

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

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO
 T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração
 48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
 LISBOA

TELEPHONE N.º 27
 End. telegraphico CAMIFERRO

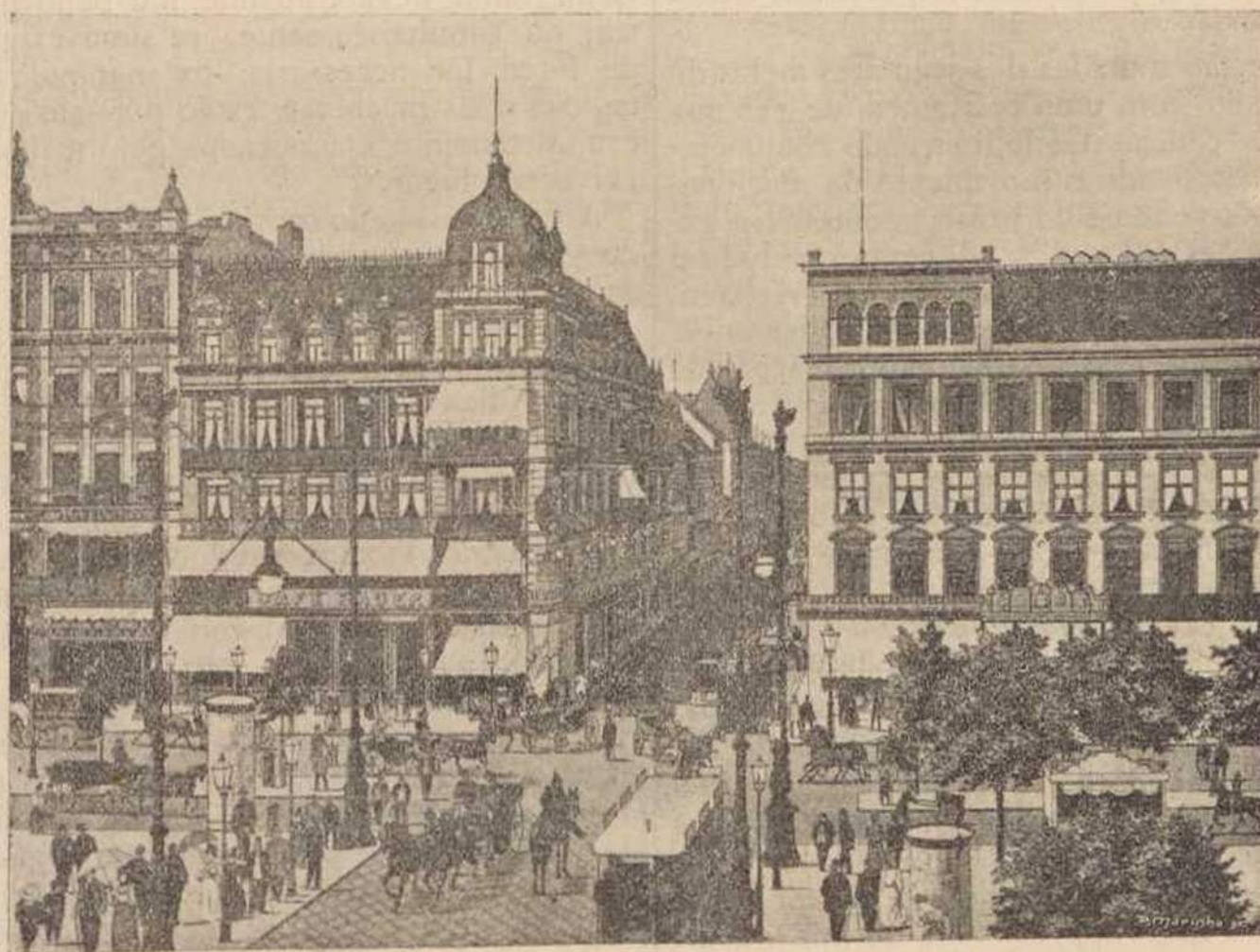
SUMMARIO

O ASCENSOR DO CARMO EM LISBOA, por Raul Mesnier de Ponsard.
 AS EXPROPRIAÇÕES, por O. S.
 PARTE OFFICIAL — Portaria de 28 de maio, Alvará de 24 de maio, Bases para a construção e exploração do caminho de ferro da Regoa e Chaves á fronteira e termo de contracto provisório para a construção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança
 NOTAS DE VIAGEM — XVII — Berlim.
 PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e agios — Cotações nas

Paginas

177
 180
 181 e 182
 182

bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes. 183 a 185
 COMMERCIO PORTUGUEZ 186
 TRACÇÃO ELECTRICÁ 186
 MADRID — CACERES — PORTUGAL 186
 PUBLICAÇÕES RECEBIDAS 186
 LINHAS PORTUGUEZAS — Vendas Novas — Benguella — Linha americana — Campolide 186
 LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — Allemanha — Estados Unidos 186 e 187
 COMPANHIA DA BEIRA ALTA — Relatorio do conselho de administração 187
 AVISOS DE SERVIÇO 188
 ARREMATACOES 188
 AGENDA DO VIAJANTE 190
 HORARIO EM 16 DE JUNHO DE 1902 191
 VAPORES A SAHAR DO PORTO DE LISBOA 192



Berlim—Friedrichstrasse e Unter der Linden—Vide Notas de Viagem, pag. 182

O Ascensor do Carmo em Lisboa

COMEÇARAM, na tarde do dia 11, prolongando-se em toda a noute do mesmo dia, e terminando na tarde do dia 12, as experiencias definitivas do trabalho das machinas, e do movimento das *cabines*, necessarias para considerar completa e satisfactoria a execução e montagem d'estes machinismos, elementos primordiales e indispensaveis do bom funcionamento futuro do ascensor.

Deram excellente resultado, e raras vezes acontece, em organização tão importante como a ensaiada, que

de prompto e sem retoques, ou indispensaveis afinações, o movimento se inicie franco e seguro, sem hesitações nem resistencias fóra das que, normalmente, é legitimo encontrar em appparelhos cujas asperidades ainda não foram desfeitas, pelo periodo de serviço logicamente exigido no vencimento de atritos, inherentes a todo o systema que enceta a sua carreira.

O programma de experiencias abrangia separadamente o ensaio das machinas e o das *cabines*, passando-se em seguida á ligação d'estas duas partes, e ao seu funcionamento conjugado.

Suppomos o leitor orientado ácerca da disposição dos motores e das *cabines*, pela leitura dos numeros anteriores da *Gazeta*, onde descrevemos o respectivo systema, sendo-lhes pois facil acompanhar-nos na exposi-

ção, que passamos a fazer, das experiencias que se executaram.

As *cabines*, em esqueleto, quer dizer, sem o revestimento ainda das suas paredes ornamentadas, de madeira, e mais accessorios de commodidade, reduzidas á sua mais simples expressão, para bem se poder analysar tudo quanto se refira ao comportamento dos órgãos mechanicos, estavam suspensas ás extremidades do cabo de suporte, cabo que, como já dissemos, só pode romper a 115.000 k.^{os} (cento e quinze mil kilos) de tracção, o que bem garante a insignificante tracção de 6.000, que, em serviço activo, elle é chamado, o maximo, a suportar, desligadas das cadeias Galle de tracção que lhes devem communicar o movimento das machinas, estando por conseguinte as *cabines* independentes d'estas.

Como no programma das experiencias estava naturalmente indicado o numero da subida e descida das *cabines*, era elementarmente racional, que se verificasse, pelo methodo mais simples, se os órgãos de suspensão e de segurança, na apparencia solidos, bem construidos, e saídos das mãos de constructores conscienciosos, na realidade garantiam o prometido por estes predicações, socegando de todo o animo, na continuação dos ensaios, com a convicção no bom exito das seguranças chamadas a entrar em jogo, nos numeros seguintes do programma das experiencias, caso a execução de qualquer d'estes numeros, se bem que de todo improvavel, viesse a periclitir.

Ora as *cabines* estão munidas dos seguintes meios de segurança: um cabo com uma resistencia de 115.000 k.^{os} á ruptura; 2 cadeias Galle, entrando conjuntamente em acção, recebendo o movimento da machina, e cujo destino, não tendo sido precisamente para garantir a suspensão das *cabines*, accrescenta comtudo a sua força á do cabo, representando ainda uma resistencia á ruptura de 24.000 k.^{os}, havendo pois disponivel uma força de 140.000 k.^{os} para garantir uma tracção de 6.000, (bastaria, é claro, este estado de segurança para dispensar qualquer outro, visto nenhuma construcção, hoje consentida pela mais inverosimil prudencia, chegar ao ponto de exigir um coefferiente de segurança superior a 20, como no nosso caso acontece); tem mais um freio automatico para a hypothese (irrisoria) da fractura do cabo e cadeias Galle; e por fim um freio manual calculado com tal potencia que pode suspender uma *cabine*, isolada da sua conjugada, e com o maximo carregamento, em qualquer ponto do seu trajecto.

A maneira como o cabo de segurança está ligado á *cabine* obedece ao principio de ser a sua desligação a mais difficil possivel, posto que não impossivel; a sua fractura, essa é que foi, naturalmente, pela resistencia que se lhe deu, o mais approximada do impossivel; nestas condições, para simular a fractura do cabo, e examinar o exercicio dos órgãos que lhe deve ser consequencia, operou-se da seguinte fórma: travou-se a *cabine* da estação superior, fazendo-a repousar sobre vigas de ferro atravesadas e apoiadas nas *carlingas* da estação superior da torre, correspondente a esta *cabine*; applicando um apparelho differencial á *cabine* inferior (que se experimentava), tendo previamente, por meio de vigas apoiadas sobre *carlingas* da torre, determinado ponto de suspensão solido para o apparelho, suspendeu-se a *cabine*, amarrando-lhe o apparelho em ponto differente do ponto de suspensão do cabo; d'esta maneira a tensão do cabo affrouxou e os mecanismos automaticos entraram em jogo, applicando-se nos pontos determinados; alliviando o apparelho, a *cabine* ficou suspensa sobre os órgãos automaticos, completamente independente do cabo de suspensão; nesta experiencia claro está que o freio manual estava aberto; restava

agora experimentar este freio, o que se fez facilmente, desligando o mecanismo automatico dos seus pontos de applicação, pela acção do apparelho differencial; d'esta maneira ficando sempre o cabo frouxo, a *cabine* ficou suspensa sobre o apparelho; travou-se então a *cabine* com o freio manual, e affrouxou-se o apparelho differencial, deixando o freio automatico afastado, para não exercer acção; a *cabine* ficou travada, e resistiu mesmo á tracção em sentido contrario, d'um macaco de bastante força que lhe foi applicado.

Repetidas estas experiencias algumas vezes, e sempre satisfactoriamente, examinadas todas as peças que trabalharam antes, durante e depois dos ensaios, verificando-se que, tanto nos elementos da *cabine* como nos das *cremalheiras* das torres, tudo se encontrava sem o menor inconveniente, ficou assente que nenhuma duvida se oppunha a que se procedesse aos ensaios de movimento, podendo esta *cabine* admittir, com garantia, os empregados destinados ás respectivas manobras.

Semelhante analyse feita á outra *cabine* conduziu aos mesmos resultados.

Deixando então as *cabines* preparadas para o respectivo andamento, e ainda desligadas das machinas, procedeu-se ao ensaio d'estas ultimas.

São duas as machinas; de dois cylindros cada uma, e quadrante de Stephenson, para inversão de marcha. Cada uma, deve trabalhar independentemente da outra, ou simultaneamente, se uma exigencia excessiva de força fôr necessaria: os manipullos dos quadrantes das duas machinas, estão pois em posição de serem conjunctamente manobrados pelo machinista, sem deixar o seu lugar.

A transmissão do movimento da machina, para o veio do guincho onde passam as cadeias de movimento das *cabines*, faz-se por meio de cadeias Galle cujas respectivas rodas reduzem a velocidade da machina á do guincho, na proporção requerida para que a velocidade normal das *cabines* seja de 0,5 por segundo.

Esta transmissão feita pelas cadeias Galle, e para velocidades regulares, tem a vantagem de effectuar um movimento muito suave e silencio-o, ao contrario do que aconteceria com a redução por meio de engrenagens rectas: isto bem entendido, no caso da installação estar bem feita.

Começando só com uma machina, primeiramente desligada do guincho, abriu-se-lhe o vapor, depois de previamente preparada, e experimentou-se o seu trabalho, ora num sentido ora noutro, parando, avançando, invertendo a marcha do motor, obedecendo este docilmente e com promptidão aos órgãos da manobra: todas as peças executando os seus movimentos com facilidade, sem ruido, nas melhores condições exigiveis.

Engatando-se em seguida a machina ao veio do guincho, pela cadeia Galle de transmissão, registou-se o excellent funcionamento d'esta transmissão, sem ruido, ás maiores velocidades da machina, mantendo-se muito bem a sua tensão por intermédio do apparelho regulador de tensão, sendo ainda totalmente satisfactorio o funcionamento observado.

A machina ensaiada foi a que se encontra á direita do observador voltado para a rua Auea.

Reduzida ao descanso esta machina, e desligada do guincho effectuaram-se as mesmas experiencias com a segunda que se comportou tão bem como a primeira. Ligaram-se então as duas machinas ao veio do guincho, e fazendo-as trabalhar conjunctamente deram o melhor resultado.

Certos agora do bom trabalho das machinas, de per si, convencidos de que, pela sua parte, não haveria difficuldade no movimento do ascensor, certos tambem da

efficacia do systema de segurança restava ensaiar o movimento dos *cabines*, de per si, isoladas dos seus motores.

Estas experiencias foram as mais custosas e de maior importancia; pois tinha-se de lutar com maiores atritos provenientes das rodas dentadas nas cremalheiras das torres, e dos restantes machinismos das *cabines*; dos roletes guiadores, do grande tambor de passagem do cabo, da rijeza d'este cabo, formando se nas duas *cabines*, e havendo mais a lutar contra o peso da parte do cabo pendente do lado da *cabine* da estação inferior.

Accrescia ser já noute, as *cabines* terem apenas um pavimento provisório de madeira e sem resguardos lateraes. Chamado todo o pessoal disponível, tomando todas as precauções necessarias, munindo-se os operadores de lanternas que o melhor possível illuminavam as operações, deu-se principio ás experiencias.

A primeira, como se esperava e não podia deixar de ser, foi trabalhosa; deu-se movimento ao tambor, primeiro por meio d'um apparelho differencial, e apesar de todo o pessoal ajudar com o seu peso a tendencia da *cabine* superior á descida, vagarosamente esta se movia; muniu se então uma parte do pessoal com pancas, e fazendo po'to de apoio nos dentes das cremalheiras, alçapremando o piso da *cabine*, esta começou a ceder e a breve trecho deslisava lentamente, dispensando já o apparelho, para continuar o seu movimento, o qual, a partir do meio, já não necessitou de auxilio algum, regulando-se a velocidade só com o freio manual que trouxe a *cabine* ao extremo da sua carreira com a maior facilidade e satisfacção de todos os operadores.

Emquanto uma parte do pessoal trabalhava no auxilio do descenso da *cabine*, o outro occupava-se em lubrificar as cremalheiras, rodas dentadas e guiadores para facilitar uma seguinte viagem das *cabines*.

Voltando pois o pessoal todo novamente para a estação superior, lembrou se e bem, de aproveitar algumas vigas de ferro, que se encontravam proximas, para formar ajudas de peso; collocadas estas, estando o freio manual apertado, tomou lugar na *cabine* o pessoal, e desapertado o freio manual, as *cabines* puzeram-se logo em marcha, governando se o andamento com o freio manual, imprimindo um andamento vagaroso, parando, seguindo do novo, accelerando e retardando arbitrariamente e á ordem do improvisado guarda freio, a marcha das *cabines* até o extremo da carreira.

Marchou novamente uma parte do pessoal á estação superior, dando a volta pela rua Nova do Carmo, e Jardim do Carmo, até entrar na *cabine* da estação superior, tendo ficado na *cabine* inferior 3 homens e parte do ferro que fôra transportado como contrapeso; d'esta vez foi o peso do pessoal sufficiente para pôr em movimento as *cabines*, effectuando-se esta viagem ainda com todo o exito, removendo-se os atritos, trabalhando se com o maior zelo, boa vontade e dedicacção.

Perto das cinco horas da manhã dava se um momento de descanso aos homens, e depois d'uma chavena de café que um providencial estabelecimento madrugador lhes proporcionou dilatando na abundancia o que faltava na qualidade, e dando-lhes uma momentanea illusão de restauração de forças, voltaram todos ás manobras, executando se ainda varias viagens com progressão de facilidade, cessando o trabalho pelas 8 horas da manhã depois de certificados de que nada já obstava a que se ligassem as machinas ao guincho, este as *cabines*, e dando-se vapor aos motores, se ex-

perimentasse o systema completo tal como seria posto ao serviço definitivo publico.

O trabalho da collocação das cadeias levou uma parte do dia 12, e terminado proximo das 4 horas da tarde, deu se andamento ás definitivas experiencias que coroaram dignamente as já executadas.

Numa d'estas effectuou se casualmente uma experiencia digna de superior menção; e foi a seguinte: ao signal do machinista os guardas-freio devem destravar as suas *cabines*. Ora aconteceu que o guarda-freio da *cabine* inferior não destravou a sua, e o machinista, dando o signal, observou com espanto que as machinas não arrancavam, abrindo toda a introduccção ao vapor, e as duas machinas em acção.

Ainda estranhou que ellas não arrancassem, e as *cabines* se não movessem. Era o freio manual da *cabine* inferior que estava apertado, e cuja potencia equilibrava a força total das duas machinas, representando o dobro do trabalho maximo das *cabines*.

Esta experiencia involuntaria, mas que tencionavamos tambem, a seu tempo, propositadamente executar, serve de contraprova, para avaliar o grau de segurança que offerecem os freios manuaes.

Com o auxilio das machinas fizeram-se algumas viagens completas, tendo em quasi todas tomado lugar, no estrado das *cabines*, passageiros adventicios, bem demonstrando em que grau se deve capitular o hypothetico receio, que é costume attribuir a um publico, que não conta tradicionalmente este defeito entre os que se lhe possam assacar.

Nestas alturas nada mais restava a experimentar, e muito legitimamente, mesmo para os espiritos os mais exigentes. o systema devia considerar-se ao abrigo de toda a critica, e em estado de poder entregar-se ao serviço publico com a consciencia tranquilla, convictos de que estavam satisfeitos os quesitos indispensaveis d'uma segura construcção, para garantir a individual segurança dos passageiros, tanto quanto, pelo menos, essa garantia existe, nos innumeros e differentes productos da actividade humana, aos quaes, sem receio, se entrega hoje a existencia da humanidade civilizada.

Muito se deve, para o lisonjeiro resultado das experiencias que se conseguiram, á pericia com que foi executada a montagem, confiada ao habil montador Manuel José Gil. Este distincto artista, que já contava na sua folha de serviços, varios trabalhos de difficil execução, não desmereceu dos seus credits, na actual montagem do systema mechanico do ascensor do Carmo; sendo-nos grato manifestar lhe aqui a nossa satisfacção, pelo bem que se desempenhou da tarefa que lhe tinha sido incumbida.

Resta só obter nova consagração das instancias officiaes, com a execução das manobras que superiormente forem exigidas. Parece-nos que a repetição das mesmas descriptas bastará perante as auctoridades technicas do paiz, para se julgarem satisfeitas, sem recorrer a exigencias extremas que a espiritos sensatos e cultos repugnam, phantasiando hypotheses barbaras de acontecimentos irrealizaveis, bastando lembrar os artigos de prescripções, que a commissão organizadora da exposição de Paris em 1900, estabeleceu para as considerações de segurança dos ascensores, destinados a receber a visita de milhões de passageiros; resavam assim:

Art. 8.—*E'preuves de résistance*.—Les épreuves de résistance se feront sous une charge représentant, à raison de 70 kilogrammes par voyageur, le double de la charge nominale.

Cette charge sera laissée en permanence aussi longtemps que l'Administration le jugera utile.

Art. 9.—*E'preuves de marche*.—Les essais de marche se feront sous la charge nominale, et l'on fera fonctionner les ascenseurs sous cette charge à la plus grande vitesse et d'une façon continue aussi longtemps que l'Administration le jugera utile.

Foi com estas simples, sufficientes e sensatas condições, que as eminentes auctoridades technicas francezas, em assumpto de tanta monta como era o dos ascensores da exposição, se julgaram satisfeitos na responsabilidade que assumiam perante o mundo inteiro.

RAUL MESNIER DE PONSARD.

As expropriações

É sabido que a camara municipal de Lisboa, proseguindo no seu grandioso plano de melhoramentos com que vem mudando simultaneamente o aspecto da capital, o seu systema de communicações e até a sua hygiene, obteve um decreto, que é hoje lei, auctorizando a abertura de novas avenidas e um emprestimo de 400 contos para a execução d'essas obras.

Começou então a camara as suas negociações para entrar na posse dos terrenos que ficam constituindo as novas ruas ou as faixas de 50^m de largura destinadas a construcções; começaram tambem neste ponto as grossas difficuldades.

Todos os proprietarios querem ser beneficiados pelas largas avenidas, pelas espaçosas praças, pelas rasgadas ruas; todos acceitam sem reluctancia a lei das zonas que lhes tira não só o terreno em que devem abrir-se os arruamentos, mas uma faixa para edificações ao longo d'esses arruamentos.

Raro é porém o proprietario que deixe de exigir quantiosas sommas e preços muito superiores ao valor real dos terrenos que devem alienar-se-lhes.

Quem tenha uma vez intervindo em questões de expropriação, sabe que está nos costumes, e até se deduz da lei, haver a maior complacencia com os proprietarios, a quem se paga mais do que é justo rigorosamente, como para os indemnizar pela violencia da expropriação forçada. A lei manda attender ás depreciações que soffrem os predios retalhados, divididos, devassados por uma estrada ou rua quando eram fechados por muro ou constituíam recreio, desafogo e dependencia de predios urbanos. Acautelaram-se devidamente os interesses dos donos dos predios e até se preveniu aquelle sentimento de affecto pela terra e pelas arvores, tão natural e tão vulgar em quem amanha o torrão, em quem o adquire pouco a pouco, o transforma e o planta.

Por isso, para qualquer estrada ou obra publica, ou ella corte vinhas cobertas de pampanos, pinhaes e bastios, montados e charnecas, varzeas ou prados de rega e lima, pousios estereis ou campos feracissimos, é certo que as expropriações por utilidade publica não mettem já terror aos proprietarios, pois está no conhecimento de todos que ha compensação não só justa, mas generosa, dos prejuizos causados.

Apenas nalguma expropriação das vias ferreas por empreiteiro geral se tem dado violencias, sophismas e verdadeiras extorsões com os pequenos proprietarios que não sabem fazer-se ouvir e que não tem meios para mover uma dispendiosa questão judicial.

E' esta a regra geral, portanto. Em Lisboa, porém, tem-se feito coisas espantosas a respeito de expropriações.

Os valores dados aos terrenos, a jazigos de argila que tem ou podem ter, á faixa propria para construcções; as sommas attribuidas ás indemnizações são taes e tão avultadas, que não ha proprietario que não deva

suspirar pela boa hora em que á camara municipal convenha exproprial-o.

As cousas passam-se assim:

E' convidado o proprietario para uma expropriação amigavel. Chega e pede uma quantia que regula pelo triplo do valor real. A camara reage, a repartição technica que calculou as cousas pelo seu valor sobressalta-se e o proprietario sae. Reflecte depois, e chega a descer até o duplo do seu valor. A camara acha ainda exagerado e intenta-se expropriação judicial para bem dos advogados e procuradores.

Nomeiam-se peritos que, em harmonia com a lei, attendendo a todas as circumstancias que podem contribuir para valorizar os predios, e tendo de responder aos quesitos artificialmente feitos pelo advogado do expropriado, arbitram valores sempre superiores ao custo do predio e ao capital que corresponde ao rendimento que o predio dá e, portanto, superiores ao seu valor effectivo.

A camara agrava, pedindo nova vistoria, que accentua mais ainda os laudos da primeira.

O juiz profere a sua sentença, inclinando-se para o laudo médio, mas accrescentando-o.

Recorre-se para o tribunal da Relação que arbitra uma quantia muito superior.

E de tudo isto resulta que, além das despesas judiciaes que são muitas, a camara vem a pagar a propriedade pelo quadruplo do seu valor, arrependendo-se tardiamente de não ter feito a expropriação amigavel.

Esta é a historia de quasi todas as expropriações importantes feitas pelo municipio em virtude da lei das zonas.

Os proprietarios recebem de golpe uma fortuna, e recebem ainda mais 25 % sobre o excesso de valor dos talhões de terreno para construcções que a camara vende depois das ruas feitas.

Queremos, porventura, inferir do que deixamos dito que a camara deve contractar amigavelmente sempre, que os peritos não são idoneos ou correctos, que os juizes não são austeros e sabedores? Nada d'isso.

As corporações municipaes não podem proceder como os simples particulares. Tem de estar sempre em guarda contra a maledicencia que envenena as melhores intenções, e por isso muitas vezes lhes é mais comodo optar pelo systema das expropriações judiciaes, pagando o que o juiz manda, para que não possa dizer-se que beneficiou amigos, ou fez negocios em que lucraram pessoalmente alguns dos seus membros.

Juizes e peritos procedem em conformidade da lei, ou dos usos e praxes estabelecidas.

Onde está então o mal?

Primeiramente, em não se arcar com a responsabilidade de se fazer boa administração, sem se pensar no que possa dizer-se ou inventar-se.

Em segundo logar, na imperfeição da lei.

A legislação para as expropriações de terrenos dentro d'uma cidade populosa não pôde ser a mesma que serve para a expropriação de charnecas e terrenos em logares deshabitados.

E' certo que uma horta dentro de Lisboa tem um valor diverso do que teria a uma distancia grande da capital. Em qualquer terreno ha, independentemente do seu valor cultural, o valor da posição e o valor latente pela utilização que possa receber para diversos fins.

Mas a lei que regule isto tudo e não deixe ao arbitrio dos peritos e juizes proceder consoante imaginem!

Que se tome por base o rendimento inscripto na matriz predial, accrescido de uma percentagem a fixar, segundo certas regras.

Que se decreta que um terreno que, na posse dos seus proprietários, não tem tido applicações senão a usos agrícolas, no acto da expropriação só possa considerar-se terreno de cultura.

Isto obrigaria, pelo menos, a augmentar o rendimento collectavel, e portanto a contribuição que o estado recebe.

Mas em compensação, que acabe o iniquo systema da camara, ao projectar qualquer rua lançando umas linhas vermelhas na planta da cidade, impedir todas as obras que os proprietários queiram fazer e não estejam em conformidade com esse projecto.

Uma de duas: ou a camara vae realizar os seus planos e expropria, ou não vae, e o terreno é do seu dono que ali deve fazer o que muito bem lhe aprouver.

Só assim seremos justos e só assim poderá o municipio executar os seus bem elaborados planos.

A continuar-se como vamos, qualquer verba, por grande que seja, mal chega para as expropriações; e os sacrificios do municipio não são para beneficio do publico, mas e unicamente, para premios da taluda numa lotaria dos proprietários particulares. Repetir-se-ha o que se tem dado em expropriações celebres nas novas avenidas e irá porventura succeder agora que dos 400 contos do emprestimo auctorizado talvez não fiquem mais de 5 para a construcção das ruas, o que impede a execução d'uma obra magnifica, d'uma arteria importante, que ligaria os arrabaldes mais populosos ao coração da cidade, que daria acesso comodo e rapido a um formoso parque, que iria des-accumular a capital e que havia de traduzir-se por uma influencia apreciavel na salubridade publica.

O. S.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o requerimento do engenheiro subalterno de 1.^a classe, Luiz de Albuquerque de Orey, pedindo para ser exonerado do logar de chefe do serviço de tracção e officinas da direcção dos caminhos de Ferro do Minho e Douro, para o qual havia sido interinamente nomeado por portaria de 14 de novembro de 1898 para o exercer cumulativamente com identico logar na direcção do Sul e Sueste: ha por bem, conformando-se com a informação do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado, conceder-lhe a exoneração pedida.

Outrosim determina o mesmo augusto Senhor que o referido engenheiro seja louvado pelos relevantes serviços prestados naquella commissão, que desempenhou com o maior zelo e competência.

Paço, em 28 de maio de 1902.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Secretaria Geral

Dom Carlos, por graça de Deus, Rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber aos nossos subditos, que as côrtes geraes decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Art. 1.^o Do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, existente nos termos da lei de 14 de julho de 1899, poderá ser retirada annualmente a parte necessaria para occorrer aos encargos da construcção e exploração dos caminhos de ferro de Mirandella a Bragança e da Regua, por Villa Real e Chaves, á fronteira, contrahidos sob a fórmula de garantia de juro, nos termos da presente lei.

Art. 2.^o E' approvedo e confirmado, na parte que depende de sancção legislativa, o contracto de 19 de abril do corrente anno, que vae junto á presente lei e d'ella faz parte celebrado entre o Governo e João Lopes da Cruz, para a construcção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança.

§ unico. Fica o governo auctorizado a prescrever as regras que devam ser seguidas nos processos arbitraes a que se refere o artigo 73.^o do mesmo contracto.

Art. 3.^o E' auctorizado o governo;

1.^o A aceitar a desistencia requerida por Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Pereira Cabral da concessão do caminho de ferro da Regua por Chaves e Villa Real á fronteira, que lhe foi feita nos termos da carta de lei de 7 de julho de 1898, por alvará de 10 de outubro de 1901, e a restituir aos mesmos concessionarios o deposito de 10:000\$000 réis, feito nos termos da clausula 54.^a do mesmo alvará, sem direito o indemnização alguma por despesas de qualquer natureza que haja feito;

2.^o A adjudicar em hasta publica e precedendo concurso aberto na conformidade das bases annexas, que fazem parte integrante d'esta lei, a construcção e exploração do referido caminho de ferro.

§ unico. O concurso a que se refere o n.^o 2.^o d'este artigo abrir-se-ha dentro do prazo de sessenta dias, contado da data da publicação da presente lei.

Art. 4.^o As importancias das garantias de juro, sahidas do fundo especial de caminhos de ferro do Estado, que em virtude do augmento da receita liquida das linhas a que se refere o artigo 1.^o da presente lei, forem reembolsadas pelas empresas concessionarias, reverterão a favor do mesmo fundo especial, como restituição do adeantamento feito.

Art. 5.^o Fica revogada a legislação em contrario.

Mandamos portanto a todas as auctoridades, a quem o conhecimento e a execução da presente lei pertencer, que a cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nella se contem.

O presidente do conselho de ministros, ministro e secretario de estado dos negocios do reino, e os ministros e secretarios de estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça, da fazenda e interino dos estrangeiros, e das obras publicas, commercio e industria, a façam imprimir, publicar e correr. Dada no Paço, aos 24 de maio de 1902.—EL REI, com rubrica e guarda—*Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro—Arthur Alberto de Campos Henriques—Fernando Mattoso Santos—Manuel Francisco de Vargas.*

Bases da auctorização concedida ao Governo para a adjudicação da construcção e exploração do caminho de ferro da Regua por Villa Real e Chaves á fronteira.

1.^a— A concessão para a construcção e exploração será feita pelo espaço de noventa e nove annos, a contar da data da assignatura do respectivo contracto.

2.^a— O prazo do concurso será de noventa dias.

3.^a— Os licitantes serao obrigados ao deposito prévio de réis 5:000\$000, que será elevado a 10:000\$000 réis pelo licitante ao qual for adjudicada a concessão.

4.^a As clausulas e condições da concessão serão as do contracto provisorio de 19 de abril do corrente anno, para a construcção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança, modificadas em harmonia com as prescripções das presentes bases.

5.^a— A linha será dividida nas seguintes secções.

1.^a Da estação da Regua, na linha do Douro, a Villa Real;

2.^a De Villa Real a Villa Pouca de Aguiar;

3.^a De Villa Pouca de Aguiar a Vidago;

4.^a De Vidago a Chaves;

5.^a De Chaves á fronteira.

a) Os prazos para apresentação dos projectos, serão a contar da data do contracto:

Seis mezes para a 1.^a secção;

Um anno para a 2.^a e 3.^a secções;

Doito mezes para a 4.^a secção.

O prazo relativo á 5.^a secção será de seis mezes, contados da data da communicação, ao concessionario, do ponto de passagem na fronteira, escolhido por accordo entre os governos portuguez e hespanhol.

b) Os trabalhos de construcção de cada secção deverão comecar no prazo de noventa dias, a contar da data da publicação, no *Diario do Governo*, da portaria que approvar o respectivo projecto, devendo estar concluidos no fim de tres annos os da 1.^a e 2.^a secções, e de quatro os da 3.^a e 4.^a secções, a contar das mesmas datas.

c) A construcção da 5.^a secção poderá ser adiada até que em Hespanha se proceda á construcção da linha que deve ligar-se com este caminho de ferro.

Servirão de base aos estudos as directrizes seguidas nos projectos de 1888 e de 1897.

O Governo poderá auctorizar que em troços de excepcional difficuldade de construcção o raio minimo das curvas desça a 100 metros e o limite maximo das pendentes se eleve a 25 millimetros.

6.^a O Governo garante á empresa adjudicataria o comple-

mento do rendimento liquido annual até 4 1/2 por cento em relação ao custo kilometrico da linha, estipulado no contracto, com exclusão do material circulante.

7.^a — A licitação versará sobre a quantia em que é computado para os efeitos da garantia o custo kilometrico da linha, que não poderá exceder o de 26:000,000 réis, tomado para base de licitação.

8.^a — A linha será dividida, para os efeitos da liquidação provisória da garantia do juro, em lanços de extensão não inferior a 20 kilometros na 1.^a secção e a 10 nas seguintes, que poderão ser successivamente abertos á exploração a partir da Regua, mediante previa approvação do Governo.

Paço, aos 24 de maio de 1902. — *Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro* — *Arthur Alberto de Campos Henriques* — *Fernando Mattoso dos Santos* — *Manuel Francisco de Vargas*.

Termo de contracto provisorio feito entre o governo e João Lopes da Cruz para a construcção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança.

Aos 19 dias do mez de abril de 1902, no Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, e gabinete do Ministro, onde vim eu, Ernesto Madeira Pinto, do Conselho de Sua Majestade, Secretario Geral do mesmo Ministerio, ali se achavam presentes, de uma parte o Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Manuel Francisco de Vargas, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, primeiro outorgante em nome do Governo, e de outra parte o Sr. João Lopes da Cruz, de Mirandella, segundo outorgante, o qual provou, por documento authenticico, que fica archivado na Secretaria Geral d'este Ministerio, ter feito o deposito de garantia de 8:000,000 réis na Caixa Geral dos Depositos, exigido no artigo 10.^o do programma do concurso para a construcção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança, approved por portaria de 14 de novembro de 1901, e modificado pela portaria de 24 de março de 1902, assistindo tambem a este acto o Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. D. João do Alarcão Velasques Sarmiento Osorio, ajudante do Procurador Geral da Coroa e Fazenda; e por elle Ex.^{mo} Ministro foi dito na minha presença e na das testemunhas ao deante declaradas, que, tendo o Governo de Sua Majestade resolvido acceitar, por ser a mais favoravel, a proposta do segundo outorgante, João Lopes da Cruz, apresentada ao concurso publico que se realizou no dia 15 de abril corrente para a construcção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança, a que se refere o annuncio publicado no *Diario do Governo* n.^o 67, de 26 de março de 1902, tinha o Governo deliberado adjudicar, provisoriamente, ao segundo outorgante, João Lopes da Cruz, a construcção e exploração do referido caminho de ferro, nos termos da sua proposta, e consequentemente reduzir a mesma adjudicação feita por despacho de 16 de abril corrente ao presente contracto, que é considerado provisorio e fica dependente da approvação do poder legislativo.

Pelo segundo outorgante foi dito que acceitava este contracto, com a natureza de provisorio nos termos que ficam indicados, para todos os efeitos e responsabilidades legais; declarando ambos os outorgantes que se obrigavam, cada um na parte que lhe pertença, a cumprir fielmente as condições d'este contracto provisorio, que são as seguintes:

Artigo 1.^o A empresa effectuará á sua custa e por sua conta e risco, nos termos, pelo modo e no prazo estipulados nestas condições:

1.^o A construcção de um caminho de ferro que, partindo de Mirandella, em continuação da linha de Foz Tua a Mirandella, e passando por Macedo de Cavalleiros, termine em Bragança, sendo o dito caminho de ferro completo em todas as partes, com todas as expropriações, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, estações e officinas de pequena e grande reparação, e todos os edificios accessorios, casas de guarda, barreiras, passagens de nível, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via ferrea das propriedades contiguas, e em geral as obras de construcção previstas e imprevistas, sem excepção ou distincção, que forem necessarias para o completo acabamento da linha ferrea.

(Continúa).

NOTAS DE VIAGEM

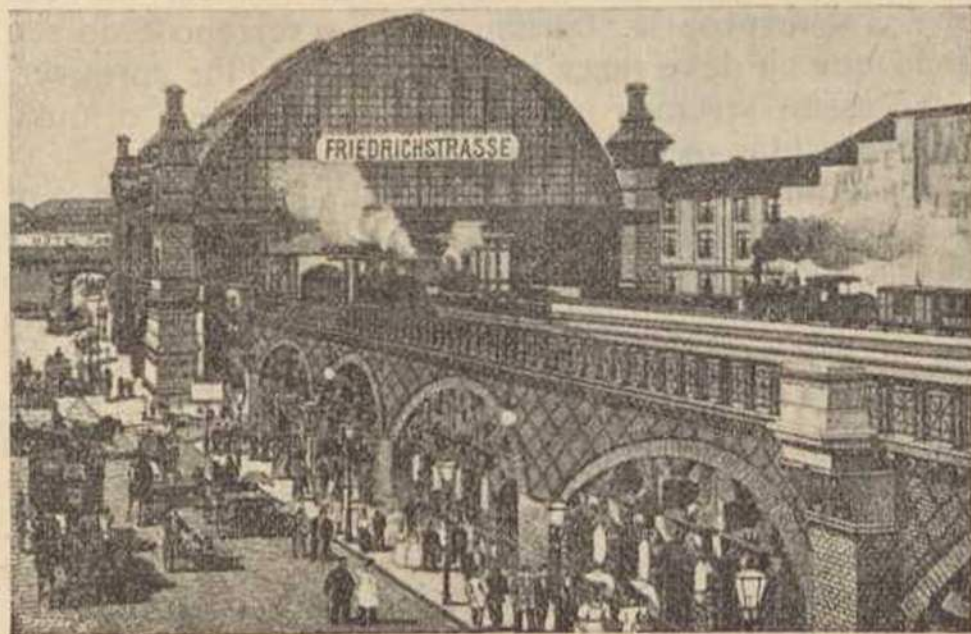
XVII

Berlim

Nada teem que ver estes artigos com a descripção da grandiosa capital da Allemanha de que, apenas para apresentar um dos seus bellos aspectos de movimento

das ruas e sumptuosidade de alguns edificios, mesmo os particulares, damos a gravura do seu centro mais caracteristico, o cruzamento da Friedrichstrasse com o Passeio das Tílias, — Unter der Linden — o ponto central da maior actividade berlinense, o coração da cidade, onde se reune boa parte dos faustosos palacios, ministerios, muzeus, academia, universidade, arsenal, etc., terminando, de um lado, no imponente palacio real, e do outro no enorme Thiergarten, delicioso parque que é uma das grandes bellezas de Berlim.

Outra gravura que publicamos é a da estação do Metropolitano em Friedrichstrasse, a mais central da cidade e por isso a mais frequentada.



Estação do metropolitano de Berlim

Nesta gravura se deixa ver um pouco, da enormidade desta estação e das condições em que é edificada, sobre arcos, superior ás vias publicas.

Uma especialidade de Berlim é que, ás vellas do que parece natural e succede em toda a parte, as estações da linha urbana são enormes, enquanto que as das grandes linhas não se tornam notaveis pela sua vastidão.

E' que estando estas gares ligadas, com excepção de duas, á grande arteria do Metropolitano, recebem d'elle ou lhe entregam os passageiros, sem necessidade de grandes installações como estações terminaes das grandes linhas.

A linha do Metropolitano descreve um grande circulo pelos arredores da cidade, sendo cortada ao centro por uma transversal. E' esta que constitue propriamente a linha urbana, porque o grande circulo vae pela periphéria da cidade a certa distancia do centro de movimento.



Com esta transversal formam-se duas secções uma para o norte outra para o sul, onde circulam continuamente comboios nos dois sentidos enquanto que na

cintura geral circulam outros. D'isto resulta que em cada minuto passa na linha circular um comboio em cada sentido e na linha central quatro para as quatro direcções.

E' um serviço intensissimo, como se vê, mas muito perfeito.

Os comboios andam pouco acceleradamente e param nas estações apenas um minuto, tempo indispensavel para o grande movimento de entrada e sahida.

A venda dos bilhetes faz se, menos nas bilheteiras do que nas caixas automaticas onde se mette o dinheiro numa abertura e sae o bilhete; tão perfeito que, quando o preço d'este é inferior ao dinheiro que se introduziu, dando-se segundo puxão á argola vem a demasia depois do bilhete.

D'isto resulta que alguns garotos descobriram meio de viajar mais barato, utilizando as sobras dos apressados. Ha bilhetes de 15 pfenigs, e os passageiros que teem pressa, não levando troco lançam 20 pfenigs, dão um só puxão á argola, tomam o bilhete e correm para o comboio sem esperar demasia.

Então o rapazito lança no aparelho uma moeda de 10 pfenigs e sae-lhe um bilhete de 15.

As estações são 31 em toda a rêd.

A viagem total custa 30 pfenigs em 2.^a e 20 em 3.^a. Não ha 1.^a classe.

Com a vastidão das estações a entrada e sahida fazem se por portas e escadas completamente oppostas, de fôrma que por maior affluencia que haja nunca se encontram os passageiros chegados com os que vão partir.

A parte central do Metropolitano é toda superior á cidade passando em pontes sobre as ruas; por debaixo d'estas pontes foi aproveitado o vão para grandes mostradores, illuminados durante a noite luxuosamente, onde se expõem artigos de commercio.

A viação urbana em Berlim é feita, além dos trens de praça, por tremvias electricos e de tracção animal, e por omnibus.

Os trens de praça são todos provistos do taxametro contador de marcha, que é tudo quanto ha de commodo para o passageiro. Não ha que ajustar nem que perguntar quanto se deve, nem que consultar tabella.

O aparelho vae marcando e quando se quer acabar o serviço não ha mais que ver o mostrador e pagar o que elle indica. Já em Lisboa um governador civil quiz introduzir esse bello melhoramento, mas não o conseguiu, porque os cocheiros, por cá, são eleitores e não sabemos se os cavallos tambem teem influencia politica...

Os tremvias electricos trabalham por fio aereo nos pontos afastados e por acumuladores no centro da cidade. O publico, porém, não gosta d'estes ultimos por que lhes encontra mau odor e prefere os vehiculos de tracção animal que, em vista da cidade ser plana, andam tão depressa como os electricos.

Que estes, tambem, fóra das ruas centraes andam com grande velocidade; não tanta, ind'assim, como em Lisboa porque só vão até o regulador 5.

A companhia dos tremvias estava, no anno passado, tratando de substituir a tracção para subterranea dentro da cidade, concedendo-lhe a camara, como compensação das grandes despesas que isso lhe causava, novas linhas, para os pontos excentricos, por fio aereo.

Em todo o caso não ha tremvias nas ruas principaes como Friedrichstrasse e Passeio das Tilias. Ahi servem os omnibus os quaes visto não haver subidas, as ruas terem o pavimento de madeira, beton ou asphalto, perfeitamente liso, e alguns d'estes vehiculos terem rodados de borracha, offerecem uma enorme commodida-

de e transportando mais de 20 pessoas são tirados por um só cavallo.

Custa cada carreira apenas 5 pfenigs, ou uns 12 réis.

Estava-se construindo, na occasião, uma via ferrea aerea electrica, atravessando a cidade em toda a sua largura, a qual constituirá com a transversal do Metropolitano a verdadeira linha urbana de Berlim.

E' a que no desenho supra vae indicado por traço interrompido.

Na secção *Linhas Estrangeiras* damos hoje noticia da abertura d'esta linha.

Uma linha de passeio, das mais frequentadas é a de Berlim a Postdam.

O serviço é feito por duas linhas, uma a do Metropolitano, outra a directa de Postdam onde ha quatro vias, em duas das quaes circulam os comboios rapidos, rebocados por machinas electricas que fazem o trajecto dos 26 kilometros em 30 minutos. Esta linha é formada por duas unicas secções, ambas rectas.

A estação d'Anhalter que é considerada a mais importante de Berlim é grande, mas não d'essa extraordinaria vastidão que impressiona. Tem quatro linhas separadas por patins, e ao centro um grupo de tres linhas.

Os ascensores de bagagens irrompem do solo nos patins, junto aos fourgons que teem que receber os volumes.

Como se deduz a estação é em 1.^o andar, subindo se por vastas escadas. Ascensor para passageiros não vi que houvesse.

A cobertura é toda envidraçada a toda a largura o que torna o recinto muito claro.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais

Comité de Paris - Convocation des obligataires

M. M. les Obligataires de la Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le lundi 7 juillet 1902, à 4 heures de relevée, au Grand Hôtel, boulevard des Capucines, à Paris:

Ordre du jour:

Présentation du rapport du Comité de Paris;

Nomination d'administrateurs.

Tous les obligataires, possédant ou représentant au moins vingt-cinq obligations privilégiées de premier rang, ont le droit de faire partie de l'Assemblée générale, en déposant leurs titres à l'une des caisses suivantes:

En Portugal:

Aux caisses de la Compagnie, à Lisbonne.

Aux caisses des établissements suivants:

Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa, Banco Alliança, Banco Commercial do Porto, Crédit Franco-Portugais et Monte Pio Geral.

En France:

Aux caisses du Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Aux caisses des établissements suivants:

Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Banque de Paris et des Pays Bas, Banque Parisienne, Comptoir National d'Escompte de Paris, Crédit Lyonnais, Crédit Foncier de France, Crédit Industriel & Commercial, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France et Société Lyonnaise de Dépôts, de comptes courants et de Crédit Industriel.

A Londres:

Aux caisses de M. M. Glyn, Mills, Currie & Co.

En Allemagne:

Aux caisses de la Bank fur Handel & Industrie à Berin, Darmstadt et Francfort-sur-le-Mein.

En Belgique:

Aux caisses de la Banque Liégeoise et de la Caisse Général de Reports et de Dépôts.

Les cartes d'admission seront délivrées, en raison de ces dépôts, par le Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Paris, le 31 mai 1902.

Le Comité de Paris.

Dans le cas où l'assemblée générale des actionnaires, convoquée à Lisbonne pour le 30 juin prochain, ne pourrait pas avoir lieu à cette date, l'assemblée générale des obligataires serait remise à une date ultérieure.

Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Balancete de 31 de maio de 1902

Activo	
Capital empregado:	
Construção até Guimarães.....	827:808\$639
Prolongamento até Fafe.....	22:408\$497
Materiaes em deposito.....	26:399\$540
Devedores diversos.....	20:559\$063
Efeitos depositados e de caução.....	13:500\$000
Exploração. Despesas geraes de 1902.....	12:073\$733
Gerencia (despesas da sede) de 1902.....	1:143\$630
Conta de juros de 1902.....	722\$723
Dinheiro em deposito.....	10:000\$000
Caixa.....	395\$405
	<u>935:011\$230</u>
Passivo	
Capital:	
Ações.....	300:000\$000
Obrigações.....	536:310\$000
Accionistas seus creditos.....	115\$500
Depositos e fianças.....	1:472\$565
Por efeitos depositados e de cações.....	13:500\$000
Contas em liquidação.....	16:059\$286
Exploração, receita geral de 1902.....	39:230\$910
Dividendos a pagar.....	655\$000
Juros de obrigações a pagar.....	207\$000
Retenções geraes.....	11:939\$437
Fundo de amortização.....	3:690\$000
Fundo de reserva.....	10:000\$000
Lucros e perdas.....	1:831\$532
	<u>935:011\$230</u>

Porto, 11 de junho de 1902.—Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, O gerente, Antonio de Moura Soares Velloso.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de junho de 1902.

Appareceu, na folha official de 5 do corrente, o decreto que autoriza a emissão, pelo Banco Nacional Ultramarino, de dez mil obrigações prediaes do ultramar, do valor nominal de noventa mil réis cada uma.

Cinco mil d'estas obrigações serão do tipo de 5 %, e as restantes cinco mil do tipo de 6 %, juro pagavel em 1 de janeiro e 1 de julho de cada anno. As amortizações deverão ser feitas por sorteios semestraes.

Preceitua o decreto que esta emissão só se effectuará á medida de se irem realizando os emprestimos hypothecarios.

O commissario do governo junto ao banco velará pela exacta correspondencia entre o valor dos emprestimos hypothecarios effectuados e as competentes saídas da caixa, não podendo a emissão das obrigações ser levada a effecto, sem a precedencia do registo devido, como dispõe o n.º 6 do artigo 49 do Codigo Commercial.

Outrosim estabelece que, em nenhuma hypothese, poderá advir responsabilidade para o estado sobre a criação e emissão de taes obrigações.

Estes titulos, uma vez postos em circulação, devem constituir, já pelos recursos do estabelecimento que os emite, já pela garantia especial que lhes fica affecta, um valor de primeira ordem, que virá concorrer ao mercado com o papel congénere da Companhia do Credito Predial. Terão pois os seguros e extra-prudentes mais esta variedade para applicação das suas economias.

E' tomar nota, que vale a pena.

*

Ora até que finalmente vemos convocada para o dia 15 de setembro futuro a assembléa geral extraordinaria do Banco de Portugal, a fim de se occupar do projecto pendente do contracto entre o governo e o banco, e consequente reforma de estatutos. Temos,

pois, d'esta vez, mais que o prazo disposto pelo estatuto para a formação de uma lista escrupulosa de accionistas. Por este lado é de crer que não haja agora motivo de observações e protestos.

Protestar é que deviam os accionistas pelo tempo que se perdeu em discussões estereis e pelo que ainda se vae perder até o dia da reunião sem resultados praticos apreciaveis. Paciencia, que é bom remedio; e se o governo cair até lá, o que nos não parece uma coisa do outro mundo, responsêmos o contracto e esperemos por outro que outros nos trarão.

Lá para sangrar o banco estão todos os partidos de accordo. A questão é de fórma.

*

Nas salas do Atheneu Commercial, franqueadas para o effecto, constituiu-se no dia 2 do corrente, entre um crescido numero de cavalheiros, vinicultores e commerciantes da nossa praça a *Companhia Vinicola do Sul*.

Esta companhia é destinada a adquirir e armazenar vinhos que serão sujeitos a uma preparação e tratamento, por fórma a dar-se-lhes typos fixos e definidos que possam concorrer e competir, nos diversos mercados consumidores, com as produções exportadas por outros paizes.

Os trabalhos preparatorios correram na melhor ordem e ficou assente e nomeada uma commissão d'entre os cavalheiros presentes, para apresentar ao governo um memorial das concessões que se julgarem indispensaveis para o estabelecimento da Companhia.

Fazemos os mais calorosos votos para que este empreendimento seja coroado dos mais felizes resultados, e oxalá que o governo lhe não regateie um franco e activo apoio official. Os vinhos ainda são o nosso principal ramo de riqueza; e hoje, mais que nunca, temos obrigação imperiosa de envidar esforços hercicos procurando novos mercados e recuperando, em outros, o credito que processos menos escrupulosos nos fizeram perder.

Esta questão de collocação de vinhos está-nos reclamando tanto mais cuidado, zelo e diligencia, quanto é agora energica e acerba a campanha de propaganda feita pelos paizes productores nos mercados consumidores. Apuremos pois a qualidade e especialidade dos nossos typos genéricos, combatamos a todo o transe as falsificações e imitações dolosas que d'elles se fazem tanto, e não queiramos, que é um dos nossos defeitos inveterados, não queiramos, desde logo, ganhos avultados.

Devagar se vae ao longe, e até lá, sejamos escrupulosos, activos e leaes.

*

Novimento bolsista da quinzena:

Valores do estado.—Continuou a affluencia de offertas em inscrições, o que não influiu, ainda assim, sensivelmente nas cotações, que oscillaram entre 38,40 e 38,35. Os outros papeis não tiveram grande procura, ficando as obrigações de 4 % 1888 a 21.350, as de 4 1/2 % a 56.000, e as de 4 % 1890 a 48.000.

Ações de bancos e companhias.—As do Banco de Portugal mantiveram o seu preço entre 148.800 e 149.000, não faltando compradores. As do Banco Commercial continuam sem vendedores, havendo ordens de compra a 13.000 e 139.200. As do Lisboa & Açores tiveram raras offertas de venda, sendo o pouco que se effectuou a 127.500. As do Banco Ultramarino ficam, com vendedores, a 118.200.

As accções dos Tabacos affrouxaram para 138.000 e 138.500. As dos Phosphoros foram bastante procuradas, realizando-se as operações entre 74.500 e 75.000.

Obrigações do Credito Predial.—Poucas operações neste papel. As prediaes de 6 % fizeram-se a 94.900 e 95.050, as de 5 % a 92.800 e 93.000 e as de 4 1/2 % a 91.000.

Obrigações da Companhia Real.—Continuou a preferencia de procura para as de 2.º grau, que se fizeram a 26.800 e 27.000. Das de 1.º grau raras operações a 80.000.

Empresas Africanas.—As accções da Companhia de Moçambique oscillaram, com menor procura, entre 11.100 e 11.650. As da Zambesia, essas foram mais movimentadas, fluctuando ainda assim os preços entre 4.500 e 4.850.

Os obrigações «Atravez Africa» continuaram com procura, ficando a 90.000.

Nada mais digno de registo especial.

L. R.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v ..	42 3/16	42 1/2	Desconto no Banco
» cheque. .	42 1/4	42 1/8	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	674	675	No mercado.....
» cheque. .	677	679	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v.....	274	276	res.....
» cheque....	278	279	Cambio do Brazil.
Francfort 90 d/v..	274 1/2	276 1/2	Premio da libra...
» cheque..	278 1/2	279 1/2	
Madrid cheque ...	835	845	

5 1/2 %

6 %

—

12

1\$150

e

1\$180

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	JUNHO													
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14		
Lisboa: Inscriptões de assent.	37,60	37,50	38,45	38,50	-	38,10	38,40	38,40	38,45	38,35	-	38,40	-	-
» coupon	38,56	-	-	38,50	-	-	38,40	-	37,40	-	-	37,35	-	-
Obrig. 4 0/0 1888.....	-	21 300	-	21 350	-	21 450	21 350	21 350	-	21 350	-	21 400	-	-
» 4 0/0 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	48 000	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon...	-	-	-	47 000	-	-	-	47 400	47 500	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.....	-	-	-	56 500	-	-	55 800	-	-	56 000	-	56 000	-	-
» 4 1/2 0/0 coup. int....	-	53 900	54 000	54 500	-	-	55 000	55 000	54 800	54 900	-	54 700	-	-
» 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	-	149 000	148 800	-	149 000	149 000	149 000	-	149 000	-	149 000	-	-
» Commercial.....	-	-	-	-	-	139 200	-	-	-	-	-	139 200	-	-
» N. Ultramarino...	119 000	119 000	-	-	-	-	118 500	118 200	118 200	118 200	-	118 200	-	-
» Lisboa & Açores...	127 500	-	-	127 500	-	127 500	-	-	127 500	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon...	142 000	142 500	142 800	142 600	-	142 000	142 000	140 500	138 800	138 500	-	139 700	-	-
» Comp. Phosphoros...	76 500	74 600	74 600	74 700	-	74 800	75 000	74 900	74 900	75 000	-	75 000	-	-
» Real.....	-	18 000	18 000	-	-	-	-	-	18 500	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0.....	-	-	-	-	-	94 900	-	-	-	94 900	-	-	-	-
» 5 0/0.....	-	92 800	92 900	92 700	-	92 800	-	92 900	92 900	93 000	-	93 000	-	-
» Comp. Phosphoros...	93 400	93 400	93 400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» C. Real 3 0/0 1.º grau	-	-	-	80 000	-	-	80 000	-	-	-	-	-	-	-
» 3 0/0 2.º grau	26 800	27 800	27 100	26 900	-	26 550	26 700	27 000	-	26 900	-	27 800	-	-
» C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	59 000	-	-	-	59 500	-	-
» Atravez Africa.....	88 900	89 000	89 000	89 100	-	90 000	90 000	90 000	-	-	-	-	-	-
Paris: 3 0/0 portuguez.....	29,50	29,47	30,20	30,23	30,15	30,10	29,90	29,90	29,87	29,87	30,12	-	-	-
Acções Companhia Real...	88	84	85	86	-	-	-	82	80	78	81,75	-	-	-
» Madrid Cáceres.....	29	32	30	-	30	-	30	-	-	30	-	-	-	-
» Norte de Hespanha...	188	186	185,50	191	191	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza...	275	272	273,50	281,50	284	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes.....	205	-	-	218	218	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	351	352	355	354	355	354,50	350	-	353,50	358	355	-	-	-
» 2.º grau	121,50	122,75	122,50	122	120	118	120	-	121	121,25	123,50	-	-	-
» C. Beira Alta.....	80	83	87	85	85	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Cáceres...	90	89	90,50	90	88	90	88	89	88,50	-	89	-	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)...	304,50	304	305,50	306,25	310	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez.....	28,87	29	29,62	29,75	29,62	29,62	29,62	29,62	29,56	29,50	29,75	-	-	-
Obrig. Atravez Africa...	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-	-
Amsterdã: Atravez Africa...	77	77,43	77,56	77,88	78,88	78,88	78	78	78,75	78,38	78,88	-	-	-
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	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1902			1901			Totales desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totales	Kilom.	Kil.	Totales	Kilom.	1902	1901	1892	1901
COMPANHIA REAL	21 27 Ma.	693	Reis 76 761.000	Reis 110.766	693	Reis 73 806 474	Reis 106 502	Reis 1.527 867 000	Reis 1.478 618 459	Reis 49 242 541	Reis -
	28 3 Jun	"	78.988.000	113 979	"	77 850 639	112 338	1 606.849 000	1 556.469 098	50.379 902	-
	21 27 Ma.	380	9.281.000	24.423	380	7 946 526	20.911	204 302 000	202.461 541	1.840 459	-
	28 3 Jun	"	10.088.000	26.547	"	9 893.361	26.035	214.390.000	212 354.902	2.035.098	-
	23 29 Ab.	494	19.635.820	39.748	488	16.627 850	34.073	362.186.649	305.893.706	56.292 943	-
	Sul e Sueste.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9 15 Ab.	353	24.076.193	68.204	353	22.271.424	63.091	341 260.600	326 307 022	14 953.578	-
	16 22	"	29.087.935	82.402	"	23.747.749	67.274	370.348.535	350.054.771	20.293.764	-
	30 6 Ma.	253	9.298.353	36.752	253	7.609.920	30.078	116.042.368	110.012.377	6.029.991	-
	7 13	"	7.016.418	27.732	"	5.136.336	20.301	123.058.786	115.148.713	7.910.073	-
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	26 1 Ab.	105	1.689.720	16.092	105	1.648.970	15.704	18.221.989	18.472.257	-	250.268
	2 8	"	1.687.026	16.066	"	1.369.103	13.039	19.909.015	19.841.360	67.655	-
	9 15	"	1.861.424	17.727	"	1.413.628	13.463	21.770.439	21.254.988	515.451	-
Guimarães.....	30 6 Ma.	34	1.795.035	52.792	34	1.521.800	44.758	26.545.518	25.223.485	1.322.033	-
	7 13	"	1.754.380	51.599	"	1.559.550	45.869	28.299.898	26.783.035	1.516.863	-
Porto á P. e Famalicão	1 15 Ab.	64	4.402.433	68.788	64	4.286.572	66.977	31.122.172	26.675.435	4.446.737	-
	13 19 Ma.	3656 Ps.	2.234.093 Ps.	611 3656 Ps.	1.924.125 Ps.	526 Ps.	37.946.707 Ps.	36.295.330 Ps.	1.651.377	-	
Norte de Hespanha..	20 26	"	1.922.524	525	"	1.841.878	503	39.869.231	38.137.208	1.732.023	-
	14 20 Ma.	3650	2.101.345	575 3650	1.719.754	471	36.911.516	33.994.356	2.917.160	-	
Madrid—Zaragoza—Alicante.....	21 27	"	1.891.653	518	"	1.806.624	494	38.803.170	35.800.980	3.002.190	-
	7 13 Ma.	1067	412.805	386 1067	340.717	319	7.786.649	6.588.276	898.373	-	
Andaluzes.....	14 20	"	431.091	404	"	315.899	295	8.217.740	7.204.175	1.013.565	-
	7 13 Ma.	429	117.420	273 429	99.128	231	1.412.130	1.353.217	58.913	-	
Madrid—Caceres....	14 20	"	131.968	307	"	116.443	271	1.544.099	1.469.660	74.439	-
	21 27	"	98.666	229	"	91.398	213	1.642.766	1.561.059	81.707	-
	21 27	"	39.198	217 180	26.639	147	794.443	601.829	192.614	-	
Zafra a Huelva.....	28 3 Jun	"	43.332	240	"	34.702	192	837.775	636.531	201.244	-

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes de pauta de Janeiro a Março

(Valor em mil réis)

Importação para consumo

	1902	1901
I—Animas vivos.....	689.821	609.451
II—Materias primas para as artes e indus- trias.....	6.210.568	6.392.260
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	1.570.395	1.717.049
IV—Substancias alimenticias.....	2.263.118	3.742.689
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricul- tura; armas embarcações e vehiculos	944.721	936.892
VI—Manufacturas diversas.....	1.043.136	1.119.844
Taras.....	19.104	22.190
Total.....	12.740.863	14.540.384

Exportação nacional e nacionalizada

I—Animas vivos.....	774.933	827.279
II—Materias primas para as artes e indus- trias.....	1.265.929	1.319.224
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	274.806	325.016
IV—Substancias alimenticias.....	3.819.773	3.266.869
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricul- tura; armas, embarcações e vehiculos.	26.996	24.296
VI—Manufacturas diversas.....	409.054	404.833
Total	6.571.491	6.467.517

TRACÇÃO ELECTRICÁ

A camara autorizou a abertura das linhas de Bemfica, pela Avenida da Liberdade e avenidas Fontes e Aguiar, e do Campo dos Martyres da Patria, a ligar com a linha que vae pelo Intendente no largo de D. Estephania.

Tambem a camara, reconsiderando sobre uma resolução anterior, autorizou a construcção do desvio no largo das Duas Igrejas, para serviço dos theatros, sob a condição de que a linha fique o mais possivel junto ao passeio.

Madrid-Caceres-Portugal

A *Gaceta de los Caminos de Hierro*, no seu ultimo numero, declara que, tendo procurado informações seguras ácerca da noticia que circulara, de negociações entabuladas para se levar a cabo a fusão dos caminhos de ferro de Madrid-Caceres-Portugal e Oeste de Hespanha com a Companhia dos caminhos de ferro do Norte, averiguou que tal noticia era absolutamente destituida de fundamento.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

A *Epoca*.—Vimos tarde para falar d'este bello jornal que ha mez e meio se publica em Lisboa e conquistou, logo aos primeiros numeros, os foros de uma publicação de primeira ordem. E' que só agora se fez o mal entendido das nossas distribuições, e a troca

ficou estabelecida com esta *Gazeta*, que devemos agradecer.

O sr. dr. Zeferino Candido, jornalista já notavel na imprensa brasileira e portugueza, prometteu — e cumpriu — dotar o nosso paiz com um bello periodico, bem dirigido e bem redigido, moderno, attrahente, de larga informação, sem exageros de reportagem de enfastiante minucia, sem necessidade de emprego de pequeninos meios de requintado egoismo noticiarista.

Lê se com gosto, e deve lê se porque é interessante e superiormente escripto.

O *Dia*.—Este nosso collega, tendo restringido a troca da sua folha a um pequeno numero de jornaes, suspendendo o envio a numerosas publicações e individuos a quem era enviado, distinguio a nossa *Gazeta*, mantendo-lhe a troca. E' honra que não devemos deixar de agradecer ao collega diario.

O *Arauto*.—Reappareceu esta publicação, muito interessante, e primorosamente impressa e illustrada. São seus proprietarios, agora, os srs. Thomaz de Mello e Antonio Baptista, sendo este o director.

O pequeno periodico está fundando typographia sua, o que denota um grau de prosperidade que muito desejamos lhe continue por annos sem fim.

LINHAS PORTUGUEZAS

Vendas Novas.—Trabalha-se com grande actividade na construcção d'esta linha, estando atacadas as obras por quatro diferentes pontos.

O governo já auctorizou a construcção provisoria de pontes sobre as vallas de Muge e Azambuja para facultar o serviço da construcção.

Benguella.—Foi no dia 11 expedida ordem telegraphica para que se continuem os estudos de construcção da 4.^a secção d'esta linha.

O imposto de 10 réis em kilogramma de algodão, cobrado na alfandega de Lisboa, e que, pela lei de 17 d'Agosto de 1899 constitue receita destinada á construcção d'esta linha, produziu no mez de maio réis 2:292.7993 e desde janeiro a maio deste anno 13:926.7058 réis, o que representa a média annual de cerca de 34 contos.

Linha americana.—Foi requerida a concessão para construcção e exploração de um caminho de ferro americano de via reduzida sobre o leito das estradas reaes 25, 30, 26 e 3, o qual, partindo de Vianna do Castello, siga a Ponte de Lima, e d'aqui a Ponte da Barca até a fronteira de Lindoso.

Campolide.—Nesta estação estabeleceu-se uma junção transversal que liga directamente a estação de Santa Apollonia com a de Alcantara.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Para se attender ás necessidades do accentuado augmento do trafego nas linhas da Companhia de Madrid a Zaragoza e a Alicante, está sendo elaborado o projecto de ampliação das estações de Barcelona, com um orçamento de 30 milhões de pesetas.

Serão creadas quatro grandes estações para mercadorias; construir-se-ha uma estação monumental exclusivamente destinada ao serviço de passageiros; instalar-se-ha uma gare-apeadeiro proximo da Avenida de Gracia, no centro de maior animação da cidade, aproveitando como via de penetração o ramal de Tarragona a Barcelona.

* Não vae por deante o projecto de fusão entre as Companhias do caminho de ferro central de Biscaia, de Bilbao a Durango e de Durango a Zumárraga.

* Considera-se certa a transformação em electrico do caminho de ferro de Bilbao a Las Arenas, o primeiro do seu genero que se estabelece em Hespanha, segundo o typo dos caminhos de ferro electricos das grandes cidades da America do Norte.

* Vae construir-se um caminho de ferro economico de Alicante a Alcoy por Ibi e Castalla, com um ramal para o porto de Alicante.

* Começaram os trabalhos de explanação e conclusão de um tunnel próximo de Baza, para a nova linha de Baza a Guadix.

* Espera-se que comece brevemente a funcionar para serviço publico o caminho de ferro privativo da Companhia de Peñarroya até as minas de San Quintin.

* Para a construcção de um caminho de ferro de Pineda da Serra a Bilbao, consta que se constituiu uma companhia em que entram por grand: parte capitães inglezes.

* Foi concedido a prorrogação por tres annos do prazo para a conclusão de todas as linhas dos caminhos de ferro do Bajo Llobregat.

* O Ministro das Obras Publicas formulou um questionario ácerca da situação dos caminhos de ferro hespanhoes, sobre os seguintes pontos:

- Dividendos distribuidos pelas Companhias por acções e obrigacões.
- Producto bruto kilometrico.
- Despesas correspondentes á conservacão e renovação das linhas, e relativas á tracção por tonelada e kilometro.
- Distribuição do pessoal pelos diferentes serviços, indicando o numero de empregados nacionaes e estrangeiros.
- Importancia do fundo de premios ao pessoal.

* Foi pedido ao Ayuntamiento de Bilbao um subsidio de 500.000 pesetas para a construcção de um caminho de ferro de Bilbao a Madrid. Esse subsidio seria dado em quatro prestações: a primeira quando se effectuasse a compra dos terrenos; a segunda quando fosse inaugurada a linha de Burgos; a terceira quando se completasse a linha até a ribeira de Burgos, e a ultima quando a linha chegasse a Madrid.

* Estão muito adeantados os estudos para o caminho de ferro da Sierra, chegando já o traçado ás immediações de Pedrosa. Estuda-se agora a construcção de uma ponte sobre o Guadalete.

* Uma importante companhia de seguros sollicitou das empresas de caminhos de ferro hespanhoes a necessaria auctorização para estabelecer um serviço especial de seguros contra accidentes nos comboios.

Allemanha

De 1882 a 1900, segundo uma estatística de transportes ferroviarios, a circulação de passageiros nas linhas de Berlim augmentou d'um modo muito consideravel. O numero de passageiros transportados pelo metropolitano e comboios de cintura subiu de 88,8 milhões para 460 milhões.

Ha poucos dias foi inaugurado o serviço de um outro metropolitano, construido e explorado pela famosa Sociedade Siemens & Halske, o qual percorre a parte mais densa e mais commercial da cidade, atravessando o Spree sobre uma ponte de 150 metros metros de comprimento.

A energia electrica que move este novo metropolitano é fornecida por uma fabrica unica que produz uma corrente continua de 750 volts.

* No anno findo, os caminhos de ferro prussianos produziram uma receita inferior de 35 milhões á receita de 1900. Tinha-se calculado que deveriam produzir 80 milhões a mais.

Estados Unidos

O relatorio que o Comité do caminho de ferro Pan-Americano apresentou á conferencia do Mexico, e que foi agora publicando, contem dados de muito interesse ácerca das redes dos caminhos de ferro de todos os estados da America Central e do Sul, e permite o calcular quantos trabalhos será ainda necessario realizar para que todos os estados das duas Americas cheguem a achar-se em communicacão.

O relatorio indica que para se chegar a um tal resultado faltam ainda 8.730 kilometros de linhas a construir, e que a despesa total d'essa construcção devera elevar-se a 174 milhões de dollars.

Os delegados á conferencia do Mexico votaram uma moção convidando os Estados Unidos a tomarem, de harmonia com os representantes das republicas americanas em Washington, as medidas indispensaveis para o estudo completo a fazer dos recursos que offerecem as regiões por onde devera passar o caminho de ferro em projecto, e dos resultados economicos provaveis que haveria para essas regiões pela conclusão da rede ferroviaria.

Para tornar effectivo este alvitre importante, vae ser enviada uma commissão de technicos á America do Sul. Neste proposito já foi pedido ao Congresso um credito de 20.000 dollars.

Companhia da Beira Alta

Relatorio apresentado pelo conselho de administração á assembléa geral ordinaria, reunida em Lisboa, em 28 de maio de 1902.

SENHORES:

Haveis sido convocados para assembléa geral ordinaria, em conformidade dos artigos 43 e 49 dos Estatutos, para ouvirdes a exposição da situação da companhia em 31 de dezembro de 1901 e para apreciar o Balanço e as Contas do exercicio, assim como sobre as resoluções inscriptas na ordem do dia.

Receitas

As receitas brutas, deduzindo os reembolsos e impostos elevaram-se a réis	361:677#353
ou seja por kilometro e por anno 1:429#554 réis	
As de 1900 attingiram réis.....	372:433#059
Ou uma diminuicão de réis.....	10:755#706

As differenças occasionadas pelo trafego são as seguintes:

	Mais	Menos
Passageiros	-	9:410#061
Grande velocidade	-	3:382#353
Pequena velocidade	2:731#827	-
Receitas fóra do trafego	695#118	-
	3:426#945	12:792#414

Passageiros — A diminuicão nos passageiros explica se pelo facto de que em 1900, em virtude da Exposição Universal, este ramo de receitas tinha dado um augmento de cerca de 18:000# réis e se em 1901, a diminuicão não foi senão de 9:360#000 réis, é graças a um notavel augmento do trafego interior principalmente na 3.ª classe, desenvolvimento, que só por si, se deve ás consideraveis reduções de tarifas estabelecidas por occasião de festas locais e que determinaram um importante movimento de passageiros.

Comparando os resultados de 1901 com os de 1899, nota-se um augmento de 19:643#769 réis.

Os resultados do ultimo exercicio podem pois, sob este ponto de vista, ser considerados como satisfactorios.

Grande velocidade. A diminuicão deriva principalmente das bagagens, cousa inevitavel, por não haver este anno o grande movimento de passageiros motivado pela Exposição Universal.

Notamos, no entanto, um ligeiro augmento em mercadorias proveniente do trafego internacional que se desenvolve pouco a pouco, ao passo que as tarifas communs postas em vigor no anno de 1900, são mais conhecidas do publico.

Pequena velocidade. — Não ha differença sensivel em nenhuma mercadoria e temos que notar um augmento no trigo de réis 4:868#143 compensado, pouco mais ou menos, pelas diminuicões no vinho e nas batatas.

Despesas

As despesas mantiveram-se quasi nos mesmos limites das de 1900.

No total, ha um augmento de cerca de 540#000 réis, mas o exercicio teve de supportar indemnizações de baixa a agentes superiores que pediram para se retirar depois de longos e distinctos serviços.

As differenças por classe estabelecem-se da seguinte maneira:

	Mais	Menos
Administração	67#338	-
Direcção	382#688	-
Exploração	2:892#155	-
Movimento	127#639	-
Tracção	5:413#677	-
Via	-	8:228#862

O augmento na Tracção provém do preço do carvão que ultrapassou em 1.386 réis por tonelada o preço médio pago em 1900. A diminuição na Via divide-se por um certo numero de artigos; as despesas d'este serviço serão um pouco mais elevadas em 1902.

Excesso das receitas sobre as despesas

O excesso das receitas sobre as despesas é de réis	161:300\$489
ou seja, com relação ao exercício anterior, uma diminuição de réis....	11:410\$741
O saldo disponível em 31 de dezembro de 1900 elevava-se a réis	74:952\$025
O saldo das contas de exploração em 1901 foi de réis.....	161:300\$489
O saldo das sommas disponíveis atingiu réis	236:252\$514
que foram assim empregados:	
Os obrigatórios receberam:	
Em 30 de junho de 1901: uma terceira prestação de 1,50 fr. sobre o coupon n.º 21, ou seja réis.....	32:701\$590
Em 31 de dezembro de 1901: o saldo de 1,60 fr. sobre o coupon n.º 21 ou seja réis.	34:881\$696
E uma primeira prestação de 1 franco sobre o coupon n.º 22, ou seja réis... ..	21:801\$060
	56:682\$865
Foi, além disso, destinado:	
Para imposto de sellos e despesas relativas aos pagamentos de coupons	10:053\$882
Para premio annual attribuido á conta: «Fundo de seguro»	317\$700
Para despesas de novas installações imputadas á conta de «Primeiro estabelecimento»	2:842\$965
Para perda de cambio nas remessas de fundos de Lisboa para Paris:	
Pagamentos de coupons	40:235\$536
Idem de despesas pagas em Paris.....	21:985\$435
	62:220\$971
A deduzir:	
Juros sobre depositos.	289\$430
Resta.....	61:981\$541
Fica disponível em 31 de dezembro de 1901, réis.....	164:580\$433
	71:672\$081

D'esta somma, retirámos, como nos annos anteriores, para reserva de previdencia contra as eventualidades da exploração réis 24:300\$000. O restante, 47:372\$081 réis, juntar-se-ha ás sommas que os resultados da exploração nos permittam distribuir aos obrigacionistas em 30 de junho proximo.

Conta do primeiro estabelecimento

Esta conta eleva-se a 11.826:360\$075 réis, ou um augmento de 2:842\$965 réis que se divide como segue:	
Construção d'uma nova via nas estações de Figueira e Mortagua réis.....	856\$489
Prolongamento do caes coberto e do caes descoberto da estação da Pampilhosa.....	343\$175
Construção de barracas destinadas a habitação de empregados	337\$999
Conclusão dos escriptorios destinados aos serviços de Tracção e Armazens.....	537\$513
Trabalhos de alimentação de machinas.....	510\$304
Installação de retrete e lavatorio num fourgon.....	94\$923
Idem de signaes e travamento (trabalhos em curso).	77\$113
Fechamento dos caes para mercadorias (trabalhos em curso).....	85\$449
Total geral.....	2:842\$965

Caixa de reformas — Temos tido muitas vezes occasião de vos elogiar o pessoal da nossa companhia. No exercício das suas funções ou dos seus empregos, os agentes de todas as classes mostraram-se d'uma dedicação extraordinaria, e desejoso de assegurar á nossa companhia a continuação dos seus concursos, e dar ao pessoal uma nota de sollicitude e incitamento justificados, o vosso Conselho de Administração fundou uma Caixa de reformas que, sem impôr á companhia encargos que a sua situação não lhe permittisse, garante no emtanto ao pessoal dos diversos serviços uma garantia para os seus dias de velhice. Esta Caixa não começou a funcionar senão desde 1 de janeiro de 1902. Não é senão

no nosso proximo relatorio que vos poderemos mostrar os primeiros resultados.

Reclamação da Empresa dos trabalhos de construção

Novos atrazos de processo se produziram neste assumpto. Julgavamos como vol-o dizia o nosso ultimo Relatorio que não seria necessario um novo exame de escripta; no emtanto o Procurador Geral da Corôa requereu este exame e o Tribunal arbitral ordenou-o. Os peritos anteriormente nomeados começaram immediatamente com o seu trabalho, sendo-lhes expostos todos os documentos de contabilidade e as respostas ás perguntas formuladas, tanto pelo Ministerio Publico como pela Companhia, foram assignadas por unanimidade.

Em vista do relatorio dos peritos, o Tribunal arbitral, em sua sessão de 27 de janeiro de 1902 mandou o processo com *vista ás partes* e os autos entregues primeiramente ao arbitro de *desempate* passarão em seguida para os quatro outros arbitros, conforme os termos do compromisso.

Para renovação annual teem que sahir os srs. Jorge de Mello, Eduardo Burnay, Vicomte de Jessaint e Durangel.

Os Administradores demissionarios são, como sabeis, reeligiveis.

Em cumprimento com o artigo 38.º dos Estatutos tereis que nomear os membros effectivos e supplentes do Conselho Fiscal para o exercício de 1902.

Quando tiverdes ouvido o parecer do Conselho Fiscal sobre o Balanço e contas do exercício de 1901, submeteremos á vossa approvação as resoluções inscriptas na ordem do dia.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Abertura á exploração do apeadeiro de Canellas

Desde 15 de junho de 1902, será aberto á exploração, unicamente para serviço de passageiros pelos comboios tramways indicados no respectivo cartaz, o apeadeiro de Canellas, situado ao kilometro 283,300 da linha do Norte, entre o apeadeiro de Cacia e a estação de Estarreja. Lisboa, 9 de junho de 1902.

Tourada em Badajoz em 24 de Junho

Preços de ida e volta.—Lisboa a Entroncamento, 1.ª classe 4\$060, 2.ª classe 2\$040; Abrantes, Bemposta e Figueira da Foz, 3\$060, 1\$540; Castello de Vide e Marvão, 1\$560, 1\$040; Crato e Portalegre, 1\$560, 1\$040; Assumar e Santa Eulalia, 720, 520.

Ida pelos comboios ordinarios de 22 e 23; volta, pelos comboios ordinarios de 24 e 25 e pelo comboio especial de regresso que sae de Badajoz no dia 24 ás 9,40 da tarde (hora hespanhola) e chega a Lisboa (Rocio) ás 5,50 da manhã.

Para mais esclarecimentos ver os cartazes affixados nos logares do costume. Lisboa, 14 de junho de 1902.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção Sul e Sueste

Construção de edificio

Faz-se publico que pelas quatro horas da tarde do dia 25 de junho, na estação de Pias, perante o respectivo director, terá logar o concurso para a adjudicação da construção do edificio para habitação do pessoal na estação de Moura.

A base de licitação é de 3:050\$000 réis e o deposito provisorio para ser permittido a licitar é de 76\$250 réis, effectuado em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado ou em qualquer estação do caminho de ferro do Sul e Sueste e á ordem do director d'este.

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

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

Lisboa, 30 de maio de 1902.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Tarefa n.º 86

Fornecimento de 200.000 travessas de pinho normaes

No dia 30 de junho proximo, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para o fornecimento de 20 lotes de travessas de pinho nacional composto cada um de 10.000 travessas.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas á direcção da companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobrescripto:

«Proposta para o fornecimento de travessas» e redigidas segundo a fórmula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em....., obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes..... lotes de travessas de pinho nacional, composto cada um de 10.000 travessas, sendo 4.000 da 1.ª categoria pelo preço de..... réis cada uma; e 6.000 da 2.ª categoria pelo preço de..... réis cada travessa, — (preço por extenso) na conformidade das condições patentes na repartição central de via e obras e das quaes tomei pleno conhecimento.

(Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel).

NB. Esta companhia não concederá passes aos fornecedores.

Lisboa, 24 de maio de 1902.

Tarefa n.º 87

Fornecimento de 6 lotes de travessas de pinho rectangulares

No dia 30 de junho proximo pela 1 hora da tarde na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para o fornecimento

de 6 lotes de travessas de pinho rectangulares, sendo 3 de 10.000 com as dimensões de $2,80 \times 0,15 \times 0,28$ e outro de 10.000 travessas com as dimensões de $2,80 \times 0,14 \times 0,26$.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou para mais lotes, serão endereçadas á direcção da companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobrescripto «Proposta para o fornecimento de travessas» e redigida segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes... lotes de travessas de pinho rectangulares sendo... de 10.000 travessas com as dimensões de $2,80 \times 0,15 \times 0,28$ e de... 10.000 travessas com as dimensões de $2,80 \times 0,14 \times 0,26$ pelo preço de... réis cada travessa (preço por extenso) na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento» (Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel).

N. B.—A companhia não concederá passes aos fornecedores.

Lisboa, 24 de maio de 1902.

Fornecimento de parafusos e chavetas

No dia 30 de junho corrente, 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 parafusos e chavetas.

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, 4 de junho de 1902.

CALDAS DA FELGUEIRA—CANNAS DE SENHORIM (BEIRA ALTA)

Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abertura em 1 de maio e encerramento em 30 de novembro

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

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

Estação do correio e telegrapho, medico, pharmacia

Grande Hotel Club — Abre em 25 de maio. — e casa de barbear.

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

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

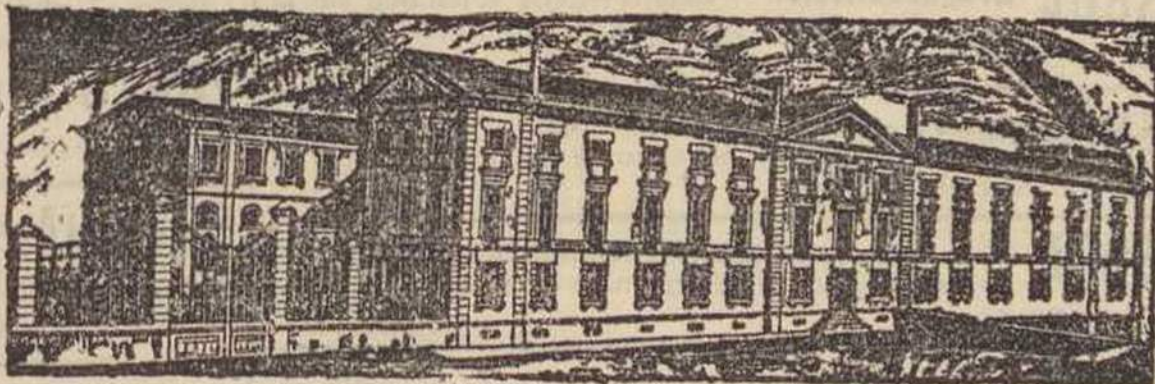
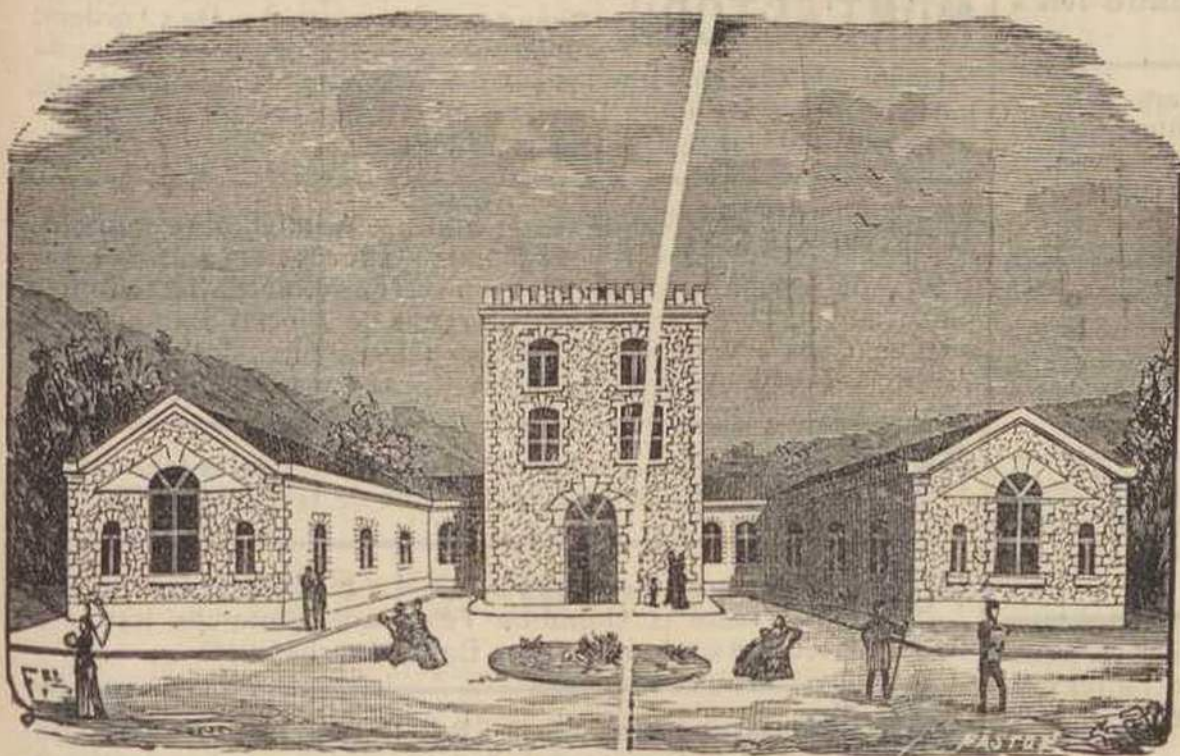
Correspondencia para Caldas da Felgueira, ao gerente da companhia do GRANDE HOTEL.

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

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

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

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



AGENDA DO VIAJANTE

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

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

ALCOBAÇA Hotel Gallinha. — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excelente. Carros para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

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

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

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

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

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

GRANADA Hotel Victoria. — Proprietario, Frederico Iniesta. Rito 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 Darand. — 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.º

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

LISBOA Rodolfo Reck. — Commissões e consignações. — Artigos de ferro, etc. — Rua dos Douradores, 21.

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

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

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

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

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

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

NAZARETH Grand Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1\$000 a 1\$200 réis; em setembro, desde 1\$200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riparts 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 corôas e flores artificiaes — F. Delport, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º

SEVILHA Grand Hotel d'Europe. — Plaza de S. Fernando 10 Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para familias. Preços modicos. 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 transportes.

Representante exclusivo
para Hespanha e Portugal

HERMOSILLA, 12



MADRID

MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO

Na parte inferior leva estampada a marca da fabrica



Esta é a representação de um lingote do genuino Metal Magnolia

Pecam-se prospectos.

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

COMPANHIA REAL				Lisboa a Sagavem Lisboa				Ovar Porto Ovar				MINHO E DOURO			
C. Sodré Algés		C. Sodré		Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Porto	FAMALICÃO	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	7-10 m.	7-54 m.	6-4 m.	6-48 m.	4-0 m.	5-36 m.	9-59 m.	11-55 m.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	9-0 m.	9-44 m.	7-44 m.	8-29 m.	7-30 m.	9-18 m.	4-17 t.	5-53 m.	9-50 m.	11-17 m.	4-5 m.	6-16 m.
6-35 m.	6-05 m.	6-30 m.	6-55 m.	10-20 m.	11-4 m.	8-30 m.	9-14 m.	2-10 t.	3-56 t.	4-29 t.	6-46 t.	1-9 t.	2-46 t.	2-0 t.	3-33 t.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	12-20 t.	1-4 t.	11-25 m.	12-9 t.	7-0 t.	8-46 n.	12-10 n.	1-56 n.	4-47 t.	6-10 t.	7-24 t.	8-51 t.
8-45 m.	9-5 m.	8-0 m.	8-25 m.	1-30 t.	2-14 t.	12-30 t.	1-17 t.	Espinho Porto Espinho		Porto Braga Porto					
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	2-0 t.	2-44 t.	1-49 t.	2-34 t.	7-4 m.	8-0 r.	5-40 m.	6-44 m.	4-21 m.	7-45 m.	5-41 m.	8-28 m.
10-15 m.	10-40 m.	10-40 m.	10-60 m.	3-10 t.	3-54 t.	2-40 t.	3-10 t.	9-36 m.	10-41 m.	8-26 m.	9-20 m.	6-55 m.	8-46 m.	7-54 m.	9-48 m.
11-5 m.	11-25 m.	11-25 m.	11-20 m.	3-42 t.	4-26 t.	3-10 t.	3-56 t.	1-40 t.	2-51 t.	12-14 t.	1-19 t.	8-15 m.	10-55 m.	12-19 t.	2-47 t.
11-45 m.	12-10 t.	12-10 t.	12-0 m.	4-50 t.	5-34 t.	4-44 t.	5-29 t.	4-25 t.	5-45 t.	2-29 t.	4-4 t.	11-20 m.	1-51 t.	4-28 t.	7-5 t.
12-35 m.	13-55 t.	12-55 t.	12-30 t.	5-50 t.	6-34 t.	6-0 t.	6-44 t.	8-25 n.	9-41 n.	5-34 t.	6-39 t.	4-20 t.	6-12 t.	7-5 t.	10-10 n.
1-15 t.	1-30 t.	1-30 t.	1-50 t.	7-0 t.	7-44 t.	6-45 t.	7-29 t.	11-5 n.	12-10 n.	9-30 n.	10-34 n.	5-45 t.	8-35 n.	9-36 n.	11-30 n.
2-5 t.	2-25 t.	2-0 t.	2-25 t.	8-0 n.	8-44 n.	7-55 t.	8-39 n.	SUL E SUESTE							
2-45 t.	3-10 t.	3-0 t.	3-20 t.	9-45 n.	10-29 n.	8-24 n.	9-8 n.	LISBOA BARREIRO LISBOA		Lisboa Serubal Lisboa					
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.	10-55 n.	11-39 n.	9-25 n.	10-10 n.	6-25 m.	7-0 m.	5-55 m.	6-30 m.	Porto Vianna Porto			
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.	12-17 n.	1-1 n.	11-5 n.	11-49 n.	7-0 m.	7-36 m.	7-50 m.	8-25 m.	4-21 m.	9-19 m.	5-45 t.	10-40 n.
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.	5-25 t.	Lisboa Poveira Lisboa		Lisboa Serubal Lisboa		7-45 m.	8-20 m.	9-05 m.	9-40 m.	NINE BRAGA NINE			
5-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	1-20 t.	12-20 t.	1-18 t.	7-30 m.	8-29 m.	2-20 t.	4-5 t.	6-15 t.	5-0 t.	5-18 t.	6-47 t.	9-15 m.	9-50 m.
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.	6-55 t.	3-10 t.	4-8 t.	1-35 t.	2-34 t.	4-30 t.	6-6 t.	5-20 t.	6-26 t.				
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-55 t.	10-55 n.	11-53 n.	4-30 t.	5-29 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-45 t.	7-10 t.				
8-45 n.	9-10 n.	8-0 n.	8-25 n.	Lisboa V. Franca Lisboa		Lisboa Serubal Lisboa									
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.	5-50 t.	7-14 t.	5-25 m.	6-48 m.	Lisboa Santarem Lisboa b		Lisboa Serubal Lisboa					
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	12-17 n.	1-41 n.	7-45 t.	9-8 n.	7-0 m.	8-35 m.	7-45 m.	9-40 m.				
C. SODRÉ P. ARCOS C. SODRÉ				6-0 m.	8-6 m.	11-40 m.	1-42 t.	7-45 m.	9-40 m.	1-0 m.	3-5 t.				
9-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	11-15 m.	1-21 t.	7-55 t.	9-57 n.	2-20 t.	4-5 t.	6-15 t.	5-0 t.				
C. Sodré Cascaes C. Sodré		LISBOA b ENTRONCAMENTO LISBOA b		4-45 t.	9-54 n.	4-0 m.	9-11 m.	Lisboa Pampilhosa Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	6-21 m.	8-45 m.	1-10 t.	6-33 t.	5-8 m.	7-45 m.	8-35 m.	7-45 m.	9-40 m.				
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-40 m.	Lisboa Porto Lisboa		Lisboa Faro Lisboa		4-30 t.	6-6 t.	5-20 t.	6-26 t.				
9-10 m.	9-47 m.	9-35 m.	9-02 m.	11-0 m.	11-0 n.	11-39 m.	12-10 m.	Lisboa Extremoz Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-25 m.	11-0 m.	11-0 n.	11-39 m.	12-10 m.	7-45 m.	8-35 m.	7-45 m.	9-40 m.				
10-30 m.	11-17 m.	10-55 m.	10-32 m.	11-0 m.	11-0 n.	11-39 m.	12-10 m.	4-30 t.	6-6 t.	5-20 t.	6-26 t.				
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	11-0 m.	11-0 n.	11-39 m.	12-10 m.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
12-15 t.	1-20 t.	1-25 m.	13-2 t.	11-0 m.	11-0 n.	11-39 m.	12-10 m.	7-45 m.	8-35 m.	7-45 m.	9-40 m.				
1-40 t.	1-17 t.	1-15 t.	1-20 t.	11-0 m.	11-0 n.	11-39 m.	12-10 m.	4-30 t.	6-6 t.	5-20 t.	6-26 t.				
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	11-0 m.	11-0 n.	11-39 m.	12-10 m.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
3-10 t.	3-47 t.	3-25 t.	3-2 t.	11-0 m.	11-0 n.	11-39 m.	12-10 m.	7-45 m.	8-35 m.	7-45 m.	9-40 m.				
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	11-0 m.	11-0 n.	11-39 m.	12-10 m.	4-30 t.	6-6 t.	5-20 t.	6-26 t.				
4-40 t.	5-17 t.	4-35 t.	4-32 t.	11-0 m.	11-0 n.	11-39 m.	12-10 m.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
4-45 t.	5-50 t.	4-55 t.	5-50 t.	11-0 m.	11-0 n.	11-39 m.	12-10 m.	7-45 m.	8-35 m.	7-45 m.	9-40 m.				
6-10 t.	6-47 t.	5-25 t.	6-01 t.	11-0 m.	11-0 n.	11-39 m.	12-10 m.	4-30 t.	6-6 t.	5-20 t.	6-26 t.				
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	11-0 m.	11-0 n.	11-39 m.	12-10 m.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
7-40 t.	8-17 n.	6-55 t.	7-32 t.	11-0 m.	11-0 n.	11-39 m.	12-10 m.	7-45 m.	8-35 m.	7-45 m.	9-40 m.				
7-45 t.	8-50 n.	7-15 t.	8-50 n.	11-0 m.	11-0 n.	11-39 m.	12-10 m.	4-30 t.	6-6 t.	5-20 t.	6-26 t.				
9-15 n.	10-30 n.	9-15 n.	10-20 n.	11-0 m.	11-0 n.	11-39 m.	12-10 m.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
10-40 n.	11-17 n.	9-55 n.	10-32 n.	11-0 m.	11-0 n.	11-39 m.	12-10 m.	7-45 m.	8-35 m.	7-45 m.	9-40 m.				
10-45 n.	11-50 n.	11-50 n.	11-50 n.	11-0 m.	11-0 n.	11-39 m.	12-10 m.	4-30 t.	6-6 t.	5-20 t.	6-26 t.				
12-30 n.	1-26 n.	11-24 n.	12-2 n.	11-0 m.	11-0 n.	11-39 m.	12-10 m.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
LISBOA QUELUZ LISBOA				9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.	1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3-0 t.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
7-42 t.	8-13 n.	8-30 n.	9-0 n.	7-42 t.	8-13 n.	8-30 n.	9-0 n.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
Lisboa Cintra Lisboa		Lisboa Faro Lisboa		6-25 m.	7-29 m.	5-10 m.	6-10 m.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
6-25 m.	7-29 m.	5-10 m.	6-10 m.	7-20 m.	8-27 m.	6-52 m.	7-50 m.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
7-20 m.	8-27 m.	6-52 m.	7-50 m.	8-50 m.	9-55 m.	7-45 m.	8-44 m.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
8-50 m.	9-55 m.	7-45 m.	8-44 m.	9-35 m.	10-15 m.	8-45 m.	9-20 m.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
9-35 m.	10-15 m.	8-45 m.	9-20 m.	10-35 m.	11-40 m.	9-5 m.	10-5 m.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
10-35 m.	11-40 m.	9-5 m.	10-5 m.	11-35 m.	12-15 t.	10-35 m.	11-12 m.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
11-35 m.	12-15 t.	10-35 m.	11-12 m.	12-45 t.	1-51 t.	11-0 m.	11-59 m.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
12-45 t.	1-51 t.	11-0 m.	11-59 m.	2-35 t.	3-43 t.	11-35 t.	1-10 m.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
2-35 t.	3-43 t.	11-35 t.	1-10 m.	3-35 t.	4-33 t.	1-0 t.	1-59 t.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
3-35 t.	4-33 t.	1-0 t.	1-59 t.	4-40 t.	5-47 t.	4-14 t.	5-10 t.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
4-40 t.	5-47 t.	4-14 t.	5-10 t.	5-40 t.	6-38 t.	4-45 t.	5-40 t.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
5-40 t.	6-38 t.	4-45 t.	5-40 t.	6-20 t.	7-0 t.	5-30 t.	6-5 t.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
6-20 t.	7-0 t.	5-30 t.	6-5 t.	6-30 t.	7-40 t.	6-7 t.	7-0 t.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
6-30 t.	7-40 t.	6-7 t.	7-0 t.	8-40 n.	9-46 n.	7-0 t.	8-0 n.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
8-40 n.	9-46 n.	7-0 t.	8-0 n.	9-37 n.	10-36 n.	9-4 n.	10-3 n.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					
9-37 n.	10-36 n.	9-4 n.	10-3 n.	10-35 m.	11-40 n.	10-17 n.	11-11 n.	Lisboa Faro Lisboa		Lisboa Faro Lisboa					



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 23 de Junho sahirá o paquete **Clyde** para

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

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

AGENTES { Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^o
No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.^o

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL — O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior



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

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Cabo), vapor allemão **Kurfürst**. Sahirá a 26 de junho. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Argentina**. Sahirá a 20 de junho. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcellona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Philippe**. Sahirá a 26 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeus, vapor francez **La Plata**. Sahirá a 18 de junho. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Cette e Marselha, vapor francez **Saint Barnabé**. Sahirá a 19 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Atlantique**. Sahirá a 30 de junho. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Genova, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 21 de junho. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.^o



Lourenço Marques e Beira, vapor francez **Colonia**. Sahirá a 27 de junho. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.^o



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



Maranhão e Ceará, vapor inglez **Gregory**. Sahirá a 24 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira) vapor inglez **Sobralense**. Sahirá a 27 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará, Manaus e Maranhão, vapor allemão **Karthago**. Sahirá a 24 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 12 de julho. Agentes, Orey Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense**. Sahirá a 18 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Paranaguá**. Sahirá a 22 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



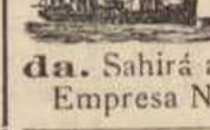
Pernambuco e Cabedello, vapor inglez **Explorer**. Sahirá a 25 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



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



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



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Liguria**. Sahirá a 18 de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oropesa**. Sahirá a 20 de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

