

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.

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA



Anvers — 1894

Annexo d'este numero

Folheto **A Travers les Alpes** par le chemin de fer du St. Gothard.

SUMMARIO

| | Pag. |
|--|---------|
| Atravez d'Africa. | 49 |
| Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett | 50 |
| Parte Official. — Portaria de 1 de fevereiro do ministerio das Obras Publicas | 50 |
| — Regulamento de pontes | 52 |
| Volumes pequenos | 52 |
| Brinde a todos os nossos assignantes | 52 |
| O tunnel o Simplon (ilustrado) | 52 |
| Notas de viagem. — XII — O café mouro — Viagem sem poeira — Um bando de gafanhotos — Homens de leque — Horario incommodo — Um cirio de árabes que os nossos carolas devem imitar | 54 |
| Commercio portuguez | 55 |
| Parte finançaria. — Carteira dos acionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes | 55 a 57 |
| Publicações recebidas | 58 |
| Sul d'Angola | 58 |
| O transsiberiano | 58 |
| Loanda a Ambaca | 59 |
| O caminho do ferro mais elevado do mundo | 59 |
| Automobilismo | 59 |
| Linhos portuguezas. — Renovação de viaductos — Carris de ferro do Porto — Linha do Zaire | 60 |
| Linhos hespanholas. — Avila a Salamanca — Pontevedra a Monforte — Pontevedra a Carril — Santander a Bilbao | 60 |
| Linhos estrangeiras. — Austria — Alemanha | 61 |
| Arrematapões | 61 |
| Casas recommendedas | 62 |
| Agenda do viajante | 62 |
| Anuncios | 63 |
| Horario em 16 de fevereiro de 1897 | 63 |
| Vapores a sahir do porto de Lisboa | 64 |

Atravez d'Africa

UM projecto se anunciou nos ultimos dias, em pequenas locaes do noticiario das folhas diarias, como se fosse a local de menos importancia, facto que, todavia, é para o nosso paiz de primeira grandeza, e devia e deve ser commentado e estudado a fundo, porque as condições em que esse projecto se converter em facto — em factos, diremos melhor, porque nas mil ramificações em que elle pôde dividirse, afectará tão profundamente os interesses de Portugal, que os seus effeitos se multiplicarão por todas as camadas sociaes — implicarão grandemente com os nossos interesses,

Disseram os jornaes que um grande syndicato inglez se prepara para construir uma grande linha ferrea, de uma a outra margem da Africa, desde Loanda, por Ambaca, Malange e Cassange, tomando depois, por sudoeste, para o Barotz em direcção a Buluwayo, capital da Rhodesia, d'onde seguiria para a Zambezia, e d'ahi ao lago Nyassa, passando atravez dos territorios da companhia a ligar com a bahia de Pemba, onde terá o seu *terminus*.

Esta noticia, dada por um jornal de Londres, *The*

African Review, é por elle apresentada como um sonho irrealizavel, attento o enorme custo em que tal construcção importaria, calculando se que a linha não teria menos de 2.700 milhas, cerca de 4.350 kilometros, que em total não importariam em menos de 19 milhões de libras, uns 121.000 contos, pelo nosso cambio actual.

Com effeito o traçado parece-nos caprichoso de mais e o custo da obra muito superior ao que seria razoavel.

Mas pensando-se n'este projecto, parece que elle não é tão sonho como á primeira vista se afigura.

A Inglaterra ficaria assim com uma linha de costa a costa, pela qual estabeleceria rapida e commodamente todo o trafego do interior.

A Rhodesia e a sua capital ficariam ligadas á costa occidental e portanto sem necessidade da navegação pelo lado oriental, para as suas relações com a Europa, isto é, encurtando toda a volta pelo cabo ou pelo canal de Suez; uma facil ligação, embora de alguns centos de kilometros, com a linha do Norte do Transvaal e com a já em construcção do Cabo a Palapye e Matabelalandia, estabeleceria a correspondencia com toda a rête do sul e sugaria todo o trafego do interior, em qualquer sentido que elle pretendesse dirigir-se.

Segundo a mesma revista, o projecto comprehendia a compra da linha de Loanda a Ambaca e a dos terrenos marginaes da linha dentro do nosso territorio, o que demonstra até que ponto vão as aspirações inglezas, e como a sua politica e a sua finança, inspiradas no seu eterno ideal de absorpcão, continuam a visar os magros restos que a força das razões, em que se basearam os nossos tratados, nos deixaram.

E' sabido que a nossa companhia de Loanda a Ambaca teve por iniciação a construcção de uma grande linha trans-africana, no sentido d'esta. O tal projecto, pois, não é uma novidade; mas o que não ha duvida é que, a realizar-se, elle teria muito maior importancia do que a muitos se afigura.

A disputa do trafego do interior do grande continente é objecto de aturados estudos por parte dos economistas de todos os paizes, e de porfiada lucta entre as nações que possuem portos no litoral.

As linhas de penetração teem sido reconhecidas por todos como o meio mais efficaz de civilizar, povoar e desenvolver os pontos do interior, onde só as caravanias fazem o trafego, com a morosidade e o elevado custo inherentes a este sistema de transportes.

E do que o indígena se habitua ao silvo da machina, e a utilizar este meio de se transportar e á suas fazendas, dão provas evidentes os resultados que teem dado todas as linhas destinadas a este fim.

Estes resultados são ainda pequenos em relação aos sacrificios que cada paiz tem feito para construir e explorar essas linhas, mas são já eloquentes nos beneficios que indirectamente teem produzido, e de que são testemunho as estatisticas aduaneira dos portos.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 8 de fevereiro de 1897.

Consta que a Great Western Railway vae estabelecer um serviço desde Birmingham e condados centraes de Inglaterra, pela via de Reading e em relação com o novo serviço da tarde entre Londres e Paris por Folkestone e Boulogne, que a companhia South-eastern tem intenção de estabelecer, em 1 de junho proximo, serviço que dará um desenvolvimento importante ao nosso trânsito continental de passageiros.

Ha tempos diz-se tambem que, tanto a companhia Great-northern como a Midland, pensam em estabelecer comboios directos, desde o norte do paiz até Dover, em correspondencia com o serviço de Calais, e é possivel que aquelle projecto da parte da companhia Great Western converta estes rumores em realidades. Crê-se que, para conseguir este fim, os comboios da companhia Midland serão dirigidos pela linha d'esta até Ludgate Hill, Londres, seguindo logo pela linha de Chatham of Dover; os comboios da Great-northern seguirão pela via de Blackfriars, Londres, até entrar nas linhas South-Eastern, pelas quaes vão a Dover. São incontestaveis as vantagens d'uma tal disposição, para os passageiros procedentes de Escocia e do norte de Inglaterra com destino a França, esperando-se com interesse o estabelecimento d'estes novos serviços.

*

Tem agrado geralmente a intenção do Board of Trade, de formar uma commissão departamental para examinar os varios projectos para a melhor ventilação do metropolitan Railway de Londres. Talvez o meio mais simples, e ao mesmo tempo mais efficaz, fosse a abolição das actuaes machinas a vapor e a sua substituição por outras, com tracção electrica, á imitação da District Railway Company, que está a ponto de introduzir igual reforma no seu serviço.

*

Na reunião semestral da companhia Manchester, Sheffield of Lincolnshire, que se realizou em Manchester na semana passada, decidiu-se mudar o nome da referida linha, chamando-a «The Great Central Railway», pedindo-se auctorização para isto n'un bill da mesma companhia que ha pouco foi apresentado ao parlamento.

*

O numero total dos accidentes pessoais ocorridos nos varios caminhos de ferro, durante os nove meses até 30 de setembro do anno passado, foi de 789 pessoas mortas e 11.949 feridas. Comparado com o periodo correspondente do anno anterior, mostra-se no numero de passageiros mortos um aumento de 7, e no numero dos feridos um de 379, enquanto que, entre os empregados, o aumento foi de 5 e 874 respectivamente, aumento que se explica algum tanto n'uma nota que vae junta ao relatorio, e que se refere a um novo regulamento do Board of Trade com respeito á maneira de formular o relatorio dos accidentes ocorridos. Antes d'esta disposição era costume entre algumas das companhias ferro-viarias fazer publico sómente os accidentes qualificados de graves, mas o novo regulamento exige que se declare ao Board of Trade todo o accidente que impuzer ao empregado o ausentarse do seu trabalho ordinario por cinco horas em qualquer dos tres dias de trabalho immediatamente seguidos ao accidente.

W. N. Cornett.

PARTE OFICIAL

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERÇIO E INDUSTRIA

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro apresentada pela companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria do caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, relativa ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro do anno findo (primeiro semestre do anno economico de 1896-1897): ha por bem, conformando-se com o parecer de 25 de janeiro findo do conselho superior de obras publicas e minas, aprovar a referida liquidação na importancia de réis 31:152#233 e ordenar:

1º Que, salvas as disposições do artigo 15 da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á companhia nacional de caminhos de ferro aquella quantia de réis 31:152#233, importancia total de juro garantido e liquidado em relação ao primeiro semestre do anno economico de 1896-1897.

2º Que esta liquidação continue a ser considerada provisoria enquanto não estiverem concluidos todos os trabalhos e rigorosamente feita a medição da linha.

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

Paço, em 1 de fevereiro de 1897.—Arthur Alberto de Campos Henriques.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro, apresentada pela companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella, relativa ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro do anno findo (1º semestre do anno de 1896-1897): ha por bem, conformando-se com o parecer de 25 de janeiro findo, do conselho superior de obras publicas e minas, aprovar a referida liquidação e ordenar que á mencionada companhia seja paga, salvas as disposições do artigo 15º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, como liquidação da garantia de juro do 1º semestre do anno economico de 1896-1897, a quantia de 27:199#545 réis.

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

Paço, em 1 de fevereiro de 1897.—Arthur Alberto de Campos Henriques.

Hei por bem aprovar o regulamento para projectos, provas e vigilancia das pontes metalicas, que baixa assignado pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, comércio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 1 de fevereiro de 1897.—REI.—Arthur Alberto de Campos Henriques.

Regulamento para projectos, provas e vigilancia das pontes metalicas

CAPITULO I

Pontes para caminhos de ferro

ARTIGO I—Projectos

Os projectos dos taboleiros e pilares metalicos das pontes de caminhos de ferro devem conter a justificação detalhada das dimensões dadas ás diferentes peças que os compõem, nas condições constantes do presente regulamento, comprehendendo:

1º O calculo dos esforços maximos supportados, sob a acção da carga permanente e da sobrecarga, pelas vigas principaes, ou pelos arcos nas pontes em arco, tanto nos banzos como na alma ou nas barras de rotula, conforme o typo, e pelas carlingas, longarinas, montantes e pilares metalicos, quando os haja; e bem assim o dos applicados aos rebites e cobrejuntas;

2º A determinação dos esforços supplementares maximos provenientes da acção do vento nos banzos das vigas principaes ou dos arcos nos pilares metalicos e nas barras dos contraventamentos.

3º O calculo das deformações produzidas pela carga permanente e pela sobrecarga, podendo, no caso das vigas rectas, limitar-se este calculo ás flechas no meio dos tramos.

§ unico. Nas pontes cujos typos se afastarem dos considerados n'este artigo, serão justificadas as dimensões das peças pela applicação das theorias mais completas que lhes disserem respeito.

ARTIGO II — Qualidade do ferro e do aço

O ferro e o aço destinados á construcção dos taboleiros das pontes de caminhos de ferro devem satisfazer ás seguintes condições:

| | Resistencia minima á ruptura Kilog. | Alongamento minimo de ruptura |
|--|--|-------------------------------------|
| Ferro laminado, no sentido da laminagem, e ferro forjado..... | 34 | 13 0/0 |
| Ferro laminado, transversalmente | 28 | 3,5 0/0 |
| Rebites de ferro | 36 | 16 0/0 |
| Aço laminado (aço doce)..... | 36 | 25 0/0 |
| Rebites de aço (aço extra-doce) | 38 | 28 0/0 |

Os alongamentos devem ser medidos em barretas de 0^m,200 com 500 millimetros quadrados de secção, ou de 0^m,100 com 125 millimetros quadrados.

Poder-se-ha admittir alongamentos inferiores aos indicados n'este artigo, mas em tal caso as resistencias respectivas da ruptura devem aumentar na razão inversa dos alongamentos, pelo menos.

§ 1.^o Não será permittido em caso algum o emprego de aço quebradiço (aço duro).

§ 2.^o Os furos dos rebites nas peças de aço, depois da puncção, devem ser mandrilados na espessura minima de 1 millimetro. Os rebordos das mesmas peças, cortados á tesoura, serão limitados em igual espessura.

ARTIGO III — Limites do trabalho do metal

No calculo das dimensões das diferentes peças dos taboleiros metalicos dever-se-ha sempre ter em vista, que, sob a accão das forças applicadas a essas peças e aos pilares metalicos, comprehendendo os efeitos das variações de temperatura nas pontes em arco, o trabalho do ferro ou do aço por millimetro quadrado não exceda os seguintes limites maximos:

| | FERRO Kilogrammas | AÇO Kilogrammas |
|---|----------------------|--------------------|
| Nos banzos das vigas principaes: | | |
| Em tramos > 50 metros | 7 | 9 |
| Em tramos de 10 a 50..... | 5,5 + 0,03 L | 7,5 + 0,03 L |
| Nas carlingas e longarinas, nos banzos dos tramos inferiores a 10 metros, nos montantes e nas barras da rotula sujeitas a esforços n'um só sentido..... | 5,5 | 7,5 |
| Nas barras da rotula sujeitas a esforços alternados de extensão e compressão | 4,0 | 6,0 |
| Ferro fundido: | | |
| A tracção directa..... | 1,5 | - |
| A tracção com flexão..... | 2,5 | - |
| A compressão..... | 6 | - |

Nos ferros laminados, n'um só sentido, submettidos a uma tracção transversal, e tanto no ferro como no aço, sujeitos a esforços cortantes e a escorregamentos perpendiculares ao sentido da laminagem, os coefficients serão reduzidos de 1/3.

Quando o corte e o escorregamento são no sentido da laminagem, a redução pôde ser de 1/5.

Os rebites não devem supportar transversalmente esforços superiores a 4/5 do que actuar na peça mais fraca; e quando sujeitos ao arranque, a mais de 3 kilogrammas além da tensão que supportam em virtude da cravação.

§ 1.^o As peças longas actuadas de topo serão dadas secções sufficientes para não curvarem.

§ 2.^o Nos casos, a que se refere o § unico do artigo I, os limites do trabalho do metal não especificados no presente artigo serão prescriptos em cada caso especial pelo governo.

ARTIGO IV — Sobrecargas

Os taboleiros e pilares metalicos devem ter as dimensões necessarias para supportarem, nas condições do artigo antecedente, a passagem de um comboio typo em dupla tracção, cuja composição é a seguinte:

| | Via normal | | | Via de 1,00 | | |
|------------------------------------|------------|---------|--------|-------------|---------|--------|
| | Machinas | Tenders | Wagons | Machinas | Tenders | Wagons |
| Numero de eixos | 4 | 2 | 2 | 4 | 2 | 2 |
| Carga em cada eixo — toneladas... | 15 | 13 | 9 | 10 | 8 | 8 |
| Distancia entre os eixos — metros. | 1,2 | 2,5 | 3,3 | 1,0 | 2,5 | 3,0 |
| Comprimento total — metros | 8,8 | 6,5 | 7,3 | 8,8 | 6,5 | 6,0 |
| Peso total — toneladas | 60 | 26 | 18 | 40 | 16 | 16 |

O comboio typo occupará diferentes posições sobre a ponte, com as respectivas machinas á frente, de modo a produzir em ca-

da ponto, tanto nas vigas principaes, como nas carlingas, longarinas, montantes e pilares metalicos, os maximos momentos de flexão e os maximos esforços cortantes. Empregar-se-ha, porém, no calculo das carlingas e das longarinas, em lugar do comboio typo, um eixo isolado com o peso de 20 toneladas na via normal, e 14 toneladas na via de 1^m,0, todas as vezes que estas cargas produzem esforços superiores aos resultantes dos comboios typos.

§ 1.^o A disposição e os elementos dos comboios typos poderão variar por qualquer forma, ou os mesmos comboios poderão ser substituidos por sobrecargas uniformemente distribuidas, contanto que não resultem para as diferentes peças do taboleiro esforços maximos inferiores aos produzidos pelos comboios typos.

§ 2.^o Quando o taboleiro tiver de ser corrido, dever-se-ha mostrar que o trabalho do metal, durante o lançamento, não atinge em peça alguma os limites maximos de 7 kilogrammas para o ferro e 9 kilogrammas para o aço.

§ 3.^o Nas pontes de taboleiro inferior deverá deixar-se entre as vigas uma largura livre de 1^m,50 para fora de cada carril, ou total de 4^m,80, e a partir da altura de 0^m,50 acima do nível do carris, na via normal de 1^m,67. Para a via reduzida, de 1^m,0, a largura total será 4^m,10.

A altura total livre não será inferior a 5^m,0, para ambas as vias.

§ 4.^o Nas pontes para vias reduzidas de menos de 1^m,0 de largura, os comboios typos e as minimas larguras livres serão determinadas em cada caso particular pelo governo.

ARTIGO V — Pressão do vento

No calculo dos efeitos do vento ha a considerar duas hypotheses:

1.^a Pressão de 170 kilogrammas por metro quadrado, estando um comboio sobre a ponte.

2.^a Pressão de 270 kilogrammas, com a ponte livre.

Suppor-se-ha que estas pressões actuam integralmente sobre a superficie das partes cheias de uma das vigas, e sobre a superficie da parte cheia da outra viga, reduzida na relação entre a superficie visiva e a total da mesma viga.

Nas peças situadas por detrás das duas vigas, nos taboleiros de dupla via, a pressão do vento considerar-se-ha nulla.

Nos pilares metalicos deve suppor-se que o vento actua integralmente sobre todas as peças.

No caso em que o comboio está sobre a ponte, admittir-se-ha que a sua superficie vertical opposta ao vento é um rectangulo de 3 metros de altura, com um comprimento igual ao taboleiro da ponte e tendo o seu lado inferior 0^m,50 acima do carril. A superficie da viga collocada deante do comboio será deduzida do rectangulo, e considerar-se-ha nulla a pressão sobre a parte da segunda viga occulta pelo comboio.

§ unico. O trabalho do metal sob a accão do vento mais intenso não deverá exceder de 1 kilogramma os limites estabelecidos no artigo III.

ARTIGO VI — Provas

As provas estaticas e dynamicas serão feitas com o comboio mais pesado em circulação na linha em que estiver situada a ponte. Este comboio deverá ter um comprimento tal que cubra todo o taboleiro nas pontes, de um só vão, e os tres maiores tramos contiguos, nas pontes de vigas continuas. Para as provas dos taboleiros de dupla via solidarios, haverá dois comboios.

Na execução das provas proceder-se-ha de modo seguinte:

1.^o Nos tramos independentes, o comboio ocupará cada tramo, cobrindo-o completamente, com as locomotivas á frente ou ao centro e pelo tempo que se julgar sufficiente;

2.^o Nos tramos continuos serão carregados simultaneamente tres tramos alternados, e em seguida os dois tramos contiguos a cada pilar com exclusão de todos os outros tramos. Esta ultima prova será empregada tambem para medir a compressão dos pilares metalicos, quando os haja;

3.^o Nas pontes em arco será este carregado em primeiro logar em toda a extensão, e em seguida sómente em metade d'ella. Por ultimo carregar-se-ha o fecho com as duas machinas, com as chaminés juntas;

4.^o As provas dynamicas serão executadas com o mesmo comboio que serviu para as provas estaticas. Far-se-ha primeiro passar o comboio com a velocidade de 20 kilometros por hora e em seguida com a de 40 kilometros. Entretanto esta ultima prova poderá ser adiada se a via nas proximidades não estiver bem consolidada, e será suprimida quando a pequena distancia houver uma agulha tomada de ponta ou uma placa rotatoria;

5.^o Nos taboleiros de dupla via far-se-ha uma prova em cada via separadamente, e em seguida nas duas vias simultaneamente. Proceder-se-ha do mesmo modo nas provas dynamicas; mas n'este caso os dois comboios caminharão no mesmo sentido;

6.^o Em cada uma das provas medir-se-hão as flechas das duas vigas ao meio de cada tramo. Nas pontes em arco serão medidas as deslocações verticaes no fecho e nos rins.

(Continúa).

Volumes pequenos

Conforme dissemos, foi já adoptada, em toda a rede explorada pela Companhia Real, uma medida especial para classificar os volumes que devem ser considerados pequenos para a applicação das tarifas que correspondam a esta designação.

A base é, como dissemos já, a mesma adoptada pelo correio para as encomendas postaes, com a diferença de que este só admite volumes que, na sua face de maior extensão, não tenham mais de 60 centimetros, enquanto que o caminho de ferro os aceita até à extensão de um metro em um ou mesmo em dois dos seus lados.

Também para a medição foi adoptado pela companhia um processo muito mais simples do de que o correio se serve.

Este tem uma tabella logarithmica da correspondência de diversos numeros com os centímetros do metro. Mede-se, portanto, o volume com uma fita metrifica, e pelos centímetros que esta indica como medição de cada um dos lados vai-se a essa tabella buscar os numeros logarithmicos, sommados os quais se sabe se o volume está ou não nas condições de ser aceita como encomenda postal.

Pelo processo adoptado no caminho de ferro, esta operação faz-se com muito maior presteza:

Há uma fita especial, de oleado, da extensão de 1 metro, dividida em partes iguais nas quais estão impressos os numeros.

Com ella se medem sucessivamente os tres lados do volume, começando sempre pelo principio da fita, e os tres numeros que esta apresenta inscrevem-se n'um papel e sommam-se, sem necessidade de recorrer a qualquer tabella.

Se a somma dá até 1000, o volume é considerado pequeno; se dá mais é recusado, porque excede as dimensões.

Se ao medir a face mais extensa se vê que esta é maior que a fita, o volume está, só por esse facto, fora das condições para lhe ser a aplicada a tarifa de volumes pequenos.

Dois exemplos para esclarecer o publico:

| | |
|--|-----|
| Um volume tem em um dos lados extensão a que na fita corresponde o numero..... | 447 |
| no outro, o numero..... | 359 |

| | |
|-----|-----|
| " " | 181 |
|-----|-----|

| | |
|-----------------------|-----|
| que sommados dão..... | 987 |
|-----------------------|-----|

Este volume é considerado pequeno.

Outro volume é um cubo perfeito que em cada um dos seus lados dá igualmente o numero 343.

| | |
|------------|-----|
| Como..... | 343 |
| Mais | 343 |
| " | 343 |

| | |
|-------------|-------|
| Sommam..... | 1.029 |
|-------------|-------|

este volume só pode ser expedido por tarifa geral.

Se, medida a face maior de um volume, a fita indica o numero 333 (correspondente á extensão de 27 centímetros) ou outro inferior, embora os outros lados sejam iguais, não ha que fazer mais medidas porque o volume é considerado pequeno.

Estas fitas servem também, e empregando-se o mesmo processo, para a medição das encomendas postaes, tendo-se em atenção que a maior dimensão não pode ir além do traço a que, na fita, corresponde o n.º 413, isto é, 60 centímetros.

Por estes dias vão ser as fitas distribuidas ás estações e em breve as teremos á venda n'esta redacção, para

comodidade dos nossos assignantes, sendo enviadas pelo correio a quem nos remetter 90 réis.

A sua feitura foi entregue á acreditada fabrica de oleados do sr. Antonio Jorge Bello que se desempenhou do trabalho com toda a perfeição.

Brinde a todos os nossos assignantes

Tendo a direcção dos caminhos de ferro de S. Gotthardo oferecido porção suficiente do seu primoroso guia *A Travers les Alpes* a que já nos temos referido, fazemos, com este numero, uma *distribuição geral a todos os nossos assignantes e annunciantes*, que certamente apreciarão este elegante livrinho.

Alguns dos nossos leitores já o possuem, tendo-o requisitado a esta redacção em virtude da nossa oferta feita há dois meses. Isto não impede que lhes enviamos novo exemplar. Ficarão com dois, dos quais poderão ceder um a qualquer pessoa de amizade que por certo muito lhe agradecerá.

Ninguem, lendo este primoroso livrinho, examinando-lhe as apuradas ilustrações, os bellos mappas a cores, a capa lindamente adornada na frente por uma artística allegoria aos encantos da Suissa, impressa a cores e ouro, e nas costas por uma perspectiva da linha do Gothardo rompendo as montanhas de gelo, atravessando as cidades e os valles e ladeando os lagos, deixará de sentir desejos de visitar aquella linha ferrea e aquelle paiz que é o encanto e a attracção dos veraneadores do mundo inteiro.

A descrição, que o livro contem, completa o attractivo, feita, como é, com toda a elegância de phrase e todo o entusiasmo por um escriptor de mérito que o firma.

E tão interessante a consideramos, que talvez nos resolvamos a dar a sua traducção, para aquelles dos nossos leitores que não conhecem a lingua francesa.

E' questão de termos espaço.

O tunnel do Simplon

Ha quarenta e quatro annos que se pensa n'esta grandiosa obra que, a realizar-se, será a chave de ouro com que a engenharia fechará este seculo em que ella tão importantes progressos tem operado, de forma a demonstrar que as grandes distâncias, as diferenças de nível enormes, as altas montanhas ou as mais verticais ravinas são, para ella, problemas de facil resolução para o conseguimento da ligação dos pontos extremos por meio de vias ferreas.

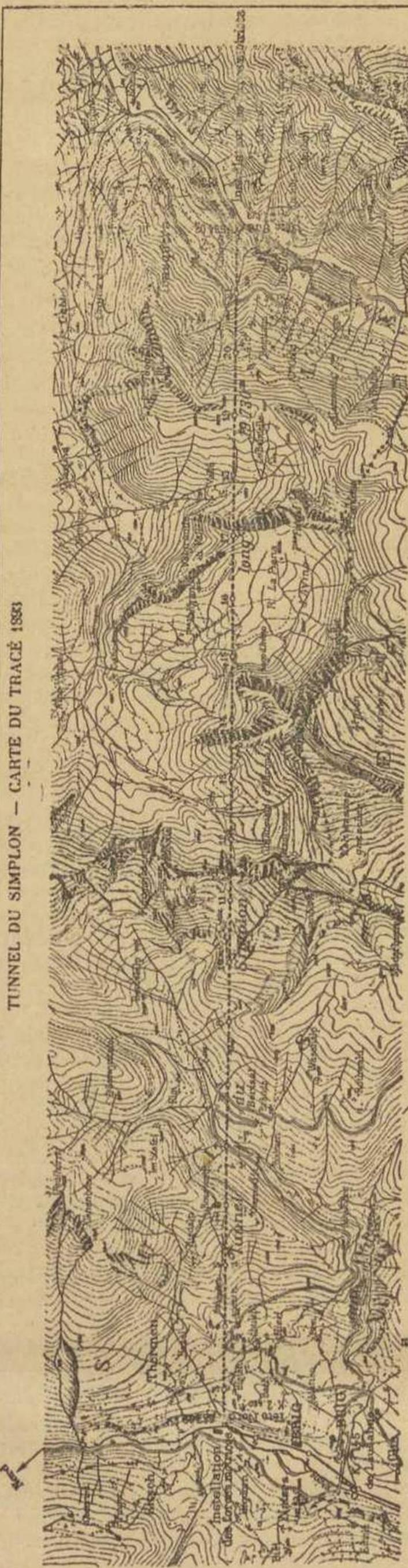
E' pela importância especial d'esta obra que damos hoje em gravura a carta do seu traçado, entre Brigue e Domo-d'Ossola, com o perfil longitudinal da grande galeria, segundo o projecto considerado definitivo.¹

Este projecto comprehende uma linha de ligação do lado de Italia entre Domo-d'Ossola e Isella, onde será a entrada do grande subterrâneo, e outra desde a saída d'este, em território suíço, a Brigue. Ao centro, o famoso tunnel medirá 19.731 metros de extensão, isto é, mais 5.000 metros do que o S. Gothardo.

Os estudos repetidos e variados, sobre muitos diferentes pontos de vista, que teem sido feitos para esta obra, levaram os engenheiros a estabelecer, para este

¹ Esta gravura é redução na escala de 1 : 133.332 em comprimento e 1 : 332 em altura, da que publicou o nosso collega *Industrie de Bruxellas*, ao qual pedimos a devida venia.

TUNNEL DU SIMPLON — CARTE DU TRACÉ 1883

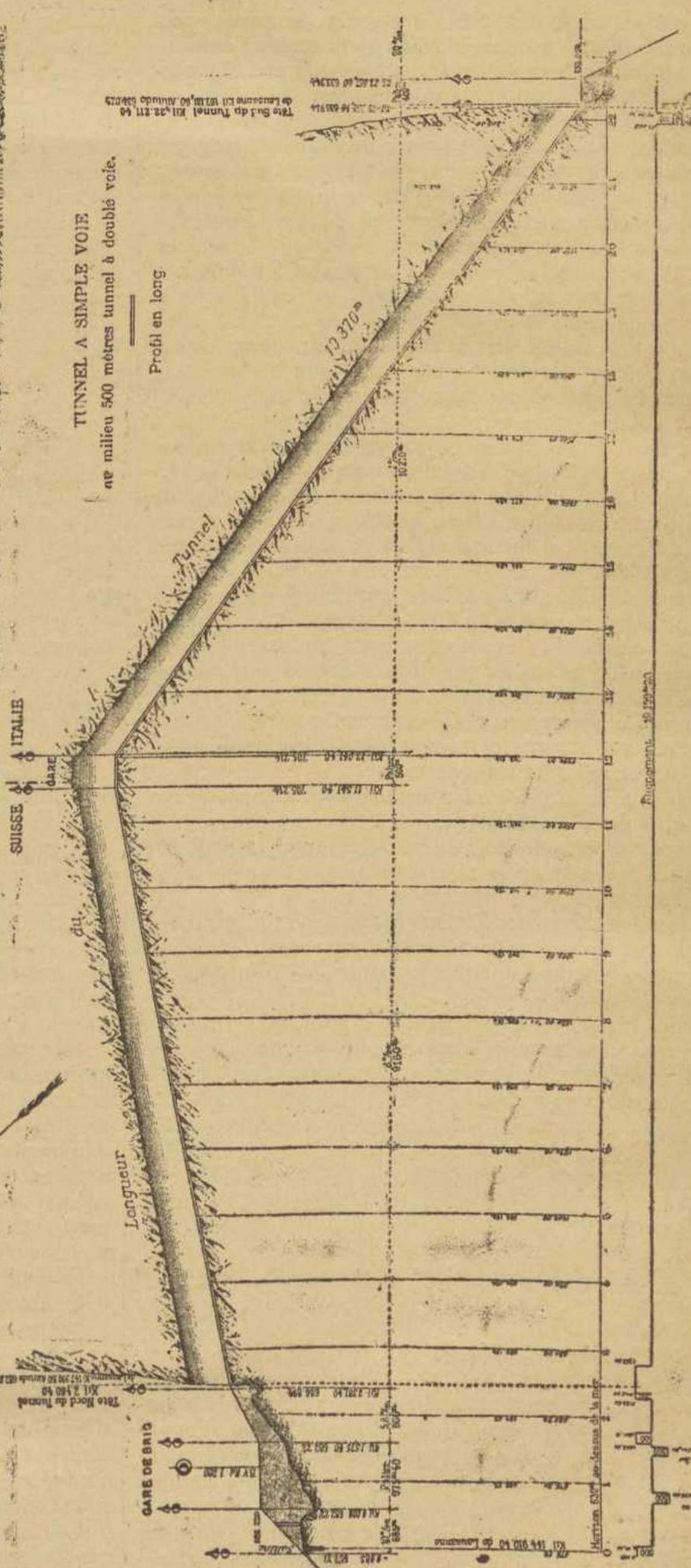


Tunnel du Simplon
à mi-lieu 500 mètres tunnel à double voie.

TUNNEL A SIMPLE VOIE

au milieu 500 mètres tunnel à double voie.

Profil en long



trabalho, bases que permitem a sua realização, não só em condições económicas compatíveis com os resultados que d'ella se esperam, como exploração comercial, como no que respeita a evitar os perigos do pessoal da construção pela elevada temperatura durante a perfuração que tantas vidas custou nos grandes túneis que até hoje teem sido construídos.

Para este fim e para a conveniente aeração do subterrâneo durante a exploração, prevê-se no projecto uma outra galeria, paralela à principal, a uma distância de 17 metros desta, destinada ao esgoto das águas e à condução do ar frio sob pressão; ar que será comprimido a 100 atmosferas por meio de máquinas cujas forças motoras serão fornecidas pelos dois rios que passam próximo das duas bocas do túnel, o Rhodano e o Chioso.

O traçado, como se vê da planta, atravessa todo o Monte Leone, passando a divisória que determina a fronteira italo-suíça aproximadamente a meio do túnel.

A boca norte está à altura de 687,19 seguindo a linha em rampa de 0,002 até atingir o ponto culminante a 705,20 depois do que desce em pendente de 0,007 para a vallante italiana, onde desemboca à cota de 635,75 isto é, menos 53,45 do que a cota norte.

A expressura máxima da montanha é de 2.155 metros.

O método que a sociedade empresária da construção Brandt Brandan & Comp.^a tenciona empregar para a feitura d'esta obra é absolutamente novo.

Desde o começo dos trabalhos ir-se-hão perfurando, de cada lado da montanha, duas galerias de avanço paralelas, a 17 metros uma da outra.

A cada 200 metros estas galerias são comunicadas entre si por galerias transversais.

A galeria principal será alargada para a construção da via, única; a lateral ficará como condutor para a ventilação e mais tarde poderá servir para ser aberta em nova linha quando seja necessário construir a via dupla.

Durante a construção, esta galeria servirá também para a entrada dos wagonetes do transporte das terras, deixando assim mais desembaraçados os trabalhos de avanço do túnel principal.

Estes, graças ao emprego de 12 grandes perfuradoras hidráulicas de rotação, sistema Brandt, que atingem 7,38 m³ em vinte e quatro horas, calcula-se que estarão prontos em seis anos.

Durante a exploração, esta galeria, além do seu fim principal como ventilador do grande túnel, servirá optimamente para as reparações deste que, pela disposição que acima descrevemos, não oferecerá maiores dificuldades do que uma sucessão de pequenos túneis de 200 metros.

Operários e materiais de reparação circularão pela galeria suplementar, deixando livre a principal.

No arrancamento das terras durante o ataque também se empregará um novo sistema.

Como é sabido, depois das explosões as terras ficam a uma curta distância do ponto de ataque e impossibilitam o avanço imediato das máquinas perfuradoras.

No Simplon, pelo emprego de meios hidráulicos far-se-há que os entulhos sejam projectados, até certo ponto, para os lados da galeria e em maior extensão, de forma a facilitar o seu levantamento e o avanço da máquina perfuradora.

A ventilação far-se-há, como dissemos, pela galeria suplementar, na qual será introduzida uma grande quantidade de ar que, pelas aberturas de comunicação d'esta com a principal, ao mesmo tempo que fornecerá ar puro aos operários, refrescará a rocha.

Prevê-se que a massa de ar que poderá ser introduzida se elevará a 50,000 m³ por segundo.

O custo d'esta monumental construção está orçado em 54.500.000 francos.

Além d'esta somma, a companhia conta dispendar em expropriações, linha d'acesso do lado do norte, estação de Brigue, correção do Rhodano, material de via para o primeiro túnel e despesas gerais, 4.320.000 francos, formando um total de fr. 58.820.000, ou uns 15.000 contos da nossa moeda, pelo cambio actual.

Contando com mais 16.220.000 fr. para o alargamento da segunda galeria, quando tenha que estabelecer-se a dupla via, o custo total será de 75 milhões de francos ou 19.000 contos de réis.

NOTAS DE VIAGEM

XII

O café mouro — Viagem sem poeira — Um bando de gafanhotos — Homens de leque — Horário incommodo — Um cirio de árabes que os nossos carolas devem imitar.

Como o comboio parte às 6 horas da manhã, ha que levantar muito cedo para haver tempo de tomar um café antes de partir, porque em caminho não ha onde se possa ingerir qualquer coisa, a não ser umas beberragens de absinthe, limonadas ou outros refrescos... mornos, estúpidos e caros.

Mas em Aïn-Sefra não abrem os cafés com a luz da madrugada, e portanto preciso é recorrer ao árabe que a essa hora já tem acesso o lar e o café pisado para fazer a sua tradicional bebida.

Porque o café árabe ou mouro não é feito como o preparam os europeus.

Eu lhes digo como é:

O café não é moido, como na Europa, mas pisado em almofariz de pedra até ficar reduzido a pó finíssimo, como o nosso pó de gomma, e guardado em latas como as nossas.

A chaminé não tem fogão ou fogareiro, mas um simples montão de lenha ardida, em brasas conchegadas com a cinza da madeira já extinta. Junto às brasas está uma chaleira com água.

As cafeteiras são à medida de uma, duas chavenas ou mais, isto é, como as chavenas são pequenissimas, as cafeteiras são pequenas também, tendo porém um cabo de 30 a 40 centímetros de comprimento.

Quando ha que servir café, deita-se n'um d'esses diminutos recipientes três colheres do pó do café, duas pedras de açúcar, acaba-se de encher com a água quente da chaleira, e mesmo destapada a cafeteira, mette-se entre as brasas até que ferva, o que sucede poucos minutos depois.

Assim que o líquido ameaça trasbordar tira-se do lume e vasa-se na chaveta, já se vê com pó e tudo, e assim se bebe.

O que o leitor não espera é que eu lhe diga que acho muito mais saborosa esta bebida do que o nosso puro e transparente café; e então sem comparação com a água preta quente que se serve em França, Alemanha e Inglaterra, sem o menor sabor, nem aroma, nem coisa alguma que a recomende.

Terminada a bebida, à porta de um velho mouro, que me fôra indicado por um carregador da estação posto ao meu serviço pelo respectivo chefe, um francês amabilíssimo; reunida à minha pequena bagagem a alcofa que trouxera de Saïda, de novo fornecida com um almoço constante de carne fria, atum em lata, um kilo de gelo, pão e vinho, eis-me em marcha de regresso

pelo mesmo caminho (porque não ha outro), com um tempo fresco que é uma delicia.

Só ás 8 e meia começa a aquecer.

Uma nota curiosa não devo esquecer. Em toda a viagem, tanto n'esta, como nas demais linhas da Arge-
lia, no verão, sem ter chovido, não ha, todavia, a menor poeira. E' isto devido a que o terreno que se atra-
vessa é quasi sempre areento, pesado, e a que os comboios andam geralmente com uma velocidade muito moderada. Em todo o caso a falta de poeira torna a viagem, na Africa franceza, muito mais commoda e agradavel do que na linha de Hendaya a Bordeus, no expresso que nos leva a Paris.

O sol illuminava a vasta planicie por onde o comboio seguia, uma hora depois da partida, quando pequenas sombras começaram a projectar-se no solo e a interceptar fugitivamente a entrada da luz pela portinhola da carruagem em que eu vinha.

Assomo á portinhola.

Era mais uma novidade que me esperava.

Bandos enormes de gafanhotos voavam sobre o trem, no mesmo sentido que elle levava, mas com menor ve-
locidade, do que resultava que o fumo da machina os fazia dividir em dois grandes grupos, ficando uma parte a cada lado, como respeitaveis alabardeiros.

E respeitaveis eram os bicharocos, tanto na enorme quantidade, como em seu tamanho, alguns de bons 10 centimetros.

Na sua maior parte iam uns ligados aos outros, — formando immensas toalhas cinzentas; outros, como guarda avançada ou exploradores, voavam isolados cerca do bando, fazendo todos um ruido enorme com as asas e alguns tentando atacar as carruagens, visita que eu tive a pouca amabilidade de evitar, enxotando-os com a minha ventarola arabe.

E não se admire o leitor de eu andar de *abanico* como qualquer hespanhola. Na Arge-
lia, a ventarola anda na mão de todos os homens, nativos ou europeos, não por adorno inutil como as nossas bengalas de luxo, mas por commodidade, para afrontar o calor.

Foi então que vi como aquelle insecto roedor des-
casca as arvores, poisando sobre elles de forma a co-
bril-as quasi por completo e não as abandonando senão quando as deixa perfeitamente nuas de folhas e casca dos troncos, o que consegue em poucos minutos.

No restante do caminho não houve mais novidade, nem mesmo calor de affligir, tendo o thermometro mar-
cado apenas 30 graus, pelas 2 horas da tarde.

A's 5 e um quarto chega-se a Saïda, onde ha que ficar de novo.

Como seria agradavel se o comboio seguisse, o que, visto estarmos a 70 kilometros de Tisi, ponto de liga-
ção com o ramal de Mascara, nos permittiria chegar ali ás 7 da tarde, ficar n'esta cidade, vel-a na manhã seguinte e no mesmo dia seguir para a linha de Alger no comboio que parte de Mascára ás 8 horas e 40 mi-
nutos da manhã.

Mas os horarios parece serem feitos muito de pro-
posito para fazer perder tempo ao viajante, massal-o e obrigal-o a ficar em pontos que já não lhe interessam ou onde nada tem que ver.

A companhia foi ha pouco auctorizada a estabelecer comboios ligeiros com material especial, o que será uma grande commodidade para o publico.

De novo vim, portanto, ficar a noite em Saïda onde, em logar da musica no centro militar, tive outra diversão patusca, a de um bando arabe que tambem tinha o seu tanto de original.

Era uma infinidade de matulões, tocando n'uns tambores infernaes formados por pelles retesadas em tron-

cos ôcos de arvores ou em cascós de camellos, fazendo um ruido ensurdecedor, entrando em todas as lojas a dansar, ao som de uma gritaria selvagem acompanhada de pulos, cabriolas, esgares.

Pediam esmola para uma festa que se preparava, e pensando bem, a intenção e o *modus faciendo* devemos concordar que não diverge muito d'esses bandos, pouco menos selvagens, que nós vemos por vezes nas nossas cidades, villas e aldeias pedindo esmola para os cirios.

O que falta é que os irmãos das nossas confrarias se exercitem um pouco na dansa do ventre que, com o auxilio das capas de côres vivas, seria de um grande effeito.

Ahi lhes fica a lembrança.

Commercio portuguez

De janeiro a outubro de 1895-1896

Importação para consumo

(Valores em mil réis)

| | 1895 | 1896 |
|---|------------|------------|
| Animaes vivos..... | 1.617:596 | 2.156:403 |
| Materias primas para as artes e industrias | 12.540:244 | 12.569:443 |
| Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.. | 4.453:038 | 4.542:053 |
| Substancias alimenticias | 10.503:167 | 10.318:638 |
| Apparelhos, instrumentos, machinas e uten- sílios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos | 1.409:945 | 1.478:000 |
| Manufacturas diversas..... | 2.227:726 | 2.464:303 |
| Taras | 59:508 | 66:013 |
| | | |
| Somma | 32.811:224 | 33.594:855 |
| Ouro e prata em barra e em moeda..... | 1.417:165 | 1.246:863 |
| | | |
| Total..... | 33.928:389 | 34.841:718 |

Exportação nacional e nacionalisada

| | | |
|---|------------|------------|
| Animaes vivos..... | 2.153:015 | 2.187:061 |
| Materias primas para as artes e industrias | 4.908:645 | 4.605:439 |
| Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.. | 229:568 | 1.003:904 |
| Substancias alimenticias..... | 12.942:789 | 13.070:315 |
| Apparelhos, instrumentos, machinas e uten- sílios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos | 93:692 | 74:710 |
| Manufacturas diversas..... | 1.388:969 | 1.308:972 |
| | | |
| Somma | 22.416:648 | 22.247:401 |
| Ouro e prata em barra e em moeda..... | 1.824:708 | 2.852:599 |
| | | |
| Total..... | 24.241:356 | 25.100:000 |

Exportação estrangeira e ultramarina

| | | | |
|---------------------------------------|------------------------------------|------------------------|------------------------|
| Diversas mercadorias. | Reexportação ... Transito | 7.499:019 1.685:118 | 7.006:438 1.640:743 |
| | | 9.184:137 | 8.647:451 |
| Ouro e prata em barra e em moeda..... | | 540 | 970:333 |
| | | 9.184:677 | 9.617:484 |

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia de Seguros Fidelidade

Assemblea geral

De ordem do ex.^{mo} sr. presidente, é convocada a assemblea geral d'esta companhia a reunir no seu escriptorio, largo do Corpo Santo, 13, 1.^o, no dia 22 do corrente, pelas 7 e meia horas da tarde para os fins designados no § 3.^o do art. 16 e nos art. 17 e 18 dos estatutos, e para resolver sobre a escusa pedida pelo sr. vice-pre-

sidente eleito procedendo-se a nova eleição caso a escusa seja aceita pela assembléa. Até ao dia da reunião acham-se patentes os livros da escripturação e balanço relativos ao anno de 1896 para os srs. accionistas que os queiram examinar.

Lisboa, 5 de fevereiro de 1897.—O secretario, *Victoriano Estrella Braga*.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 février 1897.

Depuis ma dernière lettre et jusqu'à ces derniers jours, la cote n'avait guère cessé d'enregistrer de la hausse, tant sur les rentes, françaises ou étrangères, que sur les valeurs industrielles, au premier rang desquelles les actions des mines de cuivre. Mais voici que la Bourse a repris un air morose. L'éternelle question d'Orient, qui semblait assoupie, s'est réveillée et a donné, de la plus désagréable façon, preuve de son existence. Là dessus, comme il était facile de le prévoir, forte baisse des fonds turcs et de toutes les valeurs ottomanes, et par voie de conséquence, temps d'arrêt dans la hausse des autres valeurs, la spéculation ne pouvant raisonnablement mener à bonne fin quelque mouvement de grande étendue lorsque des menaces de complications graves en matière de politique extérieure sont suspendues dans l'air. Malgré tout, les cours sont encore supérieurs à ceux d'il y a un mois. Mais je n'oserais pas affirmer qu'il en sera encore ainsi le mois prochain.

Le 3% français est à 102,35; l'*Amortissable* à 100,80; le 3 1/2 coupon de février détaché, à 105,50. Le bruit court que la question de l'impôt sur la rente pourrait bien revenir à l'ordre du jour. Le ministre des finances vient de déposer quatre ou cinq projets qui touchent à pas mal de choses, et l'on craint qu'à la faveur de ce bouleversement les partisans de l'impôt sur la rente ne parviennent à faire admettre le principe de la retenue sur les coupons.

L'Exterieur a de la peine à se maintenir aux plus hauts cours. On considère généralement ici que l'insurrection est finie, en ce sens que les rebelles, n'ayant plus de chef de la valeur de Maceo, et l'Espagne se montrant disposée à accorder des réformes, les plus sérieuses empêchements à une entente ont disparu. Mais on se met à songer à la carte à payer et aux conditions générales du marché qui ne sont guère favorables à un gros emprunt, et ces réflexions déterminent pas mal d'acheteurs à se liquider.

L'*Italien* subit toute une série de réalisations qui n'expliquent que trop la hausse si rapide du mois précédent.

Toutes les *Valeurs portugaises* sont en réaction, moins à cause de la crise ministérielle à laquelle on n'a pas prêté ici toute l'attention qu'elle méritait peut-être, qu'à cause de l'exagération du change. La rente 3% est à 23,31; l'obligation garantie par la *société des tabacs de Portugal* finit à 484.

Une nouvelle tension du change à Buenos-Ayres a pesé sur la cote des *fonds argentins*. Pour un pays essentiellement agricole comme la République Argentine, une récolte médiocre entraîne de graves conséquences pour le trésor. Le fait est d'autant plus regrettable qu'il se produit juste au moment où il est question de reprendre le service intégral de la dette.

L'effort est louable incontestablement, n'excéderait-il pas les ressources actuelles du pays? Tout le monde est d'accord pour reconnaître que la République Argentine a devant elle un brillant avenir, mais son présent se ressent encore des fautes commises il y a une dizaine d'années.

Les *fonds brésiliens* ont légèrement reculé depuis une semaine. Là encore le change s'est un peu aggravé. On constate néanmoins avec plaisir, que le gouvernement péruvien s'engage énergiquement dans la voie des économies. D'autre part l'affermage des chemins de fer paraît avoir attiré l'attention de plusieurs syndicats européens, ce qui est évidemment un bon symptôme.

Les *valeurs industrielles* n'ont pas continué à monter. Les plus favorisées ont gardé le terrain conquis; les autres ont plus ou moins rétrogradé, le *Suez*, notamment qui clôture à 3.187 fr., à cause des diminutions de recettes survenues et à prévoir, comme conséquence de la peste qui sévit dans les Indes.

Les *Omnibus* sont à 1329 fr.; la *Compagnie transatlantique* à 357 fr., les *Chargeurs réunis*, à 1.490 fr.; les *Messageries maritimes*, à 700 fr.

Le *Bec Auer* est à 900. On ne comprend pas la faiblesse relative de ce titre, étant donné le gain de tous les procès engagés contre les contrefacteurs. Les bénéfices industriels de la société se maintiennent en outre de la façon la plus rassurante.

Je n'ai rien à vous dire des actions et obligations des *Compagnies françaises de chemins de fer*, si ce n'est que le public, se faisant lui-même à l'idée d'une conversion possible des obligations 3%, se porte plus volontiers aujourd'hui sur les nouvelles obligations 2 1/2% dont le marché s'élargit tous les jours.

Le groupe des *chemins espagnols* est assez bien tenu. Tout porte à croire que le convenio des *Andalous* sera accepté sans récriminations par les créanciers. La consultation est commencée de-

puis le 1 février à l'occasion du coupon des obligations andalous, 2^{ème} série. On demande aux porteurs de faire estampiller leurs titres en touchant leurs coupons.

Les titres des *Chemins de fer Portugais* ont fléchi, comme toutes les autres valeurs portugaises. Mais la situation même de la compagnie n'a pas cessé d'être bonne.

L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de fevereiro de 1897.

O facto mais importante da quinzena, que hoje finda, foi o aggravamento da crise política, determinando a demissão do gabinete presidido pelo sr. Hintze Ribeiro, e a formação de um novo ministerio sob a presidencia do sr. Luciano de Castro. Com oito dias apenas de existencia não é possível por enquanto precisar qual venha a ser a orientação do governo, pelo que importa à questão financeira, cuja gravidade se impõe à sua immediata consideração. No entretanto parece que nas praças estrangeiras ha uma tal ou qual confiança nos novos ministros e que alguma coisa se espera da sua iniciativa, no sentido de fortalecer o crédito do país e de melhorar quanto possível a sua situação, em ordem a honrar os seus compromissos no estrangeiro e a facilitar no interior o desenvolvimento da sua acção. O governo já deu um bom passo, concedendo aprovação aos estatutos das associações das classes commercial e industrial, ha quasi tres annos pendentes de despacho. Estas associações estão sendo um centro de activo trabalho de fomento commercial e industrial e podem ser úteis e eficazes cooperadores do governo para o indispensável e necessário fomento da economia nacional.

Está publicado o relatório anual da gerência do Banco de Portugal. É documento de alto valor, que bem claramente demonstra e prova o zelo, inteligência, dedicação e patriotismo com que a illustre administração deste estabelecimento bancário defendeu os valiosos interesses que lhe foram confiados. Durante o anno de 1896 o banco descontou letras no valor de 38:453 contos, mais 20 p. c. que no anno de 1895. As transferencias no reino atingiram a avultada somma de 17:308 contos, mais 2:100 contos do que no anno anterior. No Porto o movimento foi de 16:301 contos de desconto de letras. As contas com o estado elevam-se a 41:028 contos. A circulação fiduciária ficou em 58:933 contos, mais 3:000 do que em 31 de dezembro de 1895. Os lucros geraes do anno elevam-se a 2:152 contos, os quaes, deduzidas as despesas, dão líquidos 1:570. O dividendo será de 8 p. c. O banco tem uma reserva metalica de 13:215 contos, tendo 4:762 em ouro, 8:083 contos em prata e 468 contos em cobre. O fundo de reserva permanente eleva-se a 1:695 contos. O excedente dos valores do activo sobre a circulação eleva-se a 20:964 contos de réis.

O mercado dos cambios esteve bastante animado, principalmente na semana finda, tendo apresentado uma alternativa para melhoria, mas recaindo pouco depois na posição anterior. As letras a 90 dias sobre Londres regularam entre 37 3/16 e 37 1/4 e os cheques oscilaram entre 37 e 36 15/16 sobre Londres e entre 773 e 775 sobre Paris. Houve alguma procura nas inscrições que regularam tanto as de assentamento como as de coupon a 35,25. As obrigações de 4 p. c. de 1888 cotaram-se a 16\$150 com pequena procura, as de 4 p. c. de 1890, a 43\$200, com procura regular. Assrouxaram as obrigações *Loanda-Ambaca*, provavelmente por se haver protelado a assinatura do contrato com o governo para a elevação das tarifas e prolongamento da linha até Malange. As acções do Banco de Portugal ficam a 137\$000 réis, do Commercial de Lisboa a 115\$000 réis, do Lisboa & Açores a 114\$600, do Nacional Ultramarino a 79\$500 réis.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

| | Dinh. | Papel | |
|-----------------------|---------|---------|---------------------------------------|
| Londres 90 d/v..... | 37 3/16 | 37 1/4 | Desconto no Banco de Portugal. 5 1/2% |
| " cheque..... | 37 1/12 | 37 | No mercado. 5 1/2% |
| Paris 90 d/v..... | 708 | 769 | |
| " cheque..... | 772 | 774 | Agio Buenos Ayres. 205 |
| Berlim 90 d/v..... | 310 | 311 | Cambio Brazil. 8 1/2 |
| " cheque..... | 314 | 315 | Premio libra. 1\$920 |
| Francfort 90 d/v..... | 310 1/2 | 311 1/2 | |
| " cheque..... | 314 1/2 | 315 1/2 | |
| Madrid cheque..... | 1\$030 | 1\$035 | |

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

| BOLSAS | FEVEREIRO | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|-----------|-------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|---------|---------|--------|---------|-------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 15 | - |
| Lisboa: Inscrições assent... | - | - | 34,95 | 35,05 | 35 | - | 35,40 | 35,45 | 35,20 | 35,23 | 35,25 | 35,25 | 35,25 | 35,25 |
| * coupon..... | 35 | - | 34,90 | 35,05 | 35,01 | 35,35 | 35,40 | 35,20 | 35,20 | 35,25 | 35,25 | 35,20 | 35,25 | - |
| Obrig. 4% 1888..... | 16.450 | - | 16.450 | 16.400 | - | 16.450 | 16.450 | 16.450 | 16.450 | - | 16.450 | - | - | - |
| » 4% 1890 assent.... | - | - | - | 42,500 | - | - | - | 43,100 | 43,000 | - | - | - | - | - |
| » 4% 1890 coupon.... | - | - | - | 42,500 | 42,500 | - | - | 43,100 | 43,200 | 43,200 | - | - | 43,100 | - |
| » 4% 1890 externo.... | - | - | - | - | - | 40,500 | - | - | 40,500 | - | - | - | - | - |
| » 4½% assent.... | 48.500 | - | 48.500 | - | - | 48,600 | 49,000 | 49,000 | - | - | - | - | 49,000 | - |
| » 4½% coup. int.... | 48.500 | - | - | 48,400 | 48,500 | 48,800 | 49,100 | 49,100 | 49,100 | 49,100 | - | - | 49,300 | - |
| » 4½% externo.... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Tabacos coupon.... | - | - | - | - | - | - | - | 125,000 | - | - | - | - | - | - |
| Acções B. de Portugal..... | - | - | - | 136.000 | 136.000 | 136.300 | 136.700 | - | - | 136,700 | 137.000 | - | 136.300 | - |
| » Commercial..... | - | - | - | - | 120,000 | - | - | - | - | 115,000 | 115,600 | - | 120,000 | - |
| » N. Ultramarino.... | 79.200 | - | 79,500 | 79,500 | - | 79,500 | - | 79,500 | - | - | - | - | 79,600 | - |
| » Tabacos coupon.... | 74.900 | - | - | - | - | 74,500 | - | - | - | - | - | - | 74,100 | - |
| » Comp. Real..... | - | - | - | - | 43,300 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Obrig. prediaes 6%..... | - | - | 94,000 | - | - | - | 94,000 | 94,000 | 94,000 | - | 94,000 | - | - | - |
| » 5%..... | 91.000 | - | 91,000 | 91,300 | 91,000 | 91,300 | 91,200 | 91,300 | 91,300 | 91,300 | 91,300 | 91,300 | 91,300 | - |
| » Comp. Real 3%..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » C. Nacional..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » Atravez Africa..... | 81,500 | - | 81,000 | - | 80,900 | 80,000 | 80,900 | 80,500 | 79,700 | 78,500 | 77,500 | 78,000 | 79,000 | - |
| Paris: 3% portuguez..... | 23,62 | 23,19 | 23,43 | 23,60 | 23,65 | 23,62 | 23,50 | 23,75 | 23,37 | 23,25 | 23,50 | 23,43 | 23,50 | - |
| Acções Comp. Real..... | - | - | - | - | 52 | 54 | - | - | 51 | 50 | 50 | 50 | - | - |
| » Madrid-Caceres..... | 34 | - | 32 | 34 | 32 | 30,25 | 34 | 33 | - | 33,75 | - | - | - | - |
| » Norte de Hespanha .. | 103,50 | 106 | 105 | 103 | 101 | 99 | 99 | 99 | 98 | - | 98 | - | - | - |
| » Mad. Zaragoza..... | 154 | 160 | 156 | 156 | 154,50 | 152 | 151,50 | 150 | - | - | 145 | - | - | - |
| » Andaluzes..... | 89 | - | 88 | 92 | 92 | - | - | 89 | - | 89 | - | - | - | - |
| Obrig. Comp. Real (1.º grau)..... | 283 | 280 | 278 | 279 | 279 | 277 | 275 | 275 | 274 | 276 | 270 | 270 | 270 | - |
| » » (2.º)..... | 48 | 48 | 45 | 47 | 45 | 42 | 42 | 42 | 41 | 43 | 45 | 48 | 4 | - |
| » » (antigas)..... | 125 | - | 128 | - | 127 | 125 | 120 | 120,50 | 121 | 121,75 | 121,50 | 122 | 122 | - |
| » C. Beira Alta..... | 77 | 75 | 75 | 76 | 76 | 75 | 75 | 75 | 74 | 74 | 72 | - | - | - |
| » Madrid-Caceres..... | 100 | 97 | 97 | 99 | 100 | 95,50 | 96 | 95 | - | - | 100 | - | - | - |
| » N. Hesp. (1.ª hyp.)... | 244 | 244 | 244 | 245 | 243,75 | 238 | 240 | 238 | 242 | 239,50 | 273 | - | - | - |
| Londres: 3% portuguez... | 23,75 | 23,37 | 23,75 | 23,87 | 23,93 | 23,87 | 23,87 | 23,75 | 23,75 | 23,25 | 23,25 | 23,37 | 23,37 | - |
| Obrig. Atravez Africa..... | 63,66 | 63,66 | 63,66 | 63,66 | 63,66 | 63,66 | 63,66 | 63,66 | 63,66 | 63,66 | 63,66 | 57,61 | - | - |
| Amsterdam: Atravez Africa. | 64,50 | 63,50 | 63 | 63 | 61 | 61 | 58,50 | 58 | 51,25 | 57,50 | 59 | 57 | - | - |
| Bruxellas: Atravez Africa... | 68 | 68 | 68 | 68 | 68 | 68 | 68 | 68 | 68 | 68 | 68 | - | - | - |

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

| Linhos | Periodo de exploração | RECEITAS NO PERIODO | | | | | | DESDE 1 DE JANEIRO | | | | | | |
|-----------------|-----------------------|---------------------|---------|-----------------|----------------|-------------|-----------------|--------------------|------------------|------------------|----------------------|----------------|----------------|--|
| | | 1897-96 | | | 1896-95 | | | Totaes | | | Diferença a favor de | | | |
| | | Kil. | Totaes | Kilometras | Kil. | Totaes | Kilometras | 1897-96 | 1896-95 | 1897-96 | 1896-95 | 1897-96 | 1896-95 | |
| COMpanhia REAL | de 1 a 21 | Janeiro | 693 | Réis 54:760.000 | Réis 79.018 | 693 | Réis 55:017.522 | Réis 79.390 | Réis 156:561.000 | Réis 165:052.566 | - | Réis 8:491.566 | | |
| | enova não garantida. | 22 a 28 | " | Réis 55:471.000 | Réis 80.044 | " | Réis 55:017.522 | Réis 79.390 | Réis 212:032.000 | Réis 220:070.088 | - | Réis 8:038.088 | | |
| | | - | - | Réis 54:021.000 | Réis 77.952 | - | Réis 53:281.700 | Réis 76.885 | Réis 266:053.000 | Réis 273:351.788 | - | Réis 7:298.782 | | |
| | Nova réde | 15 21 | Janeiro | 380 | Réis 6:459.000 | Réis 16.997 | 380 | Réis 6:603.478 | Réis 17.377 | Réis 18:271.000 | Réis 19:840.434 | - | Réis 1:539.434 | |
| | garantida. | 22 28 | " | Réis 5:569.000 | Réis 17.286 | " | Réis 6:603.478 | Réis 17.377 | Réis 24:840.000 | Réis 26:443.912 | - | Réis 1:573.912 | | |
| | | - | - | Réis 6:601.000 | Réis 17.371 | - | Réis 6:690.300 | Réis 17.606 | Réis 31:441.000 | Réis 33:104.212 | - | Réis 1:663.212 | | |
| Sul e Sueste... | 24 31 | Dezemb. | 475 | Réis 16:960.335 | Réis 35.705 | 475 | Réis 16:213.320 | Réis 34.433 | Réis 771:845.080 | Réis 739:767.875 | 32:077.205 | - | - | |
| | 1 7 | Janeiro | " | Réis 13:475.250 | Réis 28.368 | " | Réis 14:260.360 | Réis 30.021 | Réis 13:475.250 | Réis 14:260.360 | - | Réis 785.410 | | |
| | 8 14 | " | " | Réis 12:995.135 | Réis 27.358 | " | Réis 14:131.150 | Réis 29.749 | Réis 26:470.385 | Réis 28:391.510 | - | Réis 1:921.125 | | |
| Minho e Douro. | - | - | 353 | - | - | 353 | - | - | - | - | - | - | - | |
| | 8 14 | Janeiro | 253 | Réis 4:513.903 | Réis 17.842 | 253 | Réis 5:919.214 | Réis 23.791 | Réis 9:809.377 | Réis 12:262.402 | - | Réis 2:483.023 | | |
| Beira Alta..... | 15 21 | " | " | Réis 5:3 | | | | | | | | | | |

Publicações recebidas

Associação Commercial do Porto.—Recebemos o relatorio annual d'esta importante associação, livro que tem sempre o maior interesse porque resenha todo o movimento annual d'aquelle cidade no que se refere ao seu commercio e desenvolvimento material. A primeira parte é propriamente descriptiva dos factos decorridos no periodo da ultima administração, dos actos d'ella e das circumstancias que os determinaram, bem como de seu modo de vêr sobre diferentes questões sociaes, que importam principalmente ao commercio que a Associação Commercial do Porto defende.

Refere os trabalhos d'aquelle associação para a reforma dos estatutos; acolhimento lisonjeiro por parte dos poderes publicos ás reclamações da associação; obras e reparos indispensaveis executados para conservação do edificio social; reconstrucción da sala e dependencias do tribunal do commercio; mobiliario para a escola do commercio; estabelecimentos annexos, postos semaphoricos, telegraphicos, etc.; situação do commercio; conferencia do conselheiro Ennes na séde da associação; tratados de commercio; a questão cambial; taxas de desconto no banco de Portugal; remodelação do regimen bancario ultramarino; navegação para as colonias portuguezas da Africa; estação ferroviaria central; caes acostavel da alfandega; questão das moagens e importação de cereaes; regimen de sanidade marítima; vocabulario internacional de correspondencia telegraphica; questão vinicola; a reunião de lavradores e comerciantes de vinhos na séde da Associação; reorganisação da marinha mercante; a questão de fazenda; analyse do commercio internacional, e do movimento da marinha mercante; caminhos de ferro do Minho e Douro; obras da 2.^a circumscripção hydraulica, e da barra do Douro; serviços do tribunal do commercio, etc.

A segunda parte é puramente elucidativa e complementar da primeira, inserindo o texto dos documentos mais importantes de correspondencia, a synopse dos trabalhos da direcção segundo as actas das suas sessões, a legislação commercial de 1896, as publicações recebidas por offerta, o movimento da secretaria, a lista de socios que são hoje 655, e a relação estatistica do movimento commercial do Porto em 1896 e sua comparação com annos anteriores.

O volume vem nitidamente impresso em bom papel, formando um grosso volume de 480 paginas e 25 mapas estatisticos.

Bohemia antiga, por Thomaz de Mello.—Não é um romance phantasista como esse com que Henry Mürger emocionou os leitores e que hoje, posto em musica, faz as delicias do nosso theatro lyrico, o livro que o sr. Thomaz de Mello acaba de publicar. São quadros da vida real; scenas em que o auctor foi actor e de que hoje, obrigado por uma pertinaz enfermidade a ficar em casa, se faz chronista, mantendo na descripção a mesma verve sempre fecunda, o mesmo interesse, a mesma alegria despreocupada que dá aos factos por elle contados todo o colorido que lhes pertence.

A *Viagem a Sevilha*, acompanhando o rapaz que tocava flauta com as mãos, o *José Confeiteiro* com a sua casa de penhores, *O armario do Chico*, onde, embrulhado n'un gabão, Thomaz de Mello dormiu vinte e duas horas embriagado com orchata, são quadros deliciosos de vida real, contados por quem sabe manejá a pena com uma vernaculidade e uma expansão de pensamento admiraveis.

A Bohemia Antiga é um livro para desfastio, para desannuvear o rosto e refrescar o espirito de quem se entrega á sua agradavel leitura.

Agradecemos a offerta.

Sul de Angola

Sobre os estudos desta linha, que o sr. engenheiro Serrão foi fazer em Africa, de onde regressou ha pouco a Lisboa, dá as seguintes informações o nosso collega *Economista*, cuja competencia é bem sabida:

Foi-lhe commettido por portaria de 20 de julho de 1895 proceder a um reconhecimento para a construcção de linhas férreas de penetração, tendo por objectivo o Cubango, quer essas linhas tivessem por testa o Lobito ou Benguella, a baía dos Elephantes ou Mossamedes, devendo o reconhecimento cessar deante das dificuldades de accesso ao planalto.

O sr. Serrão empênhou-se com a maior sollicitude em cumprir a difícil missão que lhe era incumbida, e já n'estas revistas temos dado informação dos seus principaes trabalhos. Depois de varias tentativas conseguiu achar um traçado relativamente facil para o caminho de ferro de Benguella, attingindo o planalto sem grandes obras d'arte e em condições muito aceitaveis.

O estudo da linha férrea de Mossamedes tambem deu bom resultado. N'este estudo collaborou com grande proveito o sr. Arthur de Paiva que, como poucos, conhece a região de Mossamedes. E' sabido que a construcção do caminho de ferro de Mossamedes, que por muito tempo foi considerada como uma obra de primeira necessidade, por ser o meio unico de dar vida ás colonias do planalto, foi embaracada até hoje por não se ter encontrado um modo facil de vencer a subida da serra da Chella. O distinto engenheiro, o sr. Joaquim José Machado, apresentou um projecto, em que as dificuldades eram vencidas por meio de um sistema de reversões, mas elle proprio só o apresentava como solução no caso de se não poder encontrar uma passagem facil.

Parece que dos estudos agora feitos resulta poder fazer-se um traçado em condições muito favoraveis.

Se assim é, suscitar-se-ha novamente a questão de preferencia para um caminho de ferro no sul de Angola entre a saída de Mossamedes e a do Lobito. A questão não tem já hoje a importância que tinha ha annos, em que as condições de Benguella não eram tão prosperas como hoje e em que ainda não havia conhecimento muito exacto das excepcionaes condições de salubridade e fertilidade da região de Caonda.

Os trabalhos que já estão feitos, em cumprimento das ordens dadas, são os de campo para o ante projecto do pequeno troço entre Catumbella e Benguella, os relativos ao reconhecimento do grande troço entre o monte Sahoá e Caonda na extensão de 279 kilometros, os do projecto definitivo de cerca de metade do troço entre Benguella e o monte Sahoá, o levantamento da planta dos terrenos contiguos á baía de Lobito, e o reconhecimento para a escolha da melhor directriz entre Mossamedes e a Chella. Resta ainda o reconhecimento para o prolongamento das linhas indicadas até ás cataractas de Maculungungo no Cubango. Estes trabalhos só poderão executar-se mais tarde, e por isso a expedição sob as ordens do sr. engenheiro Serrão recolheu a Lisboa, onde vae proceder aos trabalhos de gabinete, para o que serão necessarios pelos menos tres meses.

Com efeito, os srs. engenheiros Serrão e Granger já estão, na secretaria da marinha, procedendo aos referidos trabalhos de gabinete.

O Transsiberiano

De todos os caminhos de ferro até hoje construidos ou em construcção, e ainda dos que não passam de simples projectos, nenhum ha tão gigantesco, tão colossal, como o Transsiberiano que, atravessando na sua maior extensão o grande imperio moscovita, deve ligar S. Petersburgo a Vladivostock, no mar do Japão.

E' conhecido o primitivo traçado, e ácerca d'elle e das obras executadas e a executar, já os nossos leitores estão inteirados pelos artigos sobre esse assumpto publicados nos n.^{os} 204 e 205 da *Gazeta*.

Ainda, no nosso penultimo numero, tratámos da passagem da enorme serpe d'aco atravez da Mandchuria, essa província do refractario imperio chinez.

Mas ha numerosas modificações ao primitivo traçado, e parece-nos interessante dizer mais algumas palavras a respeito do estado em que ora se encontra esse vasto emprehendimento e do custo deveras fabuloso da mais extensa linha ferrea do velho continente, o maior de todos os continentes do globo.

Na realidade, o Transsiberiano deve começar em Tcheliabinsk, ponto terminal da rede europea que parte de Moscou e de S. Petersburgo. D'essa ponto até Vladivostock, haverá uma extensão de 6.858 versts (cada verst mede 1 kilometro e 77 metros).

No lago Baikal surgiram dificuldades, previstas é certo, mas que não foi possível superar senão estabelecendo uma série de barcaças que se estende n'uma extensão de mais de 30 kilometros.

A' saída do lago outro obstaculo. Os engenheiros russos queriam atravessar a Mandchuria afim de abreviar o percurso de 1.000 versts, e tambem para granpear á empresa uma melhor receita, por ser rica e populosa aquella região. Mas esbarraram com a má vontade do Celeste Imperio que não vê senão com verdadeiro terror approximar-se a locomotiva. Chegou-se por fim a accordo, sendo a Russia auctorizada a fazer passar a sua linha atravez do territorio da Mandchuria septentrional, reservando-se porém a China o direito de ficar, no prazo de trinta annos, de posse d'aquelle troço da linha.

A Mandchuria meridional ficará fechada, e o transsiberiano, que contava seguir á margem do rio Amur, deverá contentar-se com atravessal-o para attingir o ponto terminal, o porto de guerra de Vladivostock.

Prosegue, pois, a execução d'estes trabalhos segundo este traçado hoje definitivo. Mas prosegue com extraordinario ardor. Mais de 70.000 trabalhadores estão noite e dia empregados n'aquellas obras. O caminho de ferro vae sendo aberto á exploração á medida que vae sendo construido. Ha já dez comboios por dia desde Tcheliabinsk a Omsk, a grande cidade universitaria da Sibéria central. Finalmente, a linha já hoje atinge Krasnoïarsk, capital do governo do mesmo nome nas margens do Jenissei. Esta secção representa nada menos de 4.380 kilometros, desde já accessíveis a viajantes e a mercadorias. Julga-se que serão necessarios quatro annos para acabar a linha: 1.º até ao lago Baikal; 2.º até ao rio Amur.

O transporte de viajantes effectua-se em quatro dias, desde Moscou até Krasnoïarsk, isto é 4.380 kilometros.

E' facil de suppor quanto caro não custará o transsiberiano, sabendo-se que as ordens imperiaes são de não recuar ante qualquer obstaculo e sacrificar todo o dinheiro que seja necessário para caminhar além até completo destino. No primeiro de janeiro de 1894 já estavam gastos 73 milhões de rublos. Em 1895 despendeu-se pouco mais ou menos a mesma somma. No orçamento para 1896 estava inscripta, para a construcção e material circulante, a verba de 130.593.580 rublos. Os trabalhos devem proseguir em 1897 e durante os annos seguintes ainda com maior actividade. O governo do czar conta efectivamente contrahir um emprestimo de 400 milhões de cruzados, ou 160 mil contos para activar a empresa que prosegue sob a sua alta e vigilante direcção.

Parece fóra de duvida que o custo total do transsiberiano excederá a fabulosa somma de quatrocentos mil contos de réis.

Loanda a Ambaca

Na reunião da junta consultiva do Ultramar, de 4 do corrente, foram examinadas as propostas da companhia pelas quaes ella pretende obter os meios necessarios para construir e explorar o prolongamento da linha de Ambaca a Malange.

Para esse fim, e para o rapido acabamento da linha de Ambaca, propõe a companhia elevar em 75 %, em média, as actuales tarifas da linha de Ambaca e cobrar o triplo d'ellas na parte nova, a construir até Malange.

N'este accrescimo de receita basearia a companhia uma operação financeira que a habilitasse com os fundos necessarios para aquelles trabalhos.

O prolongamento da linha até Malange é de uma vantagem extraordinaria, não só para o trafego da via ferrea, como para os progressos d'Angola, cujo movimento augmentará consideravelmente com o commercio do interior, desviado das linhas do Congo por onde hoje desce.

O sr. conselheiro Elvino de Brito declarou que, sendo este projecto de urgencia, era comtudo necessário estudalo sob todos os pontos de vista, attenta a sua importancia que é, sem duvida, de primeira ordem. O augmento de preços implica, no seu parecer, uma total remodelação no systema tarifario d'aquella linha, a qual tem de fazer-se tendo em attenção as reclamações que a Associação Commercial e o governador de Loanda fizeram, e o parecer da commissão nomeada pelo governo para examinar estas propostas, e não menos a imperiosa necessidade do governo facilitar á companhia os meios de completar a sua rede.

A junta concordou com estas observações, ficando o sr. Elvino de Brito encarregado de elaborar o parecer que será presente n'uma proxima reunião.

O caminho de ferro mais elevado do mundo

O ministro dos estrangeiros dos Estados Unidos do Brazil, por intermedio da legação brasileira na capital do Perú, tem já em seu poder os elementos indispensaveis para o estudo completo das vias de communicação entre aquelle paiz e as republicas marginaes do Amazonas.

Os periodicos fluminenses, dando esta noticia, tratam de demonstrar a conveniencia do estabelecimento de uma linha de navegação a vapôr entre Iquitos e o rio Pachitea, affluente do Ucayali.

A imprensa de Lima tem discutido a possivel comunicação, pelos Andes, do Perú com a sua capital, abrindo-se assim, ao mesmo tempo, o caminho do Atlântico pelo Amazonas.

Já funciona regularmente o caminho de ferro de Callao a Oroya, n'um trajecto de 221 kilometros. Esta via chega, em certo ponto, a uma altura de 4.950 metros acima do nível do mar e é considerada como a mais elevada do mundo.

Com o tempo deve chegar á margem do rio Pachitea, e d'esta forma ficará resolvida, em parte, a interessante questão dos meios de comunicação entre as republicas sul-americanas.

Automobilismo

Os automoveis na Africa francesa

Um grupo de capitalistas de Mostaganem constituiu-se em sociedade, com o fim de installar, entre Mosta-

ganem e Oran, um serviço regular de diligencias automóveis.

Entre estas duas cidades existe já uma linha ferrea, a linha Alger-Oran, mas o accidentado do terreno obriga-a a tantas voltas que se tornam em mais do dobro os 84 kilometros que separam Oran de Mostaganem. Com efeito, a distancia hoje é de 201 kilometros. O novo serviço de carruagens automóveis permitirá efectuar este projecto em 5 horas e um quarto, havendo duas partidas diárias. O material será o mais confortável possível.

Além d'este serviço entre Mostaganem e Oran, a sociedade decidiu crear outro, ligando Arzew a Oran.

A inauguração d'estas linhas realizar-se-há muito breve; os motores estão prompts e as carruagens sel-o-hão por estes dias.

Tramways automóveis em Paris

A companhia geral de omnibus, de Paris, occupa se actual e activamente em introduzir tramways-automóveis nas linhas Bastilha-Porta de Clignancourt e Bastilha-Cemiterio de Saint-Ouen, linhas estas que teem o maior e mais accidentado percurso.

As novas carruagens automóveis, do tipo chamado Serpollet, começarão a ser postas ao serviço do publico em principios de abril e, á medida que forem sendo fabricadas, irão substituindo as trinta carruagens do antigo modelo, actualmente em circulação. Esta substituição total só poderá estar feita em fins de junho ou principios de julho.

LINHAS PORTUGUEZAS

Renovação de viaductos. — Foi substituído no dia 3 de fevereiro o viaducto metálico da ponte de Valle de Fernando kil.^o 176,396 da linha de Leste, de 1 vão de 11.^m0.

Esta ponte foi fornecida pela companhia Alliança Fundição de Massarellos, do Porto.

Tambem foram substituídos no dia 10 do corrente os dois primeiros tramos do taboleiro metálico da ponte do Vouga no kil.^o 179,870 do norte.

A substituição dos outros tramos continua.

Esta ponte tem 14 tramos de 18.^m, e foi fornecida pela Companhia Nacional de Fundição e Forjas, de Lisboa.

Carris de ferro do Porto. — Esta companhia requereu á camara licença para estabelecer desde já a tracção eléctrica nas suas linhas, nas seguintes ruas:

Do Carmo, pelas ruas do Rosario, Carvalhosa, Boavista, até á Foz, Mathosinhos e Leça, pela estrada privativa da Companhia, desde a Fonte da Moura á Foz, e pela avenida da Boavista prolongada, ao Castello do Queijo; da rua da Boa Vista, pela Rua de Cedofeita ao Carmo; da rua da Boavista, pelo campo da Regeneração e rua de Gonçalo Christovão á rua de Santa Catharina; da praça de D. Pedro pelas ruas de D. Pedro, Formosa e Santa Catharina até ao Hospital dos Alienados, e para regresso pela rua de Sá da Bandeira, parte da do Bomjardim até aos Congregados, a ligar com a rua de Mousinho da Silveira e praça de D. Pedro.

Pela tracção animal o serviço continuará como está nas linhas do Carmo ao Palacio, do Bolhão ao Bomfim, do Carmo a Paranhos e da Batalha a Campanhã.

Linha do Zaire. — Na ultima reunião, em 6 do corrente, da associação dos Engenheiros Civis Portugueses, o sr. Sarrea Prado, prometeu fazer uma conferencia sobre a linha do Zaire de que é concessionário.

Dando sobre esta linha alguns detalhes, o sr. Prado

explicou que sendo a fronteira norte e nordeste d'esta província, limitrophe do Estado livre do Congo, cujo regimen aduaneiro é mais favoravel, conforme a conferencia de Berlin, a projectada linha ferrea seguirá quanto possível essa fronteira, tendo por fim principal a defesa dos legítimos interesses portugueses, afectados pela diferença do regimen aduaneiro do Estado livre do Congo, confinante numa fronteira aberta em mais de 2:000 kilometros, o que permite uma derivação sensivelmente crescente em prejuizo do commercio de Angola.

Notou ainda o sr. Sarrea Prado, que o *terminus* visado, embora impozesse um grande percurso á linha ferrea, n'elle sem duvida existia uma das condições que a tornava mais viavel financeiramente, devido ao seu notável alcance, visto que abria a comunicação mais curta entre a Europa e o centro da Africa austral, viagem assim realisavel em 12 a 15 dias. Estas circunstancias evidentemente garantiam vantajosas receitas, independentemente da riqueza explorável de todo o percurso em territorio portuguez.

Nestas condições baseia a sua convicção de que a linha é perfeitamente realisavel, quer technica quer economicamente, sob os pontos de vista da construcção e exploração.

Segundo o projecto, o percurso total até á fronteira leste atinge 1:700 kilometros, que se dividem em quatro grandes secções, tendo a primeira origem na margem esquerda do Zaire e seguindo até á Matariba, Lunda, Alto-Cassai e até ao norte do Barotze no Zambeze.

LINHAS HESPAÑOLAS

Avila a Salamanca. — Estão no mais completo abandono os trabalhos do troço d'esta linha, comprehendido entre Avila e Peñaranda.

Desde que as cortes concederam quatro annos de prorrogação para a abertura do indicado troço á exploração, estão aquellas obras inteiramente paralysadas, facto este que tem sido muito commentado na imprensa do paiz vizinho e censurado pelos periodicos das localidades interessadas.

Um d'estes, *La Voz de Peñaranda*, pede á deputação provincial de Avila que tome as providencias necessarias para que a empresa d'aquella linha ferrea saia da sua apathia.

Pontevedra a Monforte. — A projectada linha ferrea de via reduzida que, partindo de Pontevedra, termine em Monforte, está em via de execução.

A comissão provincial de Lérida nomeou o engenheiro D. Ramiro Pascoal Lourenço para levar a cabo os estudos mediante o preço de 50.000 pesetas, a pagar: 10.000 quando o engenheiro as reclame, e 40.000 logo que os estudos sejam aprovados pela Junta consultiva.

A respectiva escriptura de contracto com o referido engenheiro foi já assignada.

Pontevedra a Carril. — Nos primeiros dias do proximo mez de março devem começar os trabalhos da linha ferrea de Pontevedra a Carril, no troço correspondente áquella capital, que comprehende sete a oito kilometros de extensão.

Estas obras darão trabalho a cerca de quinhentos homens.

Diz-se que, em julho do corrente anno, deve já estar prompta esta linha até Caldas e que em fevereiro de 1898 se effectuará a sua inauguração na totalidade.

Santander a Bilbao. — Parece ser coisa assente que a linha de Santander a Bilbao, que hoje parte de Zorroza, entroncará perto de Ollargán com o caminho de ferro de Durango, estabelecendo-se, d'esta forma, mais rapida comunicação entre a capital da montanha e as províncias de Guipúzcoa e Navarra.

As maiores commodidades e vantagens, porém, para o commercio e para o publico, advirão do assentamento do troço da via de Deva a Santander, prestes a concluir-se, e com o prolongamento até Irun do caminho de ferro de Elgoibar, em que já se pensa, pois com a realização d'estas obras, a distancia entre a fronteira francesa e o centro da Peninsula reduzir-se-hia consideravelmente.

LINHAS ESTRANGEIRAS

AUSTRIA

Desde 1 de janeiro do corrente anno foi suprimido o signal de partida dos comboios, por meio de toques de campainha, em todas as estações austriacas. O convite aos viajantes para tomarem seus logares nas carroagens é feito, nas salas d'espera, vocalmente.

O chefe da estação dá ao chefe do trem o signal de partida, este grita *partida* ao conductor mais proximo, o qual por sua vez transmite a ordem ao successivo e assim por deante.

Feito isto, o empregado dos signaes grita *prompto* e o chefe da estação dá o signal definitivo de partida, pondo-se o comboio em marcha, depois do machinista ter feito silvar a locomotiva.

ALLEMANHA

O orçamento prussiano para o exercicio proximo inclue, como de costume, as despesas previstas para a renovação e para o fornecimento do material d'exploração necessário aos caminhos de ferro, no decurso do referido exercício.

As despesas para as obras d'arte e construções diversas, metálicas e outras, estão orçadas em 40.650.000 marcos. A conservação das linhas necessitará o fornecimento de 120.708 toneladas de carris, 42.265 toneladas de material miúdo e 62.959 toneladas de travessas de ferro. O preço médio dos carris está orçado em Mks. 109,56, o que não differe do actual preço; pelo contrario, o custo médio do material miúdo que era de Mks. 147,66, no anno findo, eleva-se no exercicio de 1897-98 a Mks. 166,40 e o das travessas, de Mks. 100,91 a Mks. 101,74.

Os combustiveis estão calculados em 3.697.000 toneladas de carvão de pedra, pelo preço médio de Mks. 8,58 a tonelada, 379.140 toneladas de *briquettes* pelo preço medio de Mks. 9,44 e 92.640 toneladas de coke pelo preço médio de Mks. 12,80 por tonelada.

As despesas previstas para a compra de material circulante elevam-se a 36.880.000 Mks., ou seja 2.970.000 Mks. a mais do que para o exercicio de 1895-96, e decomponem-se como se segue: 348 locomotivas 15.600.000 Mks.; 297 carroagens de passageiros 4.070.000 Mks.; 5.950 wagons de mercadorias 17.210.000 Mks. Convém accrescentar a este total 1.110.000 Mks. para o fornecimento de 16 locomotivas, 19 carroagens de passageiros e 87 wagons de mercadorias destinados a augmentar e substituir o material circulante da rede Luiz de Hesse.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Venda da sucata de carris

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 25 do corrente, na administração do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para a compra de 1.500 toneladas de sucata de carris.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 20.000, o qual será, posteriormente, elevado a 5% do valor total da adjudicação por aquelle dos licitantes a quem a adjudicação fôr feita. Estes depositos terão lugar, aquele na thesouraria da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, e este na caixa geral de depositos, à ordem da direcção dos referidos caminhos de ferro.

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

Lisboa, 5 de fevereiro de 1897.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de madeiras

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 1 de março, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade e em presença do ex^{mo} administrador, se ha de proceder ao concurso público para o fornecimento de 200 pranchões de Suez, 200 de Riga e 6 vigas tambem de Riga, 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 30.000.

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.

Porto, 4 de fevereiro de 1897.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de ferro diverso e chapas

No dia 27 de fevereiro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 171.000 kilogrammas de ferro diverso e chapas.

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

Lisboa, 28 de janeiro de 1897.

Fornecimento de coke para fundição

No dia 8 de março, pela 1 hora da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 200 toneladas de coke para fundição.

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

Lisboa, 6 de fevereiro de 1897.

Fornecimento de pão aos armazens de viveres de Lisboa, Entroncamento, Gaia, Castello Branco e Torres Vedras.

No dia 17 do corrente mez, pela 1 hora da tarde, na sala das sessões da comissão administrativa da Caixa de Socorros e Reformas, estação de Lisboa (Santa Apolonia), perante a delegação da mesma comissão, serão abertas as propostas que tiverem sido recebidas para o fornecimento de pão aos armazens de viveres acima indicados.

As propostas, devidamente fechadas e lacradas, deverão exteriormente indicar: «Proposta para o fornecimento de pão ao armazem de...» e serão redigidas pelo teor seguinte: Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me a fornecer ao armazem de... o pão que me fôr requisitado, na conformidade das condições patentes na Delegação da Caixa de Socorros, das quaes tomei pleno conhecimento.—(Data e assignatura por extenso e bem intelligivel).

As condições acham-se patentes todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 4 da tarde, na delegação da caixa de socorros e nas seguintes estações:

Lisboa (Rocio) — Alcantara (terra) — Villa Franca — Santarem — Torres Novas — Payalvo — Coimbra — Aveiro — Porto — Barquinha — Abrantes — Elvas — Castello Branco — Covilhã — Malveira — Torres Vedras — Caldas da Rainha — e Figueira da Foz.

Lisboa, 10 de Fevereiro de 1897.

Typ. do *Commerce de Portugal*, rua Ivens, 35.—Lisboa

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR

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

Alberto R. Centeno & C.^a



**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS 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, fructas e outras commissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.^o
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 saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

LISBOA Avenida-Palace.— Rua do Príncipe, junto á 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.^o ordre—Propri. Victor Sassetti

LISBOA Hotel Durand—Rua das Flores, 71—4.^o 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.^o 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.^o 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 25000 rs.—Prop. João Nunes.

CINTRA Hotel Netto—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis.—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 aceio inexcedivel.—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 ré s.

PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club—Magnificas accommodações, aceio inexcedivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella 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.^o 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.^o 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 á 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, gabinetes de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas.—Excellent cozinha—Hospedagem completa desde 5 pesetas—Proprietario Teófilo Garcia.

ORAN (Algérie) Hotel Restaurant du Louvre.—Quartos confortaveis desde 2 francos, cozinha farta a preço fixo, desde 2 francos, ou por lista—situação ao centro da cidade em face do theatro. Proprietario Glastres Martin, rua de Turin.

TIZI OUZOU (Kabila, Algérie) 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 (Algérie) Grand Hotel d'Orient.—Cours National, principal avenida. Casa de 1.^o 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 Constantine, 12.

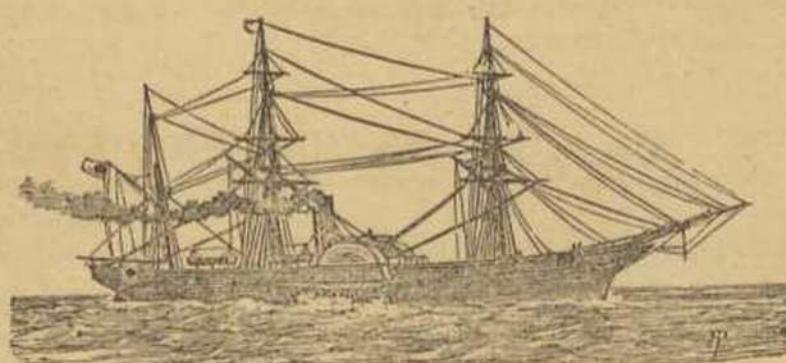
NICE Riviera-Palace-Hotel—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchester—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.^o ordre.

CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hotel—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.^o ordre.

CAIRO Ghesireh-Palace-Hotel—Etablissement de premier ordre.—Grand parc sur le Nile. Luxe et confort—grands salons.



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

O paquete **THAMES**, sahirá a 23 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 incomodos de uma viagem por mar.

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

AGENTES

Em Lisboa:— JAMES RAWES & C.^a— R. dos Capelistas, 31, I.^o

No Porto:— W. G. TAIT & C.^a— Rua dos Ingleses, 23, I.^o

HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de fevereiro de 1897

COMPANHIA REAL

| Lisboa R.-Porto | Porto-Lisboa R. |
|--------------------|-------------------|
| Part. Cheg. | Part. Cheg. |
| 7-0 m 7-0 t. | 3-18 t. 5-35 m. |
| 8-30 t. 7-35 m. | 2-10 t. 4-0 m. |
| 10-0 t. 11-15 m. | 7-45 t. 6-44 m. |

| Lisboa R.-Pamp. | Pamp.-Lisboa R. |
|---------------------------|-------------------------------------|
| 3. ^{as} e sextas | 2. ^{as} e 6. ^{as} |
| 6-00 t. 11-7 t. | 4-55 m. 10-30 m. |

| Lisb. C.S.-Porto | Porto-Lisb. C.S. |
|-------------------|-------------------|
| 7-30 m. 9-40 t. | 6-40 m. 8-30 t. |

| Aveiro-Porto | Porto-Aveiro |
|------------------|-------------------|
| 4-0 m. 6-30 m. | 4-15 t. 6-38 t. |

| 10-30 m. 2-50 t. | 4-30 m. 8-29 m. |
|--------------------|-------------------|
|--------------------|-------------------|

| Lisboa R.-V. Alo. | V. Alo.-Lisboa R. |
|-------------------|-------------------|
| 7-30 t. 5-25 m. | 8-35 t. 6-0 m. |

| Lisb. C.S.-V. Alo. | V. Alo.-Lisb. C.S. |
|--------------------|--------------------|
| 7-30 m. 8-0 t. | 9-30 m. 10-0 t. |

| 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. |

| 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. |
|-------------------|--------------------|
|-------------------|--------------------|

| 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. |
|------------------|------------------|
|------------------|------------------|

| Colimb.-Figueira | Figueira-Colimb. |
|------------------|--------------------|
| 7-15 m. 9-2 m. | 11-0 m. 12-48 t. |

| 4-30 t. 6-6 t. | 9-0 t. 10-40 |
|------------------|----------------|
|------------------|----------------|

| Lisboa R.-Fig. ^a | Fig. ^a -Lisboa R. |
|-----------------------------|------------------------------|
| 7-0 m. 3-20 t. | 1-5 t. 10-20 t. |

| 7-0 t. 5-23 m. | 7-45 t. 6-30 m. |
|------------------|-------------------|
|------------------|-------------------|

| Lisboa R.-Alfar. | Alfar.-Lisboa R. |
|------------------|------------------|
| Part. Cheg. | Part. Cheg. |

| | |
|------------------|-------------------|
| 7-0 m 3-18 t. | 1-0 t. 10-20 t. |
| 7-0 t. 5-35 m. | 7-40 t. 6-30 m. |

| | |
|--------------------|-------------------|
| 8-30 t. 7-35 m. | 2-10 t. 4-0 m. |
| 10-0 t. 11-15 m. | 7-45 t. 6-44 m. |

| | |
|--------------------|--------------------|
| 10-0 m. 10-44 m. | 8-45 m. 9-29 m. |
| 12-0 t. 12-44 t. | 11-0 m. 11-45 m. |

| | |
|-------------------|------------------|
| 2-0 t. 2-44 t. | 1-0 t. 1-45 t. |
| 4-45 t. 5-29 t. | 3-0 t. 3-45 t. |

| | |
|-------------------|------------------|
| 5-30 t. 6-14 t. | 6-0 t. 6-44 t. |
| 7-15 t. 7-59 t. | 7-0 t. 7-45 t. |

| | |
|-------------------|--------------------|
| 8-45 t. 9-20 t. | 8-15 t. 8-59 t. |
| Excepto aos sab. | 10-0 t. 10-44 t. |

| | |
|--------------------|---|
| 11-0 t. 11-45 t. | — |
| Só aos sábados | — |

| | |
|-------------------|---|
| 12-0 m 12-44 m. | — |
|-------------------|---|

Domingos e dias santificados

| | |
|------------------|------------------|
| 1-0 t. 1-44 t. | 2-0 t. 2-44 t. |
|------------------|------------------|

| | |
|------------------|------------------|
| 3-0 t. 3-44 t. | 4-0 t. 4-45 t. |
|------------------|------------------|

| Lisboa R.-Cintra | Cintra-Lisboa R. |
|-------------------|-------------------|
| 7-30 m. 8-34 m. | 5-15 m. 6-30 m. |

| | |
|--------------------|-------------------|
| 9-30 m. 10-36 m. | 6-30 m. 7-30 m. |
|--------------------|-------------------|

| | |
|---------------------|---------|
| 11-30 m. 12-32 t. | 7-45 m. |
|---------------------|---------|

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, (via Suez), vap. allem.,
Kanzler.
Sahirá a 26 de fevereiro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Alexandria, vapor inglez **Favonian.**
Sahirá a 19 de fevereiro.
Mascarenhas & C.^a,
L. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Anvers e **Havre**, vapor portug., **Saint-Luc.**
Sahirá a 15 de fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a,
R. dos Fanqueiros, 10.



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor allemão,
Buenos Aires. Sahirá a 3 de março.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, **Para-**
guassu. Sahirá a 17 de fevereiro.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Barcelona Cette e Marselha, vapor frances,
Saint André.
Sahirá a 22 de fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10



Bordeaux, vapor frances, **Portugal.**
Sahirá a 23 de fevereiro.
— Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.^o



Corunha, La Pallice e Liverpool, vap. inglez,
Iberia. Sahirá a 18 de fevereiro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a,
C. do Sodré, 64, 1.^o



Havre e **Anvers**, vap. frances **Saint-Marc,**
Sahirá a 15 de fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a,
R. dos Fanqueiros 10.



Hamburgo, vap. allemão, **Desterro.** Sa-
hirá a 19 de fevereiro.
Agente, Ernesto George
Rna da Prata, 8.



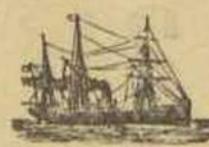
Liverpool, vapor inglez, **Minho.**
Sahirá a 27 de fevereiro.
Mascarenhas & C.^a,
T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Liverpool, vapor inglez, **Lisbon.**
Sahirá a 20 de fevereiro.
Mascarenhas & C.^a,
T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



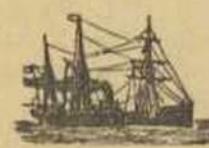
Loanda, Lourenço Marques e Madagascar, vap.
frances, **Ville de Pernambuco.**
Sahirá a 22 de fevereiro.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.^o



Londres, vapor hispanhol, **Zurbaran.**
Sahirá a 27 de fevereiro.
Mascarenhas & C.^a,
T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Londres e **Anvers** vapor hespanhol, **Her-**
rera.
Sahirá a 20 de fevereiro.
Mascarenhas & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Madeira, Santa Maria S. Miguel, Terceira, Gra-
ciosa, (Praia), S. Jorge, (Vellas),
Caes do Pico e Fayal, vap. port. **Funchal.** Sahirá
a 20 de fevereiro.
Agentes, G. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



Malaga, Alicante, Valencia e Barcelona, vapor
hespanhol **Balboa.**
Sahirá a 21 de fevereiro.
Mascarenhas & C.^a,
T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Pará e Manaus, vap. portug., **Dona Amelia.**
Sahirá a 18 de março.
Agente, J. P. A. Ferreira
R. Bacalhoeiros, 135, 1.^o



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos,
vap. frances, **Parahyba.**
Sahirá a 5 de março.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio, Santos, Montevideo
e Buenos Ayres, vap. franc.,
Matapan. Sahirá a 28 de fevereiro. — Mes-
sageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.^o



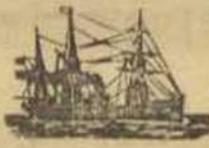
Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão,
Mendoza.
Sahirá a 24 de fevereiro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Rotterdam e Hamburgo, vap. allemão **Bun-**
desrath. Sahirá a 17 de feve-
reiro.
Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8.



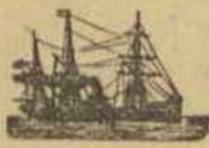
S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio
do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo
Redondo, Benguela e **Mossamedes**, vap. portug.,
Cazengo. Sahirá a 23 de fevereiro.
Agente, Emp. Nacional de Nav.-R. da Prata, 8.



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos
Ayres e Portos do Pacifico, vap.
inglez, **Orcana.** Sahirá a 17 de fevereiro
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, C. do Sodré, 64, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevi-
deo e Buenos Ayres, vap. ing.,
Thames. Sahirá a 22 de fevereiro.
Agentes, James Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.^o



Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. franc.,
Concordia.
Sahirá a 26 de Fevereiro.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.^o