo tabellas e accordos onde os beneficios ficavam já respectiva e amplamente estatuidos; ao governo cumpre, na sua posição sobranceira e especial; resolver este incidente e resolvel-o por forma a que, sendo verdade produzir já o paiz o pão necessario para o seu consumo, não venham influencias, por mais poderosas que sejam, na finança e na politica, sacrificar, esta vez ainda, os interesses geraes e sagrados da nação.

Quanto menos dependermos do estrangeiro melhor para nós e nas circumstancias presentes quanto mais ouro pouparmos mais sólido cimentaremos o edificio da nossa alforria economica e social ..

*

Ameudam-se as queixas contra a grande profusão de dinheiro falso, especialmente de bronze e de nickel, que por ahi circula, sendo curiosa, como registava ha dias um jornal da manhã, a passividade a que chegamos, recebendo indistinctamente, e sem exame, todos os trocos que nos mettam na mão.

Que seja bronze ou que seja cobre, é coisa com que ninguém se prende já. O facto é que não ha, que saibamos, paiz algum do mundo onde, como no nosso, a moeda de trocos tenha sido tão vasta e impunemente falsificada.

Reconhecendo esta calamidade e esta vergonha em bem elaborado relatório, o actual titular da pasta da fazenda estudou um convenientissimo e opportuno projecto de lei, reformando, por completo, o nosso systema vigente de moeda divisionaria. Este projecto de lei, cuja viabilidade era urgentissima e manifesta aos olhos de todos, foi apresentado no parlamento nos ultimos dias da precedente sessão legislativa, e lá ficou naquellle vasto limbo de papelada, quando teria sido tão facil ao sr. ministro fazel-o urgentemente discutir e approvar como uma medida de inquestionavel beneficio publico, que o era sem contestação alguma. Mas quiz-se s. ex.ª forrar a esse trabalho, e o resultado é o que se vê: — a falsificação campeando infrene e medrada, e nós a nivelarmos para o mesmo effeito de compra e venda, o dinheiro da casa da moeda com o dinheiro da casa dos malandros.

*

Movimento bolsista da quinzena:

Valores do estado. — O mercado de inscripções esteve firme, ascendendo as cotações de 38,50 e 38,60 em 16, para assentamento e coupon, a 38,90 e 39,00 em 27, respectivamente. As obrigações tiveram um movimento muito diminuto, sustentando todavia os preços, que ficam: para 4 0/0 88, 21.700; para 4 1/2 0/0 88 56.800 e para 4 0/0 90, 49.600.

Acções de bancos e companhias. — As acções do Banco de Portugal tiveram, d'esta vez, um mercado bastante animado, firmando-se os preços a 149.500. As do Banco Commercial tiveram falta de vendedores, mantendo-se a cotação de 137.000. Outro tanto diremos das do Lisboa & Açores, que foram cotadas em 25 a 124.500. Do Banco Ultramarino, venderam-se, em 24, a 116.500.

As acções dos Tabacos oscillaram, com pequeno movimento, entre 136.400 e 136.500. O mesmo diremos das dos Phosphoros que ficam a 79.200.

Obrigações do Credito Predial. — Póde dizer-se que foi nullo ou quasi, o mercado d'este papel. As cotações ficam: prediaes 6 0/0 93.700, 5 0/0 92.400, 4 1/2 0/0 90.500.

Municipaes e districtaes 6 0/0, 97.000.

Obrigações da Companhia Real. — As do 2.º grau tiveram algum movimento e alta de preços, passando de 32.850 em 16, para 33.800 em 26.

Empresas africanas. — Em acções da Companhia de Moçambique as operações foram muito restrictas, sendo cotadas em 27 a 9.450. As da Zambesia foram mais procuradas mas a cotação baixou de 5 000 em 24 para 4.800 em 27. As obrigações «Atravez Africa» mantiveram-se quasi sem movimento, a 92.800

L. R.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v	42 3/8	42 5/16	Desconto no Banco de Portugal.....	5 1/2 0/0
» cheque.	42	41 7/8	No mercado.....	6 0/0
Paris 90 d/v.....	676	677	Agio Buenos Ayres.....	—
» cheque. ...	680	682	Cambio do Brazil.	11 13/16
Berlim 90 d/v.....	276	278	Premio da libra...	1 1/2 160 e
» cheque. ...	281	282		
Francfort 90 d/v..	276 1/2	278 1/2		
» cheque..	281 1/2	282 1/2		
Madrid cheque ...	840	860		

AUTOMOBILISMO

Segundo o *Anuario de ferrocarriles* havia em Hespanha, em janeiro do corrente anno, as seguintes carreiras regulares de diligencias servidas por vehiculos automoveis:

Corunha a Santiago — Corunha a Betanzos, Ortigueira e Vivero — Lugo e Curtis — Lugo a Mondoñedo e Ribadeo — Oviedo a Lueca e Cudillero — Avilés a Gijón por Candás — Palanquinos (León) a Valencia de Don Juan — Pamplona a Estrella — Pamplona a Sangüesa — Pamplona a Baztán — Elizondo a Irun — Zumaya a Zarauz — Salinas a Málzaga — Logroño a Soria e Burgo de Osma — Cameros a Calahorra e Castejón — Santoña a Gama — Segovia a Valladolid — Santa Maria de Nieva a Olmedo — Salamanca a Peñaranda — A'vila a Sanchidrián — Valladolid a Puebla de Sanabria por Rioseco e Benavente — Valladolid a Zamora por Simancas e Toro — Valladolid a Fuentesauco — Segovia a La Granja — Lérida a Balaguer e Pons — Tarragona a Reus — Tarragona a Valls — Ripoll a Puigcerdá — Alicante a Alcoy por Villena — Murcia a Caravaca — Granada a Motril — Sevilha a Aracena e Villamanrique — Sevilha a Carmona e Utrera — Malaga a Nerja por Vélez Malaga — Malaga a Estepona por Marbella.

Nada menos de 35 carreiras, partindo de 26 cidades. E' já bem importante e não suppunhamos que houvesse já tantas.

Quando começa no nosso paiz o mesmo systema?

Leiria á Batalha, Coimbra á Louzã, Regoa a Lamego, Braga a Guimarães, Cintra a Cascaes, Mertola a Beja, Evora a Reguengos e tantos outros percursos estão naturalmente indicados.

Do Cabo ao Cairo

Num relatorio dirigido ao governo dos Estados Unidos pelo consulado americano em Beyrouth, encontramos as seguintes curiosas informações sobre a grande arteria africana sonhada por Cecil Rhodes.

O ultimo relatorio annual dos directores da Companhia Britannica Sul-Africana affirma que um comboio de luxo não tardará a ser organizado entre o Cabo e Bulowayo, o que representa um percurso de 2.500 kilometros.

Na Rhodesia, a construcção prosegue rapidamente, se bem que a guerra tenha consideravelmente entravado o transporte do material proveniente do sul. Entretanto, a linha ferrea Beira-Salisbury prolongou-se até encontrar a arteria principal em Bulowayo. A descoberta dos jazigos carboniferos de Wankie levou os constructores da linha Bulowayo-Salisbury a desviarem-se para oeste. Esta linha atravessará o Zambeze, perto das quedas de Victoria, devendo chegar a esse termo no outomno de 1903.

E' sabido que pela convenção de 14 de abril ultimo, assignada em Bruxellas, o caminho atravez da Africa allemã é posto de parte para se ir passar pelo Estado livre do Congo. Assim, as linhas a construir para se estabelecer a ligação entre a secção do Cabo ao Cairo e a rede egypcia, são as seguintes: de Bulowayo ás quedas Victoria, 480 kilometros; d'ahi ao lago Kasali, 1.125 kilometros; de Stanley Falls, no alto Congo, será construido um caminho de ferro que vá até Mahagi.

E' ainda muito possivel que, se o governo allemão

construir a sua linha de Dar-es Salaam, capital das suas possessões africanas, o primitivo projecto de Cecil Rhodes venha a realizar-se. Os dois grandes caminhos poderiam muito bem coexistir, e correspondendo a necessidades muito distinctas.

LINHAS PORTUGUEZAS

Ambaca. — Tem se propalado na imprensa que o governo não encontrou a mais leve difficuldade relativa ao caminho de ferro de Ambaca, e portanto com o *trust* a que o mesmo caminho de ferro se acha ligado. Limitamo-nos apenas a registar o desmentido, sem dizer o que d'elle pensamos.

Zambeze. — Informação que se póde reputar segura diz que já se acha subscripto o capital necessario para a construcção de um caminho de ferro de via estreita entre as duas porções do Zambeze separadas pelos rapidos de Quebrabraças. O respectivo projecto está dependente agora, e apenas, da approvação do governo portuguez.

Lourenço Marques. — Assignala se o progressivo desenvolvimento do trafego commercial em Lourenço Marques, e d'isso nos dão noticia as ultimas correspondencias d'ali recebidas. Os effeitos da guerra sul-africana, que tanto tinham feito sentir-se no movimento do caminho de ferro diminuem rapidamente. Nos primeiros sete mezes do corrente anno os rendimentos aduaneiros elevaram-se a mais de 457 contos de réis.

Pias a Moura. — Ainda não é no dia 3 que se inaugura esta linha, devendo sel o em breves dias.

Sul e Sueste. — O conselho de administração dos caminhos de ferro do estado, recebeu um telegramma de Londres, communicando que deram os melhores resultados as experiencias do novo rebocador *Tavares Trigueiros*, destinado ao serviço fluvial de Lisboa ao Barreiro.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Entrou em via de realização o caminho de ferro de Chinchilla a Vadollano, de grande importancia para o paiz e, sobretudo, para a zona que atravessa, zona riquissima de minerios, azeite, gados, cereaes, etc. O trafego de passageiros será tambem importante, passando a linha por 112 povoações que, reunidas, representam 546.758 habitantes.

As despesas de construcção estão orçadas em 15.000.000 pesetas.

Proseguem com muita actividade os trabalhos de construcção do caminho de ferro Vasco-Asturiano. Trabalha-se até de noite, com iluminação electrica, ganhando os operarios dobrado salario.

A nova linha é construida com a mesma solidez da linha de Bilbao a Santander.

A inauguração será feita por todo o anno que vem.

Foi concedida a construcção de um caminho de ferro de via estreita para transporte de mineiros, entre a mina Caridad, Aznalcollar, e as margens do Gualdaquivir.

Segundo o *Anuario dos Caminhos de ferro*, circularam nas linhas hespanholas durante o anno de 1901, 33.386.258 passageiros, ou sejam 2.552 por kilometro em exploração, com um movimento diario de 91.469 passageiros.

O transporte de mercadorias foi de 18.798.440 toneladas.

As receitas totaes que em 1900 tinham sido de 261.372.689 pesetas subiram em 1901 a 265.366.301 pesetas, mais 3.993.612,

No fim do anno, o material rolante das linhas ferreas hespanholas era o seguinte: 169 locomotivas de passageiros, 672 locomotivas mixtas, 1.016 locomotivas de mercadorias; 5.572 carruagens de passageiros, 1.407 fourgons de bagagens, 15.600 vagons cobertos e 19.290 descobertos.

Foi já inspeccionada pelos engenheiros do Governo a nova linha de Valmaseda a Luchana, que pertence á companhia do caminho de ferro de Robla a Valmaseda. Muito brevemente será feita a sua inauguração.

Inglaterra

Tem sido muito discutidos os inconvenientes que podem resultar para a saude publica da grande quantidade de acido carbonico que se desenvolve nos metropolitanos.

Começou a notar-se que nos vagons completamente cheios de passageiros, havia muitas pessoas que se queixavam de vertigens. Procedendo-se a averiguações, foi reconhecido que essas vertigens eram devidas á presença d'uma excessiva quantidade de acido carbonico inodoro, desenvolvido pelos pulmões dos passageiros.

Tomam-se providencias para evitar este grave inconveniente, tratando-se de conseguir uma perfeita ventilação dos tunneis.

O *Daily Mail*, que se publica em Londres, e tem uma reputação muito séria pela boa origem das suas informações, affirma que se formou um syndicato entre os fabricantes de carris para caminhos de ferro, tendo em vista o augmento dos preços.

Allemanha

Os jornaes allemães fazem do projectado caminho de ferro de Porto Alexandre a Otavi uma noticia de sensação.

A *Deutsche Kolonial Zeitung*, órgão da Companhia Colonial Allemã recorda que as melhores regiões das colonias allemãs estão nas mãos de companhias inglezas.

A concessão feita pelo governo allemão á Companhia das Minas e dos Caminhos de ferro d'Otavi impunha-lhe a obrigação de construir um caminho de ferro de Otavi até o ponto onde o Cunene constitue a fronteira da provincia de Angola, com um ramal d'este ponto até a bahia dos Tigres.

Os estudos feitos pela Companhia levaram-a a abandonar o terminus da Bahia dos Tigres e a estudar os terminus de Mossamedes ou de Porto Alexandre.

Logo que estes projectos foram conhecidos, a Companhia Colonial Allemã protestou, pedindo a ligação de Karibile á linha Swathomund-Windloek.

Disse-se que esta combinação fôra abandonada, porque o governo imperial recusava a subvenção. Parece porém que nenhuma subvenção foi pedida e a razão para se preferir um traçado de 750 kilometros a outro de 450 de construcção mais facil foi uma razão de ordem puramente politica. A Companhia ingleza no traçado que adoptou visaria a completar a linha do Cabo ao Cairo, constituindo assim uma arteria transversal destinada a assegurar á Inglaterra a supremacia politica e economica na Africa Austral.

A *Deutsche Kolonial Zeitung* dirige um appello ao governo imperial para que defenda os interesses da comunidade allemã.

Estados Unidos

Importantes trabalhos devem ser realizados em Nova-York nos tres annos mais proximos. Os principaes são : o novo caminho de ferro metropolitano, orçado em 70 milhões de dollars ; e o tunnel de Hudson, a construir pela companhia do caminho de ferro da Pensylvania, orçado em 50 milhões de dollars.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Livraria Mesquita Pimentel — Acabamos de receber d'esta antiga e acreditada livraria do Porto, o seu boletim bibliographico sob o titulo *Noticiario de Publicações*, que agradecemos.

Annuncia uma infinidade de livros sobre varios assumptos em portuguez, francez e inglez; obras raras e de merecimento, etc.

Vê se tambem pelo mesmo boletim que a livraria Mesquita Pimentel tem uma agencia especial d'assignaturas para todos os jornaes estrangeiros e que manda vir com promptidão inexcedivel de qualquer ponto da Europa quaesquer livros ou musicas que lhe sejam pedidas e que por ventura não tenham no seu estabelecimento.

O boletim é remettido gratis a quem o requisitar.

Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembléa geral dos accionistas em 30 de junho de 1902

(Continuação do n.º 354)

Resultados da exploração em 1901

As receitas geraes da exploração, no exercicio findo de 1901, segundo as apreciações e numeros já anteriormente apresentados neste relatorio, e de accordo com os documentos (n.ºs 6 a 15), incluindo nesses resultados as importancias devidas e pagas pelo thesouro portuguez pelas garantias de juro das linhas da Beira Baixa e de Torres-Figueira-Alfarellos foram :

Do trafego	5.343:619\$268	
Fôra do trafego	16:532\$094	5.360:151\$362

As despesas ordinarias do mesmo exercicio de toda a ordem liquidadas e na sua quasi totalidade pagas, foram	2.292:558\$685
Diferença	3.067:592\$677

A adicionar :

Juros de inscripções	333\$900	
Coupons prescriptos	4:619\$973	
Saldo credor da conta de diferença de cambios	5:090\$8-5	10:044\$748
		3.077:637\$425

A deduzir :

Impostos em Portugal	64:602\$530	
Despesas extraordinarias de exploração	318:225\$217	
Indemnização para terminação de pleitos, a :		
Mauperrin Santos	3:500\$000	
Centeno & C.ª	9:000\$000	12:500\$000
Despesas diversas	9:013\$842	404:341\$589
Liquido		2.673:295\$836

Aplicação :

Juro das obrigações do 1.º grau ...	2.073:314\$572	
Amort. das obrigações do 1.º grau	175:232\$783	
10 % para reserva especial, a saber:		
Liquido acima	2.673:295\$836	
Menos as duas verbas anteriores ...	2.248:547\$355	
	424:748\$481	
10 %		42:474\$848
Amortização das obrigações de 2.º grau	40:913\$351	2.331:935\$554
Saldo		341:360\$282
Addicionando o saldo liquido do exercicio de 1900		3:733\$361
Total		345:093\$643

O vosso conselho d'administração, d'accordo com o Comité de Paris, resolveu fazer uso da faculdade que o artigo 61.º dos estatutos lhe confere, empregando o terço da economia que houve, em 1901, na amortização por compra no mercado, das obrigações do 2.º grau, em um resgate suplementar das mesmas obrigações.

A economia foi, no dito exercicio, nas obrigações do 2.º grau dos tipos de :

3 %	francos	595.655,45
4 %	"	60.075,25
4 1/2 %	"	22.302,06
Somma	"	678.122,76

Um terço d'esta quantia representa : 226.040,92 francos, que, ao cambio de 702 réis por 3 francos, produz réis

Liquido acima	52:893\$573
Disponivel	345:093\$643
	292:200\$070

O vosso conselho propõe que esta quantia seja applicada á distribuição, captiva de impostos, por cada obrigação do 2.º grau de :

3 %	2,5 francos ou 2 marcos
4 %	3 1/3. " " 2,66 2/3 "
4 1/2 %	3,75 " " 3 "

Comparando os resultados geraes, ordinarios, da exploração em 1901, com identicos dos exercicios anteriores, desde 1895, não contando com as amortizações, veremos o seguinte :

Quanto ás receitas :

Do trafego :

	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901
Linhas de Leste e Norte.	2.527:991\$621	2.560:689\$360	2.688:287\$614	2.877:878\$377	3.045:612\$260	3.213:143\$361	3.362:724\$695
Ramal de Caceres	44:370\$521	40:964\$002	41:633\$511	44:914\$402	45:573\$299	48:532\$395	50:670\$656
Ramal de Coimbra	11:595\$173	13:579\$525	13:301\$343	14:395\$354	15:238\$126	16:227\$370	16:130\$719
Linha de Lisboa - Cintra							
Torres Vedras	256:239\$791	279:787\$616	327:293\$520	302:657\$974	338:716\$984	370:983\$084	397:160\$232
Linha de Torres-Figueira-							
Alfarellos	313:823\$146	331:793\$834	362:782\$824	389:490\$589	408:718\$046	409:656\$341	437:679\$713
Linha de Cintura	45:368\$462	50:442\$852	55:090\$791	65:944\$761	70:595\$736	80:228\$026	77:263\$477
Ramal de Cascaes	86:842\$284	149:520\$090	181:881\$340	244:215\$900	300:849\$639	284:607\$094	290:937\$523
Linha Urbana	70:720\$568	70:981\$472	72:025\$807	104:966\$287	87:839\$131	95:474\$166	98:552\$553
Linha da Beira Baixa	552:155\$095	564:651\$286	567:963\$083	567:398\$075	585:640\$844	611:313\$148	612:499\$700
	3.909:106\$661	4.062:410\$037	4.310:259\$833	4.612:001\$719	4.898:637\$065	5.130:164\$985	5.343:019\$208
Fóra do trafego	20:367\$401	39:174\$109	19:562\$965	23:016\$345	25:349\$086	19:976\$311	16:532\$094
	3.929:474\$062	4.101:584\$140	4.329:822\$798	4.635:078\$064	4.923:986\$151	5.150:141\$206	5.360:151\$362

Quanto ás despesas, excluindo todas as extraordinarias de qualquer ordem :

Ordinarias da exploração :

	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901
Linhas de Leste e Norte..	864:232\$521	853:480\$651	948:348\$921	994:313\$828	1.001:829\$685	1.132:574\$943	1.199:755\$499
Ramal de Caceres	51:740\$506	51:402\$620	56:466\$466	57:201\$173	55:323\$141	61:439\$147	60:501\$449
Ramal de Coimbra	8:105\$276	8:246\$395	8:697\$918	9:198\$756	8:949\$095	10:330\$937	10:634\$472
Linha de Lisboa - Cintra-							
Torres Vedras	143:752\$915	125:234\$718	155:185\$058	169:346\$417	181:584\$294	211:308\$644	220:152\$614
Linha de Torres-Figueira-							
Alfarellos	178:243\$779	193:121\$995	216:754\$766	220:195\$590	226:257\$720	249:208\$029	261:485\$718
Linha de Cintura	29:908\$667	28:273\$557	33:584\$452	37:431\$836	37:786\$978	44:575\$885	43:638\$552
Ramal de Cascaes	81:017\$157	95:753\$013	114:130\$015	177:714\$228	222:656\$732	254:656\$386	241:416\$224
Linha Urbana	48:997\$830	50:511\$019	54:993\$401	62:249\$995	71:273\$293	83:029\$003	86:933\$119
Linha da Beira Baixa	166:392\$196	152:620\$491	164:713\$068	163:583\$636	158:468\$875	168:395\$646	168:041\$038
	1.572:390\$847	1.558:644\$459	1.752:874\$065	1.891:235\$459	1.964:129\$813	2.215:518\$620	2.292:558\$685
Impostos	54:579\$437	57:722\$525	74:134\$127	70:360\$024	72:488\$127	65:166\$190	64:602\$530
Encargos de juros de obri-							
gações (1.º grau) e res-							
pectivo premio d'ouro..	1.856:732\$458	1.933:787\$660	2.198:323\$258	2.457:057\$782	2.128:227\$092	2.099:376\$288	2.073:314\$572
	3.483:702\$742	3.550:154\$644	4.025:331\$450	4.418:653\$265	4.164:845\$032	4.380:061\$098	4.430:475\$787
Excedentes	443:771\$320	551:429\$502	304:491\$348	216:424\$799	759:141\$119	770:080\$198	929:075\$575

Nas receitas d'exploração figuram as garantias de juro, pagas pelo thesouro nas seguintes linhas e annos :

	Linhas		
	Torres-Fig.-Alf.º	Beira Baixa	Total
1895.....	100:565\$088	401:860\$081	502:425\$169
1896.....	100:565\$088	401:111\$800	501:676\$948
1897.....	96:946\$633	401:111\$860	498:058\$493
1898.....	88:891\$195	401:111\$860	490:003\$055
1899.....	103:416\$565	388:306\$050	491:722\$615
1900.....	62:723\$415	403:205\$459	465:928\$874
1901.....	48:260\$457	394:770\$810	443:031\$267
	601:368\$441	2.791:477\$980	3.392:846\$421

Em relação ao anno de 1900, as despesas ordinarias de exploração aqui mencionadas, são superiores ás que foram mencionadas no ultimo relatorio, na quantia de 21:535\$885 réis, por comprehendem pagamentos tambem de despesas ordinarias de exploração proprias do dito exercicio de 1900, realizadas aliás no anno de 1901.

(Continúa).

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de ferro diverso e chapas de aço macio

No dia 6 do proximo mez de outubro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 1.600 barras de ferro diverso e 140 chapas de aço macio.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central

dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás quatro da tarde, e em Paris, nos escriptorios da companhia, 28, rue du Châteaudun.

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

Lisboa 6 de setembro de 1902.

Fornecimento de oleo de linhaça crú

No dia 13 de outubro proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 25.000 kilogrammas de oleo de linhaça crú.

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

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

Lisboa 16 de setembro de 1902.

Fornecimento de aço fundido para ferramentas

No dia 13 de outubro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 1.015 kilogrammas de aço fundido para ferramentas.

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

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

Lisboa, 20 de setembro de 1902.

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de cordame

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 30 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 diversos artigos de cordame.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 25.000 rs. 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 fôr 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, o caderno de encargos e as amostras 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 3 da tarde.

Porto, 12 de setembro de 1902.

Fornecimento de oleo

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 2 de outubro, 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 10.000 kilogrammas de oleo para cylindros de locomotivas.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 35.000 rs. ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste, e apresentar uma amostra do oleo a fornecer.

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

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 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 tres da tarde.

Porto, 13 de setembro de 1902.

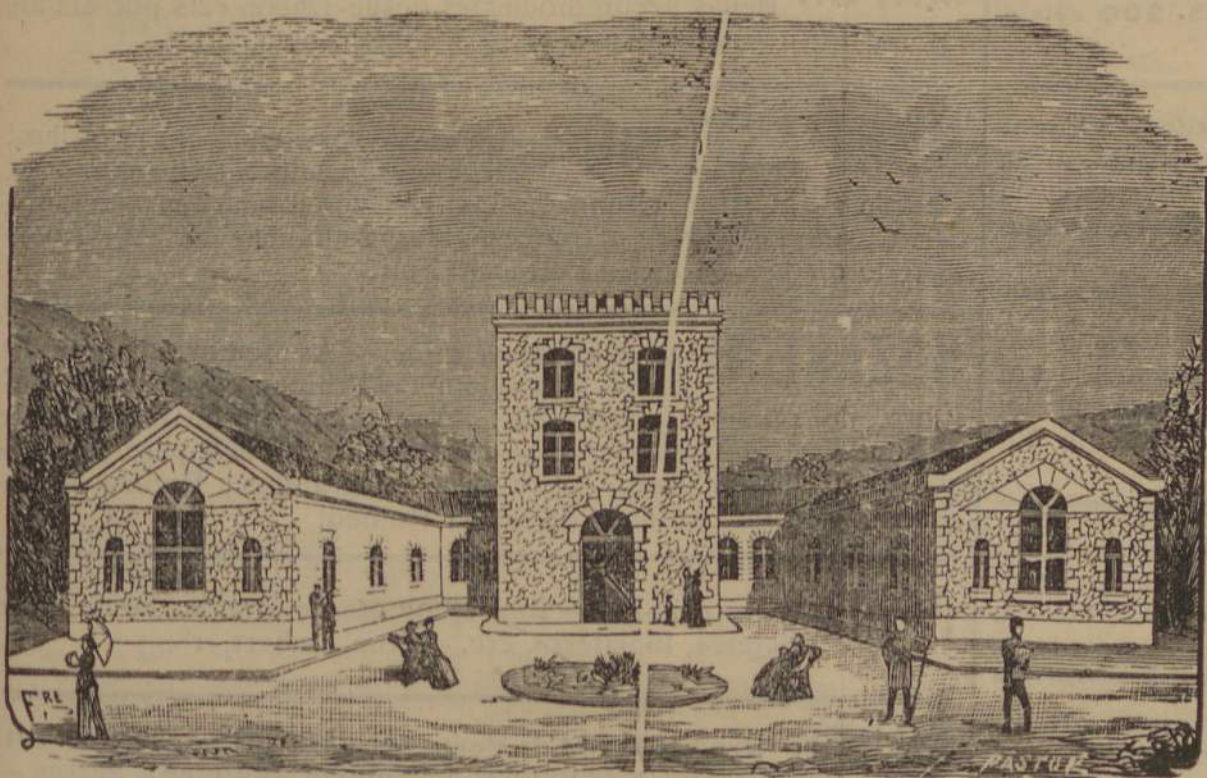
R. DA TRINDADE—INGÉNIEUR-CONSEIL—U. L. & U. G.

Missões, estudos, avaliações e consultas sobre negocios technicos e industriaes na Belgica ou no estrangeiro

CORRESPONDENTES NO ESTRANGEIRO—44, Rua d'Arenberg, BRUXELLAS

TELEPHONE 4653

CALDAS DA FELGUEIRA—CANNAS DE SENHORIM (BEIRA ALTA)



Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abertura em 1 de maio e encerramento em 30 de novembro

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

O estabelecimento thermal comprehende 64 banheiras de 1.^a a 5.^a classe; duas salas para doctes una 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 1\$200 réis comprehendendo serviço, club, etc. Bonus para os medicos.

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

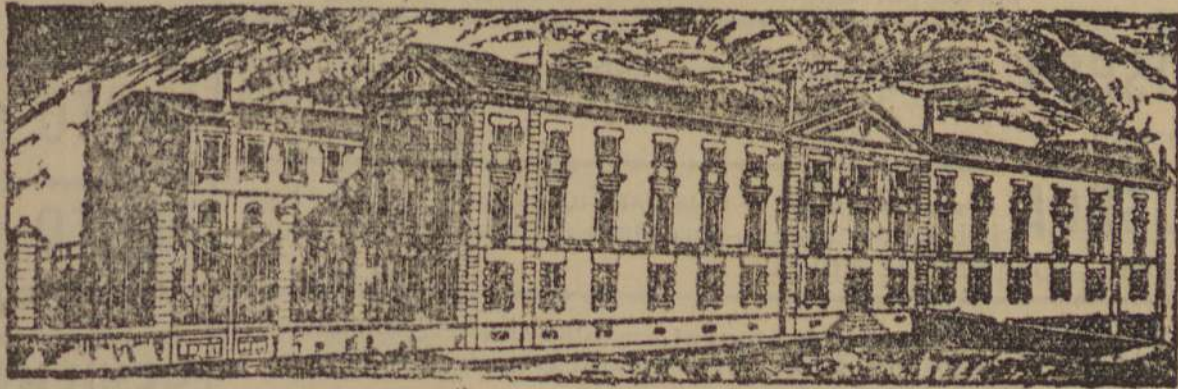
Correspondencia para **Caldas da Felgueira**, ao gerente da companhia do **GRANDE HOTEL**.

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

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

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

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



AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

ALCOBAÇA

Hotel Gallinha. — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excelente. Car-sor para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

BARCELONA

Grand Hotel Ambos Mundos. — Edificio construido expressamente. O unico hotel portu-guez 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.

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 cem pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

GUIMARÃES

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

GRANADA

Hotel Victoria. — Proprietario, Federico 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.^{er} ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

LISBOA

Hotel Durand. — Rua das Flores, 71 — 1.st clas 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. — Coziaha 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 Goldeira & Filho — Rua de S. Roque, 35 e 37. Numero telephonico, 450.

LISBOA

Rodolfo Beck. — 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, proximo da estação e da Casino. Grandes salas — Accommodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

NAZARETH

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

PARIS

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

PORTO

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

PORTO

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

PORTO

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

PORTO

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

SEVILHA

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

VALENCIA D'ALCANTARA

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

Representante exclusivo

MARIANO SICCHAR, ENGENHEIRO

para Hespanha e Portugal

Na parte inferior leva estampada a marca da fabrica

HERMÓSILLA, 12

MADRID



Peçam-se prospectos.

Esta é a representação de um lingote do genuino Metal Magnolia

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de outubro de 1902

COMPANHIA REAL				Lisboa Cintra Lisboa				LISBOA T. VEDRAS FIGUEIRA				Mangualde Quada Mangualde			
C. Sodré		Algés		C. Sodré		Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-0 m.	5-18 m.	5-30 m.	5-49 m.	6-25 m.	7-29 m.	5-10 m.	6-10 m.	1-20 t.	4-45 t.	10-0 m.	6-45 t.	n 8-55 m.	11-50 m.	u 3-10 m.	6-0 m.
5-50 m.	6-8 m.	6-45 m.	7-4 m.	7-20 m.	8-27 m.	6-52 m.	7-50 m.	Lisboa	Figueira	Lisboa	5-3 t.	u 8-30 n.	11-30 n.	n 4-15 t.	7-5 t.
6-35 m.	6-53 m.	7-30 m.	7-49 m.	a 9-35 m.	10-15 m.	a 8-45 m.	9-20 m.	6-45 t.	1-41 t.	5-30 m.	5-10 t.	MINHO E DOURO			
7-20 m.	7-38 m.	8-15 m.	8-34 m.	a 11-35 m.	12-15 t.	a 10-35 m.	11-12 m.	Coimbra	Figueira	Coimbra	6-40 m.	PORTO	FAMALICÃO	PORTO	
8-5 m.	8-23 m.	9-0 m.	9-19 m.	12-45 t.	1-51 t.	11-0 m.	11-59 m.	3-55 m.	5-49 m.	3-55 m.	6-40 m.	f 9-50 m.	11-17 m.	4-58 m.	c 6-16 m.
8-50 m.	9-8 m.	9-45 m.	10-4 m.	2-35 t.	3-43 t.	a 12-35 t.	1-10 m.	6-0 m.	7-46 m.	6-5 m.	7-46 m.	g 1-9 t.	2-46 t.	2-0 t.	c 3-23 t.
9-35 m.	9-53 m.	10-30 m.	10-49 m.	a 4-35 t.	5-16 t.	3-0 t.	4-2 t.	8-20 m.	11-4 m.	10-20 m.	12-0 t.	c 4-47 t.	6-10 t.	7-24 t.	8-51 t.
10-20 m.	10-38 m.	11-15 m.	11-31 m.	a 4-40 t.	5-47 t.	4-14 t.	5-10 t.	12-45 t.	2-39 t.	12-35 t.	3-10 t.	9-22 n.	11-1 n.	—	—
11-5 m.	11-23 m.	12-0 m.	12-19 t.	a 5-40 t.	6-38 t.	4-45 t.	5-40 t.	—	—	3-45 t.	5-55 t.	PORTO	BRAGA	PORTO	
11-50 m.	12-8 m.	12-45 m.	1-4 t.	a 6-20 t.	7-0 t.	a 5-30 t.	6-5 t.	Ovar	Porto	Ovar	11-55 m.	4-21 m.	7-45 m.	5-41 m.	8-28 m.
12-35 t.	13-53 t.	1-30 t.	1-49 t.	6-30 t.	7-40 t.	6-7 t.	7-0 t.	4-0 m.	5-36 m.	9-59 m.	11-55 m.	g 6-55 m.	8-46 m.	7-54 m.	9-48 m.
1-20 t.	1-38 t.	2-15 t.	2-34 t.	8-40 n.	9-46 n.	7-0 t.	8-0 n.	7-30 m.	9-18 m.	4-17 t.	5-53 m.	8-15 m.	10-55 m.	12-19 t.	2-47 t.
2-5 t.	2-23 t.	3-0 t.	3-19 t.	10-35 n.	11-40 n.	10-17 n.	11-11 n.	2-10 t.	3-56 t.	4-29 t.	6-16 t.	11-20 m.	1-51 t.	4-28 t.	7-5 t.
2-50 t.	3-08 t.	3-45 t.	4-4 t.	12-10 n.	1-12 n.	11-0 n.	12-0 n.	7-0 t.	8-46 n.	12-10 n.	1-56 n.	f 4-20 t.	6-12 t.	7-5 t.	10-40 n.
3-35 t.	3-53 t.	4-30 t.	4-49 t.	Lisboa	Sacavem	Lisb a	6-48 m.	Espinho	Port	Espinho	6-44 m.	5-45 t.	11-28 n.	1-38 t.	7-5 t.
4-20 t.	4-38 t.	5-15 t.	5-34 t.	7-10 m.	7-54 m.	6-4 m.	6-48 m.	7-4 m.	8-0 m.	5-40 m.	6-44 m.	PORTO	Valença	PORTO	
5-5 t.	5-23 t.	6-0 t.	6-19 t.	9-0 m.	9-44 m.	7-44 m.	8-29 m.	9-36 m.	10-41 m.	8-26 m.	9-20 m.	4-21 m.	9-19 m.	5-15 t.	10-40 n.
5-50 t.	6-8 t.	6-45 t.	7-4 t.	10-20 m.	11-4 m.	8-30 m.	9-14 m.	1-40 t.	2-51 t.	12-14 t.	1-19 t.	NINE	BRAGA	NINE	
6-35 t.	6-53 t.	7-30 t.	7-49 t.	11-20 m.	12-4 t.	10-10 m.	10-54 m.	4-25 t.	5-45 t.	2-58 t.	4-4 t.	5-18 t.	5-47 t.	9-15 m.	9-50 m.
7-20 t.	7-38 t.	8-15 n.	8-34 n.	12-20 t.	1-4 t.	11-25 m.	12-9 t.	9-30 n.	10-34 n.	5-34 t.	6-39 t.	—	—	12-1 m.	12-25 m.
8-5 n.	8-23 n.	9-0 n.	9-19 n.	1-30 t.	2-14 t.	12-30 t.	1-17 t.	11-5 n.	12-10 n.	11-5 n.	12-10 n.	PORTO	Vianna	PORTO	
8-50 n.	9-8 n.	9-45 n.	10-4 n.	2-0 t.	2-41 t.	1-49 t.	2-34 t.	SUL E SUESTE				8-15 m.	1-55 t.	2-30 n.	8-28 m.
9-35 n.	9-53 n.	10-30 n.	10-49 n.	g 3-10 t.	3-54 t.	g 2-40 t.	a 3-10 t.	LISBOA	BARREIRO	LISBOA	6-30 m.	11-20 m.	3-53 t.	9-56 m.	2-47 t.
10-20 n.	10-38 n.	11-15 n.	11-31 n.	g 3-42 t.	4-26 t.	3-10 t.	3-56 t.	f 6-25 m.	7-0 m.	5-55 m.	6-30 m.	a 11-12 n.	3-22 n.	—	—
11-5 n.	11-23 n.	12-0 n.	12-19 n.	g 4-50 t.	5-34 t.	4-44 t.	5-29 t.	g 7-0 m.	7-35 m.	7-50 m.	8-25 m.	Vianna	Valença	Vianna	
11-50 n.	12-8 n.	12-45 n.	1-4 n.	5-50 t.	6-34 t.	6-0 t.	6-44 t.	7-45 m.	8-20 m.	9-5 m.	9-40 m.	8-0 m.	9-55 m.	6-30 t.	8-55 n.
C. SODRÉ P. ARCOS C. SODRÉ				7-0 t.	7-44 t.	6-45 t.	7-29 t.	9-30 m.	10-5 m.	12-0 t.	12-35 t.	PORTO	Penafiel	PORTO	
5-25 m.	5-50 m.	6-0 m.	6-31 m.	8-0 n.	8-44 n.	g 7-55 t.	8-39 n.	12-0 t.	12-35 t.	2-30 t.	3-5 t.	10-55 m.	12-41 t.	5-2 m.	c 6-35 m.
11-30 m.	11-55 m.	12-6 t.	12-31 t.	9-45 n.	10-29 n.	8-24 n.	9-8 n.	2-20 t.	2-55 t.	4-25 t.	5-0 t.	9-22 n.	11-9 n.	6-43 t.	8-31 n.
1-0 t.	1-25 t.	1-36 t.	2-1 t.	10-55 n.	11-39 n.	9-25 n.	10-10 n.	4-30 t.	5-5 t.	6-35 t.	7-10 t.	PORTO	Regoa	PORTO	
2-30 t.	2-55 t.	3-6 t.	3-31 t.	12-17 n.	1-1 n.	11-5 n.	11-49 n.	6-10 t.	6-45 t.	—	—	4-39 m.	11-10 m.	4-0 m.	8-45 m.
8-30 n.	8-55 n.	9-6 n.	9-31 n.	Lisboa	Povoá	Lisboa	8-29 m.	Lisboa	Setubal	Lisboa	6-30 m.	2-0 t.	6-31 t.	8-26 m.	1-19 t.
10-0 n.	10-25 n.	10-36 n.	11-1 n.	12-20 t.	1-18 t.	7-30 m.	8-29 m.	g 7-0 m.	8-35 m.	4-35 m.	6-30 m.	6-0 t.	10-41 n.	4-0 t.	11-30 n.
11-30 n.	11-55 n.	12-6 n.	12-31 n.	3-10 t.	4-8 t.	1-35 t.	2-34 t.	7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.	a 11-12 n.	g 2-33 n.	—	—
Todos param em Algés.				10-55 n.	11-53 n.	4-30 t.	5-29 t.	2-20 t.	4-5 t.	1-0 t.	3-5 t.	PORTO	Barca d'Alva	PORTO	
C. SODRÉ CASCAES C. SODRÉ				5-50 t.	7-14 t.	5-25 m.	6-48 m.	4-30 t.	6-6 t.	3-15 t.	5-0 t.	7-20 m.	3-9 t.	11-7 m.	6-50 t.
a 6-10 m.	6-47 m.	6-18 m.	7-24 m.	12-17 n.	1-41 n.	7-45 t.	9-8 n.	Lisboa	Extremoz	Lisboa	6-30 m.	Regoa	Barca d'Alva	Regoa	
-15 m.	7-20 m.	a 6-55 m.	7-32 m.	6-0 m.	8-6 m.	11-40 m.	1-42 t.	7-45 m.	2-45 t.	8-15 m.	3-5 t.	5-0 m.	9-53 m.	4-0 t.	8-37 n.
a 7-0 m.	7-52 m.	7-8 m.	8-1 m.	11-15 m.	1-21 t.	7-55 t.	9-57 n.	2-20 t.	11-15 n.	12-0 n.	6-30 m.	10-50 n.	1-49 n.	12-14 n.	3-50 n.
7-40 m.	8-17 m.	7-48 m.	8-45 m.	Lisboa b	Santarem	Lisboa b	1-42 t.	Lisboa	Faro	Lisboa	6-30 m.	GUIMARÃES			
7-45 m.	8-50 m.	8-10 m.	9-2 m.	4-45 t.	9-54 n.	4-0 m.	9-11 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-5 t.	6-30 m.	TROFA	GUIMARÃES	TROFA	
8-30 m.	9-22 m.	a 8-53 m.	9-31 m.	8-45 m.	1-10 t.	6-33 t.	5-8 m.	7-45 m.	4-0 t.	7-15 m.	3-5 t.	f 7-20 m.	9-6 m.	4-2 m.	5-57 m.
a 9-10 m.	9-47 m.	9-18 m.	10-24 m.	—	—	h 7-50 t.	12-34 n.	4-30 t.	2-10 n.	9-0 n.	6-30 m.	g 8-1 m.	9-36 m.	f 5-50 m.	7-11 m.
9-15 m.	10-20 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	Lisboa	Pampilhosa	Lisboa	5-8 m.	Lisboa	SILVES	Lisboa	5-30 m.	9-50 m.	11-21 m.	10-35 m.	12-7 t.
10-0 m.	10-52 m.	10-8 m.	11-1 m.	8-45 m.	—	—	—	Lisboa	SILVES	Lisboa	5-30 m.	f 1-53 t.	3-30 t.	4-0 t.	5-35 t.
a 10-40 m.	11-17 m.	10-48 m.	11-54 m.	—	—	—	—	4-30 t.	4-35 m.	6-30 t.	5-30 m.	g 2-20 t.	3-53 t.	f 7-20 t.	9-5 n.
10-45 m.	11-50 m.	a 11-25 m.	13-2 t.	Lisboa	Porto	Lisboa	3-35 t.	Faro	SILVES	Faro	7-55 m.	f 5-25 t.	6-50 t.	g 9-0 n.	10-40 n.
a 12-10 t.	12-47 t.	12-18 t.	1-24 t.	8-45 m.	1-10 t.	6-33 t.	5-8 m.	5-15 t.	7-52 t.	6-15 t.	8-30 n.	7-22 t.	8-58 n.	—	—
12-15 t.	1-20 t.	12-55 t.	1-32 t.	—	—	—	—	P. NOVO	SETUBAL	—	—	a) Directos ou rápidos.			
a 1-40 t.	2-17 t.	1-48 t.	2-54 t.	Lisboa	Porto	Lisboa	3-35 t.	5-15 m.	5-37 m.	—	—	b) Lisboa Caes dos Soldados.			
1-45 t.	2-50 m.	a 2-25 t.	3-2 t.	b 8-50 m.	11-0 n.	11-39 m.	12-10 m.	1-50 t.	2-15 t.	—	—	c) Porto Campanhã.			
a 3-10 t.	3-47 t.	3-18 t.	4-24 t.	11-0 m.	—	—	—	CASA BRANCA	FARO	CASA BRANCA	7-10 t.	d) Por Alfaiates.			
3-15 t.	4-20 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	a 4-30 t.	11-25 n.	a 3-57 t.	10-53 m.	6-30 m.	8-30 n.	5-50 m.	7-10 t.	e) Pelo Norte.			
4-0 t.	4-52 t.	4-8 t.	5-1 t.	d 6-45 t.	11-35 m.	8-19 n.	5-50 m.	SILVES	TUNES	SILVES	4-35 m.	f) Dias uteis.			
a 4-40 t.	5-17 t.	4-48 t.	5-54 t.	9-30 n.	7-20 m.	—	—	6-15 t.	6-55 t.	7-50 m.	8-40 m.	g) Domingos e dias santificados.			
4-45 t.	5-50 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	Aveiro Porto Aveiro				BEIRA ALTA				h) Domingos e quartas-feiras.			
5-30 t.	6-22 t.	5-38 t.	6-31 t.	3-55 m.	6-28 m.	7-15 m.	9-49 m.	Figueira	Pamp.	Figueira	10-5 m.	i) Segundas e quintas-feiras.			
a 6-10 t.	6-47 t.	6-18 t.	7-24 t.	10-15 t.	12-5 t.	6-29 t.	9-9 n.	5-40 m.	7-20 m.	8-20 m.	10-5 m.	j) Segundas-feiras.			
6-15 t.	7-20 t.	a 6-55 t.	7-32 t.	Lisboa	Badajoz	Lisboa	3-35 t.	4-20 t.	6-0 t.	6-40 t.	8-20 n.	k) Segundas e quintas-feiras.			
7-0 t.	7-52 t.	7-8 t.	8-1 n.	b 8-50 m.	8-20 n.	5-25 m.	b 5-39 t.	Pamp.	V. Formoso	Pamp.	5-35 t.	l) Segundas, quartas e quintas-feiras.			
a 7-40 t.	8-17 n.	7-48 t.	8-54 n.	11-0 m.	—	—	—	8-15 m.	3-9 t.	10-25 m.	5-35 t.	m) Segundas, quartas e sabbados.			
7-45 t.	8-50 n.	a 8-25 n.	9-2 n.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	1-20 t.	6-53 t.	h 2-37 t.	7-40 t.	n) Segundas, terças, quintas e sabbados.			
9-10 n.	9-47 n.	9-18 n.	10-24 n.	Lisboa	V. Alcant.	Lisboa	3-35 t.	PAMP	MANGUALDE	PAMP.	7-15 m.	o) Segundas, quintas e sabbados.			
9-15 n.	10-20 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	b 8-50 m.	6-0 t.	8-15 m.	b 5-39 t.	5-15 m.	8-40 m.	4-15 m.	7-15 m.	p) Segundas e sextas-feiras.			
a 10-40 n.	11-17 n.	10-48 n.	11-54 n.	11-0 m.	—	—	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	q) Quartas-feiras.			
10-45 n.	11-50 n.	11-25 n.	12-2 n.	7-30 t.	7-3 m.	6-0 t.	5-8 m.	7-0 t.	10-35 n.	7-20 t.	10-25 n.	r) Quintas-feiras.			
a 12-10 n.	12-47 n.	12-18 n.	1-24 n.	Lisboa	Guarda	Lisboa	5-8 m.	1-20 t.	8-37 t.	h 5-39 t.	7-40 t.	s) Sextas-feiras.			
12-15 n.	1-20 n.	a 12-55 n.	1-32 n.	b 8-50 m.	2-39 n.	12-0 n.	b 5-39 t.	LISBOA QUELUZ LISBOA				t) Sabbados.			
Todos param em Algés excepto os a				11-0 m.	—	—	—	1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3-0 t.	u) 1.º e 3.º domingo de cada mez.			
9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	7-30 t.	9-55 m.	—	—	7-42 t.	8-13 n.	8-30 n.	9-0 n.	v) Dia 23 de cada mez.			
11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.	9-30 t.	—	—	—	11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.				
1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3-0 t.	11-0 m.											



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 13 de Outubro 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 creados 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

SAHIRA no dia 16 de Outubro ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira 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



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Kurfurst**. Sahirá a **3** de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Africa Oriental (via Cabo), vapor allemão **Burgermeister**. Sahirá a **16** de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Petropolis**. Sahirá a **10** de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bordeus, vapor francez **Cordillere**. Sahirá a **8** de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Bremen, vap. allemão **Oldemburgo**. Sahirá a **3** de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Chili**. Sahirá a **6** de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



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



Hamburgo, vapor allemão **Soneck**. Sahirá a **4** de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo, vapor allemão **Tucuman**. Sahirá a **7** ou **8** de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Havre e Liverpool, vapor inglez **Augustine**. Sahirá a **4** de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Benguella**. Sahirá a **6** de outubro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



Maranhão, Parahyba e Ceará, vapor inglez **Lisbonense**. Sahirá a **14** de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Clement**. Sahirá a **4** de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Paranaguá**. Sahirá a **9** de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Farqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jerome**. Sahirá a **19** de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco e Parahyba do Norte, vapor inglez **Orion**. Sahirá a **15** de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Prinz Eitel Friedrich**. Sahirá a **1** de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Christiania**. Sahirá a **15** de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Cordoba**. Sahirá a **5** de outubro. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.^o



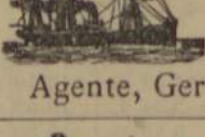
Rotterdam e Hamburgo, vap. allem. **Bahia**. Sahirá a **1** ou **2** de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Rotterdam e Hamburgo, vapor allemão **Kaiser**. Sahirá a **4** de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Danube**. Sahirá a **27** de outubro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **California**. Sahirá a **8** de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Vigo, La Pallce (La Rochelle) e Liverpool, vapor inglez **Oravia**. Sahirá a **7** de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

