

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 27 de julho de 1896, do Ministerio das Obras Publicas



Anvers—1894

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.  
Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Bruxellas, ALB. URBAN, Eng. — Paris, L. CRETEY.



Anvers—1894

REDACÇÃO—Rua Nova da Trindade, 48—LISBOA

## Encadernações do 9.º anno

Os srs. assignantes que desejarem encadernada a sua collecção do 9.º anno, poderão enviar-nos os numeros e a quantia de 700 réis recebendo em troca o volume elegante-mente encadernado.

## SUMMARIO

	Pag.
Ascensor Municipio-Biblioteca, por Raul Mesnier de Ponsard	33
A nossa carta da Bélgica, por A. Urban	35
Carta de França, por W.	35
Estatística	36
Regulamento de sanidade marítima	36
Notas de viagem. — XI — Aïn-Sefra — O sirôco — Carechas, gafanhotos e an-	
dorinhas — O Fausto no Atlas — Passo ao Tiout — Os árabes no seu	
Ksar	37
Curiosidades	38
Comércio português	39
Distinções	39
O arrendamento das linhas brasileiras	39
A cotação das obrigações da companhia real	40
Parte financeira. — Carteira dos acionistas — Boletim da Praça de Lisboa,	
por J. F. — Curso dos cambios, descontos e ágios — Cotações dos fundos	
português e títulos de caminhos de ferro nas bolsas português e e	
strangeiras — Receitas dos caminhos de ferro português e hispa-	
nhoes	41
A hora italiana	42
Sistema tres côres	42
A tração eléctrica dos tremvias	42
Os caminhos de ferro da Havana	43
Automobilismo	43
Linhos português. — Ramal de Cascaes — Guimarães — Signaes de partida	
— Barreiro a Cacilhas — Lobito a Cacanda — Lourenço Marques — As-	
censor da Estrela — Novas locomotivas	43
Linhos hispanholas. — Linares a Almeria — Baoza a Linares	44
Linhos estrangeiras. — França — Russia	44
Avisos de serviço	45
Arrematações	45
Casas recomendadas	46
Agenda do viajante	46
Annuncios	47
Horário em 1 de fevereiro de 1897	47
Vapores a sair do porto de Lisboa	48

## Ascensor Municipio-Biblioteca

ABRIU com o anno de 1897 este ascensor, cuja construcção, toda executada pela industria nacional portuguesa, se esperava com impaciencia e grande curiosidade publica.

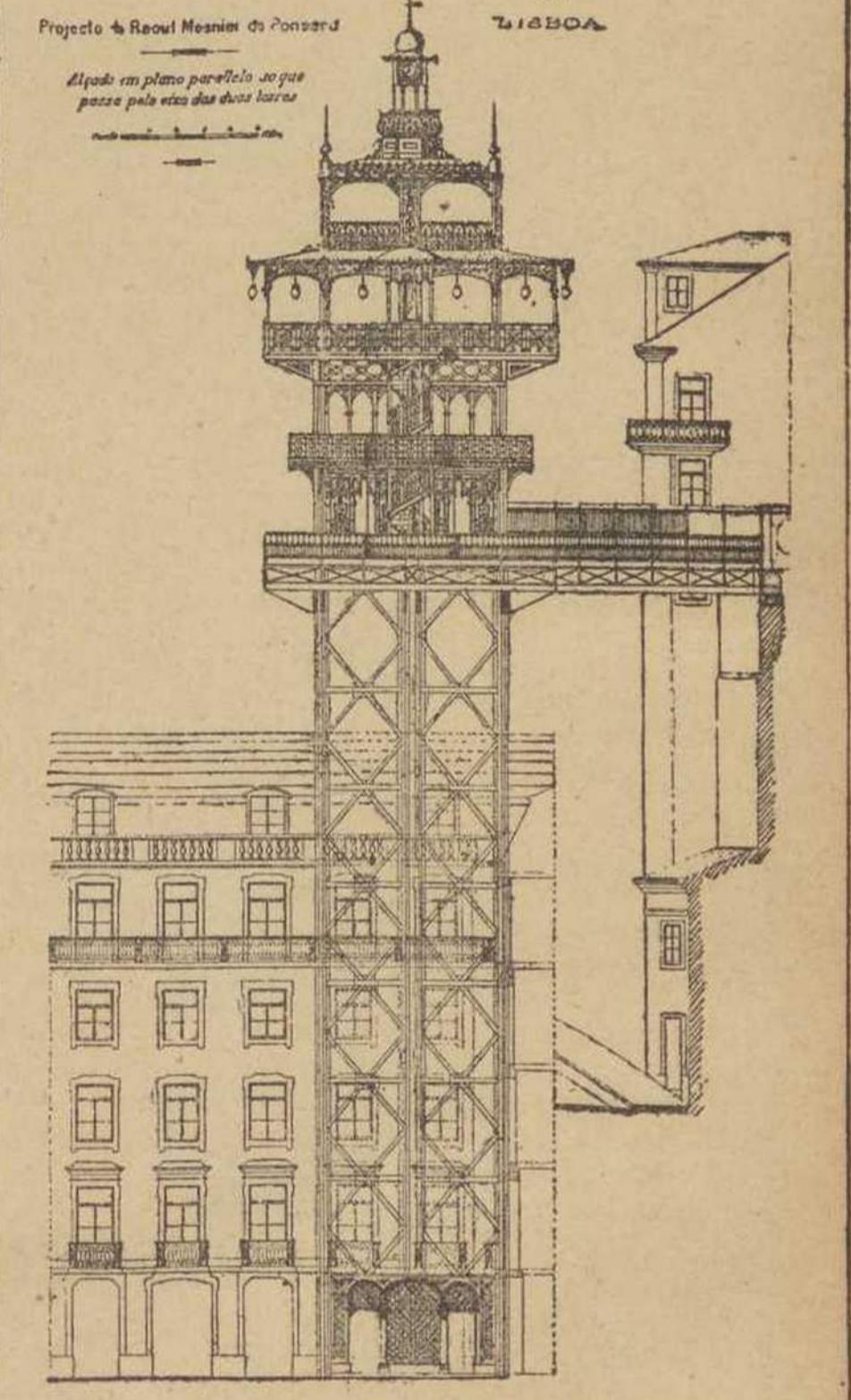
Em varios numeros, esta *Gazeta* foi successivamente dando conta das diferentes phases pelas quaes passava a gestação d'esta interessante construcção que, se mais não apresenta, pelo menos abre uma pagina animadora no livro da iniciativa e do trabalho nacional, incitando a melhores e mais arrojados commetimentos a numerosa pleiade de espíritos cultos e forças financeiras que podem, em beneficio do paiz, exercer a sua benefica e civilizadora acção.

Abriu, em seguida a experiencias de rigor, exigidas pela illustrada commissão technica delegada pela ex.<sup>ma</sup> Camara Municipal, commissão presidida pelo ex.<sup>mo</sup> conselheiro Frederico Ressano Garcia, cujo nome, como engenheiro, professor, publicista e homem de estado dava a mais alta garantia de que não seriam descuidados, tanto quanto as contingencias humanas o permitem, os meios de segurança necessarios, para que fosse,

na parte da integridade individual, sem receio nem hesitação, permittida a exploração publica.

Estas experiencias, presenciadas por uma selecta reunião de vereadores da ex.<sup>ma</sup> Camara, jornalistas, engenheiros, e numeroso concurso de pessoas de todas

### ASCENSOR-MUNICIPIO-BIBLIOTHECA



as classes deram o mais cabal e satisfactorio resultado, ficando desde logo na mente de todos a convicção de que o systema merecia o aplauso unanime, manifestando-se immediatamente o desejo de se não demorar a inauguração e a entrega ás necessidades da viação d'este novo ascensor.

E foi para satisfazer a este desejo que se inaugurou a sua exploração.

Com efeito, quem, observando de facto o aspecto do ascensor Municipio-Bibliotheca, como actualmente está construído, e o cotejar com a gravura que a *Gazeta* publica, representando a forma definitiva que haverá de revestir o projecto, com certeza achará uma lacuna, que se explica, justamente, pela precipitação da abertura ao público do ascensor, com o fim de não demorar as vantagens que lhe proporciona, tratando a empresa de, paralelamente à exploração, dar ordem aos acabamentos e mais aperfeiçoamentos técnicos, indispensáveis para, no mais alto grau, satisfazer aos preceitos da arte ornamental, à commodidade pública, à rapidez do movimento, e realizar ao mesmo tempo uma bem entendida economia, na racional escolha dos meios motores a empregar.

Como dissemos, a *Gazeta*, em numeros sucessivos anteriores, deu desenvolvidamente notícia técnica da empresa; resta-nos apenas agora apresentar algumas considerações sobre o estado actual do ascensor, e as modificações, ou antes adicionamentos, que devem completar a sua função definitiva e utilitária.

O ascensor deverá ficar completo, com a forma que a gravura hoje apresenta, em menos de 4 meses. A intenção de proceder a este acabamento, sem suspender o movimento, exige infinitas precauções e cuidados muito inteligentes da parte de quem deve dirigir este trabalho; e abrindo aqui um parenthesis, esperamos que seja quem execute este acabamento o habil mestre Antonio Silverio, a cujo cargo esteve confiada toda a montagem do ascensor. Este distinto artista, com meios de accão limitados, n'um espaço acanhado e devendo attender a inúmeras e diffíceis circumstâncias locaes, conseguiu levantar perto de cento e oitenta toneladas de ferro, com alguns centenares de milhares de arrebites e parafusos, sem que se desse o menor desastre durante tantas e tão variadas manobras; isto devido à vigilante e bem entendida direcção que elle soube imprimir mesmo ás mais insignificantes operaçōes, acompanhando pessoalmente, com uma sollicitude digna dos maiores elogios, todas as phases do trabalho confiado á sua responsabilidade.

E' pois o prazo que indicamos, attendendo ás medidas preventivas a tomar, o necessário para completar o aspecto externo do ascensor, e então, executadas todas as ornamentações, pinturas, dourados, etc., etc., o aspecto ornamental da construcção não será indigno de figurar como uma das interessantes curiosidades da capital.

Neste ponto devemos lembrar que nos presta uma talentosa colaboração o bom gosto e fino criterio artístico do nosso amigo e distinto architecto Luiz Reynaud, a quem confiamos o vestir com as galas e elegâncias dignas de uma delicada civilização, os robustos membros de ferro e aço que compõem a ossatura das torres do ascensor que projectámos.

Como se deprehende da gravura, logo acima do pavimento de chegada das cabines, encontra-se uma varanda, circumdando as torres, cujo interior ao nível do piso da varanda, chamaremos primeiro andar. Neste andar está alojada a roldana grande de passagem do cabo, que ficará escondida por uma caixa de madeira, deixando todo o recinto d'este andar livre para a concorrência pública.

Acima d'este 1.º andar está projectado um segundo, de maiores dimensões, com uma varanda saliente bastante ampla.

Por cima d'este segundo andar existirá um pequeno mirante, sendo este ultimo encimado por um belveder.

Os andares comunicam entre si, e com o piso da chegada dos passageiros das cabines, por 2 escadas de caracol externamente e symmetricamente collocadas. O segundo andar communica com o mirante e belveder por meio de uma pequena escada de caracol situada internamente.

A empresa teve, entre outras propostas, a de um cavalheiro estrangeiro, L. Vautelet, propondo-se a ornamentar o 1.º piso das torres com arbustos e plantas, entre as quaes fulguraria de noite uma elegante iluminação, igualmente tenciona utilizar este piso e o 1.º andar e segundo, estabelecendo um café restaurant, servido por criados educados e attenciosos. Projecta diversões de recreio e concertos, installando boa musica no mirante; tenciona dispôr apparelhos de projecção e de longa vista, para descobrir toda a vasta paizagem que se disfruta, com verdadeiro encanto, do alto das torres; finalmente, propõe-se tirar um partido intelligente, d'uma obra que tornará a sua frequencia uma verdadeira necessidade da moda, fóra o mais que o espirito fertil e inventivo d'um homem de gosto pôde sugerir.

Pondo porém de parte maior digressão no campo da utilização artística e mundana do assensor, resta-nos abordar a importantissima questão do systema motor.

Actualmente o movimento é effectuado utilizando a agua como contrapeso. A empresa não principiou a sua exploração com motores seus, como estava no seu programma; para não demorar a exploração ao público, e hoje recebendo a agua da Companhia das Aguas de Lisboa, ao preço de 100 réis o metro cubico, explora a sua industria em condições extraordinariamente onerosas; mas mercê do muito lisongeiro acolhimento do público, concorrendo com uma média diaria avultada de passagens, pôde dizer-se que a feição financeira da empresa do ascensor dá uma garantia segura ao capital empregado.

A empresa porém fez um sacrificio pesado, e foi com conhecimento de causa que o fez, não querendo, na balança da sua consciencia, deixar que pendesse mais o seu interesse do que a satisfacção do público.

No emtanto o systema motor está encommendado, bem como as respectivas transmissões. Espera a empresa, sem suspender a exploração do elevador, instalar em menos de um mez todos os orgãos necessarios para um excellente serviço de movimento.

Então desaparecem todas as demoras nas viagens; o trabalho do ascensor é por assim dizer continuo; a economia é consideravel; todas as manobras flexiveis, seguras, e de inalteravel precisão; o movimento das cabines suave e sem trepidações, ficando os orgãos do systema constantemente afinados, só exigindo dos empregados um insignificante trabalho, ao passo que oferece superiores condições de conservação a todo o material.

Daremos brevemente, na *Gazeta*, uma circumstânciada noticia do novo processo motor que estudamos; simples e efficaz, introduzirá uma radical reforma no valor financeiro da empresa.

A sua installação definitiva, junta á completa ultimação do coroamento das torres, dará por fim uma inteira e cabal satisfacção ao público de Lisboa, á industria nacional e ao illustre e benemerito capitalista portuguez, Dr. Ayres de Campos, que só, com os seus recursos e o seu elevado criterio, com a sua bella dedicação pelo progresso nacional, manifestado em outras muitas obras de sua iniciativa pessoal, levou á conclusão o ascensor Municipio Bibliotheca.

Raul Mesnier de Ponsard.

## A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 25 de janeiro de 1897.

O movimento geral das correspondencias transportadas pela posta belga, no decurso do anno de 1895, comprehende uma troca de 115.952.228 correspondencias de serviço interno, e 36.146.663 de serviço internacional, o que perfaz um aumento total de 6.679.145 correspondencias sobre o exercicio de 1894!

Isto é sem contar com as 5.068.192 cartas de visita em sobreescrito aberto, as 20.786.583 cartas de serviço, os 110.695.523 jornaes, os 89.061.193 impressos, as 800.940 cartas registadas em serviço interno, as 1.150.229 de serviço internacional e as 248.916 cartas seguras.

Ainda em 1895 o serviço dos correios e telegraphos transportou 1.294.813 expressos, recebeu 326.303 assinaturas de jornaes ou uma diminuição de 446.772 com relação a 1894.

O serviço dos telegraphos recebeu em 1895 um total de 5.671.030 telegrammas, dos quaes 2.751.844 para o serviço interno.

O telephone, em 31 de dezembro de 1895, tinha 9.227 assignantes.

\*

Os abusos que referi aos leitores da *Gazeta*, que se deram no uso do livre-percurso nos caminhos de ferro, pelos deputados, acabou de obrigar a secretaria da camara a tomar providencias. D'ora em deante, os deputados que mudarem de residencia não poderão receber um passe senão em troca do seu passe antecedente, e sómente quando se tratar de mudança de duração não inferior a quinze dias.

\*

Dizem de Berlim que o governo alemão acaba de aprovar, em princípio, o estabelecimento de uma linha telephonica entre Berlim e Bruxellas. Mas os trabalhos necessarios para esse fim não deverão ter começo senão depois dos creditos terem sido votados pelo Reichstag.

\*

Um dos mais ferrenhos apostolos do socialismo e deputado parisiense, cuja celebridade politica data das commoções que assinalaram os últimos dias do segundo imperio, acaba de ser victima d'um contratempo que não deixa de ter sua graça.

O deputado em questão, algo friorento, tinha encomendado na Belgica um fogão aperfeiçoado, em que o nickel sobresahia com certa elegancia sobre o fundo sombrio do ferro.

A encommenda chega á alfandega; mas ahi é que o caso se torna divertido.

Sem se importar com a qualidade de destinatario, entendeu o fisco dever fazer-lhe pagar os direitos do fogão como se elle fosse todo de nickel. Mas agora o vereis.

O deputado não esteve pelos autos, e foi tratando de recambiar para a Belgica o fogão, cu jovalor, ao que parece, não dava para o pagamento do direito exigido.

\*

Ha um tempo a esta parte que os nossos pick-pockets estabeleceram nos comboios e nas estações dos caminhos de ferro o seu campo de operações.

E' caso para perguntar se a frequencia de taes roubos não decidirá, afinal, o ministro dos caminhos de ferro a organizar um serviço de policia d'um modo racional.

E' certo que nas nossas principaes estações não ha falta de policias; estes funcionarios, porém, estão sendo utilizados em serviços pouco em harmonia com as suas

funcções. Estão encarregados, por exemplo, de abrir e fechar as portinholas das carruagens.

Ora, é precisamente no momento de embarque e em volta das bilheteiras e das portas de saída que se dão as oportunidades mais proprias aos gatunos.

Mas, como esperar em tal occasião a menor vigilancia, se os que deviam exercer-a estão agarradas ás portinholas para as abrir e fechar?

Pois não poderia seguir-se aqui o exemplo das gares francezas e hollandezas, onde os gendarmes, acudindo aos pontos de maior aglomeração, amedrontam os mal intencionados?

Em todo o caso, é indispensavel providenciar.

\*

O embaixador da Turquia em Bruxellas sollicitou do ministro da fazenda, da parte do seu governo, um funcionario belga que fosse a Constantinopla com o encargo de organizar na Turquia, para a percepção dos impostos e fiscalização das contas de receita e despesa, um sistema analogo ao que vigora na Belgica.

A escolha do ministro recaiu no sr. Laverne, director geral da Thesouraria e da divida publica. Este funcionario deve seguir para Constantinopla para os fins do mez que vem. A sua missão deve durar pelo menos tres annos; os honorarios foram fixados em 30.000 francos por anno. O sr. Laverne terá direito, além d'isso, a uma licença annual de dois meses.

\*

Está-se estudando n'este momento, no ministerio da fazenda, a reducção dos direitos de navegação.

Essa reducção recahirá sobre certas materias primas cujos transportes, effectuando-se por via aquatica de preferencia a qualquer outra, não exige uma grande rapidez.

\*

Os srs. ingleses são uns ratões de bom gosto. Ainda não ha muitos dias que se esfalfavam a demonstrar que a peste assolava Marselha; foi preciso dar-lhes um categorico desmentido.

Agora divertem-se em fazer propalar o boato de que os trabalhos de aterro executados em Bruxellas occasionaram aqui uma epidemia de typhos, que a cidade será infestada todo o verão..., que sei eu?

Terão elles inveja da nossa exposição, e quererão por isso afuguentar d'aqui os seus compatriotas, pelo receio da infecção?

Seja qual fôr o motivo, aliás difficil de penetrar, só ha uma cousa a fazer; é dar-lhes um tão formal desmentido como o que lhes deu o maire de Marselha:

— *A sua historia dos typhos é pura calunnia; não reina a menor epidemia, nem ha a menor ameaça de epidemia na cidade de Bruxellas.*

A. Urban.

## CARTA DE FRANÇA

Paris 26 de janeiro de 1897.

Desde a minha ultima correspondencia, poucos factos teem chegado ao meu conhecimento, que interessem aos leitores da *Gazeta*; entre elles, porém, destacam-se dois de bastante importancia, a saber: as experiencias de um trem automovel, e as de uma locomotiva electrica, que ha pouco tiveram lugar.

Na semana passada a sociedade dos estabelecimentos Decauville fez na linha de Corbeil-Malesherbes, e na presencia de um numero avultado de engenheiros, uma experientia de trem-automovel, que deu os melhores resultados.

O trem compunha-se de um wagon de 3.<sup>a</sup> classe assente em quatro rodas, sendo motoras as duas de deante, e de uma machina do systema Serpollet, já conhecido, collocada ávante e formando corpo com o wagon.

Um jogo de trilhas analogas ás que geralmente se usam nas locomotivas de 7,5 toneladas dá a transmissão do movimento. A potencia de tracção é considerável, pois bastou apenas uma variação de pressão de 4 a 10 kilogrammas para arrastar o wagon carregado com 17 toneladas de material e 27 viajantes, com velocidades variando de 30 a 50 kilometros por hora em declives de 10 millimetros.

Sendo o consumo maximo de combustivel de dois kilogrammas de *briquettes* por kilometro percorrido, vê-se que a despesa é insignificante.

N'estas condições, a machina arrastou com a maior facilidade mais de noventa toneladas.

As experiencias foram, portanto, inteiramente satisfactorias. A carruagem que serviu para fazel-as foi estudada e construida pela sociedade Decauville para a Sociedade real dos caminhos de ferro do Würtemberg.

— Os leitores da *Gazeta* estarão lembrados, por certo, de que em 1893 foi experimentado na linha de Paris ao Havre e a Nantes, a *Fusée*, primeira locomotiva electrica do systema Keilmann, e que os resultados de esse ensaio tinham sido satisfactorios, visto que, durante as experiencias effectuadas n'um percurso total de 1.900 kilometros, essa locomotiva funcionou sem avaria, e sem necessidade de auxilio, rebocando os trens em boas condições e sem atraso na hora, entrando facilmente nas curvas, funcionando por varias vezes com a velocidade de 108 kilometros, e com adherencia total aos carris.

Em consequencia de tais resultados, a Companhia de Oeste fez construir duas locomotivas de maior potencia, uma das quaes foi experimentada no dia 14 do corrente, na presença de grande numero de engenheiros e de pessoas competentes.

Esta locomotiva, de aspecto imponente, tem 18 metros de comprimento e a força de 1.350 cavallos, podendo rebocar com a velocidade de 100 kilometros por hora um trem de 300 toneladas, isto é, com dobrado peso de trens ordinarios. A caldeira está collocada na parte posterior, e as machinas ávante. O seu peso total, em carga maxima, com agua nas caldeiras e carvão nos paioes, é de 120 toneladas. Parece que, apesar de exceder este peso o das machinas usuaes, esta locomotiva cançará menos a via, visto ser o seu peso repartido por oito eixos, em logar de quatro ou cinco; e, sendo mais elastica que os locomotivas a vapor, pode funcionar com mais segurança nas curvas.

A velocidade, que será limitada, como é obvio, pela resistencia da via e pelos regulamentos vigentes, poderia attingir 160 e mesmo 180 kilometros!

O ensaio preliminar d'esta locomotiva foi um sucesso completo. Brevemente terão logar outras experiencias definitivas, na linha de Oeste, e provavelmente na linha de Paris a Rouen, com grande velocidade e carga inteira. Se, como é provavel, derem bons resultados, a locomotiva electrica será definitivamente adoptada para o serviço ordinario da Companhia.

— Manifesta-se actualmente maior actividade em tudo quanto respeita á Exposição Universal de 1900.

Daremos successivamente conta do adeantamento dos trabalhos geraes, e de tudo quanto possa interessar á industria portugueza no grande certamen em que está convidada a tomar a parte.

W.

## Estatistica

O movimento e productos da rede do sul e sueste no ultimo anno, comparados com os do anno anterior, são os seguintes:

	1896			1895
	Quantida- des	Importan- cias	Quantida- des	Importan- cias
<b>Passageiros</b>				
1. <sup>a</sup> classe .....	33.236	49.289.860	31.677	45.807.182
2. <sup>a</sup> " .....	75.946	61.124.683	71.886	58.788.808
3. <sup>a</sup> " .....	271.870	134.924.887	251.284	125.887.200
<b>Grande Veloc.</b>				
Bagagens e recov.	7.718.691	48.273.008	8.176.638	49.863.745
Carroag. e gado..	2.013	3.900.310	2.172	2.428.442
Baldeação e reg..		10.807.227		10.830.278
Diversos .....		2.103.170		2.166.830
<b>Pequena Veloc.</b>				
Mercadorias.....	188.985.640	319.099.422	179.297.158	304.585.340
Carroag. e gado..	41.652	14.612.084	42.303	15.573.978
Baldeação e reg..		64.837.724		62.768.284
Diversos .....		3.773.605		3.504.930
<b>Via fluvial</b>				
Passageiros.....	334.161	37.427.390	317.338	35.071.590
Bagagens, etc....	26.353.457	19.032.815	26.302.095	18.924.643
Carroag. e gados.	672	1.018.895	801	1.905.405
	770.225.170			738.106.655
<b>Fóra do tráfego</b>				
Diversos .....		1.619.910		1.661.220
<b>Totaes, réis...</b>		771.845.080		739.767.875

Notamos n'esta estatistica um consideravel augmento no movimento de passageiros em todas as classes, elevando-se em total a uma diferença de 26.000 passageiros e 15 contos de réis, e igualmente aumenta em mercadorias por pequena velocidade, 10 mil toneladas e 15 contos de receita. Nos productos totaes o augmento é de 32.077.205 réis.

A média diaria da receita, que em 1895 fora de réis 2.026.761, elevou-se em 1896 a 2.108.866 réis, ou mais 82.105 réis; o producto kilometrico annual passou de 1.557.405 réis, em 1895, a 1.624.936 em 1896, augmentando, portanto, 67.531 réis.

## Regulamento de sanitade maritima

Está finalmente publicado o regulamento pelo qual são modificadas as disposições quarentenarias que tanto temos combatido, como toda a imprensa, por contrarias ao desenvolvimento do paiz, difficultando a entrada de estrangeiros procedentes de além do Atlantico.

Este regulamento baseia-se n'uma maneira de considerar navios e passageiros diferente da que era adoptada até hoje.

Assim, a adopção de medidas sanitarias, tendo por base a procedencia dos vapores, é substituida pela base do estado do navio, sua tripulação e carta de saude que traz.

N'essa conformidade são formuladas seis hypotheses applicaveis em consideração das tres doenças epidemicas, febre amarella, cholera morbus e peste.

E' muito longo o regulamento, ocupando quasi treze paginas do *Diario* de 23 do corrente, por isso, na impossibilidade de o publicarmos na integra, temos que nos resumir a dar os artigos 110 e 111, e extracto dos dois seguintes que são a parte mais importante e que mais interessa conhecer aos viajantes do ultramar.

Os dois artigos são os seguintes:

Art. 110º Os navios serão qualificados:

1º Conforme as informações e a carta de saúde:

a) Limpos (com carta de saúde limpa);

b) Suspeitos (com carta de saúde suja, mas sem doença suspeita a bordo);

c) Sujos (com carta de saúde suja e doença suspeita a bordo);

2º Conforme o seu estado intrínseco:

a) Limpos (com boas condições higiênicas, e médico a bordo);

b) Suspeitos (com boas condições higiênicas, mas sem médico a bordo);

c) Sujos (com más condições higiênicas).

Art. 111º Com fundamento no artigo antecedente e para mais fácil aplicação das medidas sanitárias, são formuladas as seguintes *hypotheses*:

Com carta limpa:

*Hypothese A* — *Navio limpo*: saúde a bordo; boas condições higiênicas;

*Hypothese B* — *Navio suspeito* (levemente): saúde a bordo; más condições higiênicas;

*Hypothese C* — *Navio sujo*: doença suspeita a bordo.

Com carta suja:

*Hypothese D* — *Navio suspeito* (levemente): boas condições higiênicas; saúde a bordo; médico a bordo;

*Hypothese E* — *Navio suspeito* (fortemente): más condições higiênicas; saúde a bordo;

*Hypothese F* — *Navio sujo*: doença suspeita a bordo.

O artigo 113 refere-se à cholera-morbus e estabelece as mesmas prescrições nas *hypotheses* A, B, C e F, alterando as restantes pela seguinte fórmula:

*Hypothese D* — *Com viagem de oito ou mais dias*: exame médico aos passageiros, a bordo ou no lazareto, como na febre amarela.

*Com viagem inferior a oito dias*: quarentena complementar aos passageiros, não excedente a três dias.

As bagagens, carga, navio e tripulação serão tratados como em igual *hypothesis* na febre amarela.

*Hypothese E* — O que está disposto na *hypothesis* anterior, devendo, contudo, a desinfecção do navio ser mais rigorosa, e a da bagagem ser por completo.

O 114 diz respeito à peste, fixando nas *hypotheses* A e B o mesmo regime da febre amarela e em todas as quatro restantes a quarentena de rigor, para as pessoas, e a desinfecção a mais rigorosa de toda a bagagem, carga e navio.

Nos meses de dezembro a fevereiro não ha o menor impedimento à entrada de passageiros, em relação a febre amarela, salvo tendo havido doentes d'esta moléstia a bordo do navio.

## NOTAS DE VIAGEM

### XI

Ain-Sefra. — O sirôco. — Carochas, gafanhotos e andorinhas. — O *Fausto* no Atlas. — Passeio ao *Tiout*. — Os árabes no seu *Ksar*.

Eu bem dizia que a ida a Ain-Sefra seria a parte mais interessante d'uma viagem na África francesa.

Assim foi.

Do caminho já lhes falei; da cidadesinha fundada na encosta dos montes do *Ksour* pertencentes à cadeia do Atlas, a impressão recebida, logo à entrada, nunca mais se nos desfaz na idéa.

Tem o seu quê das aldeias das vertentes do Etna, aquella povoação em que, a cada momento, os habitantes tem que fugir assustados do furacão que os ameaça.

O sirôco, o vento horrível do deserto, é diário ali, e se umas vezes dura apenas alguns minutos, outras sopra de manhã até a noite, terrivelmente quente, carregado de areias vermelhas do *Sahara* que vão sepultando as habitações.

Debalde o governador tem mandado plantar toda a encosta da montanha, formando um bosque que pro-

teja a pobre povoação contra a invasão sempre crescente das areias; elas, finas, penetrantes, n'uma quantidade pasmosa, introduzem-se por toda a parte. Com as janellas e as portas interiores fechadas, contaram-me alguns habitantes que vão achar nos armários, nas gavetas dos moveis, entre a roupa da cama, punhados de areia.

Areia e carochas.

Estes animaes, de um tamanho descommunal, como um ovo, o corpo, e enormes pernas de mais de um decímetro, aparecem por toda a parte e teem a especialidade de serem indiferentemente domesticos e selvagens.

Innoffensivas ou ferozes não se differenciam senão com muita dificuldade; e a mordedura d'estas é venenosa, dizem.

Sobre estas duas pragas, a dos gafanhotos não é menos para temer.

Estes veem, em enoríssimos bandos, do deserto, destruindo tudo, roendo todas as rachíticas plantações.

São de côr violacea, ou melhor, quasi vermelhos.

A' costa do Mediterraneo vem tambem outra familia de gafanhotos, do lado de Tlemcem e Marrocos, que são amarellos raiados de verde. D'estes vieram em 1867 em tal quantidade a Oran que, afogando-se ali na margem do rio, produziram, pelo seu apodrecimento, uma epidemia, na cidade, que fez numerosas victimas.

Agora, segundo dizem os jornaes franceses, lá anda nova multidão d'estes animaes fazendo das suas.

A par d'estes horrendos hospedes vivem ali em singular convívio, em Ain Sefra, bandos de andorinhas, lindas, alegres, voadoras, alojando-se nos beiraes dos telhados.

Como lhes disse, chega-se no comboio ás 6 e meia da tarde, e até a hora do jantar não ha mais tempo do que para ir até a velha ponte árabe, de um pittoresco extraordinario, e para olhar de longe a montanha e o bairro árabe.

O jantar é servido n'um recinto á porta do hotel, coberto de parreira e rodeado de palissada entretorcida de plantas.

Quando eu, porém, acabava de comer a sopa, um grande ruido produziu-se por toda a parte; gente que corre, portas que se fecham, vento que sibila.

O criado quer, pressuroso, levantar a mesa — é o Sirôco que chega, fujam todos, para o interior, se não querem sofrer o sirôco.

Insensatez, temeridade, se quizerem, eu não fui. Pelo contrario.

Era domingo; a praça estava concorrida, e tudo desapareceu assustado. Eu sahi do abrigo em que estava comendo, e vim ao meio do largo *gosar* o efeito do vento.

Effectivamente é curioso.

As areias que elle traz são em tal quantidade, que chegam a interceptar a vista para o outro lado do largo, e essas areias tão quentes que escaldam as faces. Ainda assim isto não é a ponto de se tornar perigoso, quando a violencia do vento não é extraordinaria; e não se encara de frente, porque então não ha olhos que resistam.

Como eu arrostei o tal ventinho de lado, elle contentou-se em queimar-me a cara só de uma banda, deixando-me com um aspecto curioso, mais trigueiro do lado esquerdo, cara e mão.

Durou, porém, d'esta vez muito pouco tempo — uns cinco minutos, se tanto — mas ainda assim achei interessante que um prato que o assustado criado deixára sobre a mesa estivesse totalmente coberto de areia,

que eu recolhi n'uma caixa e ainda conservo. Pesa 25 grammas.

Acabado o jantar, á noite, a transformação na cidade era completa. Os estabelecimentos illuminados, os terraços do hotel e de um café cheios de homens e senhoras, tomando refrescos; ao centro foram postas estantes onde a musica do destacamento veiu tocar até ás 10 e meia o *Fausto*, *Mandolinata* e outras peças conhecidas.

Isto, na vertente do grande Atlas, caminho do grande deserto, devem concordar que é especial.

A's 10 horas alguns cornetas percorrem toda a povoação, tocando.

E' o signal para os arabes se recolherem ao seu bairro, o *Ksar*. Depois d'essa hora os que forem encontrados na cidade europea são presos e processados.

Par causa das duvidas os franceses vão conservando estas precauções.

Eram 11 da noite quando a praça começou a esvaiar-se e eu vim para o commodo aposento que me fôra reservado na estação, o que, segundo já disse em artigo anterior, não é já necessário, porque no Hotel de France está-se perfeitamente seguro.

Na manhã seguinte, quem quizer dar um agradável passeio deve erguer-se cedo e, tendo encommendado cavalo e guia, por 9 francos, no hotel, tomar o caminho do *Tiout*, uma estrada pittoresca por sobre a montanha, que nos leva a esta povoação, um ponto de vista delicioso, a 1.055 metros de altitude, rodeado de vegetação entre a qual ha enormes vinhas, pecegueiros, laranjeiras e outras arvores de fructo.

A distancia é de 20 kilometros que não se percorrem em menos de 3 horas porque o cavalo vae continuamente sobre a areia. Convém levar almoço porque no *Tiout* não ha hotel.

Passado o calor do meia dia, regressa-se pelo mesmo caminho que é, em parte, na mesma directriz que seguirá o prolongamento da linha férrea já em construção, para *Figuig*, por onde se segue ao *Touat*, que terá a extensão de 100 kilometros e que, fazendo uma grande curva para leste para vencer o alto da montanha, se dirigirá para o *Figuig* que fica a sudoeste, junto á fronteira marroquina.

Voltando de *Tiout*, ha ainda tempo de visitar o *Ksar* dos arabes, que é um bairro rodeado de muros de barro formando uma especie de fortaleza. Lá dentro, tudo becos e pateos infectos, casas pobrissimas, imundas, onde os musulmanos vivem como animaes ferozes, olhando os passeantes com certo ar de rancor ou de receio, como o leão na jaula olha para o domador.

E' que os franceses teem mantido ali o respeito á lei pelo argumento da força, e, apenas para contentar os naturaes, consentem-lhes aquelle baluarte de barro, e um intendente para se haver com elles, que, estou certo, não será tão macio como o material dos grossos muros do *Ksar*, mas que, em todo o caso, sempre será mais tolerante de que certos intendentes que eu conheço sem ser para serviço de selvagens...



## Curiosidades

Um dos serviços da companhia dos caminhos de ferro recebeu de um comerciante de Santarem a seguinte carta:

Ex.<sup>mo</sup> Sr.—Junto enviamos um sello de 25 réis para V. Ex.<sup>a</sup> nos dizer, na volta do correio, quanto poderá pagar qualquer encomenda em pequena velocidade, de 10, 20, 30, 40, 50 a 100 kilos, de qualquer estação de caminhos de ferro de Allemanha, Bordeaux,

França, ou Paris, a Santarem, desejando que V. Ex.<sup>a</sup> nos explique isto bem.

De V. Ex.<sup>a</sup> Att.<sup>o</sup> Obg.<sup>o</sup>

9-1-97.

F.

A resposta foi a seguinte:

Ill.<sup>mos</sup> e Ex.<sup>mos</sup> Srs.—Para satisfazer aos pedidos que V. Ex.<sup>a</sup> me fazem em seu bilhete de 9 do corrente, alguns detalhes são precisos, porque as condições de exploração de cada uma das rôdes da Europa Central não são as mesmas, dependendo da orographia dos paizes, da densidade das povoações que atravessam, da maior ou menor extensão das rôdes que n'um circuito d'aço cobrem o mundo.

Pedem-me V. Ex.<sup>a</sup> uma tabella de preços de *todas as estações de França e d'Allemanha* para essa cidade, *para todas as mercadorias de todos os pesos, até 100 kilos*.

Mas sendo, como digo, variadissimas as condições a que devem sujeitar-se estes transportes, eu preciso que V. Ex.<sup>a</sup> me digam qual a via que preferem, o que V. Ex.<sup>a</sup> poderão saber facilmente pelos seus numerosos correspondentes do norte europeu.

De Göttkendorf, por exemplo, o trafego toma a via Güdenboden, e desce por Schneidmühl, ou inverte para a esquerda, tomando a via Soldau Varsovia e, atravessando a Hungria, aproveitará das tarifas reduzidas que o grande economista Baross introduziu n'aquelle paiz.

De Stralsund já não sucede outro tanto; o trafego, no sentido occidental, não deve inflectir sobre Berlim, pela linha de Neubrandenburg, mas, penetrando na rôde de Schwerin por Rostock, vir a Hamburgo, e, sem tocar em Bremen, descer por Osnabrück e Georgsmarienhütte e ás linhas Rhenanas, de onde facilmente se dirige a Santarem.

A carta Vereinigte Eisenbahn Routen und Lademass-Karte von Mittel Europa, que V. Ex.<sup>a</sup> certamente conhecem, pôde auxiliar V. Ex.<sup>a</sup> n'este estudo.

Logo, pois, que V. Ex.<sup>a</sup> me dêem os esclarecimentos supra, trarei de emprehender o trabalho para os satisfazer.

Sou etc.

Na hypothese de que aquelle pedido fosse feito a sério, como bem nos parece, vamos fazer o calculo do trabalho que daria responder-lhe.

O numero de estações dos caminhos de ferro  
em França orça por ..... 11.500  
e em Allemanha ..... 18.000  
Total ..... 29.500

Arredondemos o numero para 30.000 estações.

Para dar os preços de *todas* as mercadorias que se podem transportar, haveria que especificar mais de 1.000; mas supponhamos que se escolhem só 100, o que não é muito, nem representa completa satisfacção do pedido, mas pôde remediar; teremos 30.000 estações por 100 mercadorias darão 3.000.000 verbas, e como o interessado, de Santarem, quer os preços feitos para expedições de 10, 20, 30 kilos etc., até 100, obriga isto a 10 columnas de preços para cada mercadoria e de cada estação, ou um total de 30.000.000 verbas.

Para obter estas, haveria que sommar os participes de cada linha, e como da Allemanha para Santarem ha, regularmente, 11 diferentes companhias, e de França umas 7, tomemos a média que são 9 e com a somma dará 10, o que eleva o numero de verbas a escrever a 300.000.000.

Sendo estas em geral de 4 letras, temos 1.200.000.000 algarismos.

Isto não contando com as multiplicações dos tipos kilometricos pelas distâncias, para achar os preços de transporte em cada linha, as reducções de moeda allemana e francesa á portugueza, a juncção de gastos accessórios etc., o que certamente triplicaria o trabalho, elevando-o a bem mais de 4.000 milhões de algarismos.

Acceitemos que se leva o duplo tempo nos calculos e preparação das verbas finaes, do que se emprega na copia d'estas, e vejamos o trabalho que só a simples copia daria:

Temos a inscrever 30.000.000 verbas ao lado de 30.000 estações.

Uma pagina de papel almasso pôde comportar um quadro de 33 linhas a 15 columnas de numeros de 5 algarismos, e uma para as estações.

São portanto cerca de 500 verbas por pagina e portanto haverá, para os 30.000.000 verbas, que preencher 60.000 paginas, ou 3.000 cadernos de papel almasso.

Um empregado, em 7 horas de trabalho, precisa ser bem applicado para preencher cinco paginas de escrita, toda em algarismos legíveis e sem erros.

Portanto 10 empregados farão 50 paginas e assim precisarão trabalhar 1.200 dias. O anno tem 300 dias de trabalho, e por isso seriam necessarios 10 empregados a trabalhar incessantemente durante 4 annos ou, para se fazer o trabalho em um anno, 40 empregados.

Se, para os calculos é preciso dupla quantidade de tempo, teremos em total 10 empregados a trabalhar durante 12 annos.

Ganhando cada empregado 30.000 réis mensaes, o custo d'esta obra, só em vencimentos, seria 43.200.000 réis.

Já vimos acima que só para a copia são precisos 3.000 cadernos de papel; para os calculos, que são cinco vezes mais, precisamos de 15.000 cadernos; total 18.000.

Ora pesando uma folha de papel almasso 12 grammas e 60 grammas o caderno, seriam precisos 1.080 kilos de papel para este trabalho — 180 resmas de papel, que a 2.000 réis representam o gasto de 360.000 réis.

Isto tudo para satisfazer, *na volta do correio*, um simples pedido de um comerciante.

### Commercio portuguez

De janeiro a setembro de 1896

#### Importação para consumo

(Valores em mil réis)

	1895	1896
Animaes vivos.....	1.413:760	1.889:660
Materias primas para as artes e industrias	11.266:498	11.228:829
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	3.824:227	3.936:523
Substancias alimenticias .....	9.784:505	9.593:954
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	1.270:995	1.346:167
Manufacturas diversas.....	4.979:530	2.433:246
Taras .....	53:986	60:890
Somma.....	29.593:501	30.209:269
Ouro e prata em barra e em moeda.....	1.407:090	1.233:455
Total.....	30.700:591	31.442:424

#### Exportação nacional e nacionalizada

Animaes vivos.....	4.933:300	4.993:026
Materias primas para as artes e industrias	4.394:806	4.273:207
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	807:641	908:895
Substancias alimenticias .....	11.557:657	11.480:127
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	86:085	67:247
Manufacturas diversas.....	1.262:906	1.160:382
Somma.....	20.042:395	19.882:884
Ouro e prata em barra e em moeda.....	1.684:426	2.526:901
Total.....	21.723:821	22.409:785

#### Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias.	Reexportação ...	6.799:196	6.099:076
	Transito .....	1.570:618	1.437:678
	Somma.....	8.369:814	7.572:754
Ouro e prata em barra e em moeda.....		540	470:333
Total .....		8.370:354	8.543:087

### Distincções

O nosso querido amigo e collega George J. Pratt, da *Railway Official Gazette*, foi proposto pela direcção da *Midland Railway Company* para o logar de gerente em chefe de secção das Locomotivas e secretario do comité da mesma secção.

Além do desempenho dos seus deveres officiaes, tem aquelle nosso prezadissimo amigo servido, nos ultimos oito annos, o cargo de secretario do Instituto da *Midland Railway Company*, uma das mais prosperas que n'este genero existem no reino unido.

Foram agraciados com o grande officialato da ordem de S. Mauricio e S. Lazaro o sr. general Paiva Couceiro, director da fiscalização das linhas ferreas portuguezes, e com o grau de cavalleiro da mesma ordem o sr. Boyer, director da Companhia Real.

### O arrendamento das linhas brazileiras

Conforme disse o telegrapho, foi já publicado o decreto sobre o arrendamento das linhas ferreas d'aquelle paiz, sendo as suas principaes condições as seguintes:

O arrendamento é por 60 annos, sendo o seu preço uma contribuição inicial de cinco milhões de libras pagas no acto da assignatura do contracto, uma annuidade fixada pela mais vantajosa das propostas e um addicional de 20%, salvo o que exceder 12% da renda liquida de todo o capital effectivamente empregado nas linhas.

O deposito de garantia é de 50.000 libras.

A despesa de fiscalização orçada em 100 contos annuaes é de conta do arrematante.

As vias, material circulante etc. serão pelo arrematante conservados em bom estado, sendo este ultimo augmentado segundo as necessidades do serviço. Tanto o material fixo como o circulante serão entregues ao Estado, findo o prazo do arrendamento.

O arrematante terá preferencia na concessão de novas linhas e ramaes, poderá proceder á revisão dos preços de tarifas, varial-os segundo o cambio, e alterar os horarios, tudo de acordo com o governo.

O governo reserva-se o direito de tomar posse das linhas e material circulante, temporariamente, para operações militares, pagando ao arrematante a média dos productos dos ultimos cinco annos.

Poderá tambem resgatar a concessão decorridos os primeiros 30 annos, pagando em ouro o valor do resgate pela média dos productos líquidos dos ultimos 5 annos ao cambio do dia, multiplicada por 20 e augmentado este total com o valor das obras feitas nos ultimos tres annos.

Aos empregados é-lhes garantido o direito de reforma e montepios; e se alguns forem despedidos por motivo de redução de pessoal, terão o direito de preferencia para as repartições de correios, telegraphos ou outros serviços publicos.

O governo terá o direito de impôr multas de dois a vinte contos em caso de falta de cumprimento de alguma das disposições do contracto, e mesmo de aplicar a pena de rescisão do contracto, sem indemnização, em certos casos mais graves.

## A cotação das obrigações da Companhia Real

Em resposta a umas perguntas do sr. Dias Ferreira, no parlamento, o sr. ministro da fazenda declarou o seguinte, segundo o extracto da sessão dado por uma folha diaria officiosa, mais completo do que o official que parece apostada em ser conciso e deficiente, justamente nas questões mais interessantes que se tratam nas camaras.

«Em quanto ao convenio, não era em tres ou quatro dias que os documentos podiam vir á camara; levam meses a colligir; nem era tambem n'esses poucos dias que elles se podiam compulsar. De resto, sempre foi pelos Livros Brancos que em toda a parte se tomou conhecimento das negociações internacionaes. O que é facto é que se chegou ao acordo de se solver o debito da Companhia Real, que é hoje um stock importante de valores para o tesouro.

Mas se os seus collegas foram censurados por lhe mandar de menos, elle, ministro da fazenda, é accusado de lhe mandar documentos de mais!

Como o sr. Dias Ferreira parece preocupado com os compromissos que o governo possa ter tomado com respeito á remissão das linhas, será claro e explicito.

Pelo que se refere á liquidação dos direitos aduaneiros das linhas de Cascaes, viu com satisfação que o illustre deputado, depois de ler os documentos, nada teve que objectar.

Consolou-o, como sendo a resposta mais eloquente á censura que tem lido do governo ter presenteado a Companhia com algumas centenas de contos. A sua consciencia ficou tranquilla. No entanto explica circunstancialmente o que se passou sobre a isempção de direitos, até que pelo convenio se liquidou que todo o credito do Estado era de 5.495 contos.

Appareceram protestos contra aquelles direitos aduaneiros, desde que todo o credito estava liquidado, e com determinada forma de pagamento, e a Procuradoria Geral da Corôa, por considerações de ordem superior, aconselhou que se não devia fazer outra exigencia.

A remissão...

A propria Companhia entende contrariamente ao protesto, conforme a base 16 do convenio, em que não houve modificação ao *statu quo* jurídico dos contractos anteriores.

Refere-se ao documento publicado no *Popular*, lido pelo sr. Dias Ferreira (respostas dos representantes do *comité* de Paris á Bolsa, que lhes fez perguntas, que elucidassem o pedido de cotação). N'elle não ha uma palavra de reconhecimento da remissão em determinados termos; o que n'elle se accentua é que o *comité* não julgou opportuno discutir a remissão.

Quando essa resposta foi conhecida em Lisboa, perguntou-se se o governo tinha intervindo na redacção, e respondeu-se que não.

E' unicamente da responsabilidade do *comité*, devendo acrescentar que o convenio em nada alterou os contractos primitivos que se haviam celebrado com respeito á remissão. *Mas não obstante ser tudo isto assim, não é intenção do governo resgatar tão cedo as linhas ferreas.*

Ao credito e ao bom nome do paiz o que convém sempre é interpretar e executar, *in bona fide*, os contractos e accordos uma vez feitos.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Empresa Nacional de Navegação

Para os devidos efeitos se avisam os srs. comprantes que a reunião anual para apresentação de contas realizar-se-ha no dia 27 de fevereiro proximo, pela uma hora da tarde, no edifício do banco Lisboa & Açores.

Lisboa, 27 de janeiro de 1897.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de janeiro de 1897.

Aggravaram-se sensivelmente nos ultimos dias as nossas dificuldades financeiras, tanto pela baixa dos fundos portugueses no estrangeiro, como pela baixa dos cambios na nossa praça, accentuando-se a escassez de elementos para base de negocios e a desconfiança no estado geral das cousas publicas. Por outro lado a iniciativa do governo não se tem manifestado no sentido de procurar, quanto seja possível, attenuar a crise por que passa o paiz. Na província a questão das subsistencias publicas tende a aggravar-se, a alimentação dos gados torna-se difícil pela falta de forragens appropriadas. Na capital accentua-se a crise do trabalho, aumentando a redução do pessoal empregado nas obras do estado e paralelamente a carestia dos generos de primeira necessidade. Nas officinas e fabricas a tendência para as greves vae-se desenvolvendo com singular insistencia, tendo hontem rebentado a greve n'uma das fabricas de tecidos de Cabregas. Tudo isto é indicativo de que o mal estar geral tende a aggravar-se e que a situação está exigindo dos governos uma grande reflexão, prudencia e bom senso para o estudo e solução dos problemas economicos, cuja gravidade se está impondo.

A perspectiva do mercado de cambios foi aggravando dia a dia durante a quinzena, por se ter determinado maior procura em todas as devisas. O governo nos ultimos dias tambem fez compras e isso mais complicou a situação. A tensão cambial é enorme. Hontem terminou o prazo para a importação dos trigos. Esperava-se a publicação do decreto prorrogando o prazo, mas até á hora em que escrevo não appareceu. Na camara dos deputados foi apresentada com urgencia uma proposta de lei declarando livre a importação de forragens para o gado. Apesar da urgencia não foi logo votada como as circunstancias parece que aconselhavam.

As inscrições regularam de 35,10 a 35,20, não sendo grande a procura, o que se deve attribuir á circunstancia de haver corrido com certa insistencia, nos centros financeiros, que o governo estava resolvido a ir por deante no seu projecto de conversão. As oscilações cambiaes foram taes e tantas, que é difícil organizar-lhes o quadro da marcha. As obrigações de 4 p. c. de 1888 tiveram regular procura a 16<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 100, as de 4 p. c. de 1890 a 43<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 500 (coupon) com limitada procura. Tiveram pouca importancia as transacções sobre obrigações de 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> que regularam a 49<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 000 réis, tanto de assentamento como de coupon.

As obrigações do Credito Predial continuaram a ter uma grande preferencia, posto que n'esta quinzena o mercado se mostrasse menos firme. As de 6 p. c. regularam a 94<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 000 réis (ass.), faltando de coupon, as de 5 p. c. (ass.) a 91<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 300 réis, as de 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> a 89<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 000 réis. As obrigações Loanda-Ambaca mantiveram-se a 81<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 000 réis. As acções dos bancos cotavam-se: — do Banco de Portugal a réis 137<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 000, do Lisboa & Açores 117<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 000 réis, do Commercial de Lisboa a 116<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 500, do Nacional Ultramarino a 79<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 800 réis.

\* Começou a distribuição dos relatórios dos bancos e companhias pelas suas gerências do anno findo. São bastante animadores os relatórios que tenho visto, principalmente dos bancos de Lisboa, que deram um dividendo vantajoso e accusaram consideravel aumento nas suas operações. O estudo do conjunto de todos estes relatórios oferece um palpitante interesse pelas indicações seguras que nos dá ácerca de uma parte importante da vida económica do paiz, das suas forças, recursos e elementos de acção. Esse estudo, porém, só poderá ser feito quando reunidos todos os relatórios. D'outro modo seria incompleto e por isso imperfeito.

\* A ultima hora tem corrido com insistencia na praça boatos de crise ministerial. O governo teria reconhecido a impossibilidade em que se acha de remover as dificuldades cada vez maiores da situação, por lhe faltarem elementos indispensaveis ao desenvolvimento da sua acção, e teria resolvido dar por finda a sua missão. E' claro que reproduzo estes boatos com a devida reserva.

J. F.

## Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v.....	37 7/16	37 3/8	Desconto no Ban-	
" cheque.....	37 3/16	37 1/16	co de Portugal.....	5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	764	765	No mercado.....	5 1/2 0/0
" cheque.....	768	769	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	310	312	res.....	189
" cheque.....	314	316	Cambio Brazil....	8 15/16
Francfort 90 d/v.....	310 1/2	312 1/2	Premio libra.....	1 1/2 915
" cheque.....	314 1/2	316 1/2		
Madrid cheque.....	1 1/2 025	1 1/2 035		

## Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras

## JANEIRO

BOLSAS	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	—
Lisboa: Inscrições assent...	35,25	35,30	35,30	35,30	-	-	35,30	35,25	-	35,25	35,30	35,45	35,45	-
" coupon.....	35,25	35,30	35,30	35,30	35,30	-	35,30	35,30	35,28	35,29	35,25	-	35,09	-
Obrig. 4 % 1888.....	16.450	16.400	16.450	16.450	-	-	-	16.150	-	16.150	16.450	16.450	-	-
" 4 % 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43.000	-	-	-
" 4 % 1890 coupon....	-	-	-	-	43.500	-	-	-	-	43.000	43.000	-	-	-
" 4 % 1890 externo ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % assent....	-	49.500	49.400	49.000	-	-	-	-	-	49.000	-	48.600	-	-
" 4 1/2 % coup. int....	49.000	-	49.500	49.000	49.000	-	49.000	49.000	49.000	-	49.000	-	48.500	-
" 4 1/2 % externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	137.000	-	-	-	137.000	-	136.100	-	135.000	-	135.000	135.000	-	-
" Commercial.....	-	-	-	-	116.500	-	-	120.000	120.500	120.000	-	120.000	120.000	-
" N. Ultramarino....	-	80.000	80.000	80.000	80.000	-	79.500	79.500	79.500	-	79.500	79.400	-	-
" Tabacos coupon....	74.600	-	75.000	-	75.000	-	-	-	75.000	75.000	-	75.000	-	-
" Comp. Real.....	-	-	14.200	-	-	-	8.300	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 %.....	-	94.500	94.100	-	-	-	-	91.300	91.300	91.300	91.300	94.400	94.000	94.000
" 5 %.....	-	-	-	91.500	-	-	-	-	-	-	-	91.300	91.300	91.300
" Comp. Real 3 %.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34.000	34.000	34.000	-	-
" C. Nacional .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa.....	81.000	81.000	-	81.000	81.000	-	-	81.000	81.000	81.000	81.000	82.000	81.500	-
Paris: 3 % portuguez.....	24,87	24,75	24,87	24,90	24,81	24,75	24,81	23,50	23,93	23,80	24	24	24	-
Acções Comp. Real.....	-	55	50,50	54,50	-	54	51	-	54	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres .....	36	-	30	34	32	-	-	37,50	-	30	32	32,25	-	-
" Norte de Hespanha ..	98	98	99,50	98,50	98	98	-	-	-	-	-	-	-	-
" Mad. Zaragoza.....	154	152	153,50	152,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	90	90,25	-	88	-	85	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real (1.º grau).....	292,51	292	293	293	292	291	291	286	287	285	285	284	283	-
" " (2.º " ) .....	52	51	50	51	51	51	51	50	50	49	48	48	-	-
" " (antigas) .....	135	133	133	133	133	-	133	-	130	130	130	-	-	-
" C. Beira Alta.....	-	77	77	-	76	76	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres.....	100	100	-	100	100	100,75	100	95	95	95	97	101	-	-
" N. Hesp. (1.ª hyp).....	242	242,50	243,50	244	244,50	240	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 % portuguez.....	24,87	24,87	24,87	24,87	24,87	24,87	24,87	23,93	24	24	24,12	24	34	-
Obrig. Atravez Africa.....	63,66	63,66	63,66	63,66	63,66	63,66	63,66	63,66	63,66	68,66	63,66	63,66	-	-
Amsterdam: Atravez Africa.....	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	64,50	64,50	-	-
Bruxellas: Atravez Africa.....	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	-	-

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1897-96			1896-95			Totais			Diferença a favor de		
		Kil.	Totais	Kilometrícias	Kil.	Totais	Kilometrícias	1897	1896	1897	1896	1897	1896
COMPANHIA REAL	de 1 a 8 de 14	Janeiro	693	Réis 51.767.000	Kil. 74.699	693	Réis 55.017.522	Kil. 79.390	Réis 51.767.000	Kil. 55.017.522	Réis 110.033.044	Réis 3.250.522	Réis 8.234.044
Antiga rede	17	"	"	" 50.034.000	" 72.199	"	" 55.017.522	" 79.390	101.801.000	"	"	"	"
" nova não garantida.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nova rede	17	Janeiro	380	Réis 5.945.000	Kil. 15.644	380	Réis 6.603.478	Kil. 17.377	Réis 5.945.000	Kil. 6.603.478	Réis 13.206.956	Réis 658.478	Réis 1.394.956
" garantida.	8 14	"	"	" 5.867.000	" 15.439	"	" 6.603.478	" 17.377	11.812.000	"	"	"	"
Sul e Sueste...	10 16	Dezemb.	475	Réis 10.946.960	Kil. 23.046	475	Réis 13.787.670	Kil. 29.026	Réis 74.134.540	Kil. 70.909.025	Réis 32.436.425	Réis -	Réis -
" -	17 23	"	"	" 13.539.295	" 28.503	"	" 14.645.530	" 30.832	75.1884.745	Kil. 72.554.555	Réis 31.330.190	Réis -	Réis -
Minho e Douro.	-	-	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-	-
" -	24 31	Dezemb.	253	Réis 10.211.051	Kil. 40.360	253	Réis 7.954.248	Kil. 31.440	Réis 32.783.2128	Kil. 31.460.042	Réis 17.372.086	Réis -	Réis -
Beira Alta.....	4 7	Janeiro	-	Réis 5.295.474	Kil. 20.930	"	Réis 6.343.188	Kil. 25.072	Réis 5.295.474	Kil. 6.343.188	Réis -	Réis 1.047.714	Réis -
Nacional (Mirandella e Vizeu).....	16 22	Dezemb.	105	Réis 1.351.598	Kil. 12.872	105	Réis 1.268.673	Kil. 12.082	Réis 67.513.287	Kil. 65.108.282	Réis 2.405.005	Réis -	Réis -
" Vizeu.....	23 31	"	"	" 1.632.628	" 15.739	"	" 1.483.655	" 11.272	69.165.915	Kil. 66.291.937	Réis 2.873.978	Réis -	Réis -
Guimarães.....	8 14	"	"	" 1.429.400	" 33.217	"	" 1.078.725	" 31.727	Réis 2.48				

## A hora italiana

E' sabido que na Italia é uso, desde a Edade Media, dividir os mostradores dos relogios em 24 horas em vez de 12, como nos relogios ingleses, suissos e franceses. O relogio da torre de S. Marcos de Veneza bate 24 horas ás 6 da tarde e 6 horas á meia noite, etc.

Os relogios astronomicos marcam tambem 24 horas, mas n'esses começa o dia (dia astronomico) ás 12 horas da manhã.

E' assim que o anno de 1897 começou para os astronemos ao meio dia de 1 de janeiro, isto é 12 horas depois de, para o resto da humanidade, ter já feneido o de 1896.

As vantagens do sistema são obvias. Um mineiro, um homem que tivesse de passar dias n'um subterraneo, perderia dentro em pouco a noção do dia e da noite quando munido de um relogio trivial. Se tivesse um relogio cujo mostrador fosse dividido em 24 horas, não deixaria de saber ás quantas andava.

Hoje já alguns constructores seguem um termo médio. O mostrador dividem-o elles em 24 partes, 12 horas pretas, das 6 da tarde ás 5 da manhã, e 12 de outra cor das 6 da manhã ás 5 da tarde. Transigem assim de certo modo com os dois partidos; mas, como marcam duas vezes XII e não XXIV, estão longe de satisfazer á applicação que actualmente se pretende dar á *hora italiana* para os horarios dos caminhos de ferro.

Segundo lêmos no jornal belga *L'Industrie*, o sr. Vandeneereboom, ministro dos caminhos de ferro, acaba de decretar a adopção da *hora italiana* aos caminhos de ferro do Estado. O computo das horas para o serviço e horario de comboios terá logar desde a meia noite até á meia noite seguinte. Segue-se que nenhuma diferença se notará desde a 1 hora da madrugada até o meio dia; mas desde o meio dia até a meia noite continuar-se-ha a contar as horas do seguinte modo: 13 horas, 14 horas, 15 horas, etc. até 24 horas (meia noite).

Esta adopção deve começar a vigorar em 1 de maio proximo.

Na Italia já este sistema estava em vigor nas linhas ferreas desde 1893 e sem a menor reluctancia, como é facil de comprehender, da parte do publico.

Foi o sr. Francesco Genala, então ministro das obras publicas, que decretou essa util alteração para o serviço dos caminhos de ferro.

Mais tarde tornou-se extensiva a outros serviços publicos, e dentro em pouco todas as municipalidades a adoptaram por seu livre arbitrio, de modo que hoje está o sistema ali em actividade para todos os usos da vida official desde novembro de 1893.

Não sabemos se a sua adopção n'outros paizes sofrerá oposição motivada, como é natural, pelo uso invertido do actual sistema. O que é certo, porém, é que para o estabelecimento de horarios de comboios e outros poderia ella prestar reaes serviços.

## Systema a tres cores

Foi-nos mostrada uma prova do novo processo de gravura e impressão a tres cores que o intelligente director technico da officina de photogravura universal foi estudar á America, comprando lá o direito exclusivo do uso d'este processo em Portugal.

Com uma só impressão simultanea, a amarelo, azul e vermelho, obtem-se, por este meio, uma infinidade de cores e meias tintas, produzindo um efecto maravilhoso.

As officinas dos Srs. Castello Branco & Alabern estão já executando varias encommendas por este processo, e os seus trabalhos em nada ficam inferiores aos melhores que se fazem no estrangeiro.

## A tracção electrica dos tremvias

Parece que os habitantes de Barcelona estão, como os de Lisboa, na perspectiva do mais primitivo e inconveniente dos systemas de tracção electrica: o da transmissão por meio de fios aereos.

Contra tal sistema se insurge o jornal de Barcelona, *Industria e invenciones*, de 16 do corrente.

Tratando dos continuos perigos para a segurança publica, faz especial menção dos inconvenientes que apresenta o sistema de tracção com linha aérea e com encerramento do circuito pelos carris. Esses inconvenientes não affectam a exploração e serviço das linhas, mas interessam sobremaneira o publico pelas desgraças que occasionam nas pessoas e nos animaes que transitam pela via publica; e tambem as companhias d'aguas, de gaz, telegraphos e telephone pela corrosão dos encanamentos e dos fios, devida á electrolyse.

Ora tal sistema só se torna recommendavel pela economia da sua installação, mas é condemnavel por todos os outros motivos. Longe de ser novo, é já antigo e fóra de moda: é indubitablemente o mais simples e o primeiro que se inventou; os seus resultados, porém, hão sido taes que, em todas as cidades onde foi empregado, suscitou contra si a opinião publica, tendo-se muitas companhias visto obrigadas a mudar o seu sistema de tracção, adoptando umas o conductor subterraneo com fio isolado, outras os accumuladores, outras ainda um sistema mixto.

Em varias cidades não foi consentida a installação do sistema aéreo, como por exemplo em Paris; e pelo que respeita a Boston, onde elle foi adoptado, já está lavrada sentença condemnatoria contra elle pela lei de 6 de junho de 1894 que fixa a sua total desapparição, no estado de Massachussets, para o anno de 1900.

Escolher, pois, tal sistema para Barcelona é retroceder no caminho do progresso, devendo provavelmente começar a exploração das suas linhas quando elle já tiver sido banido nos outros paizes. Quem sabe mesmo se não se destinará a Barcelona o material velho de algumas linhas, já posto de parte nos Estados Unidos!

Pois apesar de todos estes defeitos, apesar do perigo constante para os pobres transeuntes de serem fulminados por um d'aquelles raios, tanto mais temiveis quanto não são anunciados pela trovoada, parece que todos os centros administrativos, que tiveram de ser ouvidos sobre o projecto, informaram favoravelmente, de sorte que já os habitantes de Barcelona se estão preparando para ver arames transversaes, collocados a 5 metros d'altura, servindo de apoio a outros longitudinaes na calle Mayor, em Gracia e em Barcelona, nas de Fontanella, Pelayo, praças de Catalunha e Palacio, Rondas, passeios de Colon, da Industria y Salon de S. Juan, e a ver em todas ellas, principalmente na praça da Catalunha, grande numero de postes cravados aqui e ali para sustentar os arames; preparam-se igualmente para presenciar ou ser victimas das descargas electricas; para sofrer explosões subterraneas, de que são apenas fraco panno de amostra as succedidas ultimamente na Rambla, e para ter o gosto de serem mimoseados com interrupções e perturbações nos serviços telegraphico e telephonico.

Além d'isso, não poderão de futuro entrar na cidade

carros com cargas cuja altura excede os 5 metros a que estarão os cabos transmissores; e se se organizar qualquer festa ou cavalgada não deverá esquecer nunca a altura inatingivel de 5 metros, sob pena de ficarem os carros detidos a meio caminho ou occasionarem a ruptura de qualquer linha com as consequentes desgraças.

E, se é certo que causas identicas produzem os mesmos effeitos, é igualmente de esperar que as companhias de gaz e agua, entre as quaes se conta a municipalidade de Barcelona, serão victimas da corrosão occasionada pela electrolyse, como sucede nas varias cidades dos Estados Unidos, em que teem funcionado os tremvias de cabo aéreo com retorno pelos carris.

Terminando, nos Estados Unidos chegou a tal ponto a oposição ao systema, que a *Metropolitan Traction Company* de Nova York offereceu um premio de 50.000 dollars ao inventor de um systema de tremvia urbano que apresente vantagens equivalentes ás do systema de cabo aéreo sem ter os seus inconvenientes.

E... apesar do attrahente engodo da offerta, tal inventor ainda não appareceu.

## Os caminhos de ferro da Havana

Segundo noticias que recebemos, o estado das empresas de caminhos de ferro da Havana é deveras desolador, devido á continuaçao da guerra. Os insurrectos atacam as estações, destroem as linhas e os wagens, afim de tornarem difficeis os meios de communicação.

As empresas que mais teem soffrido são: a Companhia do caminho de ferro do Oeste, e a de Matanzas, cujas perdas attingem uma cifra enorme.

Outras empresas tambem teem soffrido bastante, fazendo no emtanto logo a reparação dos estragos, o que representa grande prejuizo, como aconteceu ultimamente ás Companhias de Caibarien, de Cárdenas e de Sagua.

O transporte de tropas é feito com a maior regularidade, apesar dos constantes ataques a que estão sujeitos os comboios, mostrando-se o general Weyler muito satisfeito com o bom serviço que os caminhos de ferro teem prestado.

Ultimamente uma catastrophe, que sucede no dia 23 de outubro, veiu augmentar os horrores da guerra. Nesse dia um choque violentissimo teve lugar, entre um comboio com tropas, que estava na estação de Güines, e outro que avançava, procedente de Catalina. Ficaram mortos 4 soldados e feridos 36. Foi preso o machinista e o fogueiro.

E' a primeira catastrophe de tão grande importancia que sucede nas linhas dos Ferrocarriles Unidos de Habana.

Em presença d'esta desgraça, o sr. D. Luciano Ruiz, presidente da assembléa da companhia, convocou uma reunião, na qual relatou o triste acontecimento, ficando resolvido contribuir a companhia com 16.000 pesetas para as victimas, sendo esta quantia constituida por 10.000 pesetas dos fundos da Companhia, 2.000 das quotas que recebem os membros da direcção, e 4.000 dos ordenados dos empregados na proporção de 10 % do que corresponde a um mez.

Em Cuba foi muito applaudida a direcção da Companhia e os seus empregados por este acto meritorio, tanto mais que se conhece bem que o estado financeiro da companhia não é florescente, e que os empregados teem já uns vencimentos muito reduzidos.

Devido pois á situação deveras embaraçosa em que

se encontram as companhias de caminhos de ferro, reuniram os directores das principaes, e resolveram pedir auctorização á primeira auctoridade administrativa para augmentarem 20 % ás tarifas actuaes, esperando, com este augmento de receita, poderem fazer frente ás circumstancias anormaes que estão atraves-sando.

As companhias, na data d'esta notica, aguardavam a resposta do general Weyler, com esperanças de que fosse satisfactoria.

## Automobilismo

### Omnibus automoveis em Bruxellas

Acaba de ser dirigido ao governo belga um pedido de concessão por vinte annos para uma linha de omnibus automoveis entre a praça communal de Ixelles e a Exposição, na rua da Lei, passando pelas ruas da Paz, de Dublin, Caroly, Maria de Borgonha, de Luxemburgo até á gare, e as ruas de Trèves, Belliard e Breydel até o parque do Cincocentenario.

Os vehiculos automoveis, que os concessionarios se propõem a utilizar, são os carros Ward, movidos por accumuladores electricos.

São os mesmos que circulam nas ruas de Londres desde novembro ultimo, pertencentes á *The London Electric Omnibus Co.*

As suas dimensões são proximamente as dos omnibus ordinarios, e podem ser dirigidos tão facilmente como qualquer outra carruagem. Podem transportar vinte e quatro passageiros, doze no interior e outros tantos na imperial.

A nova linha terá duas secções: a primeira, da praça de Ixelles á de Luxemburgo; a segunda, desde esta ultima até á Exposição, propondo-se os concessionarios a estabelecer carreiras de quarto em quarto de hora.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Ramal de Cascaes.** — Já está prompta a segunda via entre o Caes do Sodré e Alcantara Mar, passando em breve a fazer-se em dupla via o serviço entre estas duas estações, e portanto, em todo o ramal de Cascaes, o que deve facilitar muito o movimento de comboios no proximo verão.

Falta só que se conclua a terraplenagem da parte entre a estação do Caes do Sodré e a ponte dos vapores, para que ali seja construida a estação definitiva.

**Guimarães.** — Foi de 75:955#037 réis o rendimento em 1896 d'este caminho de ferro, isto é, mais réis 5:537#998 que em 1895, produzindo uma média anual kilometrica de 2:233#971 réis, ou um augmento de 162#882 réis por kilometro. O numero de passageiros foi de 200.782, mais 11.338, e o seu producto foi de 44:100#050 réis, mais 3:224#515 réis do que no anno anterior. Em mercadorias de grande e pequena velocidade a tonelagem foi de 333.823, mostrando o augmento em peso de 4.135 toneladas, e no producto total de 31:854#987 réis, o accrescimo de 2:313#483 réis. As despesas geraes da exploração durante o mesmo anno sommam 24:275#086 réis, menos 604#029 réis comparadas com as do anno anterior.

**Signaes de partida.** — Como se vê do aviso que adeante publicamos, desde hoje são suprimidos os signaes de uma e duas campainhadas nas estações de passagem das linhas da companhia real, ficando só o signal de tres toques para a partida. São unicamente exceptua-

das as estações em que ha bufete, as de bifurcação e fronteiras.

**Do Barreiro a Cacilhas.** — Na sessão da camara dos deputados de 18 d'este mez o sr. Costa Pinto interrogou o governo sobre o prolongamento do caminho de ferro do Barreiro a Cacilhas.

O sr. ministro das obras publicas respondeu-lhe que dos estudos a que se procedeu para a construcção d'essa linha averiguou-se que o custo da mesma orça por novecentos contos de réis e que o percurso entre esses dois pontos é de 40 kilómetros.

Esse caminho de ferro tem obras d'arte importantíssimas. N'esta conformidade mandou ouvir o conselho superior de obras publicas, cujo parecer foi que se procedesse a novos estudos por outra directriz para vêr se assim se conseguia diminuir o preço do kilometro. O paiz está em más circunstancias financeiras, e nem esse aumento de despesa nem a construcção d'esse caminho de ferro são precisos n'esta occasião.

Conformando-se com o parecer e em harmonia com as modificações do conselho superior, mandou o governo estudar um outro traçado. Esses estudos estão-se fazendo.

**Lobito a Caconda** — Diz um collega que deve ser enviado brevemente ao ministerio da marinha o projecto de estudos para a construcção do caminho de ferro de Lobito a Caconda, na província de Angola, n'uma extensão de 322 kilómetros. A construcção da linha é orçada em 6.750 contos, ou cerca de 21 contos por kilometro.

**Lourenço Marques.** — Segundo um correspondente do *African Review*, affirma-se que o tribunal arbitral de Berne só poderá proferir a sua sentença ácerca da questão d'este caminho de ferro no prazo d'um anno.

O engenheiro suíço Nicole, que foi enviado pelo tribunal de Berne a Lourenço Marques, para avaliar a linha ferrea em litigio, passou na cidade do Cabo em meados de dezembro, com o fim de inspeccionar os caminhos de ferro do Natal e do Cabo, competidores do de Lourenço Marques, e o de Pretoria.

O enviado suíço foi muito bem recebido pelo alto commissario inglez da Africa do Sul, e conta regressar a Berne d'aqui a tres mezes.

Não nos agradam muito estes *salamalekes* feitos pelo alto commissario inglez, naturalmente dedicado a prejudicar os interesses da nossa via férrea, ao arbitro que tem de julgar um litigio, para nós de tanta importancia.

**Ascensor da Estrella.** — Foi lido em sessão de 29 na camara municipal, um officio da Nova Companhia dos Ascensores Mechanicos, requerendo prorrogação do prazo, que termina em 9 de fevereiro proximo, para conclusão da linha funicular Camões-Estrella, no troço entre o Largo da Estrella e a rua de S. João dos Bem-casados, fundando o pedido no estado economico e financeiro do paiz que lhe annullaria os esforços que empregasse para conseguir os meios para tão importante obra.

Este requerimento foi deferido, sendo a prorrogação por mais 5 annos.

**Novas locomotivas.** — Chegaram de Liverpool duas locomotivas para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

## LINHAS HESPAÑOLAS

**Linares a Almeria.** — Serão dentro em pouco abertas ao serviço publico mais duas estações de linha ferrea de Linares a Almeria; a de Pedro Martinez e a de Alamedilla.

Os engenheiros da divisão inspeccionaram já essa parte da linha, e só se espera a auctorização do governo para entrar em exploração.

Proseguem activamente os trabalhos nas secções em via de

construcção, e pôde afirmar-se que, a não sobrevir algum contratempo que difficile os esforços da Companhia do Sul de Hespanha, não será preciso aproveitar toda a prorrogação do prazo ultimamente concedido para a conclusão da linha ferrea.

**Baeza a Linares** — Em março próximo abre á exploração por completo esta linha que actualmente é explorada pela companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante mas que em vista do contracto de exploração ficará pertencendo á companhia do sul.

O ramal de Almeria a Moreda chegará n'aquelle data até Valdimira d'onde haverá trasbordo até Quesada, estabelecendo a comunicação entre Almeria e Madrid.

O trajecto em diligencia é de 34 kilometros.

Cremos que será facil admittir-se mercadorias na mesma data.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### FRANÇA

A extensão total da rede do Estado francês explorada em 31 de dezembro de 1895 era de 2.761 kilometros. E como no decurso d'esse anno não foi aberta á exploração nenhuma linha nova, foi aquella a extensão media explorada durante o mesmo anno, com um excesso sobre o anterior, 1894, de 20 kilometros apenas.

O movimento das receitas foi o seguinte:

Viajantes .....	francos	14.952.048
Mercadorias, grande velocidade	"	4.800.319
" pequena	"	21.579.251
Receitas diversas .....	"	401.773
Total .....		41.733.391

As despesas subiram a 31.662.436 francos, deixando portanto o lucro de 10.070.955 francos, ao qual se deve juntar 3.761.590 francos para impostos sobre viajantes e transportes de grande velocidade, sellos, patentes etc., e 3.818.969 francos de transportes gratuitos e contados em attenuação das despesas. O excedente, pois, das verbas recebidas pelo Estado para a sua rede é de 17 1/2 milhões de francos, o que aliás não deve considerar-se como lucro liquido, porque o Estado, nas suas contas de administração, não menciona as sommas dispendidas em construções, resgates e reparações de linhas, despesas estas que são inscriptas no orçamento geral.

O efectivo do material circulante era, em 31 de dezembro de 1895, de 549 locomotivas, 1.769 carruagens de viajantes, 14.428 vagons diversos.

O coefficiente de exploração, que era de 83,46% em 1885, e que gradualmente attingira 76,75% em 1894, diminuiu ainda em 1895, em que não era senão de 75,87%.

Bom será lembrar que o coefficiente de exploração das companhias francesas regula entre 45,26% e 62,74%, o maximo.

A companhia Paris-Lyon-Mediterraneo dirigiu ao ministro das obras publicas de França uma representação pedindo o seu consentimento para que os viajantes provenientes d'Inglaterra com destino á India, via Marselha, possam desembarcar na Joliette pela linha d'Estaque.

Aquela companhia tem boas razões para acreditar que é altamente vantajoso para a prosperidade de Marselha desviar para ali a corrente de viajantes inglezes que actualmente preferem a via Brindisi para o caminho da India, quer na ida, quer na volta. Para esse fim deveriam estabelecer-se comboios especiaes, d'acordo com a Companhia do Norte, com as companhias inglezas e com as de navegação.

A junta consultiva dos caminhos de ferro, adoptando as conclusões do parecer do respectivo relator, informou favoravelmente á auctorização pedida pela companhia, com a reserva, porém, de ser por ella paga uma imposição á Camara do Commercio de Marselha, visto que os comboios teem de attingir os caes e dokas do porto.

### RUSSIA

Segundo vemos de uma correspondencia d'um visitante á exposição de Nijni-Nowgorod, o material dos caminhos de ferro achava-se ali representado por bons modelos.

Diz o correspondente:

«Os srs. directores e engenheiros franceses não deveriam deixar de visitar a exposição e examinar os vagons aqui expostos.

Com isso teria tudo a ganhar o publico francês. Veriam esses senhores,—e admirariam decerto porque nosso paiz não se seguem as mesmas idéas,—que na Russia o unico fim que se tem em vista é dar aos passageiros a maior somma de conforto possível. Sob esse ponto de vista é já o antigo material russo bem superior ao material de que actualmente dispomos.

Mas que diriam os nossos bons directores de caminhos de ferro ao verem, por exemplo, os vagons de 1.ª classe preparados para o futuro Transsiberiano?

As nossas carruagens-salões, pelas quaes já se exige um tão forte accrescimo sobre o preço ordinario dos logares, nada são, comparadas com aquelles vagons elegantemente ornamentados, munidos de excellentes assentos, cada um dos quaes se transforma á noite n'um não menos excellente leito; são illuminados a luz electrica e conteem todas as commodidades; até mesas de jogo teem!

Esses senhores jamais poderiam admittir que taes loucuras se pratiquem a favor do *yulgum pecus*.

E quanto se admirariam se vissem carruagens de 2.<sup>a</sup> classe d'um modelo já em circulação em numerosas linhas, mais confortaveis, muito mais até, que as nossas carruagens de 1.<sup>a</sup> classe, acachapadas e sem ar—mas não sem correntes d'ar—nas quaes o menor volume conservado pelo passageiro é um estorvo para os outros!

E como subiria de ponto o seu espanto ao verem carruagens de 3.<sup>a</sup> classe, arranjadas de modo tal que á noite, estando a carrragem cheia, poderá cada viajante ter á sua disposição uma tarima, verdade seja que de pau, mas do comprimento de 1<sup>m</sup>,75, onde se poderá extender á vontade! E como essas carruagens de 3.<sup>a</sup> classe teem 2<sup>m</sup>,75 de altura e são munidas de prateleiras onde poderão collocar volumes nada pequenos sem incomodar ninguem, muitos passageiros levam consigo uma pequena enxerga que á noite extendem na tarima e onde dormem como em sua casa.»

## AVISOS DE SERVIÇO

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Signaes de partida dos comboios

De 1 de fevereiro proximo em deante, nas estações de passagem de toda a rede serão suprimidos o primeiro e o segundo sinal de prevenção antes da partida dos comboios, continuando a ser feito o signal de partida, por meio de tres toques de campainha seguidos, na conformidade do respectivo regulamento.

São exceptuadas d'esta disposição as estações em que ha bufete, as de fronteira e as de bifurcação (menos as de bifurcação das linhas suburbanas de Lisboa) a saber:

**Linhos de Leste e Norte.**—Santarem.—Entroncamento.—Abrantes.—Torre-Vargens.—Elvas.—Marvão.—Alfarelos.—Coimbra B.—Pampilhosa;

**Linha de Oeste.**—Cacem.—Torres-Vedras.—Caldas-Rainha.—Leiria.—Amieira;

**Linha da Beira-Baixa.**—Castello-Branco.—Covilhã; nas quaes continuam a ser dados o primeiro e segundo signal de prevenção, respectivamente por meio de um e dois toques de campainha.

Egualmente continuam a ser dados os tres signaes nas estações extremas:

**Linhos de Leste e Norte.**—Lisboa (Santa-Apolonia).—Lisboa (Rocio).—Coimbra—Porto;

**Linha de Oeste.**—Cintra;

**Linha de Cascaes.**—Caes-Sodré.—Cascaes.

#### Serviço sem trasbordo na estação de Porto Campanhã

Segundo aviso recebido da Administração dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, desde 27 do corrente deixará de haver trasbordo em Porto Campanhã para os passageiros e bagagens que, pelos comboios n.<sup>os</sup> 1, 3, 5 e 15, se dirijam a Porto Terminal e para os que d'ali procedam pelos comboios n.<sup>os</sup> 2, 4, 6 e 16.

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de ferro do Sul e Sueste

#### Fornecimento de mangueiras de lona, de couro e de borracha

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 20 de fevereiro proximo, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de mangueiras de lona, de couro e de borracha, correias de couro e transmissores de algodão.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 42\$000, o qual será, posteriormente, elevado a 5 por cento do valor total da adjudicação por aquelle dos licitantes a quem essa adjudicação for feita. Estes depositos terão lugar, aquelle na thesouraria do respectivo caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos referidos caminhos de ferro.

As condições estão patentes na séde da direcção, em Lisboa, largo de S. Roque n.<sup>o</sup> 22, onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 23 de janeiro de 1897.

#### Fornecimento de cordame

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 4 do proximo mês de fevereiro, na secretaria da administração do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para o fornecimento de cordame.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 18\$700, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão lugar, o primeiro na thesouraria d'estes caminhos de ferro, e o segundo na caixa geral de depositos, á ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.<sup>o</sup> 22, onde podem ser examinadas, todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 13 de janeiro de 1897.

#### Fornecimento de 90 chapas de ferro Loromoor

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 15 de fevereiro proximo, na administração do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 90 chapas de ferro Loromoor.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 16\$000, o qual será posteriormente elevado a 5 % do valor total da adjudicação por aquelle dos licitantes a quem essa adjudicação for feita. Estes depositos terão lugar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral do depositos, á ordem da direcção dos referidos caminhos de ferro.

As condições estão patentes na séde da direcção, em Lisboa, largo de S. Roque n.<sup>o</sup> 22, onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 21 de janeiro de 1897.

#### Fornecimento de um torno-revolver e uma machina de fabricar rebites e parafusos

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 27 de fevereiro proximo, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de um torno-revolver e uma máquina de fabricar rebites e parafusos.

As condições estão patentes na séde da direcção, em Lisboa, largo de S. Roque n.<sup>o</sup> 22, onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 26 de janeiro de 1897.

## Caminhos de ferro do Minho e Douro

### Lanço da estrada de serviço de Almendra á estação de Almendra, comprehendido entre a portella dos Garrochos e a estação de Almendra

Pelo presente se faz publico que no dia 17 de fevereiro, ao meio dia, na administração do concelho de Villa Nova de Foscôa, perante o respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para a adjudicação da empreitada constante da construção do pavimento entre os perfis 1 e 95, do lanço da estrada de serviço de Almendra á estação de Almendra, comprehendido entre a portella dos Garrochos e a estação de Almendra.

O deposito provisório para ser admittido á licitação é de réis 45\$000 e o definitivo será de 5 % da importancia total da arrematação.

O projecto, condições da arrematação e o caderno de encargos podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã até ás 3 da tarde, na repartição de via e obras na estação do Porto em Campanhã, na secretaria da 4.<sup>a</sup> secção na estação do Pinhão e na estação de Almendra.

Porto, 20 de janeiro de 1897.

#### Fornecimento de 4.000 toneladas de carvão de pedra

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 10 de fevereiro, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade e em presença do exc.<sup>mo</sup> administrador, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 4.000 toneladas de carvão de pedra, proprio para machinas locomotivas, para os caminhos de ferro Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisório de 500\$000.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento será de 5 % da importancia total do mesmo fornecimento.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 12 de janeiro de 1897.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES  
RECOMMENDADASMAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS  
RECOMMANDÉES**Antwerpia.**—A. Manceau.**Hamburgo.**—Augusto Blumenthal.**Leiria.**—Antonio C. d'Azevedo Batalha.**Lisboa.**—Ad. Seghers.—Rua Victor Cordon, 1-A.**Lisboa.**—Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.**Lisboa.**—Carlos C. Dias — (vinhos, frutas e outras comissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.**Lisboa.**—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.<sup>o</sup>**Lisboa.**—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.**Lisboa.**—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).**Londres.**—F. Demolder — 4, Holmdale Road Amburst Park.**Madrid.**—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.**Paris.**—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.**Porto.**—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.**Valencia d'Alcantara.**—D. Alejandro Campero.**Valencia d'Alcantara.**—Justo M. Estellez—Agente internacional de aduanas y transportes.

## AGENDA DO VIAJANTE

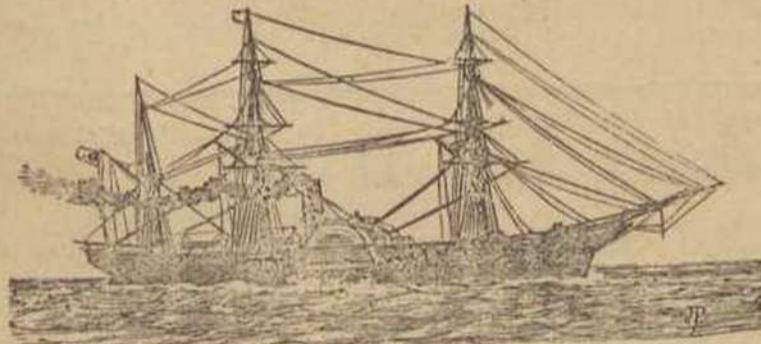
Prevenimos os nossos leitores de que são estes os UNICOS estabelecimentos que lhes recommendamos, porque praticamente conhecemos o seu serviço.

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR. — Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPÉRIENCE PERSONNELLE.

**LISBOA** **Avenida-Palace.**—Rua do Príncipe, junto à Estação Central.—Établissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.**LISBOA** **Braganza Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.<sup>o</sup> ordre—Propri. Victor Sasseti**LISBOA** **Hotel Durand**—Rua das Flores, 71—1.<sup>o</sup> class—English family hotel—Proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.**LISBOA** **Grand Hotel Central**—Caes do Sodré—Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.**LISBOA** **Hotel de l'Europe**—Seul hotel français au centre de la ville—Cuisine française.**LISBOA** **Francfort Hotel**—No centro da cidade—Aposentos para famílias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113**LISBOA** **Hotel Americano**—P. de S. Paulo, n.º 3.—Proximo dos caes e banhos do arsenal.—Bons quartos e aposentos.—Preços: 1\$000 rs. para cima.**CASCAES** **Hotel Central**—De 1.<sup>o</sup> ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.**CASCAES** **Hotel Bragance**—Appartements pour famille.—Vue splendide sur la mer. Service de 1.<sup>o</sup> ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lestage.**CINTRA** **Hotel Nunes**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.—Prop. João Nunes.**CINTRA** **Hotel Netto**—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e agradáveis, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis.—Prop. Romão Garcia Vinhas.**MAFRA** **Hotel Moreira**—no largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.**CALDAS DA RAINHA** **Grande Hotel Lisbonense**—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para famílias.—Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Paramos.**LEIRIA** **Hotel Central**—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e agradável.—Carros para a Batalha, Marinha, etc.—Restaurante—Preços modicos.—On parle français.**FIGUEIRA DA FOZ** **Hotel Saudade.**—Rua da Saudade, Bairro novo. Magnificas vistas para o mar, muito perto da praia, Colyseu Figueirense, e proximo do Casino Mondego e theatro-circo.—Preços variam entre 900 e 1\$400 réis.**PRAIA DA NAZARETH** **Grand Hotel Club**—Magnificas accommodações, agradável, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cellia e Vallado—Prop. A. de S. Romão.**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**—R. Entreparedes (Fronte à Batalha). Serviço de 1.<sup>o</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Propri. Lopez Munhos.**PORTO** **Grande Hotel America Central**—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos banhos Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.**PORTO** **Hotel Francfort.**—O melhor e mais central da cidade—Salões, banhos, correio e telephone—Serviço de 1.<sup>o</sup> ordem—Propri. Adriano & François.**GUIMARÃES** **Hotel do Toural.**—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 réis diarios. Serviço avulso, almoço 400, jantar 600 réis.**GIBRALTAR** **Hotel Metropole e Nuevo Hotel Espanol.**—Situado à entrada da cidade.—Cozinha excelente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—Proprietario, Lorenzo Sacarello.**SEVILHA** **Grand Hotel d'Europe**—Proprietarios Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para famílias, preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão.**SEVILHA** **Gran Fonda de Madrid**—Principal estabelecimento de Sevilha—illuminação electrica—luxuosos pateos—sala de jantar para 200 pessoas—banhos.**GRANADA** **Hotel Victoria**—Propri. Federico Iniesta Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.**CARTAGENA** **Grand Hotel de Roma.**—No centro da cidade, 70 quartos espaçosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas.—Excellent cozinhe—Hospedagem completa desde 5 pesetas—Proprietario Teófilo Gareia.**ORAN** **(Algeria) Hotel Restaurant du Louvre.**—Quartos confortaveis desde 2 francos, cozinha farta a preço fixo, desde 2 francos, ou por lista—situado ao centro da cidade em face do theatro. Proprietario Clastres Martin, rua de Turin.**TIZI OUZOU** **(Kabila, Algeria) Grand Hotel des Postes**—Excellent service de cozinha, bellos aposentos, carros para visitar Fort National, Michelet e grande Kabila. Preços economicos. Proprietario, P. Despous.**BONE** **(Algeria) Grand Hotel d'Orient.**—Cours National, principal avenida. Casa de 1.<sup>o</sup> ordem. Grandes quartos e salões, boa cozinha. Proprietaria, Madame Léon Peytaud.**TUNIS** **Hotel de France.**—Très recommandé par son confortable, sa situation et son excellente cuisine, appartements de familles, omnibus à tous les trains, salon de lecture, jardin—Propriet Ferrier, Rue de Constant ne, 12.**NICE** **Riviera-Palace-Hotel**—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchester—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.<sup>o</sup> ordre.**CONSTANTINOPLA** **Pera-Palace-Hotel**—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.<sup>o</sup> ordre.**CAIRO** **Ghesireh-Palace-Hotel**—Etablissement de premier ordre.—Grand parc sur le Nile. Luxe et confort—grands salons.

# Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

O paquete **DANUBE**, sahirá a 8 de fevereiro

As accommodações para passageiros são inexcedíveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados portugueses.

## AGENTES

Em Lisboa: — **JAMES RAWES & C.<sup>a</sup>** — R. dos Capelistas, 31, 1.<sup>o</sup>

No Porto: — **W. G. TAIT & C.<sup>a</sup>** — Rua dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

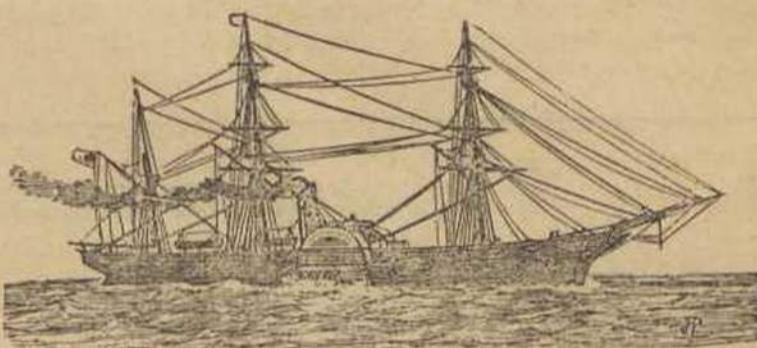
HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de fevereiro de 1897

COMPANHIA REAL		Lisboa R.-Alfar.	Alfar.- Lisboa R.	Lisboa R.-Sacav	Sacav-Lisboa R.	BEIRA ALTA		Beja-Faro	Faro-Beja
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	7-0 m   3-18 t.	1- 0 t.   10-20 t.	6-15 m   7- 0 m.	6-30 m   7-15 m.			11-20 m   7-35 t.	6-30 m   2-40 t.
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	7-45 m   8-29 m.	7-45 m   8-29 m.			C. Branc-Evora	Evora-C. Branc
8-30 t.	7-35 m.	2-10 t.	4- 0 m.	10-0 m   10-44 m.	8-45 m   9-29 m.	5-30 m   4-20 t.	9-35 m   8-00 t.	3- 0 t.   4- 0 t.	7-10 t.   8-2 t.
10- 0 t.	11-15 m.	7-45 t.	6-44 m.	12- 0 t.   12-44 t.	11- 0 m.   11-45 m.				
Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.	3. <sup>as</sup> e sextas	2. <sup>as</sup> e 6. <sup>as</sup>	2-0 t.   7-30 t.	6- 0 m   10-55 m	2- 0 t.   2-44 t.	1- 0 t.   1-45 t.		
6-00 t.	11-7 t.	4-55 m.	10-30 m	4-45 t.   5-29 t.	3- 0 t.   3-45 t.	7-15 t.   7-59 t.	7- 0 t.   7-45 t.		
Lisb. C.S.-Porto	Porto-Lisb. C.S.	7-30 m.   9-40 t.	6-10 m.   8-30 t.	5-30 t.   7-30 t.	6-14 t.   6-44 t.	8-45 t.   9-29 t.	8-15 t.   8-59 t.		
Aveiro-Porto	Porto-Aveiro	4- 0 m.	6-30 m.	4-15 t.	6-38 t.	Excepto aos sab.	10- 0 t.   10-44 t.		
10-30 m.	2-50 t.	4-30 m.	8-29 m.	11- 0 t.   11-45 t.	—	11-13 t.   5-34 m.	11-30 t.   4-16 m.		
Lisboa R.-V.Alc.	V.Alc.-Lisboa R.	7-30 t.	5-25 m.	8-35 t.	6- 0 m.	Só aos sabbados	—		
Lisb. C.S.-V.Alc.	V.Alc.-Lisb. C.S.	7-30 m   8- 0 t.	9-30 m   10-0 t.	1- 3 m.   12-10 m.	9-10 m.   5-15 t.	12- 0 m   12-44 m.	—		
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	6- 0 m.				
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	7-30 m.   9-15 t.	8-45 m.   10- 0 t.	1- 3 m.   12-10 m.	9-10 m.   5-15 t.				
Lisb. C. S.-Sant.	Sant.-Lisb. C.S	2- 0 t.	4-35 t.	6-45 m.	9-20 m.				
4-30 t.	7-05 t.	12-30 t.	3-05 t.	12-15 m   1-20 m.	—				
Lisb. C. S.-Entr.	Entr.-Lisb. C.S.	4- 0 m.	11-11 m.	6- 0 m.	1-30 t.				
11-0 m.	3- 0 t.	6- 5 t.	10-0 t.						
Coimb.-Figueira	Figueira-Coimb.	7-15 m	9- 2 m.	11-0 m.	12-48 t.				
4-30 t.	6- 6 t.	8- 0 t.	10-40						
Lisboa R.-Fig. <sup>a</sup>	Fig. <sup>a</sup> -Lisboa R.	7- 0 m.	3-20 t.	1- 5 t.	10-30 t.				
7- 0 t.	5-23 m.	7-45 t.	6-30 m.						

# BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

# NORDDEUTSCHER LLOYD



Carreiras de paquetes para o Brazil, Rio da Prata, Nova-York, Baltimore, Asia Oriental e Australia

Sahidas quinzenaes de LEIXÕES para o RIO DE JANEIRO e SANTOS tocando mensalmente em LISBOA, PERNAMBUCO e BAHIA

Estes magnificos e luxuosos paquetes, illuminados a luz electrica, offerecem todas as commodidades possiveis aos srs. passageiros, visto estarem providos de todos os melho-amentos mais modernos.

Os srs. passageiros de 1.<sup>a</sup> classe podem escolher os beliches que desejarem á vista das plantas dos paquetes, que se acham patentes nos escriptorios das agencias no Porto e em Lisboa, mas n'este caso recommenda-se **muita antecedencia**, em vista da grande acceptação que estes luxuosos paquetes teem tido por parte do publico.

Por estes paquetes tambem se acceptam passageiros para **Paranaguá, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul**, com transferencia no Rio de Janeiro para o paquete **Mœwe**, da mesma companhia.

Para mais informaçoes, dirigir ao escriptorio da Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.<sup>o</sup>, e em Lisboa ao agente João Patrício Alvares Ferreira, rua dos Balaioeiros, 135, 1.<sup>o</sup>

## BEIRA ALTA

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Fig. <sup>a</sup> -V.	Form.	V. Form.-Fig. <sup>a</sup>	

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
11-20 m   7-35 t.	6-30 m   2-40 t.	C. Branc-Evora	Evora-C. Branc

## MINHO E DOURO

Porto-Valença	Valença-Porto
7-43 m   1-10 t.	2-50 m   8-35 m
10-55 m   3-25 t.	9-45 m   2-25 t.

Camp.-Viana	Viana-Camp.
5-0 m   10-25 m.	5-15 t.   10-30 t.

Vianna-Valença	Valença-Vianna
7- 0 m   9-15 m.	6-0 t.   8-10 t.

## SUL E SUESTE

Lisb. T. P.-Faro	Faro-Lisb. T. P.
4-30 t.   5- 0 m.	6-30 t.   7- 0 m.

Lisboa T.P.-Beja	Beja-Lisboa T.P.
8- 0 m   3- 5 t.	10- 0 m   4-40 t.

Lisb. T.P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.
8- 0 m   5- 0 t.	8- 0 m   4-40 t.

Lisboa T.P. Ext.	Ext. Lisboa-T.P.
8- 0 m   3-45 t.	12-10 m   7- 0 m.

Lisb.-T.P. Setub.	Setub. Lisb.-T.P.
4-30 t.   6-25 t.	8- 0 m   9-50 m.

C. Branca-Beja	Beja-C. Branca
6-10 m   9- 0 m.	4-30 t.   7-24 t.

# Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

## CARREIRA OFICIAL

### O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR



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

Alberto R. Centeno & C.ª

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



### Africa Oriental, (via Suez), vap. allem., Admiral.

Sahirá a 5 de fevereiro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



### Africa Oriental, (pelo Cabo da Boa Esperança), vap. allemão, Kaiser.

Sahirá a 8 de fevereiro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



### Algarve, vapor portuguez, Gomes IV.

Sahirá a 15 de fevereiro.

Agentes, Alberto R. Centeno & C.ª  
Largo dos Torneiros, n.º 5.



### Anvers e Havre, vapor portug., Saint-Luc.

Sahirá a 12 de fevereiro.

Agentes, Henry Burnay & C.ª,  
R. dos Fanqueiros, 10.



### Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor allemão, Rio.

Sahirá a 10 de fevereiro.

Agente, Ernesto George,  
R. da Prata, 8.



### Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, Paraguassu.

Sahirá a 17 de fevereiro.

Agente, Ernesto George,  
R. da Prata, 8.



### Bordeaux, vapor frances, Cordillère.

Sahirá de 8 a 10 de fevereiro.

— Messageries Maritimes.  
Agentes, Torlades & C.ª, R. Aurea, 32, 1.º



### Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vapor frances, Brésil.

Sahirá a 15 de fevereiro. — Messageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



### Havre e Anvers, vap. franc., Saint-Filippe.

Sahirá a 4 de fevereiro.

Agentes, Henry Burnay & C.ª,  
R. dos Fanqueiros, 10.



### Havre e Anvers, vap. frances Saint-Marc,

Sahirá a 12 de fevereiro.

Agentes, Henry Burnay & C.ª,  
R. dos Fanqueiros 10.



### Liverpool, vapor inglez, Minho.

Sahirá a 6 de fevereiro.

Mascarenhas & C.ª  
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



### Liverpool, vapor inglez, Oporto.

Sahirá a 13 de fevereiro.

Mascarenhas & C.ª  
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



### Loanda, Lourenço Marques e Madagascar, vap. frances, Ville de Pernambuco.

Sahirá a 22 de fevereiro.

Agente, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



### Londres e Anvers vapor hespanhol, Montanes.

Sahirá a 13 de fevereiro.

Mascarenhas & C.ª, T. do Corpo Santo, 10, 1.º



### Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thome, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, N. Redondo, Benguela, Mossamedes Porto Alexandre e Bahia dos Tigres v. port., Loanda.

Sahirá a 6 de fevereiro. Empresa Nacional de Navegação. R. da Prata, 8.



### Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos, Corsica.

Sahirá a 2 de fevereiro.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



### Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão, Bahia.

Sahirá a 5 de fevereiro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



### Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro, e Santos, vapor frances, Corrientes.

Sahirá a 19 de fevereiro.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



### Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão, Buenos Aires.

Sahirá a 24 de fevereiro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



### Rio de Janeiro, e Santos, vap. frances, Concordia.

Sahirá a 26 de fevereiro.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



### Rio de Janeiro e portos do Pacifico, vap. inglez, Potosi.

Sahirá a 3 de fevereiro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, C. do Sodré, 64, 1.º



### Rio de Janeiro, e Santos, vapor frances, Parahyba.

Sahirá a 14 de fevereiro.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



### S. Miguel, Terceira, Graciosa (S. da Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flôres, vapor portuguez, Açor.

Sahirá a 5 de fevereiro.

Agente, G. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



### Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vapor frances, Saint-Mathieu.

Sahirá a 3 de fevereiro.

Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.



### Vigo, La Pallice, e Liverpool, vap. ing., Orissa.

Sahirá a 3 de fevereiro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, C. do Sodré, 64, 1.º