

# 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

Tarifa especial n.º 7 — grande velocidade — dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

### SUMMARIO

	Pag.
Trabalho a operarios	65
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.	66
Parte Official. — Regulamento de pontes (continuação) — Portarias de 1 e 26 de fevereiro de 1897 do Ministerio das Obras Publicas	67 a 69
Tarifas de transporte	69
Automobilismo.	69
Notas de viagem. — XIII — Da Saída a Blidah — Um bom almoço — Calor — Grande desastre — O Ribeiro dos Macacos — A lenda — Passeio encantador — Uma montanha pôdre — Candelaria importante — Uma cornetada por um franco	70
Publicações recebidas	71
Viagem original	71
Boato infundado	72
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.	72 a 73
Commercio portuguez	74
Atravez d'Africa.	74
A proposito do albergue.	75
Linhas portuguezas. — Valle do Corgo — Carris de ferro — Ponte do Vouga.	76
Linhas hespanholas. — Villafria a Monterrubio — Bercedo a Medina-Villaresjo — Madrid a Sautoña	76
Linhas estrangeiras. — Inglaterra — Alemanha — Suissa — Republica Argentina	76
Avisos de serviço. — Arrematações — Casas recommendadas — Agenda do viajante — Anuncios — Horario em 1 de março de 1897 — Vapores a sair do porto de Lisboa	77 a 80

## Trabalho a operarios

UMA ultima manifestação operaria nas ruas de Lisboa, coincidente com uma mudança ministerial, veio fazer com que o publico tivesse, e tenha d'orávante, conhecimento de uma verdadeira enfermidade que desde muito ataca o organismo dos nossos serviços publicos, contaminando em grossos tumores absorventes as forças do thesouro.

A crise operaria, que apparentava a muitos estar conjurada, cada dia mais se accentua, e se não a vemos nas ruas, de trapo preto e letreiro branco a pedir pão, temol-a visto no ministerio das obras publicas de cesto ás costas, ou de ferramenta em punho, fingindo que trabalha, que satisfaz uma urgencia publica, que é util, que produz, que o paiz lucra com o arranque d'esta apara que a plaina tira caracoleante da madeira, no perpassar das sedas d'esse pincel que afaga a parede ou a porta, ou na remoção das pedras d'esse lagedo que o camartello levanta no corredor.

A differença é que a crise operaria, assim, transforma-se em crise financeira; o pão que faltaria a esses milhares de homens vae-lhes sendo dado á custa do pão que a breve trecho ameaça faltar aos restantes, que não levantam protestos nem bandeiras, no seu occulto viver de soffredores submissos.

Desde muito tempo que os nossos governos se preocupam com a crise operaria e, ao mesmo tempo, em

cada decreto que promulgam fazem todo o possível por augmental-a.

A vida na capital tornou-se cara; o resultado de negocios, duvidoso; a confiança em qualquer empreendimento abala-se cada vez mais, e em resultado d'isto o trabalho escasseia.

O operario vem para a rua, quer pão, e o governo que, pelo seu decreto de hontem, fez mudar de idéas aquelle que se preparava para dar pão ao operario, publica hoje um despacho chamando este ao seu seio.

Não precisa d'elle, mas do que precisa é de o ter alli socegado para que não faça tolices nos clubs ou nas praças.

Não ha que lhe dar que fazer? Ha sempre.

Este edificio está velho, as portas fecham mal e constiparam ha pouco o senhor conselheiro A. — venham carpinteiros fazer portas novas que evitem o defluxo ao conselheiral nariz; este corredor é estreito, tem pouca luz — venham pedreiros arrear as paredes e transformar o corredor em salão; depois o tecto fica torto — que um bando de estucadores o enfore.

Não empregamos mais hypotheses, quando temos argumentos mathematicos para demonstrar quanto profundo é este mal que corroe a nossa administração publica, e até onde vão as suas consequencias.

Pela ultima communicação feita aos jornaes pela direcção dos edificios publicos, o numero de operarios empregados só em Lisboa em obras do Estado sobe a 6.906!

Vejamos quanto isto custa ao paiz:

Entre estes operarios, se os ha chamados trabalhadores, serventuarios ou de outros misteres mais modestos, remunerados com um salario de 300 ou 400 réis, ha a maioria dos mais graduados, que vencem 600, 800, 1.000 réis e mais.

Não será, portanto, exagerado que tomemos a média de 600 réis por dia e por cabeça.

Mas o trabalhador precisa de material para trabalhar, e de tão variadas qualidades que elle é, não será tambem exagero reputarmos que o seu custo representa diariamente e por cada operario 300 réis, ou 50 % da mão d'obra.

Bem sabemos que é muito mais, mas queremos arrastar o calculo para que não nos taxem de armar ao effeito com aglomeração de cifras.

Temos, pois, um calculo bem facil de fazer:

6.906 operarios ganhando 600 réis e trabalhando 300 dias no anno, em quanto importam ao thesouro?

A simples arithmetica nos responde..... 1.253:086.000 réis

Juntemos 50 % de material empregado..... 626:540.000 »

e teremos..... 1.879:620.000 »

de dispendio annual do thesouro, em obras que se podem, na sua quasi totalidade, considerar inuteis.



Supponhamos agora que um governo, vendo esta desgraça, quer fazer uma grande economia dos dinheiros publicos, reduzindo aquella verba a *um terço* sem deixar ao desamparo aquella multidão de pessoal.

Um terço de 1879 contos são 626 contos, que representam o juro de 5 % de um capital de 12.520 contos.

Ora com esta quantia, garantida por um juro certo, podem construir-se sem duvida 500 kilometros de caminho de ferro de via larga, ou uns 800 de via estreita.

Calcule agora quem quizer que enorme beneficio esta nova rede de linhas ferreas traria para o paiz, e quantos mais do que 6.900 operarios encontrariam trabalho na construcção e depois na exploração d'essas linhas.

Isto sem contar que o proprio thesouro não pagaria por certo todo o encargo do juro garantido, e que ainda que o pagasse, auferiria em impostos e augmento de receitas de alfandegas e consumo boa parte d'aquella quantia.

Em lugar d'isto, que pareceria arrojado a todos os espiritos agua-morna que predominam na nossa administração publica, o governo, buscando attenuar o mal a que acima nos referimos, mas tendo que transigir com o eterno systema de paliativos que, não podendo substituir os remedios energicos onde elles são necessarios, ainda deixam aggravar o mal, publicou o decreto de 25 de fevereiro estabelecendo diversas disposições tendentes ao melhor aproveitamento do trabalho d'esses operarios, espalhando-os por todo o paiz em obras publicas, a começar pelas mais urgentes, disciplinando-os, excluindo de entre aquelles a quem concede trabalho e salario os que d'isso se não tornarem dignos, etc.

Fez bem o governo em tomar estas providencias, que sempre são mais uteis do que empregar a torto e a direito quantos trabalhadores apparecem em obras de uma utilidade problematica.

Mas o que devemos notar é que os effeitos do novo decreto em nada attenuarão os sacrificios do thesouro.

Certamente que é muito util que a estrada se construa para que o commercio tenha communicações, embora continue a fechar-se mal a velha porta da repartição, que constipa o conselheiro nos raros dias em que elle se digna comparecer ao serviço.

Mas o thesouro continuará a pagar a esse enorme pessoal, e a verba, enorme, pasmosamente enorme, em que acima avaliamos o dispendio annual, em pouco diminuirá.

Pela idéa que acima deixamos apenas esboçada isso não succederia.

Com uma garantia de juro razoavel, com uma propaganda bem feita em favor da construcção de uma rede de vias ferreas portuguezas por capitaes portuguezes, não descremos de que se conseguisse construir uma rede secundaria que bem util nos seria.

Escolhidos, dos mil projectos que se amontoam nos archivos do ministerio, aquelles que melhor servissem povoações importantes, que mais garantissem um trafego de consideração, um concurso poderia ser aberto exclusivamente no paiz, e fiamos que não ficaria deserto.

A par da concessão de garantia de juro, uma imposição poderia ser feita em nome da industria nacional. A isenção de direitos unicamente para o material de construcção e de exploração que não se fabricasse no paiz.

D'esta forma a maior parte do custo do primeiro estabelecimento das linhas ficaria distribuido pela industria portugueza, não pesando, portanto, na balança commercial de forma a concorrer, pela saída de ouro, para a baixa do cambio.

Tambem, sendo o capital portuguez, o juro ou dividendo aqui ficaria em vez de ser exportado em ouro para os mercados estrangeiros.

E se além d'isto tudo, por meio de um estudo prudente e minucioso se regulamentasse a constituição de uma companhia n'este genero, de forma que a sua administração fosse precavida contra as espaventosas negociatas e as phantasticas operações que, á força de bem combinadas, teem dado em terra com as mais esperanças empresas, arriscamo-nos até a suppôr que os titulos de tal companhia chegariam a ser papel considerado de primeira ordem nos mercados.

Mas estamos já a ver que o inicio d'esta idéa faz sorrir o sr. X, grande influente politico, defensor do partido na tribuna e no diario, que a acha maravilhosa para elle ser administrador da companhia com um vencimento graúdo.

E' capaz de, logo passado o carnaval, ir apoquentar os ministros para que acceitem o nosso alvitre e o ponham em execução.

Sorri-lhe mais este vencimento sobre os varios que já recebe sem trabalhar.

Que pechincha, hein!

## A NOSSA CARTA DA BELGICA

*Bruxellas, 23 de fevereiro de 1897.*

Acaba de ser modificada a tarifa dos caminhos de ferro, no sentido de supprimir a differença que existe, nas linhas do Estado, entre o preço do transporte de viajantes nos comboios ordinarios ou expressos, applicando tanto a uns como a outros bases uniformes para o calculo dos preços por kilometro.

N'esta nova tabella deve notar-se que para as assignaturas ordinarias (com percurso determinado e em toda a rede, comprehendidas as de 15 dias) os preços são os actuaes, com um accrescimo de 10 p. c. para a 1.<sup>a</sup> classe, de 5 p. c. para a 2.<sup>a</sup> e diminuidos de 10 p. c. para a 3.<sup>a</sup> classe.

Os preços dos bilhetes por assignatura para operarios são tambem os actuaes diminuidos de 10 p. c.

A admissão de passageiros nos comboios internacionais, chamados de luxo, está regulada do modo seguinte:

I. — São excluidos d'estes comboios:

Os grupos e societarios, os collegiaes em excursão escolar, salvo auctorização especial da administração, os eleitores, os emigrantes e presos, os operarios, indo trabalhar além das fronteiras, assim como os portadores de bilhetes d'assignatura hebdomadaria para operarios.

II. — São admittidos n'estes comboios:

1.<sup>o</sup> Mediante o pagamento d'uma taxa fixa de dois francos para as distancias até 200 kilometros e de tres francos para distancias superiores a 200 kilometros, os viajantes munidos de bilhetes de preço normal, as crianças, os militares e os assignantes ordinarios e escolares.

Esta taxa supplementar é paga na bilheteira da estação onde o trem internacional fôr tomado.

2.<sup>o</sup> Mediante pagamento d'uma taxa fixa de 2. fr. e 50 c.:

A. — Os viajantes portadores de bilhetes de agencias do genero «Cook and Son», e os munidos de bilhetes circulares com itinerarios fixos ou combinaveis.

B. — Os viajantes de serviço internacional para as relações a determinar pela administração.

A repartição dos caminhos de ferro acaba de decidir que não se faça applicação das taxas supplementares



de 2 e 3 francos — segundo a distancia prevista na alínea II do artigo 2.º de que acima damos nota — para a admissão nos *comboios internacionais* dos viajantes do *serviço interior*, munidos de bilhetes de preço normal, crianças, militares e assignantes ordinarios e escolares.

\*

O *Moniteur* publicou recentemente o quadro do movimento e das receitas dos caminhos de ferro, correios e telegraphos, etc., no mez de outubro e nos dez primeiros mezes do anno de 1896, comparados com eguaes periodos do anno de 1895.

Caminhos de ferro do Estado e companhias concessionarias:

	1896	1895
	Francos	Francos
Outubro (receitas brutas).....	15.610.307,95	15.092.980,90
10 primeiros mezes, (receitas brutas)....	133.541.730,30	128.378.539,60
Administração dos correios:		
Outubro.....	1.808.897,39	1.718.195,67
10 primeiros mezes...	16.515.041,39	15.793.809,85
Telegraphos:		
Outubro.....	384.250,41	372.915,81
Telephones:		
Outubro.....	145.219,42	71.674,22

O producto das receitas nos dez primeiros mezes de 1896 para os telegraphos e telephones reunidos elevou-se a 5.742.471,69 francos contra 5.597.394,18 francos em 1895, ou seja uma differença para mais, em 1896, de 145.077,51 francos.

\*

O serviço das patentes de invenção tem tomado, na Belgica, sob o regimen da lei de 24 maio de 1895, um desenvolvimento consideravel como o provam os numeros seguintes:

De 5 de junho de 1854 a 31 de dezembro de 1864 foram concedidas.	16.918 patentes
De 1 de janeiro de 1865 a 1875.....	18.783 »
De..... 1875 a 1885.....	31.346 »
De..... 1885 a 1895.....	46.035 »
Em..... 1895.....	5.704 »
Em..... 1896.....	6.349 »

Só no mez de dezembro de 1896 o numero de patentes concedidas foi de 783.

As taxas cobradas pelo thesouro pelas annuidades das patentes elevaram-se, para o anno de 1896, a francos 454.450, quantia que junta a 8.120 francos cobrados pelos registos de marcas de fabrica, perfaz um total de receita de 46.570 francos.

\*

D'uma communicacão da repartição internacional da união postal universal, resulta que em consequencia das medidas sanitarias preventivas, tomadas no Egypto, contra a invasão da peste bubonica que actualmente grassa em Bombaim, o serviço de encomendas postaes da India oriental britannica, em transito pelo Egypto, fica suspenso até nova ordem.

\*

O machinista do comboio que, ás 4 horas, sahe de Huy-Sud para Andenne, cahiu abaixo da machina, na occasião em que passava a ponte sobre o Meuse, sendo precipitado no rio, cujas aguas n'este momento vão

consideravelmente grossas, fez um percurso de perto de 500 metros a nado, sahiu da agua sem nenhum auxilio, foi apanhar o seu comboio que o fogueiro parára, tornou a subir para a locomotiva e proseguiu o seu caminho. Este energico homem chama-se Sauveur.

\*

Um novo poeta, empregado no ministerio dos caminhos de ferro, foi convidado para uma *soirée* em casa do seu chefe de repartição, a quem elle havia pouco dedicára o seu primeiro volume de versos.

— Os meus parabens!... disse-lhe, ao recebê-lo, o dono da casa. Os seus versos são deliciosos, arrebatadores, exquisitos. São um verdadeiro primor...

O debutante, confuso, inclina-se e saboreia com delicia estes elogios de que, modestamente, se declara indigno.

— Não, não, meu amigo, prosegue o homemzinho, não seja tão modesto... Nunca tive tanta pena de não perceber patavina de poesia como quando li as suas producções! Entendo muito melhor as tarifas de caminhos de ferro!!

\*

Antes de terminar esta carta, sou informado que a nova tarifa de passageiros nas linhas do caminho de ferro do Estado será posta em vigor desde 1 de maio. Sobre este assumpto acaba o ministro dos caminhos de ferro de fazer publicar uma circular.

A. Urban.



## PARTE OFFICIAL

### MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

Direcção dos serviços de obras publicas

Regulamento para projectos, provas e vigilancia das pontes metallicas

(Continuado do n.º 220)

#### CAPITULO II

##### Pontes de estradas

##### Projectos

Os projectos das pontes para estradas serão elaborados em harmonia com as prescripções de artigo I do presente regulamento, relativas ás pontes de caminhos de ferro.

#### ARTIGO VIII — Qualidade e trabalho do metal

O ferro ou o aço empregados n'estas pontes devem satisfazer ás condições definidas no artigo II.

Os coefficients limites do trabalho do metal serão os seguintes:

	FERRO	AÇO
	Kilogrammas	Kilogrammas
Nos banzos das vigas principaes:		
Tramos > 40 metros.....	8	10
Tramos de 10 a 40 metros....	6 + 0,05 L	8 + 0,05 L
Nas carlingas, longarinas, montantes, rotula e banzos de vigas < 10 metros.....	6	8
Nas barras da rotula sujeitas a esforços alternados de extensão e compressão.....	5	7

Para o ferro fundido adoptar-se-hão os coefficients estabelecidos no artigo III.

Os demais coefficients constantes do mesmo artigo, relativos aos esforços cortantes e de escorregamento, podem ser augmentados de 0,50.

#### ARTIGO IX — Sobrecargas

Nos calculos de resistencia dos taboleiros de pontes de estradas serão consideradas as seguintes sobrecargas:

1.ª Uma sobrecarga uniforme de 400 kilogrammas por metro quadrado applicada aos passeios e á parte da faixa de rolagem não occupada pelos carros;



2.ª Uma sobrecarga uniforme, por metro corrente de fila de carros e com a largura de 2<sup>m</sup>,50, variavel com o vão da ponte conforme a seguinte tabella :

VÃOS (Metros)	CARGA (Kilogrammas)
2	6.000
3	4.000
4	3.000
5	2.400
6	2.050
7	1.800
8	1.650
10	1.550
15	1.350
20	1.100
30	1.000

Nos vãos superiores a 30 metros applicar-se-ha em toda a largura da ponte a sobrecarga uniforme de 400 kilogrammas por metro quadrado ;

3.ª No calculo das carlingas e das longarinas suppor-se-ha a passagem de um ou mais carros a par, de quatro rodas cada um, pesando 12 toneladas, ou 3 toneladas em cada roda, com uma largura entre rastos de 1<sup>m</sup>,60, e com uma distancia entre eixos de 2 metros.

A largura total do carro é de 2<sup>m</sup>,50.

§ unico. Quando as pontes a construir pertencerem a estradas onde, em virtude de fortes inclinações, não haja possibilidade de por ellas transitarem as cargas previstas n'este artigo, poderão ser empregadas, mediante auctorização do governo, cargas menores; não devendo, porém, a carga uniforme por metro quadrado ser inferior a 300 kilogrammas, nem as outras sobrecargas serem inferiores a metade das prescriptas no presente artigo.

#### ARTIGO X — Pressão do vento

No calculo de resistencia attender-se-ha á pressão de 270 kilogrammas por metro quadrado, exercida pelo vento em condições excepcionaes, na hypothese de não haver vehiculo algum sobre a ponte.

A superficie de acção do vento sobre o taboleiro será calculada como ficou estabelecido no artigo V.

O acrescimo de 1 kilogramma, concedido no mesmo artigo para o trabalho do metal, pôde tambem ser permittido nas pontes de estradas.

#### ARTIGO XI — Provas

As provas das pontes de estradas serão unicamente staticas, procurando-se, quanto possivel, realizar as cargas consideradas nos calculos de resistencia, e adoptando-se em tudo o mais as prescrições do artigo VI.

### CAPITULO III

#### Disposições geraes e cummuns para a conservação das obras de arte metallicas, existentes nos caminhos de ferro e nas estradas ordinarias

#### ARTIGO XII — Divisão do serviço de conservação

O serviço de conservação das obras de arte em que existem, conjuncta ou separadamente, taboleiros, pilares e encontros metallicos, é dividido em serviço ordinario e em serviço de verificação de estabildades.

O serviço ordinario tem a seu cargo a vigilancia constante do estado de conservação das obras de arte, e a execução ou a fiscalização de todas as reparações, consolidações e trabalhos de conservação, que tenham de ser feitos para as manter em bom estado.

O serviço de verificação de estabilidade tem a seu cargo o exame periodico de todas as obras de arte metallicas e a execução das provas necessarias para se poder determinar os esforços, que actuam nas suas differentes peças, e os que as mesmas peças podem supportar sem que o trabalho do metal exceda os limites estabelecidos segundo a natureza d'estes esforços.

#### ARTIGO XIII — Conservação ordinaria

O serviço de conservação ordinaria das obras de arte metallicas continuará, tanto nas linhas férreas em exploração, como nas estradas ordinarias, a ser executado pelo pessoal respectivo de conservação, sob a vigilancia superior dos directores das linhas férreas do estado, dos directores das obras publicas dos districtos, para as obras de arte existentes nas estradas, e do director fiscal da exploração dos caminhos de ferro, para as existentes nas linhas exploradas por companhias.

#### ARTIGO XIV — Comissão especial

O serviço de verificação de estabilidade ficará a cargo de uma comissão de engenheiros do ministerio das obras publicas, commercio e industria.

§ 1.º Esta comissão denominar-se-ha «comissão especial para a verificação da resistencia das pontes metallicas».

§ 2.º Será composta de seis engenheiros, sendo presidente o engenheiro inspector das linhas férreas do estado, e vogaes effectivos cinco engenheiros nomeados pelo governo, quatro do quadro de obras publicas e um do quadro de minas, os quaes continuarão pertencendo aos seus respectivos quadros, podendo accumular com os serviços d'esta comissão os que lhes forem incumbidos nos termos da organização em vigor.

§ 3.º A comissão nomeará de entre os seus vogaes effectivos um secretario, que terá a seu cargo todo o expediente. As funções de secretario serão bi-annuaes, podendo, porém, ser reconduzido.

§ 4.º Os engenheiros directores das linhas férreas do estado, o director fiscal da exploração dos caminhos de ferro e os directores das obras publicas dos districtos administrativos do reino tomam parte nas deliberações da comissão, nas vistorias e na execução das provas e experiencias, que tiverem de ser feitas nas obras de arte metallicas a seu cargo ou debaixo da sua fiscalização; sendo considerados vogaes aggregados da comissão e pelo presidente d'esta chamados a funcionar.

Se qualquer d'estes engenheiros for nomeado vogal effectivo da comissão, será substituido como vogal aggregado pelo engenheiro que fizer as suas vezes, nas suas ausencias e impedimentos.

#### ARTIGO XV — Atribuições da comissão especial

A comissão especial, composta nos termos do artigo antecedente, terá a seu cargo :

1.º Organizar o cadastro de todas as obras de arte metallicas, existentes nas linhas férreas e nas estradas ordinarias do continente do reino ;

2.º Proceder, ou mandar proceder, á inspecção directa d'essas obras, para verificar o seu estado de conservação ;

3.º Mandar executar nivelamentos e as provas staticas e dynamicas necessarias para a verificação da estabilidade da parte metallica das obras de arte, e para o calculo do trabalho do metal sob as cargas que n'ella actuam ;

4.º Indicar todos os trabalhos que tenham de ser executados para garantir a circulação sobre as obras de arte metallicas, quando ellas careçam de reparações, ou não satisfaçam ás condições estabelecidas de estabilidade e do trabalho do metal das suas diversas peças.

#### ARTIGO XVI — Cadastro

No cadastro a organizar, as pontes, viaductos, pontões e passagens superiores e inferiores, serão indicadas segundo as linhas férreas a que pertencerem, e districtos administrativos onde estiverem situadas as estradas, de que ellas façam parte.

Para cada uma das obras de arte, o cadastro resumirá, quanto possivel, os esclarecimentos seguintes:

1.º Designação por que são conhecidas, nome do rio, valle, estrada ou linha ferrea que atravessam; posição kilometrica na linha ferrea ou na estrada onde estão construidas; designação, classe e numero da estrada a que pertencem; extensão total da obra, comprehendidos os encontros; altura maxima sobre o thalweg do valle atravessado;

2.º Numero de vãos, abertura de cada um d'elles, contada entre os pontos de apoio das vigas ou dos arcos; numero de vigas ou arcos que supportam os taboleiros; indicação da forma das vigas ou dos arcos; altura das vigas rectas; collocação do taboleiro em relação ás vigas ou arcos; largura dos taboleiros; natureza dos encontros e pilares; designação do alinhamento onde está situada a obra de arte, e, sendo curvo, indicação do respectivo raio; designação do trainel da linha ferrea ou da estrada na passagem da obra de arte ;

3.º Data da construção, indicação das reparações importantes feitas desde a recepção para a circulação publica; data da ultima pintura e, em geral, todos os esclarecimentos que possam ser obtidos, relativos ao fornecimento dos ferros e nomes das casas constructoras.

§ 1.º A comissão fará coordenar para cada uma das obras de arte metallicas, principalmente para as de maior importancia, uma collecção dos desenhos dos projectos, memorias, calculos de resistencias e autos de recepção e das provas que tiverem sido feitas.

§ 2.º Não sendo possivel obter os projectos, a comissão mandará tomar todas as dimensões e fazer os esboços necessarios, para restabelecer os respectivos desenhos e calculos.

§ 3.º As companhias concessionarias das linhas férreas em exploração ficam obrigadas a fornecer, pela direcção fiscal da exploração de caminhos de ferro, os esclarecimentos necessarios para a organização d'este cadastro, no que diz respeito a cada uma d'ellas, no praso de um anno, a contar da publicação do presente regulamento.

(Continúa).



## Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto datado de 19 de dezembro de anno findo, de um taboleiro metallico para substituir um aqueducto aberto de quatro vãos de 0<sup>m</sup>, 58 ao kilometro 66,906 da linha de leste, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes: ha por bem, conformando-se com o parecer de 1 do corrente mez do conselho superior de obras publicas e minas, approvar o referido projecto, devendo porém o numero de chapas de 150<sup>mm</sup> x 12<sup>mm</sup> dos banzos ser elevado de duas a quatro.

Paço, em 19 de fevereiro de 1897. — *Augusto José da Cunha.*

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, datado de 31 de dezembro do anno findo, da construcção de um caes descoberto para mercadorias na estação de Mirandella, apresentado pela companhia nacional de caminhos de ferro: ha por bem, conformando-se com o parecer de 11 do corrente do conselho superior de obras publicas e minas, approvar o referido projecto.

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

Paço, em 19 de fevereiro de 1897. — *Augusto José da Cunha.*

Tendo terminado os seus trabalhos a comissão incumbida, por portaria de 5 de janeiro de 1895, de organizar o regulamento para projectos, provas e vigilancia das pontes metallicas: manda Sua Magestade El-Rei, pela secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, que seja dissolvida a referida comissão e louvados os seus membros: engenheiros inspectores de 1.<sup>a</sup> classe, conselheiros João Joaquim de Matos e Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça; engenheiros chefes de 1.<sup>a</sup> classe, Pedro Ignacio Lopes e Candido Celestino Xavier Cordeiro (inspector graduado); engenheiro chefe de 1.<sup>a</sup> classe Antonio José Antunes Navarro e engenheiro subalterno de 1.<sup>a</sup> classe, chefe da repartição de estatística geral, Antonio Eduardo Villaça, pela distincta proficiencia e inexcédível zelo de que deram muito valioso testemunho no desempenho de tão importante comissão de serviço.

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

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, datado de 17 de dezembro de 1896, de um taboleiro metallico para uma segunda via na passagem inferior da calçada das Freiras, ao kilometro 332,517 da linha ferrea do norte, na estação de Villa Nova de Gaia, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes: ha por bem, conformando-se com o parecer de 15 do corrente do conselho superior de obra publicas e minas, approvar o referido projecto.

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

Paço, em 26 de fevereiro de 1897. — *Augusto José da Cunha.*

## TARIFAS DE TRANSPORTE

**Especial n.º 7, g. v. do Minho e Douro.** — Faz parte do nosso numero de hoje esta nova tarifa que hoje começa a vigorar, destinada ao transporte de mercadorias entre as trez estações do Porto e Braga, central.

E' para mercadorias de qualquer natureza em expedição de peso até 180 kilos, e os seus preços são bastante reduzidos.

Evidentemente esta tarifa tem por fim combater a viação ordinaria, a qual leva ainda hoje, e especialmente no norte no paiz, uma grande parte dos transportes que deviam procurar o caminho de ferro, para o que muito concorre o exagerado imposto de sello de 60 réis em expedição e o facto, que chega a ser pasmoso, de se permittir que os carroceiros illudam a lei, isentando-se d'aquelle imposto, enquanto que o caminho de ferro, por ser um serviço regulamentado, o que não succede ás carroças, não póde fugir-lhe.

Um volume de 10 kilos paga do Porto a Braga 130 réis e paga 60 réis, isto é 47 por cento, de sello. E' barbaro, se não é estúpido.

Mas os nossos legisladores nunca pensam em peque-

nas coisas e quando inventaram tal imposto só viram as grandes remessas em que elle não tem influencia.

**Ampliação a Porto-Terminus.** — Conforme o annuncio que publicamos no logar respectivo, foram ampliadas a esta estação as tarifas combinadas para telegrammas, volumes pequenos e bilhetes de excursão.

**Volumes pequenos.** — Já está em poder de todas as estações da companhia real a fita a que nos temos referido, destinada á medição dos volumes pequenos, para se saber se podem ou não ser admittidos pelas tarifas que só são applicaveis aos volumes de pequenas dimensões.

O trabalho da impressão d'essa fita ficou perfeito, sendo executado na fabrica de oleados do sr. Jorge Bello, que se prestou a encarregar-se d'esta encomenda, de não facil desempenho, visto ter que se fazer uma chapa especial pelo trabalhoso processo que ainda se emprega n'este genero de trabalhos, mas de que a boa vontade do sr. Bello se sahiu perfeitamente.

Vamos fornecel-as aos nossos assignantes que nol-as teem pedido.

## AUTOMOBILISMO

## Carros automoveis «Le Blant» e «Roger»

A substituição da tracção animal dos vehiculos por outra força motriz gerada em aparelhos mechanicos, o que traria á locomoção importantes e consideraveis vantagens, tem sido de ha muito até hoje a constante preocupação da engenharia que se dedica a esta especialidade.

Ha muitos annos já, não se podendo comtudo precisar data certa, que começaram a apparecer carruagens automoveis, de differentes systemas mais ou menos perfectos, que depois de ensaiadas, e não sendo o successo correspondente aos esforços do inventor, eram abandonadas e esquecidas. No entanto os estudos proseguiram, e modificando aparelhos e substituindo as forças motrizes por outras que pouco a pouco se iam descobrindo, chegou em nossos dias a locomoção automovel a um estado de adeantamento, se não perfeito e seguro, pelo menos já bastante satisfactorio e importante. Os motores foram-se aperfeiçoando, modificando, tornando-se dia a dia mais simples e de mais seguro funcionamento. Estudaram-se sob todos os pontos de vista de energia, segurança e economia os agentes productores da força motriz. A principio empregou-se o vapor de agua, depois veio a electricidade e a seguir o gaz de iluminação, o ar comprimido, o petroleo e recente-

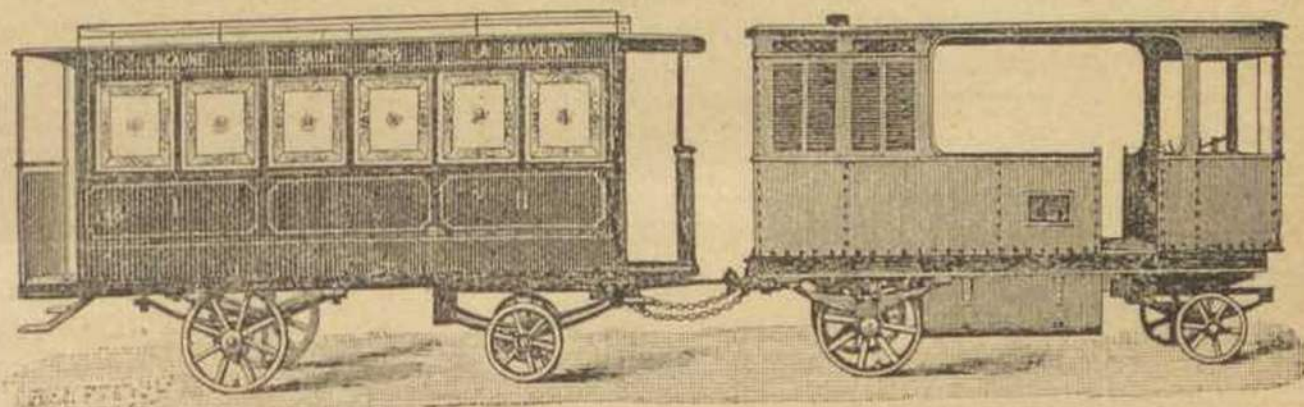


FIG. 1 — Carros «Le Blant»

mente o acetylène. As carruagens por seu lado também soffreram modificações successivas e importantes, já no systema de eixos e rodados, já na sua montagem e processo de travar. E de progresso em progresso chegou a locomoção automovel ao estado em que ora se encontra na Inglaterra, Estados Unidos e França, onde



já abundam as casas constructoras d'este genero de viaturas.

Em França principalmente, depois que o importante periodico parisiense *Le Petit Journal* teve a lembrança de estimular a actividade dos engenheiros constructores por meio de um concurso de carruagens automoveis, tomou esta industria um consideravel desenvolvimento.

Chama-se hoje á locomoção automovel a *locomoção do futuro*, e assim será de certo se attentarmos no rapido incremento que ella tem tomado nos ultimos annos.

Por isso, é de toda a oportunidade darmos conta, n'este jornal, do desenvolvimento do automobilismo e fazermos conhecidos dos nossos leitores alguns dos principaes modelos estrangeiros de carruagens automoveis.

As gravuras que hoje publicamos representam dois systemas differentes de viação automovel. A gravura n.º 1 reproduz um dos modelos de carruagens automoveis fabricadas pela «Sociedade franco-belga», estabele-

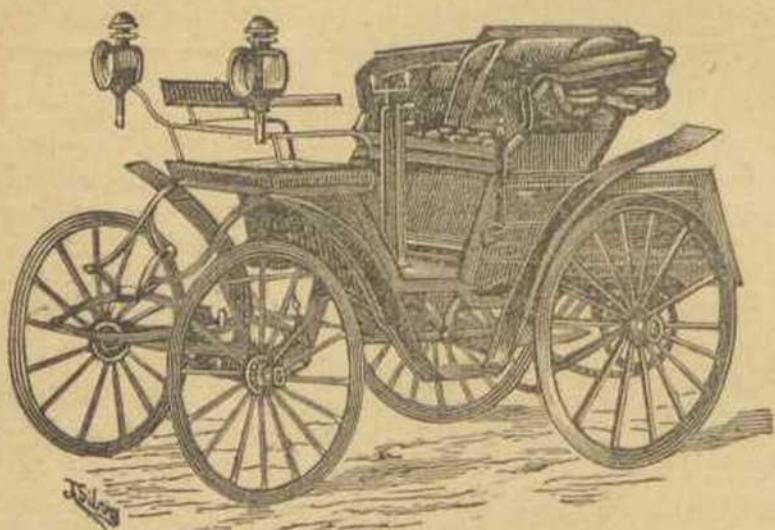


FIG. 2 — Carruagem «Roger»

cida em Paris, Avenida da Opera, 10, segundo o systema *Maurice Le Blant*, e da qual é representante em Hespanha e Portugal o sr. Ferdinand Jouin, em San Sebastian; a n.º 2 uma carruagem automovel sahida das importantes officinas dos srs. *Emile Roger & C.*, igualmente com séde em Paris.

As carruagens do typo *Le Blant*, de solida construcção, destinadas ao transporte de passageiros e bagagens por estradas de bom pavimento, são movidas a vapor que se gera n'uma caldeira especial capaz de resistir a fortes pressões internas sem perigo de explosão e sem ter necessidade de manometros nem de preventivas valvulas de segurança.

Um só homem pôde dirigir a carruagem, e da caldeira não sahe cheiro ou fumo algum. As viaturas automoveis *Le Blant* dividem-se em: carruagens providas de motor, comportando, n'um só corpo, de 10 a 50 passageiros e carruagens rebocadoras, exclusivamente occupadas pela machina e conductor, destinadas a arrastar outras carruagens que se lhe engatam. São d'esta ultima categoria as que a nossa gravura n.º 1 representa. Em questão de velocidade, ha para este systema de automobilismo dois typos de motores: o n.º 1, de 3 cylindros e pesando cerca de 400 kilogrammas e o n.º 2, com dois cylindros e o peso de, pouco mais ou menos, 900 kilogrammas, que podem dar aos vehiculos uma velocidade de 15 a 20 kilometros por hora.

As carruagens automoveis *Roger* são movidas por meio de um motor a petroleo, muito simples, economico e de regular funcionamento, tendo, além de outras, a vantagem de ser independente do vehiculo e, logo que este esteja parado, poder servir para qualquer fim.

A velocidade que estas carruagens podem adquirir varia com a força dos motores, pode ir até 25 kilome-

tros por hora nas boas estradas e descer até 10 kilometros nas rampas e caminhos mal conservados.

O motor *Roger* accende-se electricamente, o que é um preventivo seguro de possiveis explosões faceis de se dar nos outros systemas.

O petroleo empregado n'estes motores, não sendo de densidade superior a 700, encontra-se á venda em toda a parte e por baixo preço.

O movimento da carruagem, avanço e recuo, e voltas fazem-se com summa facilidade por meio de um jogo de alavancas ao alcance da mão do conductor, e apesar do proprio motor servir de freio, as viaturas *Roger* são munidas d'um segundo freio de pedal bastante energico.

As carruagens fabricadas pela casa *Roger* tornam-se recommendaveis por sua elegancia e perfeito acabamento e solidez.

Simplemente, ainda por enquanto, o automobilismo tem um defeito — a excessiva elevação dos preços.

Comtudo é de esperar que em breve elles desçam, tornando-se mais razoaveis, e então adeus fogosos *pur sang* que não mais haveis de relinchar alegremente por esses passeios e retiros elegantes... Terminou o vosso imperio, reina agora o automobilismo.

## NOTAS DE VIAGEM

### XIII

De Saída a Blidah.—Um bom almoço.—Calor.—Grande desastre.—O Ribeiro dos Macacos.—A lenda.—Passeio encantador.—Uma montanha pôdre.—Caudalaria importante.—Uma cornetada por um franco.

De Saída a Perregaux a viagem faz-se de manhã, partindo ás 6 e chegando ás 11 horas e 10 minutos, atravessando-se então a villa no mesmo omnibus que já nos levou, á ida, e faz o serviço entre a estação da linha que deixamos e a da linha de Oran-Alger.

O comboio d'esta só alli passa ás 11 horas e 49', o que apura enormemente o apetite para o almoço.

Mas este deve ter logar no salão restaurante da companhia dos Wagons Leitos, a que já me referi; o que é uma boa esperança de que vamos almoçar bem.

E muito melhor foi este almoço pela differença de, da primeira vez, eu ter comido á pressa por sahir em Perregaux e agora fazel-o com todo o vagar, porque só á noite tinha que deixar o comboio.

Assim, chegado este, fui tomar logar, com as bagagens, e logo deixal-o para me assentar á mesa do restaurante.

Almoço excellente, como da outra vez, regado por um bello vinho fresco em que, para mais, se mergulhavam grandes pedaços de gelo.

O calor é suffocante, á 1 hora da tarde, marcando-me o thermometro 40º á sombra. Apenas o andamento do comboio nos traz alguma aragem, mas, contra o costume de que já falei, algumas nuvens de poeira obrigam-nos a fechar as janellas, o que transforma o salão em que viajamos n'uma perfeita estufa.

A linha não tem interesse até Barrage, ponto onde se passa ás 3 horas e 43' da tarde; pôde, portanto, o viajante demorar-se á sua vontade no almoço e até dormir a sésta, se lhe aprouver.

Só desde a estação seguinte, cujo nome eu só direi em portuguez, *Ribeira de Prata* porque em arabe forma um termo muito esquisito, é que nos offerecem alguma curiosidade as montanhas do Ouarsenis que se elevam na nossa frente, e cujo pincaro, a 1.985 metros de altitude, é pelos arabes chamado *O Olho do Mundo*.



Mais adiante, em *Affreville*, cidade de grande importância agrícola e commercial, o panorama do imenso valle do Chelliff é magnifico.

A seguir a esta estação a linha é extremamente pittoresca, cheia de curvas, grandes aterros e enormes trincheiras. E' entre estas que se encontra a estação seguinte, *Adelia*, que hoje marca, pela sua proximidade, o ponto de um grande desastre.

Um mez antes de eu alli passar (em julho, portanto) encontraram-se alli dois comboios, um de mercadorias que vinha de Argel, outro de militares que iam para Madagascar, morrendo sete officiaes.

O chefe da estação que, não se tendo lembrado de que um comboio estava proximo, deu a partida ao outro de encontro a elle, enlouqueceu.

Depois temos uma forte subida e um tunnel de 1.200 metros, descendo-se então até *El-Affroum*, onde vemos, ao lado da nossa linha, os vehiculos da linha sobre a estrada de Marengo.

Não fui ver esta linha, como não me detive n'essa estação para ir ver o tumulo da Christã, monumento historico muito notavel que todos os excursionistas vão ver.

Mas, em geral, gosto mais de visitar os pontos não vulgares do que aquelles que constituem paragem e admiração obrigada de todos os viajantes.

Ao que não me foi dado resistir foi visitar as gargantas da Chiffa, e d'isso não me arrependo. Por isso fui dormir a *Blidahi* e, levantado ao romper da aurora, comecei a estudar o meio de fazer esta digressão.

Porque é preciso um pequeno estudo ou uma indicação pratica para não se perder uma das mais deliciosas digressões da Argelia.

As gargantas são a uns 15 kilometros, e para lá ha o comboio da linha de *Berrouaghia*, que sae ás 8 horas e 50' da manhã; mas, indo no comboio, não só se perdem os melhores pontos de vista, embora a linha, sempre em successivos tunneis acompanhando as gargantas do rio, seja interessantissima, como ha que voltar pela mesma via, ás 6 horas da tarde, o que é um dia perdido, emquanto que, indo de trem, se gosa mais e ha tempo de ver a cidade depois e partir ás 5 horas para Argel.

Tomemos pois o trem que custa 10 francos — bem empregados porque o passeio é delicioso — e que em hora e meia, por uma linda estrada sobranceira ao rio, nos conduz ao *Ribeiro dos Macacos*.

Um perfeito encanto.

Na encosta da montanha precipita-se em cascatas por entre uma vegetação uberrima o pequeno ribeiro chamado *dos macacos*, porque, segundo dizem, uma grande familia d'estes quadumanos vive desde ha muito n'aquellas arvores.

Mas o que é facto é que sempre que o viajante alli chega, logo lhe dizem que os animaes estiveram visiveis até um momento antes, mas fugiram para o matto.

Sobe-se então a montanha acompanhado por um moço do restaurante, emquanto n'este nos preparam o almoço; o rapaz assobia, bate as palmas, atira pedras para o outro lado, acocora-se e impõe-nos silencio.

— La veem elles... Não, foi o vento! Agora! agora... Nada, não querem apparecer!...

E assim se entretém n'aquella doce illusão até á hora do almoço, não nos dando por logrados, porque a subida da matta, por entre copado arvoredado, ouvindo a agua a ciciar aqui e alli, é muito agradável.

A respeito de macacos ha que ver os que estão pintados na parede do pequeno hotel, cá em baixo, e, como unico exemplar vivo, uma pequena macaquinha engaiolada muito mansa. Mais nada.

Depois d'este passeio, e encontrando cá em baixo

um almoço muito bem feito, n'um terraço muito fresco, vinho excellente, agua purissima e fria, serviço muito asseado, tudo por tres francos, o excursionista sente-se deliciosamente impressionado.

Findo o almoço, o trem leva-nos ás cascatas, ponto onde o rio se precipita de sobre uma alta rocha fazendo um ruido medonho, e faz-nos notar, do outro lado, a *rocha pôdre*.

Este curioso phenomeno é uma porção da montanha em que a infiltração das aguas tem ido pouco a pouco decompondo a pedra a ponto d'esta se desfazer como terra que continuamente ameaça derrocar-se sobre a estrada.

Por vezes, no inverno, o transito é interrompido por estes desmoronamentos que põem em serio perigo os vehiculos que passam, em virtude do que elles vão a passo n'aquelle ponto.

A' volta vemos ainda a gruta de estalactites, sob a estrada, onde a agua cae e corre por todos os lados, e depois d'isso toma-se de novo o trem que nos conduz a ver a cidade de *Blidah*, muito pittoresca, recostada sobre a montanha, com bonitas praças, estabelecimentos, elegante e notabilissima caudalaria nacional onde se abrigam centenas de cavallos das mais finas raças arabes, que alli são apuradas com todo o cuidado, para serviço do exercito francez.

Não sei porque no nosso paiz não se faz o mesmo que facilmente se comprehende seria de grande vantagem e economia.

O que muito me intrigou n'esta visita foi que o sargento que me mostrou as cavallariças fazia-se sempre acompanhar por um corneta, de instrumento sempre prompto a tocar ao primeiro signal.

A todo o momento imaginava eu que um toque fizesse encabritar qualquer dos fogosos e nedios animaes, mas não. O corneta só tocou quando, á sahida, eu lhe dei a tradicional moeda de prata.

Como agradecimento pareceu-me estridente de mais.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**Tinturaria Cambournac.** — Recebemos d'este importante estabelecimento um elegante almanach brinde dedicado aos seus freguezes e á imprensa da capital, pelo que lhe agradecemos a parte que nos toca.

Já repetidas vezes nos temos referido aqui ás excellentes tintas d'esta fabrica de que ha muito usamos, encontrando-as preferiveis ás tintas estrangeiras, e com a vantagem do seu preço ser muito inferior ao d'aquellas.

Ainda ha pouco, mais nos convencemos d'isto, quando, com grandes recommendações, recebemos algumas amostras de tinta ingleza que se dizia a rainha das tintas. Ensaíamol-a, mas a breve trecho encontrámos no tinteiro um deposito de residuos e vimos com desgosto que as copias, que havíamos tirado com ella, desappareciam no copiador.

E' o que não nos tem succedido com os productos Cambournac e aqui o attestamos para governo dos incautos.

## Viagem original

A exemplo do que se usa no estrangeiro, organizando-se frequentes vezes; durante todo o anno, viagens de recreio em grupos, incluindo-se no preço do bilhete, além do transporte em caminho de ferro, o alojamento em hoteis, comidas, diligencias, trens, guias, entrada



em museus, etc., parece que se conseguirá este anno realizar uma viagem no nosso paiz, no proximo mez de junho.

A idéa — porque nada mais do que idéas ha por enquanto — é aproveitar a coincidência de varios dias santificados que se reúnem no fim d'esse mez, e fazer seguir os passageiros de Lisboa pela Beira Baixa até a Guarda, visitando a Covilhã, descendo pela Beira Alta ao Luso, onde verão o Bussaco; d'alli ao Porto, cidade e immedições; volta a Coimbra e Figueira, seguindo por Leiria para verem a Batalha e Caldas da Rainha.

Está calculado que a viagem em comboio especial, em 1.<sup>a</sup> classe (6 dias), hotéis, transportes na Covilhã, Bussaco, Porto, Coimbra, Figueira e Leiria, e talvez uma noite de theatro no Porto, não importará em mais de 25.000 réis cada pessoa.

Os bilhetes vender-se-hão desde um certo tempo antes, até uns 10 dias anteriores áquelle em que deva começar a viagem, sendo vendidos condicionalmente, porque, no caso de não se reunir um certo numero de excursionistas, não se poderá realizar a excursão.

E', como se vê, uma experiencia que é para desejar dê bom resultado e se repita muitas vezes.

Temos pontos no paiz que muita gente não visita, porque a viagem isoladamente lhe sae cara. A viagem de um grande grupo não só produz uma grande economia, como se torna muito agradável. O caso é que o publico se habitue.

## Boatos infundados

Alguns jornaes diarios, no seu furor de dar noticias sem quererem saber se ellas são verdadeiras ou falsas, contaram phantasticas historias sobre a direcção superior da companhia real.

A nossa informação que é, sem duvida, muito mais auctorizada, é de que os taes collegas andam na lua.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta

A assembléa geral annual dos accionistas d'esta companhia terá logar quarta feira 28 d'abril de 1897 pelas 3 horas da tarde, na séde da companhia, rua Victor Gordon, n.º 1.

Nos termos do art. 42.º dos estatutos, a assembléa geral compor-se-ha de accionistas possuidores de 20 acções pelo menos.

Para terem direito a assistir á assembléa geral ou para n'ella se fazerem representar, deverão os accionistas depositar os seus titulos quinze dias, pelo menos, antes do dia designado para a reunião, em Lisboa, na séde da Companhia, em Paris na caixa do Comptoir National d'Escompte, 14 rue Bergère.

O recibo respectivo ás acções depositadas servirá para a admissão na assembléa geral.

As procurações dos accionistas residentes em Portugal deverão ser legalizadas por tabellião e as dos residentes em França pelo *maire* da sua residencia.

#### Companhia Nacional de caminhos de ferro

Nos termos dos artigos 29, 30 e 32 dos estatutos, é convocada a assembléa geral ordinaria para o dia 15 de março p. f. pela 1 hora da tarde, no escriptorio da companhia, rua Nova do Carvalho n.º 71, 2.º, para discussão e votação do relatorio do anno findo, do parecer do conselho fiscal e eleição da mesa da assembléa geral e corpos gerentes.

Lisboa, 17 de fevereiro de 1897.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 27 de fevereiro de 1897.

Pouco se modificou na quinzena que hoje finda a situação geral financeira, continuando a agitação no mercado cambial conservando-se a depressão no mercado de fundos. Annuncia-se para breve a publicação d'um relatorio official ácerca do estado da fazenda publica, nos principios d'este mez, quando o actual governo subiu ao poder. Diz-se que estão esgotados todos os creditos abertos pelos diversos ministerios, para despesas extraordinarias e que se acham para liquidar pagamentos attingindo uma somma superior a 2.000 contos, o que tudo obriga o governo a abrir um credito geral extraordinario de 5.000 contos.

Nos ultimos dias affirmou-se ter o governo realizado uma operação, pela qual obterá 600.000 libras sterlingas, para assegurar a satisfação proxima de alguns compromissos inadiaveis. Na praça vae produzindo a melhor impressão o modo firme, mas prudente, com que inicia a sua missão o sr. ministro da fazenda.

Oxalá que as circumstancias o favoreçam, porque o seu talento, distincção e aptidões reconhecidas e comprovadas fazem esperar muito da sua gerencia.

Muito interessante e animada a sessão da assembléa geral do Banco de Portugal, realizada hontem á noite. O vice-governador sr. Driesel Schroeter, que ha mezes deu a sua demissão, fez uma larga exposição dos motivos que o haviam levado a assim proceeder, dando informações muito curiosas ácerca do regimen do nosso primeiro estabelecimento bancario e sobre o modo por que foram alli discutidas e resolvidas varias questões importantes. As declarações do sr. Schroeter causaram impressão na assembléa, respondendo-lhe por parte da administração o sr. director Matheus dos Santos. A assembléa esteve muito animada.

Parece agora em melhor caminho a questão do prolongamento do caminho de ferro de Loanda-Ambaca até Malange. Affirma-se que o governo, approvando uma alteração nas tarifas, habilitará a companhia a concluir a linha até Ambaca, e que em seguida se formará contracto para o prolongamento, em termos e condições muito favoraveis. A companhia está animada dos melhores desejos de harmonizar os seus legitimos interesses com os do estado, mostrando-se muito conciliadora.

Acaba de ser publicado o fasciculo complementar da estatística geral aduaneira no anno de 1896. O movimento geral do commercio de Portugal no anno findo foi de 75.728 contos, sendo 39.530 contos importação, 26.143 contos exportação nacional e nacionalizada, 10.055 contos exportação estrangeira e ultramarina.

Tem havido nos ultimos dias maior procura de dinheiro, regulando de 5 1/2 a 6 0/0, tanto para reportes como para descontos. As inscrições oscillaram entre 34,90 e 35, as obrigações de 1888 de 4 0/0 regularam a 16.000 réis, as de 4 0/0 de 1890 internas de réis 43.000 a 43.200, as obrigações prediaes de 6 0/0 a 94.500, as de 5 0/0 a 91.500. As acções do Banco de Portugal ficaram a 137.000 réis, do Lisboa & Açores a 114.500 réis, do Commercial de Lisboa a 114.500, do Nacional Ultramarino a 79.900 réis.

O cambio sobre Londres tem oscillado entre 37 e 36, sobre Paris entre 770 e 773. O cambio Rio-Londres mantem-se entre 8 e 9 com pequenas alternativas.

J. F.

### Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v.....	37 1/4	37 3/16	Desconto no Ban-	
" cheque.....	37 1/16	37	co de Portugal.	5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	770	771	No mercado.....	5 1/2 0/0
" cheque.....	773	774	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	312	313	res .....	210
" cheque.....	315	317	Cambio Brazil...	8 1/2
Francfort 90 d/v.....	312 1/2	313 1/2	Premio libra.....	1.930
" cheque.....	315 1/2	317 1/2		
Madrid cheque.....	1.020	1.030		







## Commercio Portuguez

Está publicado o boletim estatístico da administração geral das alfandegas, respectivo ao mez de dezembro do anno findo, pelo qual podemos conhecer qual o movimento commercial do nosso paiz durante esse periodo, comparado com o anno anterior.

O seu resumo é o seguinte:

De Janeiro a outubro de 1895-1896

### Importação para consumo

(Valores em mil réis)

	1895	1896
Animaes vivos.....	2.043:473	2.499:968
Materias primas para as artes e industrias	14.841:672	4.883:494
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	5.233:924	5.263:632
Substancias alimenticias .....	13.371:024	12.023:059
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	1.655:555	1.828:490
Manufacturas diversas.....	2.698:565	2.956:853
Taras .....	71:686	74:766
Somma.....	39.861:899	39.530:262
Ouro e prata em barra e em moeda.....	1.143:030	1.284:931
Total.....	41.004:929	40.815:193

### Exportação nacional e nacionalisada

Animaes vivos.....	2.518:754	2.519:262
Materias primas para as artes e industrias	5.834:090	5.243:150
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	1.432:364	1.288:078
Substancias alimenticias.....	15.670:576	15.460:425
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	410:152	84:491
Manufacturas diversas.....	1.694:664	1.547:277
Somma.....	26.960:597	26.142:683
Ouro e prata em barra e em moeda.....	2.308:287	3.737:192
Total.....	29.268:884	29.879:875

### Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias. {	Reexportação ...	9.074:368	8.173:952
	Transito .....	2.021:640	1.880:868
Somma.....		11.096:008	10.054:820
Ouro e prata em barra e em moeda.....		-	970:333
Total .....		11.096:008	11.025:153

Como se vê d'esta comparação, tanto dos productos importados como dos exportados, a differença é insignificante, demonstrando um relativo estacionamento da nossa balança commercial.

No detalhe tambem as differenças não são grandes; importamos mais 456 contos de animaes vivos que foram 12.000 burros, 2000 cavallos 27.000 carneiros e 30.000 porcos; das materias primas, que no total não tiveram alteração no valor importado, recebemos menos 128 contos de substancias animaes, especialmente lãs, e pelles, cerca de 500 contos das vegetaes, sendo a principal diminuição em algodão em rama (2.947 toneladas), mais 491 contos de mineraes e 138 de diversos.

Dos fios e tecidos, que tambem no total não apresentam alteração, recebemos menos 66 contos dos de lã, mais 20 contos dos de seda, 61 de algodão.

Menos 1.294 contos de substancias alimenticias, diminuição que se deu por completo em trigos, dos quaes importamos menos 19.109 toneladas, mais 380 contos de pescarias, especialmente bacalhau.

Nos aparelhos para as artes, sciencias e industrias foi maior o recebimento de machinas e seus pertences, 1.515 contos contra 1.454 em 1895; nas embarcações houve tambem certo augmento.

Dos 318 contos de manufacturas que a mais recebemos do estrangeiro foram 100 contos em obras de metaes, 110 contos de diversas.

A exportação desenvolveu-se apenas em fios e tecidos, de que expedimos mais 156 contos nos de algodão,—em gados, de que exportámos mais 12.000 burros e 55.000 carneiros; em tudo o mais houve diminuição, sendo importante a dos vinhos cujo movimento foi:

		Decalitros		Valor em 1000 réis	
		1895	1896	1895	1896
Communs {	brancos.	168:361	229:858	124:335	149:967
	tintos ..	3.678:895	4.282:247	4.001:382	3.863:473
Licorosos não men-					
cionados .....		23:792	27:337	89:032	89:086
Da Madeira .....		228:270	225:370	733:355	675:275
Do Porto .....		2.725:093	2.845:618	6.343:629	6.205:031

De ouro e prata em barra e em moeda nos dois annos recebemos..... 1.143 contos 1.284 contos exportámos ..... 2.308 " 3.737 "

portanto ..... 1.165 " 2.453 "

foram para fóra do nosso paiz, isto é, o desfalque em 1896 foi superior ao duplo do do anno anterior.

Não são lisongeiros estes algarismos, muito mais comparados com os resultados que anteriormente expuzemos.

Finalmente a reexportação estrangeira e ultramarina tambem decresceu 1.042 contos e egualmenre o transito internacional.

Esta estatistica, na eloquencia dos seus numeros, dá-nos bem a medida da crise que atravessamos.

## Atravez d'Africa

São antigas, muito firmes e, felizmente, ainda não desmentidas, antes confirmadas pelos factos, as idéas d'este jornal a respeito da importancia dos caminhos de ferro, para sorver na Africa as grandes riquezas do seu sólo, os grandes valores que a opulentam.

O caminho de ferro de Ambaca, contruido na extensão de 300 kilometros, e o caminho de ferro de Lourenço Marques a Pretoria teem demonstrado como é bem empregado o dinheiro gasto em linhas férreas no continente africano.

O caminho de ferro de Ambaca tem principalmente exercido uma poderosa influencia na economia da nossa provincia de Angola. Póde dizer-se que á influencia d'elle pertence a melhor parte do desenvolvimento commercial de Angola, que as mais recentes estatisticas classificam assim, pelo que diz respeito ao movimento geral:

	Contos
1887 .....	3.313
1888 .....	4.585
1889 .....	5.667
1890 .....	5.658
1891 .....	6.126
1892 .....	7.306
1893 .....	9.238
1894 .....	8.883

Isto é, o movimento geral do commercio em Angola quasi triplicou em sete annos!



Isto basta para aconselhar que a nossa politica colonial tenha por base o fomento da verdadeira riqueza, isto é, o melhor aproveitamento dos recursos com que a natureza nos fadou em tantos territorios que nos pertencem.

Que seria do nosso paiz, na temerosa crise que tem atravessado, se da Africa Occidental não nos viessem tantos fructos de um engrandecimento incipiente, mas, por isso mesmo, digno de todo o auxilio!

E' por isso que já demonstramos, mais de uma vez, ser indispensavel alargar os recursos já creados.

Temos caminhos de ferro? Tiremos d'elles o melhor partido.

A riqueza da nossa provincia de Angola é sangrada por uma linha ferrea? Vá-se bem longe, o mais longe possivel, levar os beneficios que ella é capaz de produzir e faça-se isto antes que algum dos nossos temiveis concorrentes na exploração africana vá por outro caminho colher os fructos que não soubemos aproveitar a tempo.

Publicou-se na imprensa a noticia de se haver constituido em Londres um syndicato para a construcção de um caminho de ferro de Angola á contra-costa. Bem se demonstra como lá fóra se comprehendem as vantagens e a necessidade de desvendar os *mysterios* do centro da Africa

Mas a primasia d'esse pensamento pertence á Companhia do Caminho de Ferro Através d'Africa, em cujo relatorio de 1887 se liam estas palavras:

«Através d'Africa—não traduz a vossa ambição, não quer dizer que presumia demasiado das vossas forças, tentando seguir com a linha férrea as pégadas dos exploradores portuguezes.

«Não; o nome é apenas uma mão a indicar o caminho para o interior da Africa, onde Portugal tem de ir buscar a sua razão de ser como paiz colonial; o nome quer apenas dizer que cada metro de *rail*, que avança para o sertão, representa uma conquista em nome da civilização, determina o extremo em que a Portugal é licito hastear, sem receio de insulto, a sua bandeira; é, finalmente, um esforço para que deixe de ser uma generosa utopia a ligação das duas costas, cuja realização começamos aqui por declarar fóra do alcance das nossas aspirações e das nossas forças.

«Que essa ligação, a dever-se ao trabalho febril de dezenas de annos, ou a traga consigo a acção de seculos—ha-de dar-se um dia, correndo hoje, apenas, a Portugal o dever de ir internar-se, porque a linha férrea não pode, não deve terminar em Ambaca.»

O «*Moniteur des Intérêts Matériels*» occupou-se de esse plano e escreveu assim:

«Ambaca, effectivamente, no espirito dos promotores da empresa, é apenas a primeira *étape* a vencer. De Ambaca a linha irá ao Cuango, affluente do Congo, tocando em Malange e Cassange, os dois postos commerciaes mais avançados que os portuguezes possuem no interior. Depois, continuando a avançar para sueste, através dos territorios ainda quasi desconhecidos da bacia do alto Zambeze, que Portugal reivindica como propriedade sua, a linha alcançará o Zambéze nas proximidades de Tete, na provincia de Moçambique.»

Isto quer significar que a tal *generosa utopia* deve transformar-se n'uma realidade. Não o dizem portuguezes; dizem-o estrangeiros, que conhecem perfeitamente como se ha-de fazer a exploração da Africa.

A ligação das duas costas ha-de ser um facto, em mais ou menos remoto futuro.

Que venha breve a realização, é o nosso maior desejo, como portuguezes, e sel-o-hia, quando o não fôssemos, pela obrigação que corre a todo o homem que

tem o coração no seu logar, seja qual fôr a sua nacionalidade, de applaudir tudo quanto represente a acção do progresso em beneficio da humanidade, e não o conhecemos maior do que o que tenha por objectivo alargar o campo de acção ao trabalho humano.

Considerando o caminho de ferro trans-africano o meio mais seguro e efficaz de devassar o sertão africano, de lhe arrancar os seus segredos e utilizar as riquezas, desejamos sinceramente a sua realização.

Comprehendemos, e até certo ponto partilhamos, os receios dos que, não vendo senão a nossa fraqueza, não vêem sem desconfiança a entrada do estrangeiro nos nossos dominios; levar, porém, essa desconfiança até ao *chauvinismo* de repellirmos systematicamente o estrangeiro, parece-nos tão ridiculo e prejudicial quanto o é para o individuo o absoluto isolamento, a insociabilidade, que são apenas o resultado do egoismo, ao qual, em justa represalia, responde a malevolencia, ou, pelo menos, a indifferença dos repellidos.

Portugal está na posição de um grande proprietario, ou, francamente, é um grande proprietario que, por sua velhice e achaques, não tem a força do seu braço para cultivar as suas terras, nem por falta de capital pôde pagar o braço alheio. Resta lhe, pois, o papel de senhorio, tirando o maximo proveito possivel do aforamento, mas ficando-lhe bem garantida a propriedade.

Para o caso sujeito, a linha ferréa transafricana, se viesse a realizar-se como está projectada, equivaleria ao mais rendoso dos aforamentos dos seus territorios nas duas costas de Africa. Tudo quanto o foreiro gastar em proveito proprio será ao mesmo tempo bemfeitoria da propriedade e a renda percebê-la-ha o paiz no rendimento das suas alfandegas, no progressivo augmento das contribuições de toda a especie, na valorização do que já hoje alli possuem irmãos nossos, na gradual diminuição até á extincção das garantias de juro, que hoje lhe sobrecarregam o orçamento, e terminaria por uma vez o desprezo dos vizinhos, que fazem o confronto entre a nossa propriedade inculta e a monte, ao cabo de uma posse de seculos, e a d'elles, cujos titulos datam de hontem.

Seguindo a mesma ordem de idéas, tambem só o aforamento pôde assegurar-lhe a posse da sua propriedade, pois serão os seus proprios caseiros os primeiros a defendê-la. Cessará o abuso, de que todos os dias é victima, de virem, de noute e de má fé, mudar-lhe os marcos que lhe delimitam as suas propriedades, desde o momento em que esses marcos se chamem caminhos de ferro, alfandegas, postos militares, colonias agricolas, concessões ou arrendamentos assignados pelo proprietario.

E' claro que, sendo complexas as consequencias, de ordem financeira e de ordem politica, resultantes da realização de tão vasto plano, julgamos indispensavel que se definam e garantam todos os direitos, que se compensem todos os sacrificios e que para Portugal sejam marcadas as maiores vantagens na obra que, se tem muito de benefica para commercio universal, tem muito, tem quasi tudo de portugueza.

«*Commercio do Porto.*»

## A proposito do albergue

Alguns leitores nos perguntaram porque não abriamos subscrição para o albergue das crianças abandonadas, declarando-nos desejarem subscrever por intermedio d'este jornal.

Confiados em que conseguiriamos um bom numero de subscriptores para aquelle benemerito emprehen-



mento, escrevemos á respectiva commissão, notando-lhe que não havia por ella sido convidada a nossa *Gazeta*, tanto mais que já dois exemplos demos do bom exito das subscrições abertas entre os nossos leitores, sendo, tanto na que abrimos para as familias das victimas do incendio do theatro Baquet, do Porto, como na da defesa nacional, o nosso jornal um dos que maior somma reuniu — maior mesmo do que muitos jornaes diarios.

Aquella commissão aproveitou a nossa carta para dar uma noticia, no *Diario* das ditas e no *Seculo*, da offerta pessoal dos serviços do nosso director (o que não é verdadeiro) mas continuou não nos enviando o seu convite, porque entendeu, e muito bem, que abrir subscrição em outros jornaes prejudicava a venda do *Seculo* e *Diario de Noticias* que, prestando grande serviço áquella instituição, teem auferido d'ella todo o lucro para si proprios, constituindo-se benemeritos exclusivos, e não consentindo, portanto, que tal iniciativa sirva do menor reclamo para outro jornal.

E' perfeitamente justo este modo de ver administrativo, e por isso não só desistimos de nos querermos tambem metter onde não somos chamados, como, visto estarmos em tempo carnavalesco, aqui recommendamos aos leitores que, sempre que possam, comprem aquelles jornaes.

O *Diario de Noticias* é um jornal muito antigo, com muitas noticias, e muitos annuncios, folhetins interessantes, curiosidades de *primo cartello*, muitas minucias, desde a posição em que ficou o gato que cahiu do telhado até ás idéas que teve a noite passada o rei da Grecia sobre a conquista de Creta.

Quanto ao *Seculo*, folha mais moderna mas que se diz a de maior publicidade em Portugal, é tambem muito bom jornal, com informadores por toda a parte, publicando gravuras a proposito de todos os factos, mesmo dos que ninguem viu.

A respeito de caminhos de ferro dizem asneira de calibre, como o *Seculo* que ha tempos disse que Portugal tinha 247.520 kilometros de linhas em exploração, e o *Noticias* que disse ha uma semana que tinha partido para Paris o sr. Kergall, administrador da companhia real, a quem hontem tivemos o prazer de apertar a mão em Lisboa.

Mas isso não tem duvida, são muito bons jornaes e valem os 10 réis que custam.

Depois, juntando-os, tem-se no fim do mez um kilo de papel que vale uns bons 40 réis, emquanto que a nossa *Gazeta* pouco mais de um kilo por anno pesa.

N'este sentido confessamos a nossa inferioridade.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Valle do Corgo.** — Consta que estão fixadas as bases em que o governo vae fazer a concessão d'esta linha, de grande interesse para a nossa provincia de Traz-os-Montes, sobre a qual, e sobre as condições de constituição da respectiva companhia de construcção e exploração, já aqui demos desenvolvida noticia na pagina 102 do numero 199 do anno findo.

Tem havido grandes manifestações de regozijo em Villa Real, por este motivo.

**Carris de ferro.** — A direcção da companhia de viação *CA Lusitana* foi pedir ao sr. ministro do reino que não seja annullado o contracto existente entre a camara e a Companhia Carris.

O dia em que escrevemos permite-nos usar de um plebeismo que será entendido pela companhia supplicante, pela qual, aliás, temos toda a sympathia:

— Ha de ganhar muito com isso.

**Ponte do Vouga.** — Realizou-se no dia 17 a substituição de mais tres tramos metallicos do taboleiro d'esta ponte. Em seguida fizeram-se as experiencias que deram o melhor resultado.

Este taboleiro é, como dissémos, fornecido pela companhia Nacional de Fundição e Forjas.

## LINHAS HESPAÑOLAS

**Villafria a Monterrubio.** — Mr. Richard Preece Williams, concessionario do caminho de ferro mineiro de Villafria a Monterrubio, apresentou á Deputação provincial de Burgos, sob a base de 65 kil. um pedido de subvenção de 12.500 pesetas por anno, pagaveis quando terminarem os trabalhos de construcção da referida linha, e instando com aquella corporação para que use da sua influencia junto ao governo para que a alludida via férrea seja declarada de serviço geral.

**Bercedo a Medina-Villarcajo.** — O concessionario do caminho de ferro Madrid-Burgos-Santona solicitou do governo hespanhol que lhe seja transferida a concessão feita ao sr. Zuazuavar, e que caducou, para construir uma linha férrea de Bercedo a Medina-Villarcajo, sob as bases já estipuladas pela deputação provincial de Santander e com a subvenção de 12.500 pesetas por kilometro.

Segundo informa o *Boletin de Comercio*, uma secção da empresa encontra-se actualmente em Lerma fazendo estudos de campo, e em breve devem chegar a Santander D. Carlos Braconnier, D. Paulo Lepeche e o engenheiro Tardieu.

**Madrid a Santona.** — Com o capital de 16 milhões de pesetas acaba de formar-se em Bilbao uma sociedade para levar a cabo a construcção d'uma linha férrea de Madrid a Santona.

Esta projectada linha entroncará em Aranda com o caminho de ferro de Valladolid a Ariza; em Burgos, com o do Norte; em Berceto, com a via de Robla; em Treto, com a de Santander a Bilbao e com os emprehendidos lanços entre Madrid-Buitrago e Lerma-Burgos.

O conselho de admnistração d'esta nova companhia ficou assim constituido: o barão F. de Macar, presidente, e os srs. A. de Sauvage e A. de Woot, banqueiros em Liège.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### INGLATERRA

Foi aberta ao publico, em fins do anno passado, a nova via férrea subterranea de Glasgow, uma das mais importantes construcções modernas.

Esta via, que mede 10 kilometros de extensão, sendo 8 em subterraneo, liga-se com a linha Caledoniana e dá communicação, em duas estações, com a de Lamarkshire e Dumbartoshire. A sua construcção durou 7 annos, sendo n'ella superadas difficuldades enormes.

As dimensões do tunnel são: 5<sup>m</sup>,50 de largo por 8<sup>m</sup> de altura. Este tunnel é um dos melhores até hoje construidos.

Ao longo d'esta importante via estão-se edificando 13 estações; algumas d'ellas encontram-se ao nivel da via, isto é, em subterraneo, tornando-se notaveis pela sua elegancia, commodidade e boa ventilação, devendo ser illuminadas a luz electrica.

Onde fôr necessario, pessoas e mercadorias serão transportadas em magnificos elevadores hydraulicos de excellente funcionamento.

Com o assentamento d'esta linha ganhou muito a cidade, porquanto, ao effectuarem-se estas obras, houve necessidade de transformar o systema de exotos, reconstruindo-se segundo as modernas indicações hygienicas e bem assim as canalizações d'agua potavel e gaz, fios telegraphicos e telephonicos. Alem d'isto o caminho de ferro da Caledonia e a linha Lamarkshire e Dumbartoshire prosperaram consideravelmente, fallando-se já no engrandecimento de certas estações intermediarias, onde o movimento commercial tende a desenvolver-se.

### ALLEMANHA

O governo allemão acaba de fazer á industria do seu paiz uma encomenda de 7.500 vagon de 15 toneladas, que equivalem a mais de 11.000 dos communs de 10 toneladas.

E' muito para notar o pequeno prazo que se exige para a sua entrega, que tem de ser feita desde 1 d'abril a 20 de setembro do corrente anno.

### SUISSA

Agora que a abertura do Simplon está decidida, trata a Suissa de facilitar quanto possivel o accesso do tunnel e dar á nova linha o mais largo trafego.



Um dos inconvenientes do Simplon consiste na sua situação no fundo do valle do Rhodano, de maneira que, no estado actual das vias ferreas helveticas, para o attingir desde Berne seria preciso dar uma grande volta por Lausanne.

N'estes ultimos dias, porém, foi enviado ao Grande Conselho do Cantão de Berne um projecto que, a ser posto em pratica, modificaria por completo este estado de coisas.

Estabelecer-se-hia um caminho de ferro de Berne a Brigue, estação terminus actual do valle do Rhodano, que passaria por Frutigen, ao sul do lago de Thun e Loetschberg; e a distancia entre Berne e Brigue, que é actualmente, por Lausanne, de 242 kilometros, ficaria reduzida a 110 kilometros pela nova linha.

Esta linha importaria em 35 milhões de francos, isto é 650.000 francos por kilometro,

## REPUBLICA ARGENTINA

O parlamento da provincia de Santa Fé concede ao sr. Lambelet o direito de construir uma linha de tremvias a vapor que, partindo da colonia Llamela, chegue ao porto Mal Abrigo, sobre o rio San Javier, e d'este vá entroncar com a actual estação Margarita.

A linha estende-se sobre uma superficie de cerca de 588 kilometros, declarando-se expropriaveis os terrenos particulares que sejam necessarios para as vias, estações, officinas, etc., em harmonia com os planos que sejam approvados superiormente.

## AVISOS DE SERVIÇO

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Ampliação de tarifas á estação de Porto Terminus

Desde a data do presente ficam ampliadas á estação de Porto Terminus (ou S. Bento) as seguintes tarifas combinadas:

P. n.º 2, grande velocidade — Transmissão de telegrammas.

P. n.º 3, grande velocidade — Transporte de pequenos volumes ou pacotes.

P. n.º 4, grande velocidade — Bilhetes de excursão.

Lisboa, 15 de Fevereiro de 1897.

## ARREMATACÕES

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Fornecimento de ferro forjado em bruto

No dia 20 de março, pela de uma hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas rebeidas para o fornecimento de 10.000 kilogrammas de ferro forjado em bruto.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apollonia) 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, 18 de fevereiro de 1897.

#### Fornecimento de chapas tubulares, tubos, barras e folhas de cobre

No dia 20 de março, p. f., 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 chapas tubulares, tubos, barras e folhas de cobre.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apollonia) 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, 20 de fevereiro de 1897.

#### Fornecimento de oleo mineral

No dia 20 de março, 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 226.000 kilogrammas d'oleo mineral.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apollonia) 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, 20 de fevereiro de 1897.

### Caminhos de ferro do Sul e Sueste

#### Fornecimento de aço

Faz-se publico que pela uma hora da tarde de 15 de março proximo, na administração do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adju-

dicação do fornecimento de 24 guias e 48 caixas de aço para machinas.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 42\$500 réis, o qual será posteriormente elevado a 5 % do valor total da adjudicação por aquelle dos licitantes a quem essa adjudicação for feita. Estes depositos terão lugar, aquelle na thesouraria d'estes caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos referidos caminhos de ferro.

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

Lisboa, 17 de fevereiro de 1897.

#### Fornecimento de 300 chapas de ferro

Faz-se publico que pela 1 hora da tarde de 18 de março proximo, na administração do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 300 chapas de ferro ondulado galvanizado.

O deposito provisorio para poder licitar é de 19\$000 réis, e o definitivo será de 5 % da importancia total da adjudicação. Estes depositos serão feitos, o primeiro na thesouraria do respectivo caminho de ferro, e o segundo na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

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

Lisboa, 23 de fevereiro de 1897.

#### Fornecimento de chapas, tubos, varões de cobre e de latão

Faz-se publico que pela uma hora da tarde de 20 de março proximo, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de: chapas, tubos, varões de cobre e de latão.

O deposito provisorio para poder licitar é de 91\$750 réis para o material descripto no 1.º grupo, de 9\$750 réis para o do 2.º e 156\$250 réis para o do 3.º e ultimo. O deposito definitivo é de 5 % da importancia total da respectiva adjudicação. Os primeiros dois depositos serão feitos na thesouraria do caminho de ferro, e o ultimo na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos referidos caminhos de ferro.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção (largo de S. Roque n.º 22), onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as 10 da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 25 de fevereiro de 1897.

### Caminhos de ferro do Minho e Douro

#### Fornecimento de 1.400 kilg. de cobre

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 5 de março proximo, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes dos mesmos caminhos de ferro, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 1.400 kilg. de cobre novo (roseta); e ás 2 horas da tarde do mesmo dia receber-se-hão tambem propostas para o fornecimento de 25.000 kilg. de ferro granito proprio para fundição, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 12\$000 réis para cada um dos concursos.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem for adjudicado o fornecimento, será de 5 % da importancia total d'este fornecimento.

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

Porto, 16 de fevereiro de 1897.

#### Fornecimento de carvão

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 15 de março proximo, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, e em presença do ex.º administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 4.000 toneladas de carvão de pedra para machinas locomotivas para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar na caixa geral de depositos da delegação o deposito provisorio de 600\$000 réis.

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

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

Porto, 20 de fevereiro de 1897.



## AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

### MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

**Antuerpia.**—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 saurions 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—Prop. Victor Sassetti

**LISBOA Hotel Durand.**—Rua das Flores, 74—1.ª 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 familias. 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 Bragança.**—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 2\$000 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 familias.—Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Paramos.

**LEIRIA Hotel Central.**—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e aceio inexcédível.—Carros para a Batalha, Marinha, etc.—Restaurante—Preços modicos.—On parle français.

**FIGUEIRA DA FOZ Hotel Saudade.**—Rua da Saudade, Bairro novo. Magnificas vistas para o mar, muito perto da praia, Colyseu Figueirense, e proximo do Casino Mondego e theatro-circo.—Preços variam entre 900 e 1\$400 réis.

**PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club.**—Magnificas accommodações, aceio inexcédível, 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 (Frente á Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Prop. Lopez Munhós.

**PORTO Grande Hotel America Central.**—Um dos melhores da cidade, magnificas salhas e quartos banhos Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diários.

**PORTO Hotel Francfort.**—O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.ª ordem — Prop. Adriano & François.

**GUIMARÃES Hotel do Toural.**—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 réis diários. Serviço avulso, almoço 400, jantar 600 réis.

**GIBRALTAR Hotel Metropole e Nuevo Hotel Español.**—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 familias, preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão.

**SEVILHA Gran Fonda de Madrid.**—Principal estabelecimento de Sevilla — iluminação electrica — luxuosos pateos — sala de jantar para 200 pessoas — banhos.

**GRANADA Hotel Victoria.**—Prop. Federico Iniesta Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

**CARTAGENA Grand Hotel de Roma.**—No centro da cidade, 70 quartos espaçosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas.—Excelente cozinha—Hospedagem completa desde 5 pesetas—Proprietario Teófilo Garcia.

**ORAN (Algeria) 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 Clastres Martin, rua de Turin.

**TIZI OUZOU (Kabila, Algeria) Grand Hotel des Postes.**—Excelente serviço de cozinha, bellos aposentos, carros para visitar Fort National, Michelet e grande Kabila. Preços economicos. Proprietario, P. Despons.

**BONE (Algeria) Grand Hotel d'Orient.**—Cours National, principal avenida. Casa de 1.ª 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, orchestre — Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.º ordre.

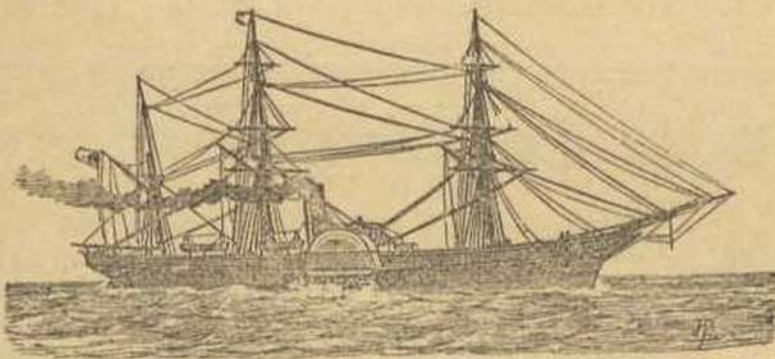
**CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hotel.**—Grands salons — luxueux appartements — Vue du Bosphore — Cuisine et cave de 1.º ordre.

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



# Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

O paquete **CLYDE**, sahirá a 8 de março

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

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

## AGENTES

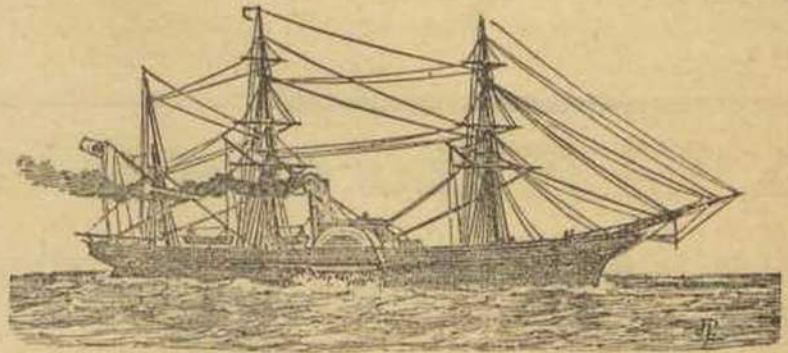
Em Lisboa:—JAMES RAWES & C.<sup>a</sup>—R. dos Capel-  
listas, 31, 1.<sup>o</sup>

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

# BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

# NORDDEUTSCHER LLOYD



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

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

Estes magnificos e luxuosos paquetes, illuminados a luz elec-  
trica, offerecem todas as commodidades possiveis aos srs. passa-  
geiros, visto estarem providos de todos os melhoramentos mais  
modernos.

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

Por estes paquetes tambem se acceitam passageiros para **Pa-  
ranaguá, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul**,  
com transferencia no Rio de Janeiro para o paquete **Möwe**,  
da mesma companhia.

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da

Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.<sup>o</sup>, e em  
Lisboa ao agente João Patricio Alvares Ferreira, rua dos Ba-  
calhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>

## HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de março de 1897

COMPANHIA REAL				BEIRA ALTA				SUL E SUESTE			
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.	Lisboa R.-Faro	Faro-Lisboa R.	Beja-Faro	Faro-Beja	Lisboa T. P.-Faro	Faro-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-30 t.   7-35 m.	2-10 t.   4-0 m.	8-30 t.   7-35 m.	2-10 t.   4-0 m.	7-0 m.   3-18 t.	1-0 t.   10-20 t.	11-20 m.   7-35 t.	6-30 m.   2-40 t.	4-30 t.   5-0 m.	6-30 t.   7-0 m.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
10-0 t.   11-15 m.	7-45 t.   6-44 m.	10-0 t.   11-15 m.	7-45 t.   6-44 m.	7-0 t.   5-35 m.	7-40 t.   6-30 m.	5-30 m.   4-20 t.	9-35 m.   8-00 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Porto-Valença	Valença-Porto	Lisboa T. P.-Pias	Pias-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
8-30 t.   7-35 m.	2-10 t.   4-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 m.   8-34 m.	5-15 m.   6-30 m.	7-43 m.   1-10 t.	2-50 m.   8-35 m.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
10-0 t.   11-15 m.	7-45 t.   6-44 m.	10-0 t.   11-15 m.	7-45 t.   6-44 m.	9-30 m.   10-36 m.	6-30 m.   7-30 m.	10-55 m.   3-25 t.	9-45 m.   2-25 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Vianna-Valença	Valença-Vianna	Lisboa T. P.-Setub.	Setub.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	11-30 m.   12-32 t.	7-45 m.   8-45 m.	7-0 m.   9-15 m.	6-0 t.   8-10 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Porto-Braga	Braga-Porto	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	9-30 m.   10-36 m.	6-30 m.   7-30 m.	5-0 m.   8-10 m.	5-40 m.   8-35 m.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Vianna-Valença	Valença-Vianna	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	11-30 m.   12-32 t.	7-45 m.   8-45 m.	7-0 m.   9-15 m.	6-0 t.   8-10 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Porto-Braga	Braga-Porto	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	9-30 m.   10-36 m.	6-30 m.   7-30 m.	5-0 m.   8-10 m.	5-40 m.   8-35 m.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Vianna-Valença	Valença-Vianna	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	11-30 m.   12-32 t.	7-45 m.   8-45 m.	7-0 m.   9-15 m.	6-0 t.   8-10 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Porto-Braga	Braga-Porto	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	9-30 m.   10-36 m.	6-30 m.   7-30 m.	5-0 m.   8-10 m.	5-40 m.   8-35 m.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Vianna-Valença	Valença-Vianna	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	11-30 m.   12-32 t.	7-45 m.   8-45 m.	7-0 m.   9-15 m.	6-0 t.   8-10 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Porto-Braga	Braga-Porto	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	9-30 m.   10-36 m.	6-30 m.   7-30 m.	5-0 m.   8-10 m.	5-40 m.   8-35 m.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Vianna-Valença	Valença-Vianna	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	11-30 m.   12-32 t.	7-45 m.   8-45 m.	7-0 m.   9-15 m.	6-0 t.   8-10 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Porto-Braga	Braga-Porto	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	9-30 m.   10-36 m.	6-30 m.   7-30 m.	5-0 m.   8-10 m.	5-40 m.   8-35 m.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Vianna-Valença	Valença-Vianna	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	11-30 m.   12-32 t.	7-45 m.   8-45 m.	7-0 m.   9-15 m.	6-0 t.   8-10 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Porto-Braga	Braga-Porto	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	9-30 m.   10-36 m.	6-30 m.   7-30 m.	5-0 m.   8-10 m.	5-40 m.   8-35 m.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Vianna-Valença	Valença-Vianna	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	11-30 m.   12-32 t.	7-45 m.   8-45 m.	7-0 m.   9-15 m.	6-0 t.   8-10 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Porto-Braga	Braga-Porto	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	9-30 m.   10-36 m.	6-30 m.   7-30 m.	5-0 m.   8-10 m.	5-40 m.   8-35 m.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Vianna-Valença	Valença-Vianna	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	11-30 m.   12-32 t.	7-45 m.   8-45 m.	7-0 m.   9-15 m.	6-0 t.   8-10 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Porto-Braga	Braga-Porto	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	9-30 m.   10-36 m.	6-30 m.   7-30 m.	5-0 m.   8-10 m.	5-40 m.   8-35 m.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Vianna-Valença	Valença-Vianna	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	11-30 m.   12-32 t.	7-45 m.   8-45 m.	7-0 m.   9-15 m.	6-0 t.   8-10 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Porto-Braga	Braga-Porto	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	9-30 m.   10-36 m.	6-30 m.   7-30 m.	5-0 m.   8-10 m.	5-40 m.   8-35 m.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Vianna-Valença	Valença-Vianna	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	11-30 m.   12-32 t.	7-45 m.   8-45 m.	7-0 m.   9-15 m.	6-0 t.   8-10 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Porto-Braga	Braga-Porto	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	9-30 m.   10-36 m.	6-30 m.   7-30 m.	5-0 m.   8-10 m.	5-40 m.   8-35 m.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Vianna-Valença	Valença-Vianna	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	11-30 m.   12-32 t.	7-45 m.   8-45 m.	7-0 m.   9-15 m.	6-0 t.   8-10 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Porto-Braga	Braga-Porto	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	9-30 m.   10-36 m.	6-30 m.   7-30 m.	5-0 m.   8-10 m.	5-40 m.   8-35 m.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Vianna-Valença	Valença-Vianna	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	11-30 m.   12-32 t.	7-45 m.   8-45 m.	7-0 m.   9-15 m.	6-0 t.   8-10 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Porto-Braga	Braga-Porto	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	9-30 m.   10-36 m.	6-30 m.   7-30 m.	5-0 m.   8-10 m.	5-40 m.   8-35 m.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Vianna-Valença	Valença-Vianna	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	11-30 m.   12-32 t.	7-45 m.   8-45 m.	7-0 m.   9-15 m.	6-0 t.   8-10 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Porto-Braga	Braga-Porto	Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Beja-Lisboa T. P.	Lisboa T. P.-Beja
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	9-30 m.   10-36 m.	6-30 m.   7-30 m.	5-0 m.   8-10 m.	5-40 m.   8-35 m.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-



# Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

## CARREIRA OFFICIAL

### O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR



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

Alberto R. Centeno & C.ª

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Açores** e New York, vapor portuguez **Dona Maria**.  
Agente, J. P. A. Ferreira,  
R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



**Africa Oriental**, (via Suez), vap. allem., **Reichstag**.  
Sahirá a 19 de março.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



**Africa Oriental**, (pelo Cabo da Boa Esperança), vap. allemão, **Bundesrath**. Sahirá a 22 de março.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



**Bahia**, Rio e Santos, vapor allemão, **Amazonas**. Sahirá a 17 de março.  
Agente, Ernesto George,  
R. da Prata, 8.



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



**Barcelona**, Cette e Marselha, vapor francez, **Saint Paul**.  
Sahirá a 5 de março.  
Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.



**Bordeaux**, vapor francez, **Chili**.  
Sahirá a 3 de março.  
— Messageries Maritimes.  
Agentes, Torlades & C.ª, R. Aurea, 32, 1.º



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo, Buenos Ayres, vapor francez, **Cordelière**. Sahirá a 1 de março.—Messageries Maritimes. Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



**Havre** e Anvers, vapor francez, **S. Jean**.  
Sahirá a 9 de março.  
Agentes, Henry Burnay & C.ª,  
R. dos Fanqueiros, 10.



**Havre** e Anvers, vap. francez **S. Mathieu**.  
Sahirá a 3 de março.  
Agentes, Henry Burnay & C.ª,  
R. dos Fanqueiros 10.



**Hamburgo**, vapor allemão, **Konig**. Sahirá a 10 de março.  
Agente, Ernesto George  
Rna da Prata, 8.



**Hamburgo**, por Rotterdam, vapor allemão **Corrientes**.  
Sahirá a 3 de março.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



**Liverpool**, vapor inglez, **Lisbon**.  
Sahirá a 13 de março.  
Mascarenhas & C.ª,  
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



**Liverpool**, vapor inglez, **Oporto**.  
Sahirá a 6 de março.  
Mascarenhas & C.ª  
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



**Londres**, vapor hespanhol, **Zurbaran**.  
Sahirá a 5 de março.  
Mascarenhas & C.ª  
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



**Londres** e Anvers vapor hespanhol, **J. Cunningham**.  
Sahirá a 13 de março.  
Mascarenhas & C.ª, T. do Corpo Santo, 10, 1.º



**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, N. Redondo, Benguella, Mossamedes, Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, vap. port. **Cabo Verde**.  
Sahirá a 6 de março.  
Agentes, James Rawes & C.ª, R. d'El-Rei, 31, 1.º



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. inglez, **Clyde**. Sahirá a 8 de março.  
Agentes, James Rawes & C.ª, R. d'El-Rei, 31, 1.º



**Pernambuco**, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez, **Entre-Rios**. Sahirá a 19 de março.  
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



**Pernambuco**, Maceió, Bahia, Rio e Santos, vap. franc., **Parahyba**.  
Sahirá a 4 de março.  
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



**Pernambuco**, Rio e Santos, vap. allemão, **Cintra**.  
Sahirá a 10 de março.  
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



**Rio de Janeiro**, e Santos, vap. francez, **California**.  
Sahirá a 14 de março.  
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, e portos do Pacifico, vap. inglez, **Orissa**.  
Sahirá a 3 de março.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, C. do Sodré, 64, 1.º



**S. Miguel**, Terceira, Graciosa (S.ª Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal e Flôres, vapor portuguez, **Açôr**.  
Sahirá a 5 de março.  
Agente, G. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



**Valencia**, Barcelona, Cette e Marselha, vap. francez, **Philippe**.  
Sahirá a 9 de março.  
Agentes, Henry Burnay & C.ª R. Fanqueiros, 10.



**Vigo**, La Pallice, e Liverpool, vap. ing., **Liguria**.  
Sahirá a 3 de março.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª  
C. do Sodré, 64, 1.º



# CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

ANNEXO AO N.º 221 DA  
TABELA DOS CAMINHOS DE FERRO

## TARIFA ESPECIAL N.º 7—GRANDE VELOCIDADE

PARA TRANSPORTE DE

MERCADORIAS DE QUALQUER NATUREZA E PEZOS NÃO EXCEDENTES A 180 KILOGRAMMAS

Das estações de Porto, Campanhã (Porto) e Alfandega (Porto) para a estação central de Braga e vice-versa

(APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 12 DE FEVEREIRO DE 1897)

APPLICAVEL DESDE 1 DE MARÇO DE 1897

Designação das remessas a que é applicavel esta tarifa	Preços por cada remessa		
	Para a linha do Minho	Para a Companhia Carris de Ferro de Braga	Total
Até 10 kilogrammas. . . . .	100	30	130
De 11 a 30 » . . . . .	120	50	170
De 31 a 60 » . . . . .	200	100	300
De 61 a 90 » . . . . .	290	140	430
De 91 a 120 » . . . . .	370	190	560
De 121 a 150 » . . . . .	450	220	670
De 151 a 180 » . . . . .	540	260	800

### CONDIÇÕES

1.ª Não é applicavel a presente tarifa:

- (a) A remessas que contenham dinheiro, valores ou materias perigosas;
- (b) A volumes cujo pezo por metro cubico seja inferior a 200 kilogrammas;
- (c) A mercadorias a granel.

2.ª Nos preços acima mencionados estão comprehendidas todas as despesas de transporte, baldeação e manobras e de registro e guia, excepto o imposto de sello, pelo qual ha a cobrar 60 réis, em cada remessa.

3.ª Ficam em vigor as disposições das tarifas geraes d'estas linhas, em tudo o que não sejam contrarias ás condições da presente.

Porto, 15 de fevereiro de 1897.

O Engenheiro-Director,

*Augusto Cezar Justino Teixeira.*