

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS
 Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze. — Bruxellas, 1897 e Porto 1897, medalhas de prata. — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

ENGENHEIRO CONSULTOR **C. XAVIER CORDEIRO** PROPRIETARIO-DIRECTOR-EDITOR **L. DE MENDONÇA E COSTA** REDACTOR **J. DE OLIVEIRA SIMÕES**
 SECRETARIO DA REDACÇÃO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS, L. Cretey. — LIVERPOOL, W. N. Cornett.

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

SUMMARIO

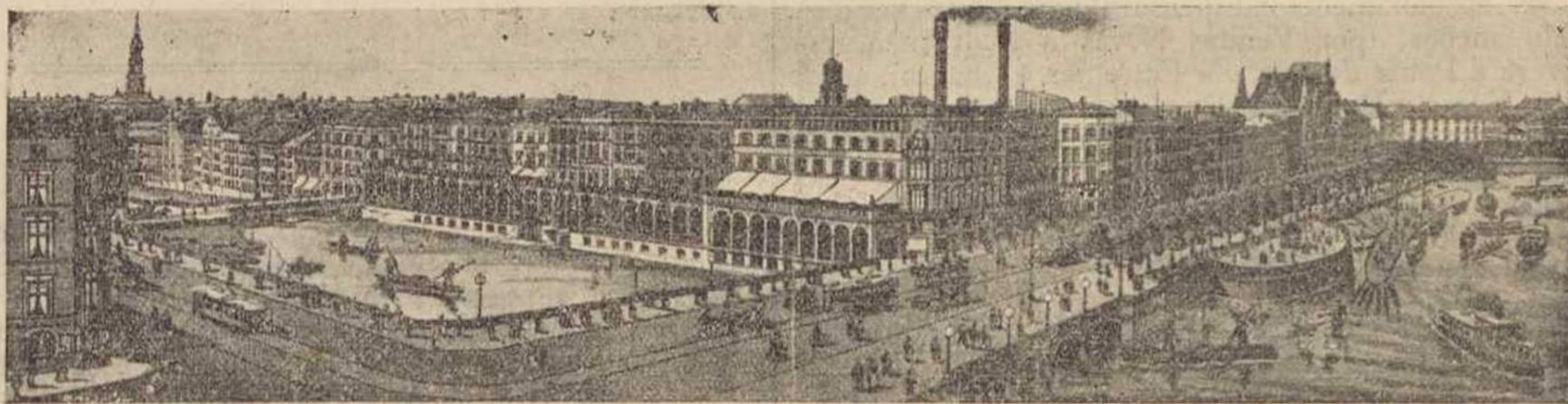
| | Paginas |
|---|-----------|
| VENDAS NOVAS A SANT'ANNA..... | 161 |
| COUSAS COLONIAES — por O. S..... | 162 |
| PARTE OFFICIAL — Decreto de 24 de maio e portarias de 23 e 26 de maio do Ministerio das Obras Publicas..... | 164 |
| VIAGENS NA SUISSA — AS LINHAS DE VEVEY..... | 164 |
| TRACÇÃO ELECTRICA..... | 164 |
| NOTAS DE VIAGEM — XVI — Hamburgo e Kiel..... | 165 |
| LOURENÇO MARQUES E O SEU CAMINHO DE FERRO..... | 166 |
| PUBLICAÇÕES RECEBIDAS..... | 167 |
| PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes..... | 167 a 169 |
| CONGRESSO DAS ASSOCIAÇÕES DE IMPRENSA..... | 170 |
| A IMPRENSA CONTRA O ANALPHABETISMO..... | 170 |
| VELO CLUB DE LISBOA..... | 170 |
| OS RAPIDOS DA EUROPA..... | 170 |
| A TRACÇÃO ELECTRICA NAS GARES..... | 170 |
| LINHAS PORTUGUEZAS — Novas balanças — Clutra à Praia das Maças — Silves a Faro — Granja e Gaia — Benguella — Algarve — Estação de Límado..... | 170 |
| LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Persia — Dahomey — China — Chili — Republica Argentina — Cuba..... | 171 |
| VAGONS-LEITOS — AVISOS DE SERVIÇO — CONCURSOS — ARREMATACÕES..... | 172 |
| ANNUNCIOS — AGENDA DO VIAJANTE..... | 173 e 174 |
| HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE JUNHO DE 1902..... | 175 |
| VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA..... | 176 |

ou vice-versa, tinham de fazer o trajecto para a pittoresca estação do Terreiro do Paço ou de lá para estações da Companhia Real, acompanhadas de guarda fiscal, com todos os incommodos e despesas d'esse transporte e fiscalizações aduaneiras respectivas.

Com as mercadorias ainda se davam coisas equivalentes. O Tejo separava o trafego e cortava-o mais effizamente do que as fronteiras de paizes limitrophes com vias férreas de bitolas differentes.

Em linguagem ferroviaria, o Barreiro distava das restantes estações de Lisboa muitas dezenas de kilometros.

A rede do Sul e Sueste era verdadeiramente excêntrica, com processos de administração muito seus, um serviço medianamente acelerado, com material fixo que podia servir de lição de historia do desenvolvimento das vias férreas, com trechos de carris em T duplo; Vignole, de ferro e aço — polysystema; com pessoal que trabalha... para o estado, e com material circulante tão fatigado e deficiente que custava caro pelas indemnizações que originava.



O Jungfernstieg, em Hamburgo — (Vidé Notas de Viagem, pag. 165)

Vendas Novas a Sant'Anna

MUITAS vezes nos temos referido á necessidade inadiavel de terminar esta anomalia injustificada — estarem as duas rédes ferroviarias de Portugal, ao norte e ao sul de Lisboa, completamente distinctas, independentes, mais separadas do que as linhas ao norte de Lisboa o estão de todas as linhas da Europa e de parte da Asia. Com o actual regimen havia maiores embarços em mandar mercadorias de Sacavem ou de Queluz para Setubal, Faro ou Extremoz, do que em as enviar de Lisboa para a Siberia.

Se nem um serviço combinado se lograra ainda conseguir entre as administrações das duas rédes! E assim succedia que as bagagens, por exemplo, dos passageiros das linhas do Norte, Leste e Oeste para o Sul e Sueste,

Algumas modificações saltares se iam fazendo, todavia, depois que se reorganizou em moldes de maior autonomia a direcção e administração das linhas do estado.

Se havia faltas, e ainda se notam, estão a reduzir-se e a eliminar-se, mercê da competencia e zelo de alguns dos administradores. Por muito que se fizesse, porém, permanecia um vicio de origem: o isolamento da rede.

A ligação projectada e em começo de construcção, que punha a linha do Alemtejo em relação immediata com a linha do Norte, entre as estações de Vendas Novas e Sant'Anna, continuava a ser uma méra esperança, de realização problematica e remota.

Acabou-se porém o encantamento e vae fazer-se finalmente esta obra utilissima.

Não pertencemos ao gremio dos que vêem nesta linha exclusivamente uma sangria dos interesses do trafego da rede do sul, pelo facto de encurtar o percurso

entre as regiões alemtejanas e algarvia e a capital do paiz.

Em boa economia ferroviaria, encurtar trajecto, baratear preços, facilitar transportes é sempre promover desenvolvimento de relações e de trafego, e fomentar prosperidade ás regiões servidas.

Se o Sul perde 57 kilometros de percurso, o Norte perde igual percurso no trafego de mercadorias e mais 7 no de passageiros que se permutem entre as duas rêdes sem passarem por Lisboa.

Mas a compensação no desenvolvimento do movimento não se fará esperar, e outras haverá que darão ainda de sobra para justificar a ligação das duas linhas.

O trafego do peixe, sal e conservas de Setubal para Leste e Norte, que hoje dá ao Sul apenas 29 kilometros, irá pela nova linha dar-lhe 54 kilometros; toda a producção do Alemtejo que se escapava hoje ás linhas férreas, fazendo-se transportar pelas estradas ou utilizando a via do Sueste apenas até Extremoz, descerá a tomar a nova linha, dando áquella rêde muito maior percurso.

Tarifas especiaes que hoje existem, combinadas entre as duas rêdes e baixando o typo kilometrico para attrahir trafego em tão longo percurso por Lisboa, como a das lãs de Evora para Covilhã e Guarda, a das batatas em sentido inverso, poderão deixar de existir ou ser substituidas por outras que, fundadas em typos muito mais remuneradores, darão igual ou talvez maior particepe á rêde do Sul, apesar do menor trajecto em que a utilizam.

No relatorio da commissão encarregada do estudo do plano da rêde ferroviaria ao sul do Tejo, apesar das apprehensões que se mostram pelo effeito *parasitario* da linha de Vendas Novas a Sant'Anna, não ha hesitações, todavia, sobre a utilidade da ligação, e escrevem-se estas palavras:

«E' absolutamente indispensavel uma d'estas ligações, pelo menos, (por Vendas Novas a Sant'Anna, por Evora a Ponte de Sôr, por Extremoz a Chança), sendo a de Evora a Ponte de Sôr a mais util e a que melhor satisfaz a todos os requisitos. A construcção d'esta linha não dispensa porém a de Vendas Novas a Sant'Anna, tanto mais que nesta ha já trabalhos feitos de certo vulto. Ao estabelecimento da de Extremoz a Chança oppõem-se argumentos de tanto peso, que não logram sobrepujar os as conveniencias de Extremoz, o que levou a commissão a regeitar esta linha, procurando todavia attender, quanto possivel, aos interesses regionaes e provendo ao mesmo tempo ás necessidades de fomento agricola no Valle do Sorraia.»

Tinha de fazer-se este traço de união das duas rêdes. Já devia ter sido construido.

A linha de ligação em Vendas Novas foi concedida em 1887 por alvará de 22 de setembro, sendo as modificações do novo alvará de 13 de setembro de 1888 que estabeleceu a bitola normal e o leito proprio, com o termino em Santarem para utilizar a ponte ali existente. Pelas difficuldades da passagem do Tejo, que são grandes, reduziu-se a extensão da linha, passando a 70 kilometros apenas, e ficando o entroncamento fóra de Santarem, entre a estação de Sant'Anna e a de Reguengo, na linha de leste.

Começaram as negociações para a transferencia da concessão da empresa concessionaria para a companhia real; gastaram-se cerca de 500 contos em trabalhos e material, mas interromperam-se as obras em 1891, apesar da evidente necessidade de estabelecer a continuidade das duas rêdes.

D'então para cá gasta-se o tempo em prorogações de

prazos para a construcção da linha, e quasi se perdera a esperanza de ella se concluir.

Não queremos fazer considerações sobre as causas d'essa dilacção.

Agora, graças ao accordo a que chegaram as duas companhias, a Real e a Meridionaes, a linha vae ser construida e explorada, adoptando se ainda varias modificações nos primitivos estudos, que foram todos re-feitos, melhorando-se as condições dos declives, que passaram de 18 para 12 ^m/_m e os raios das curvas que de 300 metros foram elevados a 400.

A nova linha, além das importantes funcções que exerce como ligação das duas grandes rêdes do paiz, tem valiosos elementos de trafego proprio, servindo as regiões de Coruche e todo o valle do Sorraia, as mais ricas em cortiças e cereaes, as povoações de Muge, Salvaterra, Lavre e Canha, evitando-lhes ainda a eventualidade de, em occasião de cheias, ficarem isoladas, como ainda ha pouco succedeu.

Isto tudo indica quanto se deve esperar da pequena linha cuja construcção agora recomeça sob a superior direcção do competentissimo engenheiro Vasconcellos Porto.

São estes os motivos porque vemos com o maior prazer esta construcção. A linha deve trazer um augmento de receitas á Companhia Real; e se não influir tão prosperamente desde já nas receitas da rêde do Sul e Sueste, augmenta seguramente a riqueza publica e constitue um grande beneficio ao commercio, á industria, á agricultura, e portanto á economia do paiz.

Restará depois o seu prolongamento de Sant'Anna a Rio Maior e Caldas, ou á Batalha e Leiria, como nos parece preferivel por motivos que derivam tanto da topographia do terreno como de considerações economicas que noutra occasião explanaremos. Formar-se-hia d'este modo uma outra malha de rêde, constituindo-se a linha normal á costa, unindo-se a linha do Oeste ás demais.

COUSAS COLONIAES

E' já uma verdade incontroversa, acceita como axioma, que nós portuguezes temos o melhor e mais solido elemento para a regeneração economica e financeira do paiz. nas preciosas joias da corôa em que ha rubis de rutilas gotas de sangue nacional, nas ricas e cubiçadas colonias da Africa, da Asia e da Oceania.

A pasta da Marinha e do Ultramar que era de uso confiar-se aos ministros novatos, que entravam na administração mercê da sua penna doirada de jornalistas, ou da sua palavra colorida de parlamentares meridionaes, tem de ser entregue agora aos mais competentes, aos mais versados na gerencia das cousas publicas, e deveria sel-o aos que conhecessem de visu as necessidades das colonias, os seus usos e costumes, as differenças consideraveis que umas fazem das outras.

A indole do nosso jornal afasta-nos da politica, mesmo da boa politica na accepção geral d'esta palavra. Sempre diremos porém, que veriamos com o maior agrado a separação dos negocios da marinha, que poderiam juntar-se aos da guerra, dos negocios do ultramar, os quaes constituiriam só por si uma importante secretaria de estado. E até veriamos com o mesmo prazer que se decretasse que as ilhas do archipelago de Cabo Verde ficavam consideradas ilhas adjacentes como as dos Açores.

Parece-nos que assim davamos uma demonstração de que olhamos para aquelles territorios e para aquel-

les povos, tornando-os como partes integrantes da patria portugueza e não como possessões longinquas a explorar em beneficio da metropole, do reino como lá se diz. O seu grau de civilização já permite essa resolução governativa; os progressos da navegação a vapor e da telegraphia electrica encurtaram por tal fórma as distancias, que aquellas ilhas se devem reputar como realmente adjacentes.

Tudo isto nos foi suggerido por alguns actos officiaes relativo ás colonias que caem dentro da esphera de acção do nosso jornal e que applaudimos com a mesma independencia com que condemnamos a lei contra as concessões de terrenos, lei que tem de ser reformada se não se quizer condemnar as colonias ao estacionamento e retrocesso perante as colonias estrangeiras.

Referimo nos ao despacho ministerial auctorizando a construcção do 1.º lanço das obras do porto de Lourenço Marques, e á abertura do concurso para a adjudicação do exclusivo de passagens e carga do estado em carreiras regulares portuguezas de navegação a vapor entre Lisboa, portos da Africa Occidental, Beira e Cabo Verde, Guiné, S. Thomé, portos do Zaire, portos da Africa Oriental, Zanzibar e Mormugão.

As obras do porto de Lourenço Marques, orçadas em 700 contos no total, resumem-se: em aterros d'uma parte da bacia, conquistando-se assim terrenos que tem um grande valor; na construcção de muros de caes de alvenaria para supportar esses aterros; construcção d'uma ponte caes de madeira com 13^m,5 de largura; e a construcção de 16 grandes telheiros de 16^m por 60^m, vias ferreas de serviço e guindastes para o trafego d'aquella florescente estação commercial.

Este plano, que foi já approvedo pela commissão technica das obras publicas do ultramar, elaborado sem phantasias e grandezas, porventura até comezinho para um porto de tamanho futuro, pois que apesar da prolongada guerra no Transvaal ainda sustentou na sua alfandega um movimento de 18.000 contos em 1900, pôde realizar-se um desembolso dos dinheiros da metropole, — com os proprios recursos.

A renda annual dos terrenos conquistados á bahia, o que se cobra pela armazenagem de mercadorias, e o que produz a venda directa d'alguns d'esses terrenos, dão para as despesas previstas.

E' um processo que recorda o da expropriação por zonas em uso na camara municipal de Lisboa, pelo qual se effectuam as obras de aberturas de novas ruas pela receita que dão as vendas de talhões contiguos ás mesmas ruas.

A unica observação que faremos é a que se refere a demora na execução das obras. Perdeu-se muito tempo em projectos, estudos e hesitações diversas.

Ha quantos annos já que o benemerito engenheiro Silverio Ferreira da Silva foi a Lourenço Marques fazer estudos! Pensou-se numa ponte de ferro, pensou-se em varias cousas e só agora começamos verdadeiramente a trabalhar. Que ao menos se ande activamente para resgatar o perdido.

E' necessario que o trafego não procure outras correntes ou outros rumos por não encontrar em Lourenço Marques os meios precisos.

Os estrangeiros sabem muito melhor do que nós o valor do tempo. Algumas demoras na descarga, certas difficuldades aduaneiras, a insufficiencia de guindastes ou armazens, uma exploração commercial acanhada na via ferrea pôde produzir prejuizos enormes por afastarem do nosso porto a navegação que prefira portos inferiores em qualidades naturaes, mas superiores nos seus meios de acção, na sua ferramenta.

E não deve esquecer-se que urge que o desenvolvi-

mento da linha ferrea de Lourenço Marques á fronteira acompanhe o desenvolvimento do porto.

A construcção d'uma segunda via impõe-se. São imprescindiveis tambem vagonos modernos de maior capacidade sobre *boggies* que se adaptam a um traçado torturado e augmentam o rendimento da linha.

*

Sobre o concurso para a navegação portugueza tambem não temos senão applausos. Não se comprehendem colonias sem navegação nacional que as ligue com a metropole. Temos sentido duramente essa falta.

As carreiras da Africa occidental dão ás empresas um forte lucro; as de Moçambique hão de dar-lh'o tambem, passados alguns annos.

O caminho de ferro de Mormugão, que tantos sacrificios nos tem causado e causa, não pôde desenvolver-se sem uma carreira directa para a Europa.

E' bom o que vae fazer-se; pesa-nos todavia que se não houvesse feito ha mais tempo e que ainda fique de fóra Macau e Timor.

Oxalá os armadores portuguezes consigam repetir o que fizeram os antigos navegadores, evitando assim que os nossos fretes vão enriquecer as companhias inglezas, allemãs e hollandezas e que os productos das colonias portuguezas entrem na barra de Lisboa sob bandeira estrangeira.

Sabemos que os tempos que vão correndo não são de molde a larguezas e se não compadecem com subsidios avultados com que se promova o engrandecimento da nossa marinha mercante. Mas sabemos tambem, que não é dinheiro perdido nem sacrificio inutil o que se faz fomentando efficazmente o desenvolvimento do commercio colonial.

Veremos por isso com a maior satisfacção todos os passos que se dêem neste sentido, fazendo votos porque o concurso não fique deserto e por que appareça alguma proposta para as carreiras entre Lisboa e os portos do Brazil, como se prevê no programma de concurso, publicado na folha official.

As carreiras são talvez ainda em pequeno numero — 12 viagens de ida e volta para a Beira com escala por S. Thomé, Loanda e Lourenço Marques; 24 para a Bahia dos Tigres com escala pela Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Redondo, Benguella, Mossamedes e Porto Alexandre; 12 para Bolama por Bissau.

Não ha ainda carreiras directas para Mormugão mas apenas carreiras complementares, como as em torno da ilha de S. Thomé e para o Principe; como as do Zaire; como a de Lourenço Marques e Ibo. São estas ultimas que destacam, de dois em dois mezes, para Zanzibar e Mormugão.

Mas será talvez este o primeiro passo para uma carreira directa pelo Mediterraneo e Canal de Suez para Zanzibar, Mormugão, Macau, Timor e Moçambique, que aproveitasse especialmente a passageiros e a generos mais ricos.

Não é tanto como desejavamos, mas é muito mais do que tinhamos e representa por isso um consideravel progresso.

O. S.

O annexo da Parte Official

Por não ter sido ainda publicado o alvará de concessão da linha de Mirandella a Bragança, não cumprimos ainda neste numero a promessa que fizemos de dar este documento como annexo da nossa *Gazeta*, o que faremos logo que se publique.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Nos termos dos artigos 6.º, 7.º e 8.º do decreto com força de lei de 24 de dezembro de 1901: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Os serviços centraes da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado comprehendem os serviços de expediente e os de contabilidade geral dos mesmos caminhos de ferro. Estes serviços, em tudo que respeita ao respectivo expediente e á preparação e publicação de diplomas, serão regulados pelas normas seguidas nas repartições da Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, ás quaes ficam desde já equiparados para esses effeitos.

Art. 2.º Os serviços dividem-se em duas secções.

§ 1.º A 1.ª secção incumbem os serviços de expediente, os quaes ficam sendo dirigidos por um primeiro official, chefe de secção

§ 2.º A segunda secção incumbem os serviços da contabilidade geral, que serão dirigidos por um primeiro official, chefe de secção ou por um empregado para tal fim contractado, nos termos do § 15.º da base 1.ª da carta de lei de 24 de julho de 1899.

Art. 3.º As nomeações, vencimentos e aposentações dos funcionarios do quadro privativo dos serviços centraes da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado são regulados pelas leis vigentes em relação ao pessoal de igual categoria da Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, aos quaes ficam em tudo equiparados, observando o disposto no art. 8.º do decreto com força de lei de 24 de dezembro de 1901, que reorganizou esses serviços, e o artigo 28.º do decreto com força de lei da mesma data, que remodelou a Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

Art. 4.º Pelos chefes da 1.ª e 2.ª secção dos serviços centraes da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado serão elaborados com urgencia projectos de regulamento geral dos serviços de expediente e os de contabilidade dos Caminhos de Ferro do Estado, nos quaes se codifiquem as regras a seguir em todos esses serviços.

§ unico. Estes projectos, depois da approvação pelo Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, serão submettidas á sancção ministerial.

Art. 5.º A nomeação do pessoal do quadro da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, com excepção dos chefes de secção, a que se referem os §§ 1.º e 2.º do artigo 2.º do presente decreto, será feita após a apresentação e approvação dos regulamentos, a que se refere o § unico do artigo antecedente, e fixação do respectivo quadro.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 24 de maio de 1902.—REI.—Manuel Francisco de Vargas.

Inspeção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer da comissão nomeada por portaria de 21 do corrente: ha por bem auctorizar que seja aberta, provisoriamente, á exploração publica, a linha da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, servida por tracção electrica, entre o Jardim Zoologico (kilometro 1,800) e Bemfica (kilometro 5,700), ficando a empresa exploradora obrigada a estabelecer resguardos em todos os pontos em que os conductores telephonicos se cruzam com os conductores da tracção electrica.

Paço, em 23 de maio de 1902.—Manuel Francisco de Vargas.

Repartição de Caminhos de Ferro

Sua Majestade El Rei, a quem foi presente o projecto de um novo caes descoberto para mercadorias e respectiva linha de serviço que a companhia do caminho de ferro do Porto a Povoá de Varzim e a Villa Nova de Famalicão pretende construir na estação de Modivas, kilometro 16 da referida linha: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 1 do corrente mez, approvar o referido

projecto, e auctorizar a mencionada companhia a proceder á construcção d'aquella obra.

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

Paço, em 26 de maio de 1902.—Manuel Francisco de Vargas.

Viagens na Suissa

Da União das Agencias de Informaçoes da Suissa recebemos uma grande porção de folhetos e prospectos de propaganda de quasi todas as cidades d'este bello paiz de viagens de verão. Egualmente nos foi enviada uma collecção de prospectos d'hoteis suissos, não só das cidades, como das localidades d'aguas, de ares de montanha, etc. onde os veraneadores pódem ir respirar ar livremente em casas confortaveis ou mesmo luxuosas, que são uma verdadeira especialidade d'aquella pequena e encantadora republica.

Estes folhetos e esclarecimentos acham-se nesta redacção á disposição dos nossos leitores que se propoñham ir de viagem até aquelle paiz, aos quaes entregaremos os exemplares de que temos duplicados, ficando os exemplares unicos para consulta dos que o desejarem.

Alguns d'esses folhetos são verdadeiramente primorosos em gravuras e illuminuras.

Temos tambem varias cartas da Suissa que poderão servir para estudo das viagens naquelle paiz e pelo conhecimento que d'elle temos, estamos sempre promptos a orientar qualquer dos nossos leitores sobre as mais interessantes excursões a fazer ali.

As linhas de Vevey

A bella cidade á borda do Lemán inaugura esta primavera uma nova rede de caminhos de ferro electricos de montanha communicando não só com o Oberland, a conhecida cadeia montanhosa que fórma a vertente norte do Rhodano, com a região da Gruyère, até hoje pouco visitada pelos excursionistas que só viajam onde teem commodidades de transporte.

Por meio d'estas novas linhas, Vevey torna-se um centro de interessantes passeios e em ligação directa com Friburgo e Berne, sem dependencia de se descer até Montreux ou até Lausanne, como até hoje succedia.

TRACÇÃO ELECTRICA

Nos jornaes do dia 27 de maio appareceu a seguinte noticia, que textualmente copiamos de um d'elles, e que nos restantes foi publicada apenas com variantes de redacção:

Pela volta das 10 horas da manhã partiu-se um fio telephónico na Avenida e cahiu, perto do Restaurante Vigia. Descia nessa occasião uma carroça com trouxas, guiada por José Caetano, do logar da Ramada, perto de Odivellas. O fio enrolado no fio electrico tocou a luar que vinha á ilharga, matando-a logo. O carroceiro saltou para acudir ao animal, mas alguém o affastou, indicando-lhe o perigo. Entretanto, um rapaz que acudira, caixeiro da carvoaria da rua da Conceição da Gloria 45, Manuel Fernandes Mattos, correu, pegou com a mão no fio, ficando muito queimado.

Para quem tenha lido o que na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* se escreveu a respeito dos perigos que

a tracção electrica trazia á população de Lisboa, quando foram conhecidas as condições em que ella seria estabelecida nas ruas da capital, esta noticia não offerece surpresa. Muito insistimos então no assumpto, que reputámos de gravidade, e ao qual attribuímos, sem sombra de exagero, a importancia que elle tinha.

Mereceram até calorosa discussão, por parte de quem melhor teria feito em discutir menos para mais se occupar do interesse do publico de preferencia aos interesses da companhia—mereceram até calorosa discussão, diziamos nós, as criteriosas e desapaixoadas considerações do nosso illustre collaborador snr. Vasconcellos Porto, que com a alta competencia do seu saber e da sua honestidade apontou aquelles mesmos perigos.

Mas não se passou da discussão, que nós provocáramos a sério, e que outros se apressaram em metter quasi a ridiculo, procurando evitar que d'essa discussão pudesse nascer alguma luz.

O tempo se encarregou depois de nos dar razão. Mas sinceramente declaramos que teríamos preferido que elle se houvesse encarregado de provar que eramos nós que estávamos em erro.

A noticia, que acima transcrevemos, d'essa occorrença sem importancia, em que apenas morreu um pobre macho, e um rapaz ficou queimado nas mãos, deve chamar de novo a nossa attenção e a do publico para um dos mais graves perigos que ameaçam a capital.

Estamos mesmo convencidos de que se os illustres funcionarios que em tempos combateram em mais de um jornal, as razões que aqui expuzémos contra o desmasêlo com que era tratada a população de Lisboa nas condições ajustadas entre o Governo e a companhia Carris para o estabelecimento da tracção electrica estivessem em contacto com o animal fulminado ou o rapaz ferido, dar-nos hiam razão e os preoccuparia a triste sorte que poderia esperal os se o ruim acaso os tivesse posto no lugar d'aquellas victimas.

Admittindo mesmo para esses illustres funcionarios uma resistencia igual á que póde ter uma muar de 20 libras, nem assim mesmo os veriamos livres do perigo.

Dir-se-ha agora: mas o contacto do cabo nem é frequente, nem sempre é fatal, e são conhecidos os meios de cada um se precaver contra esse perigo.

A isto responderemos:

1.º O contacto do cabo não é frequente, por emquanto, porque a installação dos cabos electricos é de recente data, e mal de nós e mal da companhia se todos os dias, desde que os tremvias electricos entraram a funcionar, se quebrasse um cabo, pelo menos.

Mas deixem que o rolador gire nos cabos por mais alguns tempos, e quem d'aqui até lá não tiver sido fulminado, verá!

2.º Os meios de cada um se precavêr contra o perigo do contacto do cabo existem, de facto. Mas são elles conhecidos? Pensou alguém, a sério, em generalizar o conhecimento d'elles?

O perigo do contacto, quando conhecidos esses meios, póde ser reduzido e tornar-se menos assustador. Mas quem os conhece?

Só quem leu as *Novidades* de 17 de maio findo, onde o distincto facultativo sr. Carlos Santos publicou um sensato artigo, em que, — depois de fazer notar que o individuo atingido pelo cabo electrico a maior parte das vezes não está morto, *sobretudo* «se a corrente é de potencial não muito elevado e a duração da aproximação pequena,» mas necessita que se lhe restabeleçam promptamente as funcções de respiração e circulação,

que pararam — dá aos seus leitores as instrucções convenientes sobre o que convém fazer em taes casos.

Não nos aquece de esperanças aquelle *sobretudo*, porque o potencial empregado na tracção das linhas em Lisboa é já provadamente tão elevado que mata instantaneamente ao menor contacto.

Além d'isso a publicidade só das *Novidades* não basta. Este nosso prezado collega é o primeiro a reconhecer-o.

Seria preciso que a companhia fosse obrigada a fazer, pelos proprios meios poderosos de que dispõe, a propaganda d'essas precauções. Não seria isso um descredito para a reputação dos seus cabos; antes uma demonstração da boa fé que ella alardeia nas suas relações com o publico que explora. Bastaria que affixasse um exemplar d'essas instrucções em cada um dos numerosissimos e feios postes e caixas com que está entavando a circulação das ruas, para que a propaganda fosse grandemente efficaz.

E no interior dos seus carros, porque não ha de affixar tambem essas instrucções?

E em todos os jornaes, porque não ha de a companhia fazel as publicar em grossas letras, repetidas vezes?

A' falta d'isto teremos que adoptar outra ideia. Nós proporíamos que se constituísse em Lisboa uma Assistencia Municipal aos Fulminados dos cabos electricos, e que essa Assistencia começasse por fazer uma larga distribuição de pequenos folhetos, podendo conter, além das instrucções, uma colleccão de proverbios, maximas e rifões contra o contacto dos cabos, á semelhança do que fez a benemerita Liga contra a tuberculose.

NOTAS DE VIAGEM

XVI

Hamburgo e Kiel

Como cidade commercial, Hamburgo é, depois de Londres e Nova York, a praça mais importante do mundo.

Nas suas dokas e canaes o movimento é prodigioso, enorme a faina de embarques e desembarques pelos processos mais modernos, em guindastes e outros apparelhos. Guindastes ha ali da força de 150 toneladas.

Nas ruas e praças, algumas cortadas por aquelles canaes, tambem o vae-vem de povo de negocios, de pessoal trabalhador, de carros de transporte de pessoas e mercadorias, dá a medida do importantissimo commercio que ali se permuta entre toda a Allemanha, grande parte da Austria, Suissa etc. e todos os portos do mundo.

Só para o trafego de laranjas ha uma doka especial cujos caes teem a extensão de centenas de metros; os generos coloniaes teem caes, barracões e depositos tambem privativos, de milhões de metros de superficie.

Numerosos carros electricos fazem serviço a grandes distancias, 20 kilometros e mais. Os carros são, alguns, mais feios e antigos do que os nossos; outros, os do serviço d'Altona, muito mais elegantes e luxuosos, estofados de velludo carmezim, exteriormente no estylo Luiz XV, com dourados e grandes vidros polidos e facetados.

Damos hoje uma copia de photographia do caes do Alster, ou Jungfernstieg, com o caes chamado das arcadas e a ponte Reesendamm.

Naturalmente, quem vae a Hamburgo em passeio, dis-

põe-se também a visitar Kiel e o seu grandioso canal.

Para a viagem pôde-se partir de qualquer das 4 estações d'Hamburgo, ou ir, em carro electrico, a Altona e tomar ahi o comboio, o que se deve fazer dando tempo para se vêr esta estação, que é verdadeiramente notavel pela sua belleza, construção moderna e aceio irreprehensivel.

Absolutamente isolada de edificios lateraes, a plataforma recebe luz não só pela cobertura envidraçada, como pelas faces lateraes que formam arcarias em tijolo, fechadas as aberturas por grandes vidraças, a toda a altura, com vidros de côres representando gigantescos brazões de cidades, figuras de homens notaveis etc. Imagina se o bello aspecto que esta disposição dá á estação.

O vestibulo é d'uma grande vastidão e d'um aprimorado gosto. Ha, junto ás paredes, cuspideiras e cestos para lançar papeis, e quem sujar o chão é logo advertido da sua falta por um dos numerosos guardas agaloados que velam pela aceio do recinto. Basta que se lance para o chão um sobrescripto inutil, para que o guarda nos convide com certa amabilidade imperativa a apanhal-o e lançal-o no cesto dos papeis.

A marcha do comboio para Kiel é rapida, uns 70 kilometros por hora.

A cidade, pequena em si, é bastante animada, tendo bons edificios, excellente hotel Germania e vastos caes sobre a bella bah'a do mar Baltico.

Muitos carros electricos percorrem Kiel em varios sentidos; e fazem toda a circulação (mais de uma hora de percurso) por 10 pfennigs (uns 28 réis). Estes carros teem uma grande originalidade, por isso falo d'elles desde já:

E' esta, não terem conductor ou cobrador das passagens.

O passageiro lança o dinheiro numa bandeja que ha na vidraça da frente, junto ao guarda-freio ou cocheiro do carro, e carrega o botão d'uma campainha; o guarda freio vê o dinheiro e se é a conta carrega numa mola que o faz cahir num cofre inferior á bandeja. Se é uma moeda de prata tira-a e substitue-a por um dos rolos de moeda de cobre de que vem munido; o passageiro, então, tira d'esse os 10 pfennigs que lança na bandeja e guarda a demasia.

Já se vê que isto obriga os carros a andarem com menos rapidez, mas diga-se em verdade que vertiginosamente como elles andam em Lisboa é coisa que não se usa em parte alguma.

Como se vê, é preciso que todo o publico seja honesto para que tal systema de cobrança se mantenha; pois assegurou-me um fiscal da linha que muito raro é dar-se o caso d'um passageiro não pagar, e em compensação os que, acaso, entram num carro por engano, antes de o deixarem, e só para não ficarem suspeitos de falcatrua pelos outros passageiros, se apressam em pagar a passagem que não utilizam.

Costumes d'um paiz em que a civilização está espalhada por toda a parte e a instrução num grau de aperfeiçoamento notavel.

É isso bem se percebe ao vêr-se, de manhã, em

qualquer rua de aldeia, os ranchos de rapazes que vão, alegres sim mas sérios, perfilados, mochila ás costas como os soldados, caminho da escola, respirando saude e mostrando aceio nos fatos, nos livros e nas carnes.

A excursão ao canal de Kiel é muito interessante, e faz-se em vapor que parte ás 3 horas prefixas da ponte Seegarten. O canal em si só tem interesse até Beudsburgo, passando-se sob a elegante ponte de Liversan, de que damos a gravura.

D'ahi em diante, cerca de 96 kilometros, são todos entre taludes altos e portanto sem horizontes.

A ida e volta faz-se em tres horas indo só até a ponte e podendo-se, ao regresso, tomar a linha de Flensburgo que nos tráz de Liversan a Kiel em 20 minutos.

De Hamburgo para Berlim são já afamados os comboios rapidos que fazem o serviço em tres horas e meia, percorrendo 286 kilometros com uma só paragem, cu seja uma velocidade de 83.

Mas por um disparate do senhor cocheiro que me levou a estação errada, tive que tomar um comboio mixto em vez do rapido, vindo com todo o vagar, o que me serviu de estudo para ver em transito os vehiculos de 4.ª classe, que não andam nos rapidos.

Formam estes dois compartimentos, um maior para homens e outro menor para mulheres sós. Em volta

ha bancadas e ao centro umas balaustradas onde vão, de pé os que não conseguiram obter logar nos bancos. Outros servem-se de malas, sacos ou caixas de bagagens para se assentarem, formando roda de boa cavaqueira.

O trajecto é interessantissimo, sobretudo nas proximidades de Berlim em que se começa a sentir o

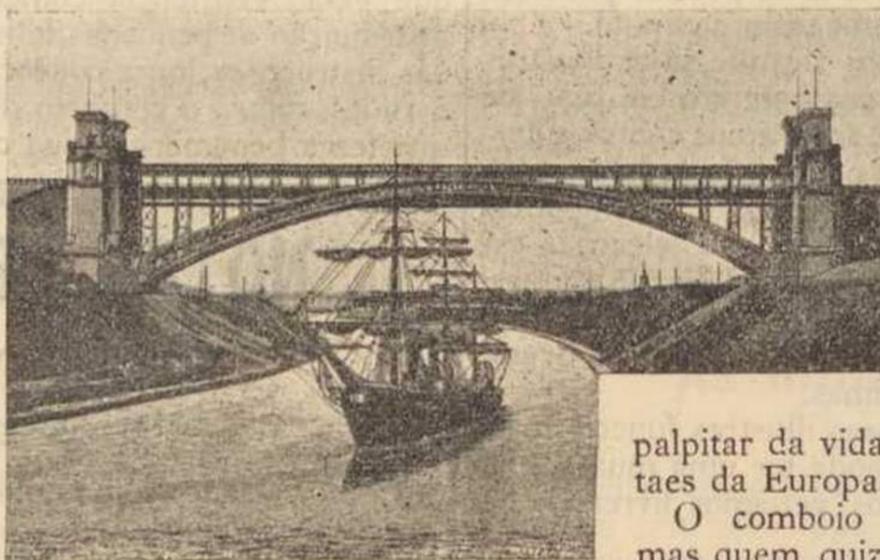
palpitar da vida de uma das primeiras capitães da Europa.

O comboio vem á estação de Lehrte, mas quem quizer pôde logo ahi passar para outro da linha do metropolitano que vae a

qualquer das estações no centro da cidade.

A de Lehrte não é grande, como em geral o não são as principaes estações em Berlim.

Em compensação as estações do metropolitano são enormes e o serviço aperfeiçoadissimo, como lhes direi no proximo artigo.



LOURENÇO MARQUES

e o seu caminho de ferro

Nunca foi tão urgente, como neste momento, a necessidade de collocarmos o porto e o caminho de ferro de Lourenço Marques em condições de poderem tomar a sua parte em larga escala no grande movimento economico que o fim da guerra vae estabelecer para o Transvaal.

Estes primeiros tempos que vão seguir-se á guerra hão de representar um extraordinario incremento para o trafego do Rand, motivado pelo inicio da exploração de novas minas.

Basta lançar uma vista de olhos sobre a estatistica da importação do Transvaal nos ultimos quatro annos, anteriores ás hostilidades, para se fazer um juizo aproximado da differença do movimento economico durante

o periodo inicial de exploração, do de exploração propriamente dita. Segundo essa estatística, o trafego para o Transvaal attingiu: em 1895, 276.820 toneladas; em 1896, 548.630 toneladas (neste anno augmentou, como nunca, o numero das minas em exploração); em 1897, 478.500; em 1898, 395.980.

A distancia do porto de Lourenço Marques aos grandes centros mineiros do Transvaal é muito mais curta do que a dos outros pontos da Africa do Sul. A nosso favor temos ainda as condições naturaes do nosso porto, que o tornam sempre apto para receber, em qualquer dia, as frotas dos navios mercantes de todo o mundo, ao passo que os portos do sul constantemente luctam contra a natureza, a despeito dos milhões de libras sterlinas que teem absorvido. Temos, finalmente, a favorecer-nos, o interesse do proprio Transvaal, emquanto a sua administração continuar independente da administração das colonias vizinhas, porquanto é maior a parte que lhe cabe na importancia do transporte, sendo o trafego feito por Lourenço Marques.

Encarada a questão apenas pelo lado economico, não ha duvida que a concorrência ao trafego do Rand virá a estabelecer-se entre Lourenço Marques e Durban. Os portos do Cabo estão em condições muito desfavoraveis de lucta, e tanto que, não obstante as diferenças de tarifas de transporte das mercadorias da Europa para a Africa do Sul, as suas linhas ferreas, que em 1895 transportaram ainda 196.136 toneladas, em 1897 transportaram 115.767.

Se, completando a obra da natureza, nós tivéssemos introduzido melhoramentos que tornassem rapida e economica a descarga de mercadorias, e prompto, barato e seguro o seu transporte ao Transvaal, a nossa concorrência ao trafego d'esse rico paiz teria sido fatal para a vizinha colonia do Natal; mas como, ao nosso desleixo, o governo de Durban tem substituido uma iniciativa e actividade muito consideraveis, tem-se visto aquelle porto augmentar extraordinariamente a importancia do seu quinhão no commercio do Rand, quando nós podiamos, com boa administração, tornar-nos quasi seus unicos senhores.

Estas considerações são a summula de um criterioso artigo em que o *Progreso de Lourenço Marques* faz appelo para a metropole, para que lance, e sem perda de tempo, os olhos sobre aquelle nosso porto e o caminho de ferro que tanto lhe augmenta a importancia e as probabilidades de um opulento futuro, a que porventura presida uma administração sensata, de iniciativa e moralidade.

Está bem no espirito e na tradição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* corroborar o appelo do nosso collega ultramarino.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Estrangeirismos — por Candido de Figueiredo. — O distincto professor que tanto tem trabalhado para expurgar da nossa lingua as palavras exóticas que nella não teem cabida, e para purificar-a de erros e corrupções que attentam contra o seu vernaculismo, acaba de publicar mais um livro utilissimo para este fim.

Na sua «razão da obra» diz o auctor que ella é um «livro pratico para estudiosos, não aspirando a preencher um capitulo na sciência da linguagem».

Pois diz muito mal, por descabida modestia, porque *Os Estrangeirismos* teem grande valor neste meio em que os vicios linguisticos vão cavando a ruina de uma das afirmações da nacionalidade do nosso paiz.

Com o agio do ouro e os direitos das alfandegas protege-se a industria nacional contra a importação estrangeira: para as locuções e os vocabulos é que não ha pautas protectoras. Deixámos de usar a manteiga ingleza, mas adoptámos a *interview*, a *reportage*, o *tramway*, que não pagam imposto aduaneiro.

Que a respeito d'este ultimo lá vem nos *Estrangeirismos* uma referencia á nossa *Gazeta* que muito nos honra, mas que pedimos licença para completar e rectificar.

Quando em 1893 levantámos aqui a questão de se procurar termo portuguez que correspondesse áquelle, entre os varios alvitres que recebemos dos melhores linguistas e colhemos o «tremvia» que nos dá perfeita ideia do objecto que pretendemos designar e é um composto de duas palavras portuguezas que até o explicam.

Trem, que em francez (train), em hespanhol (tren) significa comboio, designa em portuguez carruagem de serviço urbano para transporte de pessoas; via, designa tambem a linha; logo, tremvia dá-nos perfeitamente a ideia de carruagem sobre linha ou caminho especial para transporte de passageiros. Muito melhor do que tranvia que tem apenas o defeito de *tran* não ser palavra portugueza, nem ter significação alguma, nem mesmo em hespanhol.

O proprio *Diario de Noticias* adoptou por muito tempo este termo e pela nossa parte não mais empregámos outro, e em todos os numeros nos servimos d'elle.

Se os jornaes que o adoptaram não tivessem desistido, o tremvia estaria enraizado no nosso idioma e em vez d'esses letreiros que dizem «paragem carros americanos» veriamos muito mais breve e logica indicação: «paragem tremvias».

Explicaremos ainda que, para o nosso jornal, que tantas vezes se occupa d'esses serviços urbanos, não nos servia o termo de «americanos» por que geralmente elles são designados.

Imagine-se que, tendo que designar qualquer d'essas numerosas linhas na America, diriamos: — os americanos na America — ou, querendo dizer que em Paris não circulam tremvias nos centros principaes, escreveriamos: — nos *boulevards* de Paris não passam americanos. Era caso para qualquer filho de Nova York reclamar rectificação.

Perdoe-nos o estudioso mestre a divagação e o desaccordo, que não significa senão o nosso muito apreço pelo seu livro utilissimo, indispensavel a quem escreve, e que muito lhe agradecemos.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Nos termos dos artigos 31.º e 39.º dos estatutos d'esta companhia, approvados por alvará de 30 de novembro de 1894, são convocados os srs. accionistas para se reunirem em Lisboa na séde social, em assembléa geral ordinaria, no dia 30 de junho proximo futuro ao meio dia.

ORDEM DO DIA

1.º — Apresentação das contas respectivas ao exercicio de 1901, do relatório annual do Conselho d'Administração e do respectivo parecer do Conselho Fiscal e votação do mesmo parecer sobre contas;

2.º — Quaesquer propostas dos srs. accionistas apresentadas segundo a parte final do art. 38.º dos estatutos;

3.º — Eleição de um membro do Conselho d'Administração

nos termos do art. 13.º dos mesmos estatutos, podendo ser reeleito, segundo o mesmo artigo, o administrador sorteado;

4.º — Eleição de dois membros do Conselho Fiscal nos termos do art. 24.º dos ditos estatutos, podendo ser reeleitos, segundo o mesmo artigo, os accionistas que tiverem sido sorteados;

Esta assembléa geral, segundo os preceitos do artigo 28.º dos mesmos estatutos, compôr-se-ha dos accionistas possuidores de cem ou mais acções da companhia.

Para poder tomar parte na assembléa, devem as acções nominativas ter sido averbadas até o dia 30 de maio corrente inclusive, e as acções ao portador depositadas até as 4 horas da tarde do dia 15 de junho proximo futuro:

Em Lisboa: na séde da Companhia, no Banco de Portugal, no Banco Lisboa & Açores, no Banco Commercial de Lisboa, no Banco Nacional Ultramarino, no Monte Pio Geral e no Crédit Franco-Portugais;

No Porto: no Banco Alliança e no Banco Commercial do Porto;

Em Paris: nas caixas do Crédit Lyonnais, na Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, na Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France, no Comptoir National d'Escompte de Paris, e na Banque de Paris & des Pays Bas;

Em Londres: nas caixas dos Banqueiros Glyn, Mills, Currie & C.º;

Em Berlim e Francfort: nas caixas do Bank für Handel & Industrie.

Os bilhetes de admissão á assembléa serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das acções averbadas ou dos recibos dos depositos das acções depositadas.

A assembléa constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos artigos 32.º, 33.º, 36.º, 37.º e 39.º dos estatutos.

Lisboa, 19 de maio de 1902. — O presidente do Conselho de Administração, *Antonio Maria Pereira Carrilho*.

Obrigações de 1.º grau

O Conselho d'Administração d'esta Companhia tem a honra de prevenir o srs. obrigacionistas de que, a datar de 1 de julho proximo futuro, será pago o coupon, ouro, do 1.º semestre de 1902, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 17 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 0/0, recebendo por cada coupon 7,11 frs. liquidos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 17 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 0/0, recebendo por cada coupon 9,50 frs. liquidos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 14 da nova folha d'elles, anexa ás antigas obrigações de 4 1/2 0/0 primeira série 1886 (Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 0/0 e recebendo por cada coupon 6 marcos;

Pela apresentação do coupon n.º 13 da nova folha d'elle anexa ás antigas obrigações de 4 1/2 0/0 (segunda e terceira séries), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo typo, e recebendo por cada coupon 9 marcos;

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de julho proximo futuro, em Lisboa na séde da Companhia pelo cambio do dia e com isenção do imposto do rendimento para o Thesouro portuguez, em virtude do disposto no art. 5.º da lei de 29 de julho de 1899, publicada no «Diario do Governo» n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Londres, Allemanha e Belgica será realizado tambem nos termos acima, desde a mesma data nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, de accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, em 24 maio de 1902. — O Presidente do Conselho d'Administração. — *Antonio Maria Pereira Carrilho*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de maio de 1902.

Bem que os interesses partidarios desvirtuem os factos ou os amesquinhem a seu sabor, é indiscutível que um mal estar se pronuncia, a olhos vistos, em todas as camadas sociaes que pensam e sentem e não se levam só por interesses das facções politicas, num protesto surdo e constante contra a marcha desordenada da nossa administração publica.

Não, não é o convenio em si, com as consequencias e sacrificios correlativos, o que mais revolta os sentimentos do commercio.

Ninguém contesta, ninguém põe em duvida que um accordo com os nossos credores externos se insinuava, de dia para dia, mais urgente, mais indeclinavel, e que esse accordo, que hoje é lei, saiu o melhor que, pela especialidade das nossas circumstancias,

podiamos ambicionar. Trabalhou-se muito e muito, soffreu-se não pouco e não se pôde obter mais. Isto sabe-o, comprehende-o o commercio esclarecido, e o seu protesto salta por cima do accordo, para ir ferir direito os vicios da nossa administração.

O convenio, tal qual está feito, é, nem mais nem menos, o castigo dos nossos erros, e da nossa imprevidencia. Tambem, por lh'o terem revelado officialmente, sabe o commercio que, dos emprestimos contrahidos lá fóra, apenas por metade do capital mutuado receberia o paiz; e não se rebella contra credores e agentes que lhe impuzeram tão medonha onzêna, por isso que primeiro era de razão que ajustasse contas extremas com os ministros do erario que a tal onzêna se submeteram tão facilmente de seu proprio alvedrio. Mas quer uma vez por todas, e nisso tem todo o direito, porque paga o que pôde, quer e exige uma mudança radical de entidades e de processos. Quer gente politicamente limpa e contas concisamente claras. Não lhe basta que os homens publicos sejam particularmente honestos; que os incorruptos tambem na vida publica e á altura dos cargos que se propõem desempenhar.

Ora aqui está, pouco mais ou menos, o que o commercio quer, o que o paiz deseja e se impõe de urgente, se não tudo estará perdido.

Mais vale tarde que nunca.

Os esforços conjugados do governo, Real Associação de Agricultura e Associação Commercial de Lisboa vão, sob activas fórmulas de propaganda, tentar abrir novos mercados ao consumo dos nossos vinhos.

Com este intento partiram já e vão ainda partir para as nossas possessões d'Africa, Transvaal e ilha de Cuba, varios cavalheiros escolhidos de entre os mais competentes especialistas no assumpto.

Estamos convencidos que, por meio de trabalho intelligente e aturado, grandes resultados se hão-de conseguir, sobretudo nos mercados de Lourenço Marques, Pretoria e Johannesburg. Menos contamos com Cuba, onde, por motivos especiaes, teremos de soffrer a concorrência e má vontade hespanhola; mas ainda assim não perderemos de todo ali o nosso tempo, procedendo com pertinacia e fazendo os sacrificios necessarios para uma razoavel compensação no futuro. A excellente conferencia sobre este objecto, ha dias realizada na Associação Commercial de Lisboa, pelo seu esclarecido presidente o nosso amigo sr. Simões de Almeida, foi sobre modo elucidativa, e mesmo um guia pratico para esses dos nossos conterraneos que intentam ligações commerciaes com aquella opulenta ilha.

Movimento bolsista da quinzena:

Valores do estado. — Depressão nas inscripções, pela affluencia das ofertas, baixando os preços para 38,70 assentamento e 38,60 coupon. Os restantes valores tiveram um movimento insignificante.

Acções de bancos e companhias. — Houve procura e falta de vendedores para as acções do Banco de Portugal, que ficam a 148.600.

As do Banco Commercial negaram-se por completo; não obstante haver compradores promptos para todas as que apparecessem. Do Banco Lisboa e Açores, vendas insignificantes a 127.000. Quanto ao Banco Ultramarino, regulares operacões a 119.500, ficando vendedores.

Acções dos Tabacos, alguma apathia, baixando os preços para 144.500.

As dos Phosphoros aguentaram-se bem, com vendas entre 74.800 e 74.500

As de Moagens, estagnação completa, subsistindo a cotação de 40.000.

Obrigações do Credito Predial. — Não tiveram grande vulto as operações neste papel, sendo o realizado: prediaes 6 0/0 95.000 e 95.050; 5 0/0 92.700 e 93.000; 4 1/2 0/0 91.000.

Obrigações da Companhia Real. — Continuou, como na quinzena precedente, a preferéncia para as do 2.º grau, que tiveram movimento regular entre 24.600 e 25.350. As do 1.º grau oscillaram entre 80.000 e 80.500.

L. R.

Cambios, descontos e agios

| | Dinheiro | Papel | | |
|----------------------------|----------|---------|---|-----------|
| Londres 90 d/v | 42 1/4 | 42 1/8 | Desconto no Banco de Portugal | 5 1/2 |
| » cheque | 41 7/8 | 41 3/4 | No mercado | 6 0/0 |
| Paris 90 d/v | 676 | 677 | Agio Buenos Ayres | — |
| » cheque | 681 | 684 | Cambio do Brazil | 12 1/2 |
| Berlim 90 d/v | 277 | 278 | Premio da libra | 1 7/200 e |
| » cheque | 281 | 282 | | 1 7/230 |
| Francfort 90 d/v | 277 1/2 | 278 1/2 | | |
| » cheque | 281 1/2 | 282 1/2 | | |
| Madrid cheque | 825 | 835 | | |

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

| BOLSAS | MAIO | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-------|---------|---------|
| | 16 | 17 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |
| Lisboa: Inscricões de assent. | - | 38,75 | 38,90 | 38,90 | 38,80 | 38,65 | 37,55 | 38,50 | 38,60 | 38,60 | 38,60 | - | 39,45 | 38,59 |
| » coupon | 37,70 | 38,80 | 38,90 | 38,85 | 38,80 | 38,66 | - | 38,50 | 38,60 | 38,70 | 38,50 | - | 38,50 | 37,45 |
| Obrig. 4 0/0 1888..... | - | - | 21,700 | 21,900 | - | - | 21,800 | 21,850 | 21,850 | 21,850 | 21,800 | - | 21,800 | - |
| » 4 0/0 1890 assent..... | - | - | - | - | 47,500 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » 4 0/0 1890 coupon .. | 46,800 | - | 47,200 | - | 47,200 | 47,000 | - | - | - | - | - | - | 46,800 | - |
| » 4 1/2 0/0 assent..... | - | 54,200 | 55,000 | - | - | - | - | - | - | - | 55,100 | - | 55,100 | - |
| » 4 1/2 0/0 coup. int.... | - | 53,600 | 53,600 | - | 53,700 | - | 53,600 | - | 53,600 | 53,400 | 53,400 | - | 53,400 | - |
| » 4 1/2 0/0 externo..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » Tabacos coupon.... | - | - | - | - | - | - | - | 116,500 | - | - | - | - | - | - |
| Accões B. de Portugal..... | - | - | - | - | - | - | 148,500 | 148,500 | - | - | 148,600 | - | 148,800 | 148,800 |
| » » Commercial..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » » N. Ultramarino.. | - | 119,300 | 119,300 | 119,500 | 119,500 | 119,500 | 149,400 | - | - | 119,500 | - | - | 119,300 | - |
| » » Lisboa & Açores. | 127,500 | - | - | - | - | - | 127,000 | 127,000 | 127,000 | 127,000 | - | - | 127,000 | 127,500 |
| » Tabacos coupon... | - | - | 144,900 | - | - | - | 144,000 | - | 144,200 | 144,500 | 144,500 | - | 144,000 | 142,000 |
| » Comp.ª Phosphoros. | - | - | - | 74,500 | 74,800 | 74,500 | - | 74,600 | 74,600 | 74,600 | 74,600 | - | 74,600 | 74,400 |
| » » Real..... | 17,000 | - | - | - | - | 17,000 | - | - | 17,100 | 17,200 | - | - | - | - |
| Obrig. prediaes 6 0/0 | - | 94,900 | - | - | 95,000 | 94,900 | - | - | 95,050 | 95,000 | - | - | - | 95,050 |
| » » 5 0/0 | 93,000 | - | - | 93,000 | 93,000 | 93,000 | - | - | - | 92,700 | - | - | - | 93,000 |
| » Comp.ª Phosphoros. | - | - | - | - | - | - | 93,500 | - | - | - | 93,000 | - | 93,000 | - |
| » C.ª Real 3 0/0 1.º grau | - | - | - | 80,500 | - | 80,500 | - | - | 80,400 | 80,000 | - | - | - | - |
| » » 3 0/0 2.º grau | 24,400 | - | 24,600 | - | 25,000 | 25,150 | 25,100 | 25,250 | 25,150 | 25,200 | - | - | 25,750 | 25,750 |
| » C.ª Nacional | - | - | - | - | - | 59,000 | - | - | 58,000 | 58,100 | - | - | - | 58,000 |
| » Atravez Africa..... | 88,000 | 87,800 | 88,000 | 88,100 | 82,200 | 82,500 | 88,500 | 88,500 | 88,700 | 88,600 | - | - | - | 88,500 |
| Paris: 3 0/0 portuguez..... | 29,12 | 29,20 | - | 29,12 | 29,20 | 29,25 | 29,17 | 29,30 | 29,17 | 29,10 | 29,05 | 29,05 | 29,07 | - |
| Accões Companhia Real... | - | 72,25 | - | 72,25 | 75 | 76,25 | 75 | 75 | 79,50 | 75 | 75,50 | 75 | 74,50 | - |
| » Madrid Caceres..... | - | - | - | 26 | 26 | 27 | 27 | 28 | 27,25 | 28,50 | 28,75 | 29 | 29 | - |
| » Norte de Hespanha.. | 182 | - | - | 184,50 | 186 | 180 | 181 | - | - | - | - | - | - | - |
| » Madrid Zaragoza.... | 265,50 | 267 | - | 269,50 | 270 | 267,50 | 266 | - | - | - | - | - | - | - |
| » Andaluzes..... | 197 | - | - | 201 | 202 | 202 | 205 | - | - | - | - | - | - | - |
| Obrig. Comp.ª Real 1.º grau | 346 | 348 | - | 348 | 347 | 348,50 | 348,50 | 348 | 348 | 347 | 348 | 349 | 347 | - |
| » » 2.º grau | 108 | 108,50 | - | 109,50 | 113,25 | 114 | 113 | 115 | 112,50 | 112,50 | 113 | 114 | 115,25 | - |
| » C.ª Beira Alta..... | 77 | 76,50 | - | 77 | 77,50 | 78 | 78 | - | - | - | - | - | - | - |
| » Madrid Caceres. | 87 | 87 | - | 85 | 85,25 | 88,50 | 89 | 88,75 | 87 | 86 | 85 | 85 | 85 | - |
| » N. Hesp. (1.ª hyp.).. | 308 | 304,75 | - | 305,50 | 306 | 306,50 | 307 | - | - | - | - | - | - | - |
| Londres: 3 0/0 portuguez..... | 28,75 | 28,87 | - | 28,87 | 28,87 | 28,87 | 28,87 | 28,87 | 28,87 | 28,75 | 28,75 | 28,62 | 28,62 | - |
| Obrig. Atravez Africa..... | 57,25 | 57,25 | - | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | - |
| Amsterdã: Atravez Africa... | 75,62 | - | - | 76,50 | 76,50 | 76,38 | 76,38 | 76,93 | 76,93 | 76,50 | 76,50 | 76,93 | 76,93 | - |
| Bruxellas: Atravez Africa.... | 76,25 | 76,25 | - | 76,25 | 76,25 | 76,25 | 76,25 | 76,25 | 76,25 | 76,25 | 76,25 | 76,25 | 76,25 | - |

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

| Linhas | Periodo de exploração | 1902 | | | | 1901 | | Totaes desde 1 de janeiro | | Diferença a favor de | |
|----------------------------------|-----------------------|----------|---------------|--------------|----------|---------------|---------|---------------------------|----------------|----------------------|---------|
| | | Kil. | Totaes | K-lom. Kil. | Kil. | Totaes | Kilom. | 1902 | 1901 | 1892 | 1901 |
| | | | Réis | Réis | | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis |
| COMPANHIA REAL | 30 6 Ma. | 693 | 80.229.000 | 115 770 | 693 | 73.222.437 | 105 160 | 1.283.872.000 | 1 257.199.037 | 26 672 973 | - |
| | 7 13 » | » | 83.494.000 | 120.481 | » | 73.806.474 | 106 502 | 1.367.366.000 | 1.331.005.511 | 36 360.489 | - |
| | 14 20 » | » | 83.734.000 | 120.828 | » | 73.806.474 | 106.502 | 1.451.100.000 | 1.404.811.985 | 46 288.015 | - |
| | 30 6 » | 380 | 6.392.000 | 16 821 | 380 | 8.352.563 | 21.980 | 177 697.000 | 178.621.963 | - | 924.963 |
| Sul e Sueste..... | 7 13 » | » | 8.452.000 | 22.242 | » | 7.946.526 | 20.911 | 186 149.000 | 186.568.489 | - | 419 489 |
| | 14 20 » | » | 8.872.000 | 23 347 | » | 7.946.526 | 20.911 | 195 021.000 | 194.811.985 | 209.015 | - |
| | 2 8 Ab. | 494 | 21.187.030 | 42.888 | 488 | 17.240.470 | 35 328 | 300 004.179 | 252 893.651 | 47.110.528 | - |
| | 19 15 » | » | 21.703.155 | 43.933 | » | 19.099.130 | 39.137 | 321.707.334 | 271.992.781 | 49.714.553 | - |
| Minho e Douro..... | 6 22 » | » | 20.843.495 | 42 193 | » | 17.273.075 | 35.395 | 342.550.829 | 289.265.856 | 53 284.973 | - |
| | 2 8 » | 353 | 25.978.522 | 73.593 | 353 | 21.791.496 | 61.732 | 317.184.407 | 304.035.598 | 13.148.809 | - |
| | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 9 15 Ab. | 253 | 5.806.101 | 22.948 | 253 | 5.557.254 | 21.965 | 95.041.740 | 91.405.490 | 3.636.250 | - |
| Beira Alta..... | 16 22 » | » | 6.181.346 | 24.432 | » | 5.476.092 | 21.644 | 101 223.086 | 96.881.582 | 4.341.504 | - |
| | 23 29 » | » | 5.520.924 | 21.821 | » | 5.520.875 | 21.821 | 106 744.010 | 102.402.457 | 4 341 553 | - |
| | 19 25 M.º | 105 | 1.517.839 | 14.455 | 105 | 1.348.538 | 12.843 | 16 532.269 | 16.823.287 | - | 291 018 |
| Nacional—Mirandella e Vizeu..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 16 22 Ab. | 34 | 1.570.300 | 46.185 | 34 | 1.587.645 | 46 695 | 23.278.879 | 21 110.990 | 1.167.889 | - |
| Guimarães..... | 23 29 » | » | 1.470.604 | 43.282 | » | 1.590.695 | 46.785 | 24.750.483 | 23.701.685 | 1.048.798 | - |
| | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Porto á P. e Famalicão | - | 64 | - | - | 64 | - | - | - | - | - | - |
| | 22 28 Ab. | 3656 Ps' | 1.144.147 Ps. | 312 3656 Ps. | 3656 Ps. | 1.973.964 Ps. | 539 Ps. | 31.718.261 Ps. | 30.537.291 Ps. | 1.180.970 | - |
| Norte de Hespanha .. | 29 5 Ma. | » | 1.994.900 | 545 | » | 1.913.010 | 528 | 33 712.561 | 32.450.301 | 1.262.260 | - |
| | 6 12 » | » | 2.000.052 | 547 | » | 1.920.602 | 525 | 35 712.614 | 34 370.904 | 1.341.710 | - |
| | 30 6 » | 3650 | 2.129.181 | 583 3650 | » | 1.823.792 | 499 | 32.703.295 | 30.387.119 | 2.316.176 | - |
| Madrid—Zaragoza—Alicante..... | 7 13 » | » | 2.106.875 | 577 | » | 1.887.483 | 517 | 34.810.171 | 32.274.602 | 2.535.569 | - |
| | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Andaluzes..... | 16 22 Ab. | 1067 | 492.015 | 461 1067 | » | 381.587 | 361 | 6.451.889 | 5 770.283 | 681.606 | - |
| | 21 29 » | » | 435.760 | 408 | » | 361.595 | 338 | 6.887.649 | 6 131.878 | 755.771 | - |
| | 30 6 Ma. | » | 486.194 | 455 | » | 415.681 | 385 | 7.373.843 | 6.547.559 | 826.284 | - |
| Madrid—Caceres..... | 30 6 » | 429 | 87.946 | 205 429 | » | 85.519 | 199 | 1.294.710 | 1.254.088 | 40.622 | - |
| | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Zafra a Huelva..... | 7 13 Ma. | 180 | 34.596 | 192 180 | » | 27.785 | 154 | 720.254 | 551.494 | 168.760 | - |
| | 14 20 » | » | 34.990 | 194 | » | 23.695 | 131 | 755.245 | 575.189 | 180.056 | - |



Congresso das Associações de Imprensa

Deve reunir no proximo mez de julho, em Berne, o 8.º Congresso das Associações de Imprensa, devendo occupar-se das seguintes questões:

- a) Da dignidade profissional nas polemicas da imprensa (relator Singer).
 - b) Communicação sobre o uso do cartão internacional de identidade (relator Taunay).
 - c) Reducção das tabellas telegraphicas da imprensa (relatorio da situação resultante da conferencia internacional de Londres).
 - d) Julgamento do concurso relativo ao dictionario de abreviações telegraphicas.
 - e) Ensino profissional do jornalismo.
 - f) Da propriedade litteraria e artistica em assumptos jornalisticos.
 - g) Dos jornalistas desenhadores.
 - h) Da jurisdicção e da competencia dos tribunaes em questões de imprensa.
 - i) Reducção das tabellas postaes.
 - j) Situação moral e material dos jornalistas dos diferente paizes; da indemnização que deve dar-se aos jornalistas no caso de serem despedidos ou licenciados.
 - k) Da salvaguarda dos direitos do redactor quando o jornal mude de proprietario.
 - l) Das obrigações do jornal com relação aos redactores condemnados por delictos de imprensa.
 - m) Participação dos redactores nos lucros dos jornaes. (Esta questão não poderá, sem duvida, em vista do inquerito antecedente, ser tratada no congresso de 1902).
- O numero de congressistas foi limitado a 300.
- A Associação dos Jornalistas de Lisboa, em reunião da sua assembléa geral, elegeu seus delegados ao Congresso os srs. José Parreira, L. de Mendonça e Costa, nosso director, e Alfredo Mesquita, secretario d'esta redacção.

A imprensa contra o analphabetismo

A Associação dos Jornalistas de Lisboa tomou a iniciativa de um plebiscito que tende a resolver um dos mais altos problemas da vida portugueza. Trata-se de saber — se o ensino elementar deve ser livre ou obrigatorio? E, para este fim, a Associação dos Jornalistas organizou e fez distribuir um questionario que, diga-se desde já, denota muita ponderação e muito patriotismo.

Esse questionario está sendo neste momento levado aos pontos mais reconditos do paiz; e não só para corresponder ao louvavel esforço que essa iniciativa representa, mas para satisfazer um vivo desejo proprio, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* contribuirá quanto em suas forças caiba para tão bella propaganda, publicando o questionario da Associação dos Jornalistas de Lisboa em supplemento a um dos seus proximos numeros.

Velo Club de Lisboa

Realizaram-se no dia 18 de maio as corridas annuaes promovidas por este Club no Velodromo do Jardim Zoologico.

Pela primeira vez se apresentaram nestas corridas os motocyclos, que obtiveram excellente exito.

O Velo Club viu coroados do melhor resultado os seus esforços, e nós juntamos as nossas felicitações ao agradecimento que lhe devemos pela amabilidade do seu convite.

Os rapidos da Europa

Numa curiosa memoria ácerca do desenvolvimento que tem tomado o serviço dos comboios rapidos na Europa, encontramos a seguinte nota das suas velocidades maximas, á hora:

| | |
|----------------------|--------------------|
| França..... | 93 ^k ,5 |
| Inglaterra..... | 87 ^k ,7 |
| Allemanha..... | 82 ^k ,7 |
| Belgica..... | 79 ^k ,6 |
| Hollanda..... | 75 ^k ,7 |
| Austria Hungria..... | 73 ^k ,2 |
| Italia..... | 67 ^k ,1 |
| Russia..... | 61 ^k ,5 |
| Dinamarca..... | 59 ^k ,8 |
| Turquia..... | 42 ^k ,4 |
| Bulgaria..... | 35 ^k ,3 |
| Grecia..... | 33 ^k ,7 |

A memoria em questão não cita a velocidade maxima dos rapidos de Portugal.

Mas nós sabemos-la.

A tracção electrica nas gares

A administração dos caminhos de ferro do estado belga vae substituir nas suas gares o emprego de cavallos, em certas manobras de vagon, pela tracção electrica. Isto não é novidade. O que muito admira é que não esteja mais generalizada tão boa idéa.

Os americanos, gente pratica, ha muito tempo que fazem todas as manobras de comboios nas suas gares pelo aproveitamento dos seus aparelhos electricos de illuminação.

Os pobres cavallos das gares vão tambem ter treguas na Belgica. Já não é sem tempo.

E pensar a gente que ainda ha paizes onde as manobras dos comboios são feitas pelos nossos semelhantes! Ahi, nesse trabalho, é que o homem se mostra bem o Rei dos animaes, mas dos animaes — de carga...

LINHAS PORTUGUEZAS

Novas balanças.—Vae ser installada numa das estações de Lisboa uma balança que a Companhia Real mandou vir de Stockolmo e que é uma novidade entre nós.

E' do systema Stathmos e destina-se a pesar vagon carregados durante a marcha dos comboios, conseguindo-se pesar e registar 20 vagon em 5 minutos, sem auxilio de pessoal.

A balança é installada no centro da via, num determinado ponto e independente dos carris da linha, que continuam fixos no solo. Um systema de alavancas, assim que a machina passa, faz elevar a plataforma da balança que levanta os vagon pelos verdugos das rodas. A' proporção que elles passam successivamente vae ella indicando o peso de cada um, até 25 toneladas, e registando esses pesos.

Cintra á Praia das Maças.—A camara de Cintra concedeu á companhia d'este caminho de ferro o di-

reito de estabelecer novos ramaes electricos em qual-quer direcção até o limite do concelho.

Silves a Faro. — A direcção dos caminhos de ferro do Sul, attendendo a repetidas reclamações, vae estabelecer um comboio de Silves para Faro, além do da manhã, indo entroncar em Tunes com o comboio mixto de Beja para aquella cidade.

Granja e Gaia. — No dia 19 de maio começou a effectuar-se em dupla via a circulação dos comboios entre as estações de Granja e Gaia.

Benguella. — Para a adjudicação da empreitada Lobito-Sahoa, do caminho de ferro de Benguella, vae abrir-se novo concurso, por ter ficado deserta a primeira praça. Tendo chegado, posteriormente ao concurso mallogrado, os elementos indispensaveis para a valorização de algumas obras d'arte comprehendidas naquella secção, parece que o novo concurso abrangerá a construcção das pontes do Lobito e de Catumbella que parece darão uma margem segura de lucros, que permita uma redução nos preços da empreitada geral. Tambem consta que, a dar-se esta modificação no programma do concurso, mais d'uma proposta será apresentada.

Algarve. — Foi ao Algarve o sr. Justino Teixeira, director dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, acompanhado do sr. engenheiro Braga, para estudar as variantes em tempo propostas pelo Conselho Superior de Obras Publicas, no traçado do caminho de ferro de Faro a Villa Real de Santo Antonio, pois se reconheceu serem indispensaveis taes alterações, principalmente entre Tavira e Olhão, e designadamente nas proximidades da Fuzeta, cuja estação ficará a 7.500 metros do sitio antes projectado, proximo á estrada real e não junto á povoação.

Estação de Límede. — Os habitantes das importantes freguezias de Cadima, Tocha e Outil, e do lugar de Límede, do concelho de Cantanhede, fizeram uma petição, na qual pedem mais uma vez que, tanto a bem dos seus interesses como dos da propria companhia da Beira Alta, sejam estabelecidos um barracão e as respectivas linhas de desvio, junto ao actual apeadeiro de Límede, afim de poder ficar habilitado, como estação, ao serviço de mercadorias em grande e pequena velocidade.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Não vae por deante o projecto de fusão das companhias que exploram os caminhos de ferro de Bilbao a Durango e de Durango a Zumarraga.

Reina grande entusiasmo entre os accionistas da companhia concessionaria da construcção do caminho de ferro de Minera a Serra Menera. Pensa-se que a construcção estará concluida dentro de tres annos, comprehendendo o traçado um trajecto de 205.785 metros.

Segundo os calculos que se reputam mais seguros, o trafego d'esta linha representará annualmente um milhão de toneladas.

O sr. Basanta, inventor de um systema de intercommunição de comboios, foi realizar em França experiencias do seu invento. As primeiras experiencias feitas na linha de Villena a Yeda tinham dado excellentes resultados.

Volta-se a falar de negociações entabuladas com bancos estrangeiros para a realização de um novo emprestimo externo baseado na propriedade dos caminhos de ferro do Estado.

Vae ser activada a construcção das estações definitivas de Sevilla e Cadiz, orçados em 2.500.000 pesetas.

Foi apresentada ao Congresso uma proposta de lei para a con-

cessão de um caminho de ferro que, partindo de um ponto intermédio entre Oviedo e Colloto, termine em Tremañes.

Uma sociedade particular está estudando por conta propria o projecto de um caminho de ferro entre Ferrol e Avilés, o qual atravessará as provincias de Oviedo, Lugo e Corunha, pelo litoral, sendo Ferrol a cabeça de linha.

França

O ministro das Obras Publicas apresentou ás camaras um projecto de lei declarando de utilidade publica o estabelecimento de um caminho de ferro de Meru a La Bosse (departamento de Oise).

O comité de estudos para o caminho de ferro de Lons-le-Sauvier a Genova dirigiu aos Conselhos Geraes dos departamentos interessados nessa construcção uma circular em que se afirma que esta é uma das mais importantes questões modernas para o interesse geral da França.

O projectado caminho de ferro deverá atravessar o Jura, reconhecida a necessidade absoluta de crear-se uma via ferrea d'acesso directo para o desenvolvimento das relações commerciaes com a Italia. A perfuração do S. Gothardo e agora o tunnel de Simplon representam para a França um prejuizo enorme. O primeiro favoreceu extraordinariamente a expansão economica da Allemanha.

A circular faz um vehemente appelo aos conselhos geraes dos departamentos, para que promovam um forte movimento de propaganda a favor do projectado caminho de ferro.

A nova linha de Paris a Versailles, pela gare dos Invalidos, está concluida, e devia ter sido ante-hontem examinada pela comissão official de engenheiros de obras publicas, afim de ser aberta ao publico no dia de hoje.

As estações de Paris a Versailles são: Issy, Meudon-Valfleury, Chaville, Vélizy e Vivoflay.

Persia

Annuncia-se que o governo russo resolveu fazer construir duas importantes linhas estrategicas no territorio persa, continuando-se a linha Erivan Alexandropol até Tabris, por um lado, e a linha Aschabad-Mesched, por outro.

Dahomey

A sociedade franceza do caminho de ferro do Dahomey já entrou no seu periodo de exploração, inaugurando uma primeira secção de 20 kilometros, em presença do governador da colonia.

Os trabalhos da construcção d'este caminho de ferro teem sido dirigidos pelos mesmos engenheiros que realizaram os do caminho de ferro do Congo.

China

Annuncia-se que um syndicato americano, tendo á sua frente M. Pierpont Morgan, notavel engenheiro, pediu ao governo chinez a concessão de um caminho de ferro de Pekin a Tchang-Küi-Ken, para cuja construcção ha um capital de um milhão e meio de taëls.

Chili

O congresso chileno approvou o contracto para a construcção e exploração de um caminho de ferro entre Juncal, que fica a 2.234 metros de altitude, e Paramillo de las Cuevas (Argentina), a uma altitude de 2.968 metros.

A travessia da cordilheira, nesta parte, não só é difficilima, mas até mesmo impraticavel durante muitos mezes, por causa das tempestades de neve.

Republica Argentina

A primeira linha ferrea construida nesta republica foi auctORIZADA por lei de 12 de janeiro de 1854. Partia da capital federal e seguia até Chivilcoy. Tinha 160 kilometros.

Hoje a rede ferroviaria da Republica tem na sua totalidade 15.884 kilometros que a cruzam em todos os sentidos, ligando entre si as 14 capitaes da provincia, e estendendo-se até a confluencia do Limay e do Neuquén.

Cuba

Os americanos tratam de aproveitar o mais depressa possivel todas as excellencias que o territorio cubano offerece para o desenvolvimento dos caminhos de ferro.

Segundo um relatorio official do governo americano, o conjunto das vias ferreas cubanas representa actualmente 2.000 kilometros, explorados por companhias, sem contar com os caminhos de ferro privados para o serviço das grandes plantações, os quaes representam uma totalidade de 1.395 kilometros.

Vagons-Leitos

Reuniu em Bruxellas a assembléa geral da companhia dos Vagons-Leitos, apreciando as contas da sua ultima gerencia.

A situação da companhia não apresenta melhoras. Os Grandes-Hoteis causaram no ultimo anno um prejuizo de 5.975,332 francos, o que elevou a 8 milhões de francos o deficit á companhia.

Os hoteis do Trocadero e de Passy vão ter a sua liquidação judiciaria.

A assembléa reconheceu, porém, que o activo dos Grandes-Hoteis põe a coberto todas essas formidaveis differenças da sua exploração, e approvou as contas que lhe foram apresentadas.

Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Temporada de banhos de mar e aguas mineraes em 1902

Bilhetes de ida e volta, validos por 60 dias, para as principaes praias de banhos de mar e localidades de aguas thermaes.

Primeiro dia de venda, 15 de maio; ultimo dia de venda, 15 de outubro; ultimo dia para regresso, 31 de outubro.

Para mais esclarecimentos e preços, vêr os cartazes affixados nos logares do costume.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Verão de 1902—Serviço de banhos e aguas thermaes

Viagens de ida e volta por preços reduzidos—Bilhetes validos por dois mezes com faculdade de ampliação de prazo.—Aguas thermaes de S. Pedro do Sul, Cucos, Fonte Nova, Caldas da Rainha, Piedade (Alcobaça), Amieira, Fadagosa e Unhaes da Serra (Tortozendo e Covilhã).—Praias do Furadouro, Espinho, Granja, Porto, Foz do Douro, Mattosinhos, Leça da Palmeira, Nazareth, S. Martinho e Figueira da Foz.

Desde 1 de junho e até 15 de outubro de 1902, esta Companhia terá á venda bilhetes de ida e volta a preços reduzidos validos por dois mezes, das suas principaes estações para as que servem as localidades acima designadas.

Aos portadores d'estes bilhetes é concedida a faculdade de detenção em transito, ampliação de prazo, etc.

Demais condições vêr os cartazes affixados nos logares do costume. Lisboa, 21 de maio de 1902.

Concursos

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de administração

Annuncia-se que se acha aberto concurso por espaço de trinta dias, contados da data do presente annuncio, para provimento do logar de chefe de serviço de contabilidade da direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste.

A este concurso só podem ser admittidos os chefes de secção, inspectores e escripturarios das direcções do Sul e Sueste e do Minho e Douro nas condições preceituadas no art. 41.º do regulamento geral das direcções dos caminhos de ferro do Estado, de 18 de novembro de 1899.

Os concorrentes deverão entregar na secretaria das respectivas direcções, dentro do indicado prazo, os seus requerimentos, instruidos com os documentos das suas habilitações e dos serviços que hajam prestado, sendo-lhes permitido juntar até o dia do concurso os documentos que não tenham podido obter no prazo marcado.

Opportunamente se fará constar os dias, horas e local em que, perante o jury para esse fim nomeado, se hão-de realizar as provas praticas dos candidatos, nos termos do respectivo programma.

Ministerio das obras publicas — Secretaria do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, 22 de maio de 1902.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Venda de remessas e objectos abandonados

Faz-se publico que, em conformidade do artigo 103.º do regulamento das tarifas em vigor, se ha de proceder, em hasta publica, pelas onze horas da manhã do dia 26 do corrente mez e dias seguintes, em um dos armazens da estação do Barreiro, á venda de remessas e objectos abandonados e não reclamados.

Em todos os dias não santificados ou feriados, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde do dia 24 do corrente mez, podem ser examinadas, na repartição do serviço do trafego em Lisboa, largo de S. Roque, 22, 1.º, e na secção de expediente do serviço do movimento no Barreiro, podendo tambem ser vistas as remessas e objectos abandonados no armazem onde o leilão ha de ter logar, as condições de arrematação.—Lisboa, 19 de maio de 1902.

Fornecimento de chapas de ferro

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 16 do proximo mez de junho, pelas onze horas da manhã, perante a direcção dos ditos Caminhos de Ferro se ha de proceder a concurso publico, para adjudicação do fornecimento de 3.000 chapas de ferro, onduladas e zincadas, para coberturas.

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar que effectuou, em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado, o deposito provisorio da quantia de 121.7600 réis.

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

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria da Direcção (Largo de S. Roque n.º 22), onde podem ser examinados, nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até ás quatro da tarde. Lisboa, 27 de maio de 1902.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento d'azeite d'oliveira

No dia 2 de junho pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 80.000 kilogrammas d'azeite d'oliveira.

As condições estão patentes em Lisboa, da repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e affixadas em todas as estações das linhas d'esta Companhia.

O deposito, para ser admittido a licitar, deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio exterior da estação central do Rocio.—Lisboa 9 de maio de 1902.

Fornecimento d'arame de ferro galvanizado

No dia 9 de junho pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 34.300 kilogrammas de arame de ferro galvanizado.

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

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

Lisboa, 9 de maio de 1902.

Fornecimento de chapa d' aço macio e ferros diversos

No dia 23 de junho, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de chapa d' aço macio e ferros diversos para vagons.

As condições e desenho 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 relogio exterior da estação central do Rocio. Lisboa, 22 maio 1902.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR — 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. Carros para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

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

BAYONNA **Hotel do Panier Fleuri.** — O mais antigo da cidade com todo o conforto moderno. Restaurante s 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 diobéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LISBOA **Hotel Durand.** — Rua das Flores, 71 — 1.ª 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.ª

LISBOA **Restaurante Tavares.** — Cozinha de primeira ordem, almoços à la carte; jantares de mesa redonda ou à la carte. Vinhos e todas as bebidas das melhores qualidades, Prop. Vicente 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 ponorama 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. Tranportes, commissões.

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

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

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

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

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

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

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

PORTO **A La Ville de Paris.** — Grande fabrica de coróas e flores artificiaes — F. Delpont, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.ª

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

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

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

M. HERRMANN

TELEGRAPHIA E TELEPHONES

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

TRANSMISSÃO DE FORÇA A DISTANCIA

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

Apparelhos de precisão

Resultados garantidos

M. Herrmann

6 E 8, CALÇADA D LAVORA, 6 E 8
LISBOA

REVISTA COMMERCIAL

Periodico independente
dedicado ao Commercio, Industria, Agricultura, etc.

Director-proprietario JOS. M. M. RIBEIRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO—R. de S. Julião. 162

Condições, de assignatura

(PAGAMENTO ADIANTADO)

| | | |
|--|--------------------------|------------|
| Lisboa, Porto e provincias..... | { Anno..... | 35000 réis |
| | { 6 mezes..... | 15600 " |
| | { Numero avulso..... | 5300 " |
| Ilhas Adjacentes, Ultramar e Hespanha.—Anno..... | | 35000 " |
| E. U. do Brazil..... | —Anno (moeda fraca)..... | 165000 " |
| | | £ o. 14, 0 |
| | | Fr. 17,50 |
| Paizes da União Postal Universal..... | —Anno 45000 ou..... | Mk. 14 |
| | | Doll. 3,50 |
| | | £ o. 17, 6 |
| Todos os demais paizes..... | —Anno 55000 réis ou..... | Fr. 22 |
| | | Mk. 17,50 |

ANNUNCIOS

Fornec-se a tabella especial de preços e condições para 1, 1/2, 1/3, 1/4, 1/5, 1/6, 1/10, 1/20 pagina, a quem a requisitar, nos nossos escriptorios ou pedir por carta ou bilhete postal

Preços razoaveis e descontos especiaes para annuncios permanentes

Esta publicação, unica no seu genero em Portugal, tem uma larga tiragem. É enviado ás camaras e associações commerciaes de todo o mundo, assim como aos nossos consules e vice-consules no estrangeiro e instituições de classe.

A **Revista Commercial** trata de todos os assumptos que interessam ao commercio, industria e agricultura, e publica as informações officiaes que mais directamente se relacionam com o movimento economico e financeiro do paiz.

As paginas de annuncios intercaladas no texto, como fazem as principaes publicações estrangeiras, destinadas ao mesmo fim, dão ao annunciante toda a garantia de que os seus productos serão conhecidos pelos numerosos leitores.

A **Revista Commercial** inseriu no seu primeiro numero além de muitos outros artigos d'interesse publico a Pauta Geral das Alfandegas com todas as alterações superiormente feitas desde a data da sua publicação official de 17 de junho de 1892 até 31 de dezembro de 1901.

FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

CALÇADA DO CASÇÃO — LISBOA

PREMIADA EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, pregos de arame quadrado e redondo, carda de machina, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc., etc.

Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazenda de lã e seda, etc., etc.

Colchetes de todos os tamanhos e qualidades.

Capsulas para garrafas, boiões e frascos, em diversas côres e tamanhos.

DEPOSITOS

LISBOA

Rua da Magdalena, 17, 1.º

PORTO

Rua da Fabrica, 37

MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO

Representante exclusivo
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

Companhia de Seguros Fidelidade

FUNDADA EM 1835

CAPITAL, 1.184.000\$000 RÉIS

ESCRITORIOS

13, Largo do Corpo Santo
Praça do Commercio

LISBOA

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

Tem agentes e correspondentes nas seguintes localidades: Abrantes, Alcobaca, Alcoentre, Almada, Ancião, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Carraxeia d'Anciães, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco, Castello de Vide, Cêa, Celorico da Beira, Chamusca, Chaves, Cintra, Coimbra, Coruche, Coma Dão (Santa), Cuba, Elvas, Ericeira, Espadanedo de Sinfães, Evora, Extremoz, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodres, Gollegã, Gouvêa, Guimarães, S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Merceana, S. Miguel, Montemor-o-Novo, Oeiras, Olhão, Oliveiras, Ovar, Penafiel, Porte, Povoas de Lanhoso, Santarém, Sernache do Bom Jardim, Setubal, Sobral de Mont'Agração, Soure, Terceira, S. Thiago do Cacem, Thomar, Torres Novas, Torres Vedras, Vendas Novas, Vianna do Castello, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourem, Villa Nova de Portimão, Villa Real, Villa de Rei, Villa Velha da Rodam, Vizeu.

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

| COMPANHIA REAL | | | | Lisboa Sacavem Lisboa | | | | Ovar Porto Ovar | | | | MINHO E DOURO | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|----------|----------|----------|---------------------------------|----------|----------|----------|------------------------|----------|---------|----------|-----------------------|---------------------|---------|--------|---------|---------|---------------|--------|---------|---------|--------|---------|
| C. Sodrê | | Algôs | | C. Sodrê | | Lisboa | | Sacavem | | Lisboa | | Ovar | | Porto | | Ovar | | MINHO E DOURO | | | | | |
| Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | | |
| 5-45 m. | 6-10 m. | 6-0 m. | 6-20 m. | 7-30 m. | 8-14 m. | 8-45 m. | 9-28 m. | 4-12 m. | 5-45 m. | 3-20 t. | 6-2 t. | PORTO FAMALICÃO PORTO | | | | | | | | | | | |
| 6-35 m. | 6-05 m. | 6-30 m. | 6-55 m. | 9-15 m. | 9-50 m. | 10-10 m. | 10-54 m. | 6-58 t. | 8-41 n. | 5-0 t. | 6-29 m. | 9-50 m. | 11-17 m. | 4-51 m. | 6-8 m. | 4-12 t. | 5-59 t. | 1-52 t. | 3-9 t. | 8-20 n. | 10-6 n. | 6-0 t. | 7-33 t. |
| 8-45 m. | 9-5 m. | 8-0 m. | 8-25 m. | 10-20 m. | 11-4 m. | 11-25 m. | 12-8 t. | Espinho | | | | Espinho | | | | | | | | | | | |
| 9-35 m. | 9-55 m. | 9-30 m. | 9-55 m. | 11-30 m. | 12-4 t. | 12-30 t. | 1-17 t. | 7-42 m. | 8-38 m. | 6-20 m. | 7-11 m. | 9-50 m. | 11-17 m. | 4-51 m. | 6-8 m. | 4-12 t. | 5-59 t. | 1-52 t. | 3-9 t. | 8-20 n. | 10-6 n. | 6-0 t. | 7-33 t. |
| 10-15 m. | 10-40 m. | 10-40 m. | 10-60 m. | 11-30 m. | 12-4 t. | 12-30 t. | 1-17 t. | 8-21 m. | 9-29 m. | 7-5 m. | 7-56 m. | 9-30 m. | 11-17 m. | 4-51 m. | 6-8 m. | 4-12 t. | 5-59 t. | 1-52 t. | 3-9 t. | 8-20 n. | 10-6 n. | 6-0 t. | 7-33 t. |
| 11-5 m. | 11-25 m. | 11-25 m. | 11-20 m. | 11-30 m. | 12-4 t. | 12-30 t. | 1-17 t. | 11-4 m. | 12-9 m. | 9-36 m. | 10-41 m. | 9-30 m. | 11-17 m. | 4-51 m. | 6-8 m. | 4-12 t. | 5-59 t. | 1-52 t. | 3-9 t. | 8-20 n. | 10-6 n. | 6-0 t. | 7-33 t. |
| 11-45 m. | 12-10 t. | 12-10 t. | 12-0 m. | 11-30 m. | 12-4 t. | 12-30 t. | 1-17 t. | 1-33 t. | 2-18 t. | 3-10 t. | 3-54 t. | 9-30 m. | 11-17 m. | 4-51 m. | 6-8 m. | 4-12 t. | 5-59 t. | 1-52 t. | 3-9 t. | 8-20 n. | 10-6 n. | 6-0 t. | 7-33 t. |
| 12-35 m. | 13-55 t. | 12-55 t. | 12-30 t. | 11-30 m. | 12-4 t. | 12-30 t. | 1-17 t. | 8-0 n. | 8-44 n. | 9-44 n. | 9-44 n. | 9-30 m. | 11-17 m. | 4-51 m. | 6-8 m. | 4-12 t. | 5-59 t. | 1-52 t. | 3-9 t. | 8-20 n. | 10-6 n. | 6-0 t. | 7-33 t. |
| 1-15 t. | 1-30 t. | 1-30 t. | 1-50 t. | 10-0 n. | 10-44 n. | 11-5 n. | 11-49 n. | 10-0 n. | 10-44 n. | 11-5 n. | 11-49 n. | 9-30 m. | 11-17 m. | 4-51 m. | 6-8 m. | 4-12 t. | 5-59 t. | 1-52 t. | 3-9 t. | 8-20 n. | 10-6 n. | 6-0 t. | 7-33 t. |
| 2-5 t. | 2-25 t. | 2-0 t. | 2-35 t. | Lisboa Povoas de Lanhoso Lisboa | | | | SUL E SUESTE | | | | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 2-45 t. | 3-10 t. | 3-0 t. | 3-20 t. | 5-55 m. | 6-53 m. | 7-30 m. | 8-20 m. | LISBOA BARREIRO LISBOA | | | | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 3-35 t. | 3-55 t. | 3-30 t. | 3-55 t. | 12-23 t. | 1-21 t. | 1-55 t. | 2-54 t. | 6-25 m. | 7-0 m. | 7-36 m. | 7-50 m. | 8-25 m. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 4-15 t. | 4-40 t. | 4-30 t. | 4-50 t. | 3-10 t. | 4-8 t. | 4-30 t. | 5-29 t. | 7-45 m. | 8-20 m. | 9-05 m. | 9-40 m. | 9-40 m. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 5-5 t. | 5-25 t. | 5-0 t. | 5-25 t. | 4-47 t. | 5-45 t. | 6-35 t. | 7-34 t. | 9-30 m. | 10-5 m. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 5-45 t. | 6-10 t. | 6-0 t. | 1-20 t. | Lisboa V. Franca Lisboa | | | | Lisboa Braga Lisboa | | | | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 6-35 t. | 6-55 t. | 6-30 t. | 6-55 t. | 5-47 t. | 7-11 t. | 5-30 m. | 6-55 m. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 7-15 t. | 7-40 t. | 7-30 t. | 2-55 t. | 12-30 n. | 1-55 n. | 7-45 t. | 9-8 n. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 8-45 n. | 9-10 n. | 8-0 n. | 8-25 n. | Lisboa Santarém Lisboa | | | | Lisboa Braga Lisboa | | | | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 9-35 n. | 9-55 n. | 9-30 n. | 9-55 n. | 6-0 m. | 8-6 m. | 7-55 t. | 9-57 m. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 10-15 n. | 10-40 n. | 11-0 n. | 11-25 n. | 12-25 m. | 1-21 t. | 11-40 m. | 1-42 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| C. SODRÊ P. ARCOS C. SODRÊ | | | | LISBOA b ENTRONCAMENTO LISBOA b | | | | Lisboa Braga Lisboa | | | | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 9-5 m. | 8-38 m. | 8-50 m. | 9-22 m. | 4-45 t. | 9-59 t. | 5-0 m. | 9-25 m. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| C. Sodrê Cascaes C. Sodrê | | | | Lisboa Pampalhosa Lisboa | | | | Lisboa Braga Lisboa | | | | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 6-15 m. | 7-20 m. | 6-15 m. | 6-21 m. | 8-45 m. | 12-56 t. | 7-50 t. | 12-29 n. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 7-45 m. | 8-50 m. | 7-45 m. | 8-40 m. | Lisboa Porto Lisboa | | | | Lisboa Braga Lisboa | | | | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 9-10 m. | 9-47 m. | 8-25 m. | 9-02 m. | 8-55 m. | 9-55 n. | 5-25 m. | 8-20 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 9-15 m. | 10-20 m. | 9-15 m. | 10-25 m. | 11-0 m. | 9-55 n. | 5-25 m. | 8-20 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 10-30 m. | 11-17 m. | 9-55 m. | 10-33 m. | 11-0 m. | 9-55 n. | 5-25 m. | 8-20 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 10-45 m. | 11-50 m. | 10-45 m. | 11-50 m. | 11-0 m. | 9-55 n. | 5-25 m. | 8-20 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 12-15 t. | 1-20 t. | 11-25 m. | 12-2 t. | 11-0 m. | 9-55 n. | 5-25 m. | 8-20 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 1-40 t. | 1-17 t. | 12-15 t. | 1-20 t. | 11-0 m. | 9-55 n. | 5-25 m. | 8-20 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 1-45 t. | 2-50 t. | 1-45 t. | 2-50 t. | 11-0 m. | 9-55 n. | 5-25 m. | 8-20 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 3-10 t. | 3-47 t. | 3-25 t. | 3-2 t. | 11-0 m. | 9-55 n. | 5-25 m. | 8-20 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 3-15 t. | 4-20 t. | 3-15 t. | 4-20 t. | 11-0 m. | 9-55 n. | 5-25 m. | 8-20 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 4-40 t. | 5-17 t. | 4-35 t. | 4-32 t. | 11-0 m. | 9-55 n. | 5-25 m. | 8-20 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 4-45 t. | 5-50 t. | 4-55 t. | 5-50 t. | 11-0 m. | 9-55 n. | 5-25 m. | 8-20 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 6-10 t. | 6-47 t. | 6-05 t. | 6-01 t. | 11-0 m. | 9-55 n. | 5-25 m. | 8-20 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 6-15 t. | 7-20 t. | 6-15 t. | 7-20 t. | 11-0 m. | 9-55 n. | 5-25 m. | 8-20 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 7-40 t. | 8-17 n. | 6-55 t. | 7-32 t. | 11-0 m. | 9-55 n. | 5-25 m. | 8-20 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 7-45 t. | 8-50 n. | 7-15 t. | 8-50 n. | 11-0 m. | 9-55 n. | 5-25 m. | 8-20 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 9-15 n. | 10-30 n. | 9-15 n. | 10-20 n. | 11-0 m. | 9-55 n. | 5-25 m. | 8-20 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 10-40 n. | 11-17 n. | 9-55 n. | 10-32 n. | 11-0 m. | 9-55 n. | 5-25 m. | 8-20 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 10-45 n. | 11-50 n. | 10-45 n. | 11-50 n. | 11-0 m. | 9-55 n. | 5-25 m. | 8-20 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 12-30 n. | 1-26 n. | 11-24 n. | 12-2 n. | 11-0 m. | 9-55 n. | 5-25 m. | 8-20 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| LISBOA QUELUZ LISBOA | | | | Lisboa Guarda Lisboa | | | | Lisboa Braga Lisboa | | | | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 9-40 m. | 10-11 m. | 10-30 m. | 11-0 m. | 8-55 m. | 12-29 n. | 1-50 n. | 3-32 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 11-40 m. | 12-11 t. | 12-30 t. | 12-50 t. | 11-0 m. | 12-29 n. | 1-50 n. | 3-32 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 1-40 t. | 2-11 t. | 2-30 t. | 3-0 t. | 11-0 m. | 12-29 n. | 1-50 n. | 3-32 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 3-40 t. | 4-11 t. | 4-30 t. | 5-0 t. | 11-0 m. | 12-29 n. | 1-50 n. | 3-32 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 5-40 t. | 6-11 t. | 6-30 t. | 7-0 t. | 11-0 m. | 12-29 n. | 1-50 n. | 3-32 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 7-45 t. | 8-6 n. | 8-30 t. | 9-0 t. | 11-0 m. | 12-29 n. | 1-50 n. | 3-32 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| Lisboa Cintra Lisboa | | | | Lisboa T. VEORAS LISBOA | | | | Lisboa Braga Lisboa | | | | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 6-25 m. | 7-29 m. | 6-10 m. | 6-10 m. | 12-15 t. | 3-25 t. | — | — | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 7-20 m. | 8-27 m. | 6-32 m. | 7-50 m. | 12-15 t. | 3-25 t. | — | — | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 8-50 m. | 9-55 m. | 7-45 m. | 8-41 m. | 12-15 t. | 3-25 t. | — | — | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 10-40 m. | 11-46 m. | 9-55 m. | 10-5 m. | 12-15 t. | 3-25 t. | — | — | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 12-40 t. | 1-46 t. | 11-0 m. | 11-59 m. | 12-15 t. | 3-25 t. | — | — | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 2-40 t. | 3-45 t. | 1-0 t. | 1-59 t. | 12-15 t. | 3-25 t. | — | — | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 4-40 t. | 5-43 t. | 3-0 t. | 4-0 t. | 12-15 t. | 3-25 t. | — | — | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 6-40 t. | 7-46 t. | 5-0 t. | 6-0 t. | 12-15 t. | 3-25 t. | — | — | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 8-40 n. | 9-46 n. | 7-0 t. | 8-0 n. | 12-15 t. | 3-25 t. | — | — | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 10-40 n. | 11-46 n. | 9-0 n. | 10-0 n. | 12-15 t. | 3-25 t. | — | — | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 12-15 n. | 1-17 n. | 11-0 n. | 12-9 n. | 12-15 t. | 3-25 t. | — | — | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| Lisboa Coimbra Lisboa | | | | Lisboa Figueira Lisboa | | | | Lisboa Braga Lisboa | | | | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 6-10 m. | 7-54 m. | 6-15 m. | 7-55 m. | 7-0 m. | 2-47 t. | 1-55 m. | 6-40 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | Lisboa Braga Lisboa | | | | | | | | | | |
| 11-30 m. | 1-18 t. | 10- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 9 de Junho sahirá o paquete **Danube** para

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevidéu e Buenos Ayres

Os vapores teem magnificas accomodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclne-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 Ingлезes, 23, 1.^o

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL — O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior



SAHIRÁ no dia 16 de Junho ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. — Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental (via canal de Suez), vapor allemão **Herzog**. Sahirá a **13** de junho. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



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



Bordeus, vapor francez **Cordillere**. Sahirá a **3** de junho. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Orissa**. Espera-se de **5** a **6** de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Montevidéu e Buenos Ayres, vapor francez **Brasil**. Sahirá a **2** de junho Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Havre e Anvers, vapor francez **Saint Simon**. Sahirá a **6** de Junho: Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Liverpool (directo), vapor inglez **Minho**. Sahirá a **3** de junho. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Londres, vapor inglez **Malabar**. Sahirá a **3** de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 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 **Cazengo**. Sahirá a **6** de junho. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



Marselha e Certe, vapor francez **Saint Barnabé**. Sahirá a **17** de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



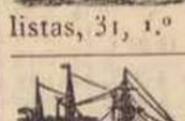
New York (via Açores), vapor portuguez **Dona Maria**. Sahirá a **1** de junho. Agente, João Patricio Alvares Ferreira. Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o



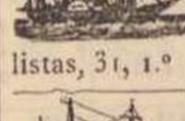
Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Augustine**. Sahirá a **2** de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevidéu e Buenos Ayres, vapor inglez **Danube**. Sahirá a **9** de junho. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevidéu e Buenos Ayres, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a **23** de junho. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



Pernambuco e Maceió, vapor inglez **Mira**. Sahirá a **5** de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **San Nicolas**. Sahirá a **11** de junho. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevidéu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Panamá**. Esperado a **4** de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o