

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers—1894

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



Anvers—1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

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 à Bilbá — Um bom almoço — Calor — Grande desastre — O Ribeiro dos Macacos — A lenda — Passeio encantador — Uma montanha pôrde — 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 portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Recetas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.	73 a 75
Commercio português	74
Atravez d'Africa.	74
A propósito do albergue	75
Linhos portuguezas. — Valle do Corgo — Carris de ferro — Ponte do Vouga	76
Linhos hespanholas. — Villafria a Monterrubio — Bercedo a Medina-Villaresajo — Madrid a Santona	76
Linhos estrangeiras. — Inglaterra — Alemanha — Suíça — Republica Argentina	76
Avisos de serviço. — Arrematações — Casas recommendedas — 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, veiu fazer com que o publico tivesse, e tenha d'oravante, 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 diferença 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 oculto 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 negócios, duvidoso; a confiança em qualquer emprehendimento 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 pracas.

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. — vinharam carpinteiros fazer portas novas que evitem o defluxo ao conselheiral nariz; este corredor é estreito, tem pouca luz — vinharam 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 corroa a nossa administração publica, e até onde vão as suas consequencias.

Pela ultima comunicação 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 armaz ao efecto 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..... 1.253.080.000 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 aumento de receitas de alfandegas e consumo boa parte d'aquella quantia.

Em logar 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 sistema 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 aparecem em obras de uma utilidade problematica.

Mas o que devemos notar é que os efeitos 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 razonavel, com uma propaganda bem feita em favor da construcção de uma rede de vias ferreas portuguezas por capitais 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 tráego 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 comercial de forma a concorrer, pela saida 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 espantosas negociatas e as phantasticas operaçoes que, á força de bem combinadas, teem dado em terra com as mais esperançosas 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 aceitem 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 suprimir a diferença 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.^a classe, de 5 p. c. para a 2.^a e diminuidos de 10 p. c. para a 3.^a classe.

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

A admissão de passageiros nos comboios internacionaes, 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 eletores, 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.^º 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.^º 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 internacionaes* 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	145.249,42	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 diferença 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 registas 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 encommendas 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, caiu 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 recebel-o, 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 OFICIAL

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERGIO 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 coëfficientes 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 coëfficientes estabelecidos no artigo III.

Os demais coëfficientes constantes do mesmo artigo, relativos aos esforços cortantes e de escorregamento, podem ser aumentados de ok. 50.

ARTIGO IX — Sobrecargas

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

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

2.º Uma sobrecarga uniforme, por metro corrente de fila de carros e com a largura de 2^m,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.º 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 rastros de 1^m,60, e com uma distancia entre eixos de 2 metros.

A largura total do carro é de 2^m,50.

§ unico. Quando as pontes a construir pertencerem a estradas onde, em virtude de fortes inclinações, não haja possibilidade de por elles 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 estaticas, procurando-se, quanto possivel, realizar as cargas consideradas nos calculos de resistencia, e adoptando-se em tudo o mais as prescripções 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 metalicos, é dividido em serviço ordinario e em serviço de verificação de estabilidades.

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 metalicas e a execução das provas necessarias para se poder determinar os esforços, que actuam nas suas diferentes 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 metalicas continuará, tanto nas linhas ferreas em exploração, como nas estradas ordinarias, a ser executado pelo pessoal respectivo de conservação, sob a vigilancia superior dos directores das linhas ferreas 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, comércio e industria.

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

§ 2.º Será composta de seis engenheiros, sendo presidente o engenheiro inspector das linhas ferreas 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 acumular 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 funcções de secretario serão bi-annuaes, podendo, porém, ser reconduzido.

§ 4.º Os engenheiros directores das linhas ferreas 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 metalicas a seu cargo ou debaixo da sua fiscalização; sendo considerados vogaes agregados 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 agregado 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 metalicas, existentes nas linhas ferreas 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 estaticas e dinâmicas necessarias para a verificação da estabilidade da parte metalica 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 metalicas, quando elles 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 ferreas a que pertencerem, e districtos administrativos onde estiverem situadas as estradas, de que elles façam parte.

Para cada uma das obras de arte, o cadastro resumirá, quanto possível, 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 construcção, 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 metalicas, 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 ferreas 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 prazo de um anno, a contar da publicação do presente regulamento.

(Continua).

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^m, 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, aprovar o referido projecto, devendo porém o numero de chapas de 150^{mm} × 12^{mm} 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 des-coberto 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, aprovar o referido projecto.

O que se comunica 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 commissão incumbida, por portaria de 5 de janeiro de 1895, de organizar o regulamento para projectos, provas e vigilância das pontes metalicas: manda Sua Magestade El-Rei, pela secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, que seja dissolvida a referida commissão e louvados os seus membros: engenheiros inspectores de 1.^a classe, conselheiros João Joaquim de Matos e Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça; engenheiros chefes de 1.^a classe, Pedro Ignacio Lopes e Cândido Celestino Xavier Cordeiro (inspector graduado); engenheiro chefe de 1.^a classe Antonio José Antunes Navarro e engenheiro subalterno de 1.^a classe, chefe da repartição de estatística geral, Antonio Eduardo Villaça, pela distincta proficiencia e inexcedivel zélo 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, aprovar o referido projecto.

O que se comunica 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 permitir 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 sucede ás carroças, não pôde 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' barbáro, se não é estupido.

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 pôdem 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 encommenda, 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 com tudo precisar data certa, que começaram a aparecer carruagens automoveis, de diferentes systemas mais ou menos perfeitos, que depois de ensaiadas, e não sendo o successo correspondente aos esforços do inventor, eram abandonadas e esquecidas. No entanto os estudos prosseguiam, e modificando apparelhos 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 illuminação, o ar comprimido, o petroleo e recentemente o acetyléne. As carruagens por seu lado tambem sofreram modificações successivas e importantes, já no systhema 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

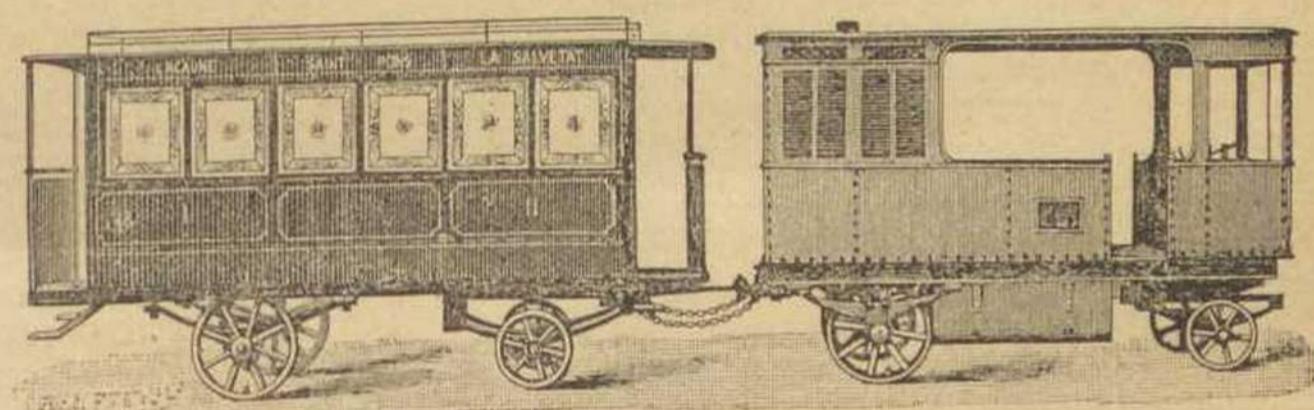


FIG. 1 — Carros «Le Blant»

mente o acetyléne. As carruagens por seu lado tambem sofreram modificações successivas e importantes, já no systhema 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 automóveis, 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 automóveis.

As gravuras que hoje publicamos representam dois sistemas diferentes de viacão automovel. A gravura n.º 1 reproduz um dos modelos de carruagens automóveis fabricadas pela «Sociedade franco-belga», estabele-

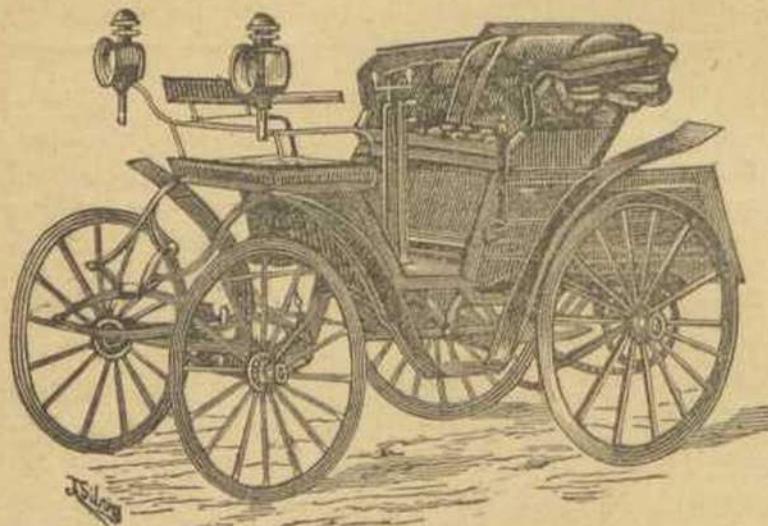


FIG. 2 — Carruagem «Roger».

cida em Paris, Avenida da Opera, 10, segundo o sistema *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.º*, 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 automóveis *Le Blant* dividem-se em: carruagens providas de motor, comportando, n'um só corpo, de 10 a 50 passageiros e carruagens rebocadoras, exclusivamente ocupadas 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 sistema 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 automóveis *Roger* são movidas por meio de um motor a petroleo, muito simples, economico e de regular功用, 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-

etros por hora nas boas estradas e descer até 10 kilo metros 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.

Simplesmente, 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.—Caudelaria 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 diferença 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 obligam-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 oferecem 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 adeante, em *Affreville*, cidade de grande importancia agricola 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 practica 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, enquanto 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 cataratas por entre uma vegetação uberrima o pequeno ribeiro chamado *dos macacos*, porque, segundo dizem, uma grande familia d'estes quadrumanos 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 visíveis até um momento antes, mas fugiram para o matto.

Sobe-se então a montanha acompanhado por um moço do restaurante, enquanto 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 aparecer!...

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

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 cataratas, 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 derrocarse 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 stalactites, 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 caudelaria 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 saída, 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 fregueses 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. Ensaiámos-a, mas a breve trecho encontrámos no tinteiro um deposito de resíduos e vimos com desgosto que as copias, que havíamos tirado com ella, desapareciam 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 coincidencia de varios dias santificados que se reunem 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 immediações; 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.^a classe (6 dias), hoteis, 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 experiença 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 agradavel. O caso é que o publico se habitue.

Boatos infundados

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

A nossa informaçao 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 Cordon, 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 admisão na assembléa geral.

As procurações dos accionistas residentes em Portugal devem ser legalizadas por tabellão 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 marzo 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 oficial 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 afirmou-se ter o governo realizado uma operação, pela qual obterá 600.000 libras sterlinas, 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, distinção 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. Diesel Schroeter, que ha meses deu a sua demissão, fez uma larga exposição dos motivos que o haviam levado a assim procecer, dando informações muito curiosas ácerca do regimen do noss-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, aprovando 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 legítimos 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 comércio 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\$100 réis, as de 4 0/0 de 1890 internas de réis 43\$000 a 43\$200, as obrigações predias 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 mantém-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 Banco de Portugal. 5 1/2 0/0
" cheque.....	37 1/16	37	No mercado..... 5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	770	771	Agio Buenos Ayres 2 10
" cheque.....	773	774	Cambio Brazil... 8 1/2
Berlim 90 d/v.....	312	313	Premio libra..... 1\$930
" cheque.....	315	317	
Francfort 90 d/v.....	312 1/2	313 1/2	
" cheque.....	315 1/2	317 1/2	
Madrid cheque	1\$020	1\$030	

Gotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras

BOLSAS	FEVEREIRO													
	16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	—	—	—
Lisboa: Inscrições assent...	35,23	35,16	35,05	35	35	35	35	35	34,95	34,95	34,85	—	—	—
coupon....	35,25	35,15	35,10	35,05	35,25	35	35	35	34,95	35,05	34,95	—	—	—
Obrig. 4 0/0 1888.....	16.150	16.100	16.100	—	—	16.100	—	—	—	16.100	—	—	—	—
» 4 0/0 1890 assent....	—	—	43.000	—	—	—	43.000	—	—	—	42.800	—	—	—
» 4 0/0 1890 coupon....	—	43.100	43.000	42.800	—	—	42.600	—	42.800	42.700	42.800	—	—	—
» 4 0/0 1890 externo ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 assent.....	—	49.000	—	48.700	48.700	—	—	—	—	48.200	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 coup. int....	49.200	49.200	49.100	—	—	—	48.500	48.500	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 externo....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções B. de Portugal.....	136.800	137.000	—	—	—	136.500	—	136.800	—	—	—	—	—	—
» Commercial.....	—	—	114.500	114.500	114.500	114.500	114.500	—	—	—	—	—	—	—
» N. Ultramarino...	79.600	79.700	79.900	79.900	—	75.700	—	77.500	—	—	79.000	—	—	—
» Tabacos coupon....	74.300	—	74.800	75.000	74.900	—	—	—	12.000	12.200	—	—	—	—
» Comp. Real.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6 0/0.....	94.200	94.400	94.400	94.500	94.500	—	—	94.500	—	—	94.500	—	—	—
» 5 0/0.....	91.500	91.500	91.500	—	—	91.800	—	—	92.000	—	—	—	—	—
» Comp. Real 3 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» C. Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Atravez Africa.....	79.000	79.300	78.900	79.500	—	80.000	80.000	—	79.800	—	80.800	—	—	—
Paris: 3 0/0 portuguez....	23,25	23,37	23,25	23,50	23,81	23,50	23,31	23,50	23,50	23,43	23,31	—	—	—
Acções Comp. Real.....	50	—	50	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres	—	—	31	32,50	—	31	37	35	—	—	—	—	—	—
» Norte de Hespanha ..	98	98	98	98	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Mad. Zaragoza.....	447	—	146	142	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes.....	—	85,50	85	86	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real (1.º grau).....	270	270	270	265	268	268	270	268	266	268,80	267	—	—	—
» » (2.º »).....	45	45	44	43	40	42	43	43	42	43	42	—	—	—
» » (antigas)....	124	—	125	125	123	123	123	120,25	116	116	—	—	—	—
» C. Beira Alta.....	75	72	73	73	—	—	97	97	—	—	95	—	—	—
» Madrid-Caceres.....	97	97	97	97	—	97	97	95	—	—	95	—	—	—
» N. Hesp. (4.º hyp.)...	236	239,50	240	239	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 0/0 portuguez...	23,37	23,37	23,25	23,37	23,25	23,37	23,37	23,62	23,62	23,50	23,37	—	—	—
Obrig. Atravez Africa.....	57,61	57,61	57,61	57,61	57,61	57,61	57,61	57,61	57,61	57,61	57,61	—	—	—
Amsterdam: Atravez Africa.	60	59,42	60,50	60	60,50	60,50	60	60,50	60,50	60,42	60,42	—	—	—
Bruxellas: Atravez Africa...	68	68	68	68	68	59,50	59,50	69,50	59,50	59,50	59,50	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1897			1896			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1897	1896	1897	1896	1897	1896
COMPANHIA REAL													
Antiga rede	5 11	Fever.	693	53:483.000	77.176	693	51:976.573	75.002	319:536.000	325:228.361	-	5:792.361	
e nova não garantida.	12 18	»	»	53:140.000	76.681	»	51:976.573	75.002	372:676.000	377:804.934	-	4:628.934	
Nova rede garantida.	5 11	Fever.	380	7:030.000	48.500	380	6:755:427	17.777	38:471.000	39:859.639	-	1:388.639	
	12 18	»	»	6:950.000	48.289	»	6:755:427	17.777	45:421.000	46:615.066	-	1:494.066	
Sul e Sueste...	15 21	Janeiro	475	11:664.600	24.557	475	15:023.510	31.628	38:134.985	43:415.020	-	5:280.035	
	22 28	»	»	13:099.870	27.578	»	15:081.870	31.751	51:284.855	58:496.890	-	7:262.035	
Minho e Douro.	29 4	Fever.	»	14:393.010	30.301	»	14:103.325	29.691	65:627.865	72:600.215	-	6:972.350	
Beira Alta....			353	-	-	353	-	-	-	-	-	-	
Nacional (Mirandella e Vizeu).....	15 21	Janeiro	105	1:296.620	12.348	105	1:183.129	11.267	3:769.024	3:460.755	308.269	-	
	22 28	»	»	1:260.502	12.004	»	1:118.898	10.656	5:029.526	4:579.653	449.873	-	
Guimarães.....			34	-	-	34	-	-	-	-	-	-	
Norte de Espanha.....	29 4	Fever.	3656	Ps. 1.416.210	Ps. 387	3656	Ps. 1.652.424	Ps. 451	Ps. 7.031.533	Ps. 7.788.037	Ps. 756.504		
	5 11	»	»	1.572.985	430	»	1.806.350	494	8.604.518	9.594.387	-	989.869	
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	29 4	Fever.	2927	1.036.809	354	2927	1:164.929	397	4.722.648	5.570.966	-	848.348	
	5 11	»	»	1.067.217	364	»	1:189.509	406	5.789.865	6.760.476	-	970.610	
Andaluzes.....	15 21	Janeiro	1067	233.185	248	1067	314.878	295	718.343	863.501	-	145.188	
	22 28	»	»	251.094	235	»	290.514	272	969.407	1.154.016	-	184.609	
Zafra a Huelva.	5 11	Fever.	180	34.285	190	180	40.650	225	157.456	246.068	-	88.612	
	12 18	»	»	33.329	185	»	43.375	240	190.785	289.443	-	98.658	

Commercio Portuguez

Está publicado o boletim estatistico 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.....	4.143:030	1.284:931
Total.....	44.004:929	40.815:193

Exportação nacional e nacionalizada

	1895	1896
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	3.737:492
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 diferença é insignificante, demonstrando um relativo estacionamento da nossa balança commercial.

No detalhe tambem as diferenças 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 apparelhos 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 manufaturas 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	168:361	229:858	124:335	149:967
brancos.	3.678:895	4.282:247	4.001:382	3.863:473
tintos ..				
Licorosos não mencionados	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 igualmente 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 nosa provincia de Angola. Pode 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 política colonial tenha por base o fomento da verdadeira riqueza, isto é, o melhor aproveitamento dos recursos com que a natureza nos fadou em tantos territórios que nos pertencem.

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

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

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

A riqueza da nossa província de Angola é sangrada por uma linha ferrea? Vá-se bem longe, o mais longe possível, levar os benefícios que ella é capaz de produzir e faça-se isto antes que algum dos nossos temíveis 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 constituído em Londres um syndicato para a construção 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 África

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

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

«Não; o nome é apenas uma mão a indicar o caminho para o interior da África, 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 comsigo a acção de séculos—ha-de dar-se um dia, correndo hoje, apenas, a Portugal o dever de ir internar-se, porque a linha ferrea *não pode, não deve* terminar em Ambaca.»

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

«Ambaca, efectivamente, no espirito dos promotores da empresa, é apenas a primeira *étape* a vencer. De Ambaca a linha irá ao Cuango, affluent 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 territórios ainda quasi desconhecidos da bacia do alto Zambeze, que Portugal reivindica como propriedade sua, a linha alcançará o Zambéze nas proximidades de Tete, na província 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 África.

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 fossemos, 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 domínios; levar, porém, essa desconfiança até ao *chauvinismo* de repellirmos systematicamente o estrangeiro, parece-nos tão ridículo e prejudicial quanto o é para o individuo o absoluto isolamento, a insociabilidade, que são apenas o resultado do egoísmo, 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 possível do aforamento, mas ficando-lhe bem garantida a propriedade.

Para o caso sujeito, a linha ferrea transafricana, se viesse a realizar-se como está projectada, equivaleria ao mais rendoso dos aforamentos dos seus territórios nas duas costas de África. Tudo quanto o foreiro gastar em proveito proprio será ao mesmo tempo bemfeitoria da propriedade e a renda percebel-a-ha o paiz no rendimento das suas alfandegas, no progressivo aumento 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 séculos, e a d'elles, cujos titulos datam de hontem.

Seguindo a mesma ordem de idéas, também só o aforamento pôde assegurar-lhe a posse da sua propriedade, pois serão os seus próprios caseiros os primeiros a defendel-a. Cessará o abuso, de que todos os dias é vítima, 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 política, resultantes da realização de tão vasto plano, julgamos indispensável que se definam e garantam todos os direitos, que se compensem todos os sacrifícios e que para Portugal sejam marcadas as maiores vantagens na obra que, se tem muito de beneficia para comércio universal, tem muito, tem quasi tudo de portugueza.

«Comércio do Porto.»

A propósito do albergue

Alguns leitores nos perguntaram porque não abriamo subscricção para o albergue das crianças abandonadas, declarando-nos desejarem subscriver por intermédio d'este jornal.

Confiados em que conseguiríamos um bom numero de subscriptores para aquelle benemerito emprehendi-

mento, escrevemos á respectiva commissão, notando-lhe que não havia por ella sido convidada a nossa *Gazeta*, tanto mais que já dois exemplos démos do bom exito das subscrisções abertas entre os nossos leitores, sendo, tanto na que abrimos para as famílias 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 diários.

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 subscrisção 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 notícias, e muitos annuncios, folhetins interessantes, curiosidades de *primo cartello*, muitas minúcias, desde a posição em que ficou o gato que caiu 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 propósito 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, enquanto 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 vai fazer a concessão d'esta linha, de grande interesse para a nossa província de Traz-os-Montes, sobre a qual, e sobre as condições de constituição da respectiva companhia de construção e exploração, já aqui démos 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 suplicante, 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 metalicos 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, pagáveis quando terminarem os trabalhos de construção 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-Santoña sollicitou 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 Braconier, D. Paulo Lepeche e o engenheiro Tardieu.

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

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 administração d'esta nova companhia ficou assim constituído: o barão F. de Macar, presidente, e os srs. A. de Sauvage e A. de Woot, banqueiros em Liége.

LINHAS ESTRANGEIRAS

INGLATERRA

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

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

As dimensões do tunnel são: 5^m,50 de largo por 8^m de altura. Este tunnel é um dos melhores até hoje construídos.

Ao longo d'esta importante via estão-se edificando 13 estações; algumas d'ellas encontram-se ao nível da via, isto é, em subterrâneo, tornando-se notáveis pela sua elegância, commodidade e boa ventilação, devendo ser illuminadas a luz eléctrica.

Onde for necessário, pessoas e mercadorias serão transportadas em magníficos elevadores hidráulicos de excelente funcionamento.

Com o assentamento d'esta linha ganhou muito a cidade, por quanto, ao efectuarem-se estas obras, houve necessidade de transformar o sistema de exgotos, reconstruindo-se segundo as modernas indicações higienicas e bem assim as canalizações d'água potável e gaz, fios telegraphicos e telephonicos. Além d'isto o caminho de ferro da Caledonia e a linha Lamarkshire e Dumbartoshire prosperaram consideravelmente, fallando-se já no engrandecimento de certas estações intermediárias, onde o movimento comercial tende a desenvolver-se.

ALLEMANHA

O governo alemão acaba de fazer á industria do seu paiz uma encomenda de 7.500 vagons 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 possível o accesso do tunnel e dar á nova linha o mais largo tráfego.

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.

Estebelecer-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 Lœtschberg; 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,

REPÚBLICA ARGENTINA

O parlamento da província de Santa Fé concede ao sr. Lambelet o direito de construir uma linha de tremias 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.

ARREMATAÇÕES

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 comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas rebebedas 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 Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da companhia, 28 rua de Chateaudun.

Lisboa, 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 comissão 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 Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris nos escriptorios da companhia, 28, rua de Chateaudun.

Lisboa, 20 de fevereiro de 1897.

Fornecimento de óleo mineral

No dia 20 de março, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 226.000 kilogrammas d'óleo mineral.

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

Lisboa, 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 máquinas.

O deposito provisório 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 logar, 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 sede 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 provisório para poder licitar é de 19.000 réis, e o definitivo será de 5% da importância 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 sede 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 provisório 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 importância 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 provisório 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 importância 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 máquinas 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 provisório de 600.000 réis.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem for adjudicado o fornecimento, será de 5% da importância 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
RECOMMENDADASMAISONS 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 aduana e transportes.

AGENDA DO VIAJANTE

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

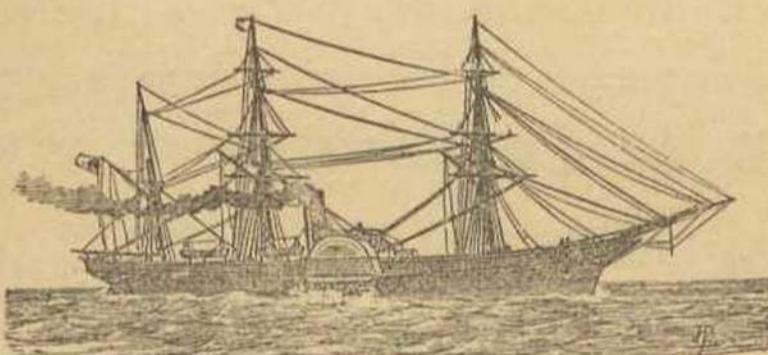
AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.— Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

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—Propr. Victor Sasseti**LISBOA** **Hotel Durand**—Rua das Flôres, 74—1.^o class—English family hotel—Proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.**LISBOA** **Grand Hotel Central**—Caes do Sodré—Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.**LISBOA** **Hotel de l'Europe**—Seul hotel français au centre de la ville—Cuisine française.**LISBOA** **Francfort Hotel**—No centro da cidade—Aposentos para famílias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 443.**LISBOA** **Hotel Americano**—P. de S. Paulo, n.^o 3.—Proximo dos caes e banhos do arsenal.—Bons quartos e aposentos.—Preços: 1\$000 rs. para cima.**CASCAES** **Hotel Central**—De 1.^o ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.**CASCAES** **Hotel Bragance**—Appartements pour famille.—Vue splendide sur la mer. Service de 1.^o ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lestage.**CINTRA** **Hotel Nunes**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.—Propr. 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 vento.—Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.**CALDAS DA RAINHA** **Grande Hotel Lisbonense**—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para famílias.—Cozinha esmerada e farta. Propr. Vicente C. de Paramos.**LEIRIA** **Hotel Central**—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e aceio inexcedivel.—Carros para a Batalha, Marinha, etc.—Restaurante—Preços modicos.—On parle français.**FIGUEIRA DA FOZ** **Hotel Saudade.**—Rua da Saudade, Bairro novo. Magnificas vistas para o mar, muito perto da praia, Colyseu Figueirense, e proximo do Casino Mondego e theatro-circo.—Preços variam entre 900 e 1\$400 réis.**PRAIA DA NAZARETH** **Grand Hotel Club**—Magnificas accommodações, aceio inexcedivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado—Propr. 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 (Frete á Batalha). Serviço de 1.^o ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Propr. Lopez Munhos.**PORTO** **Grande Hotel America Central**—Um dos melhores da cidade, magnificas sallies e quartos banhos Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.**PORTO** **Hotel Francfort.**—O melhor e mais central da cidade—Salões, banhos, correio e telephone—Serviço de 1.^o ordem—Propr. Adriano & François.**GUIMARÃES** **Hotel do Toural.**—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 réis diarios. Serviço avulso, almoço 400, jantar 600 réis.**GIBRALTAR** **Hotel Metropole e Nuevo Hotel Espanol.**—Situado á entrada da cidade.—Cozinha excelente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—Proprietario, Lorenzo Sacarello.**SEVILHA** **Grand Hotel d'Europe**—Proprietarios Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para famílias, preços modicos. Fala-se portuguez, franez, inglez, italiano e allemão.**SEVILHA** **Gran Fonda de Madrid**—Principal estabelecimento de Sevilha—illuminação electrica—luxuosos pateos—sala de jantar para 200 pessoas—banhos.**GRANADA** **Hotel Victoria**—Propr. 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.—Excellente 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—situacao ao centro da cidade em face do theatro. Proprietario Clastres Martin, rua de Turin.**TIZI OUZOU** **(Kabila, Algeria) Grand Hotel des Postes**—Excellente serviço de cozinha, bellos aposentos, carros para visitar Fort National, Michelet e grande Kabila. Preços economicos. Proprietario, P. Despous.**BONE** **(Algeria) Grand Hotel d'Orient.**—Cours National, principal avenida. Casa de 1.^o ordem. Grandes quartos e salões, boa cozinha. Proprietaria, Madame Léon Peytand.**TUNIS** **Hotel de France.**—Très recommandé par son confortable, sa situation et son excellente cuisine, appartements de familles, omnibus à tous les trains, salon de lecture, jardin—Propriet. Ferrier, Rue de Constantine, 12.**NICE** **Riviera-Palace-Hotel**—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchester—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.^o ordre.**CONSTANTINOPLA** **Pera-Palace-Hotel**—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.^o ordre.**CAIRO** **Ghesireh-Palace-Hotel**—Etablissement de premier ordre.—Grand parc sur le Nile. Luxe et confort—grands salons.

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

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

AGENTES

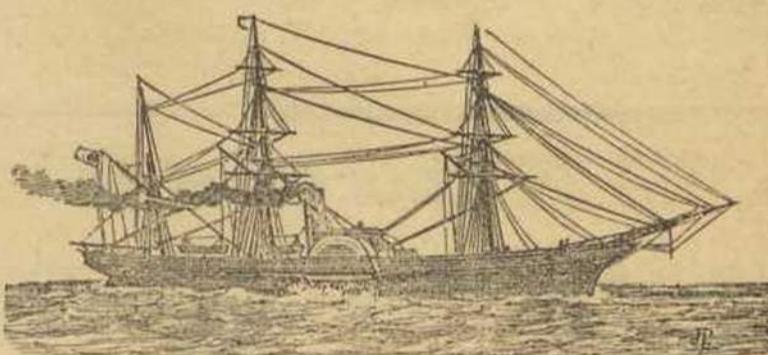
Em Lisboa:—JAMES RAWES & C.^a—R. dos Capelistas, 31, 1.^o

No Porto:—W. G. TAIT & C.^a—Rua dos Ingleses, 23, 1.^o

BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

NORDDEUTSCHER LLOYD



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

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

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

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

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

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.^o, e em Lisboa ao agente João Patrício Alvares Ferreira, rua dos Bicalhoeiros, 135, 1.^o

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

COMPANHIA REAL

Lisboa R.-Porto Porto-Lisboa R.
Part. Cheg. Part. Cheg.
7-0 m. | 3-18 t. 1-0 t. | 10-20 t.
7-0 t. | 5-35 m. 7-40 t. | 6-30 m.
8-30 t. | 7-35 m. 2-10 t. | 4-0 m.
10-0 t. | 11-15 m. 7-45 t. | 6-44 m.

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

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

Aveiro-Porto Porto-Aveiro
4-0 m. | 6-30 m. 4-15 t. | 6-38 t.
10-30 m. | 2-50 t. 4-30 m. | 8-29 m.

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

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

Lisboa R.-Badaj. Badaj.-Lisboa R.
7-30 t. | 6-45 m. 6-45 t. | 6-0 m.

Lisboa C.S.-Bad. Bad.-Lisboa C.S.
7-30 m. | 9-15 t. 8-45 m. | 10-0 t.

Lisb. C. S.-Sant. Sant.-Lisb. C.S.
2-0 t. | 4-35 t. 6-45 m. | 9-20 m.
4-30 t. | 7-05 t. 12-30 t. | 3-05 t.

Lisb. C. S.-Entr. Entr.-Lisb. C. S.
4-0 m. | 11-11 m. 6-0 m. | 1-30 t.
11-0 m. | 3-0 t. 6-5 t. | 10-0 t.

Coimbr.-Figueira Figueira-Coimbr.
7-15 m. | 9-2 m. 11-0 m. | 12-48 t.
4-30 t. | 6-6 t. 9-0 t. | 10-10 t.

Lisboa R.-Fig.^a Fig.^a-Lisboa R.
7-0 m. | 3-20 t. 1-5 t. | 10-20 t.
7-0 t. | 5-23 m. 7-45 t. | 6-30 m.

Lisboa R.-Alfar. Alfar.- Lisboa R.

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

Caldas-Figueira Figueira-Culdas
2-30 t. | 7-30 t. 6-0 m. | 10-55 m.

Figueira-Alfar. Alfar.-Figueira.

4-30 m. | 5-35 m. 6-0 m. | 7-3 m.

12-5 t. | 12-47 t. 1-0 t. | 2-0 t.

2-20 t. | 3-18 t. 3-30 t. | 4-18 t.

6-25 t. | 7-30 t. 7-40 t. | 8-43 t.

Abrantes-Guard Guard-Abrantes

1-3 m. | 9-10 m. 6-15 m. | 3-58 t.

1-45 t. | 12-10 m. 5-15 t. | 12-33 m.

Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.

7-30 m. | 8-34 m. 5-15 m. | 6-30 m.

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

11-30 m. | 12-32 t. 7-45 m. | 8-45 m.

1-30 t. | 2-36 t. 9-0 m. | 10-0 m.

4-30 t. | 5-36 t. 11-0 m. | 12-0 t.

5-15 t. | 6-15 t. 1-0 t. | 2-0 t.

7-0 t. | 8-22 t. 3-0 t. | 4-0 t.

9-0 t. | 10-2 t. 6-15 t. | 7-15 t.

Excepto aos sab. 7-30 t. | 8-29 t.

10-30 t. | 11-35 t. 9-15 t. | 10-20 t.

Só aos sabbados — —

12-15 m. | 1-20 m. — —

Só aos domingos e sanctificados — —

12-30 t. | 1-34 t. | 10-15 t. 11-15 t.

Lisb. R.-Queluz Queluz-Lisb. R.

8-0 t. | 8-33 t. 8-45 t. | 9-17 t.

Aic. M.-Bemfica Bemfica-Aic. M.

6-45 m. | 7-5 m. 8-10 m. | 9-0 m.

9-20 t. | 9-40 t. 10-15 t. | 10-35 t.

Lisboa R.-Sacav. Sacav.-Lisboa R.

Part. Cheg. Part. Cheg.

6-15 m. | 7-0 m. 6-30 m. | 7-15 m.

7-45 m. | 8-29 m. 7-45 m. | 8-29 m.

10-0 m. | 10-44 m. 8-45 m. | 9-29 m.

12-0 t. | 12-44 t. 11-0 m. | 11-45 m.

2-0 t. | 2-44 t. 1-0 t. | 1-45 t.

4-45 t. | 5-29 t. 3-0 t. | 3-45 t.

5-30 t. | 6-14 t. 6-0 t. | 6-44 t.

7-15 t. | 7-59 t. 7-0 t. | 7-45 t.

8-45 t. | 9-29 t. 8-15 t. | 8-59 t.

Excepto aos sab. 10-0 t. | 10-44 t.

11-0 t. | 11-45 t. — —

Só aos sabbados — —

12-0 m. | 12-44 m. — —

Domingos e dias sanctificados — —

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

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

C. Sodré-Algés Algés-C. Sodré

8-0 m. | 8-23 m. 8-10 m. | 9-0 m.

10-0 m. | 10-20 m. 10-30 m. | 10-50 m.

C. Sodré-P. Arc. P. Arc.-C. Sodré

6-0 m. | 6-38 m. 7-0 m. | 7-38 m.

12-0 t. | 12-40 t. 1-0 t. | 1-35 m.

3-0 t. | 3-33 t. 3-45 t. | 4-20 t.

5-30 t. | 6-5 t. 6-15 t. | 6-50 t.

7-0 t. | 7-35 t. 7-45 t. | 8-25 t.

C. Sodré-Casco. Casc.-C. Sodré

7-0 m. | 8-12 m. 5-30 m. | 6-46 m.

9-0 m. | 10-12 m. 7-30 m. | 8-40 m.

11-0 m. | 12-13 t. 8-30 m. | 9-40 m.

1-0 t. | 2-13 t. 10-30 m. | 11-32 m.

4-45 t. | 5-55 t. 1-30 t. | 2-32 t.

8-0 t. | 9- — 4-15 t. | 5-17 t.

10-30 t. | 11-33 t. 6-30 t. | 7-13 t.

12-30 n. | 1-32 n. 9-30 t. | 10-16 t.

BEIRA ALTA

Part. Cheg. Part. Cheg.

Fig.^a-V. Form. V. Form.-Fig.^a

5-30 m. | 4-20 t. 9-35 m. | 8-00 t.

Figueira-Pamp. Pamp.-Figueira

3-10 t. | 4-48 t. 7-30 m. | 9-20 m.

Pamp.-F. Óñoro V. Form.-Pamp.

3.^{as} e sextas 2.^{as} e 6.^a

11-13 t. | 5-34 m. 11-30 t. | 4-46 m.

Pampilh.-Mang. Mang.-Pampilh.

6-35 t. | 9-47 t. 7-35 m. | 10-50 m.

Mang.-Guarda Guarda-Mang.

4.^{as} feiras e sab. 5.^{as} feiras e dom.

10-0 t. | 12-50 m. 4-30 m. | 7-19 m.

SUL E SUESTE

Lisb. T. P.-Faro Faro-Lisb. T. P.

4-30 t. | 5-0 m. 6-30 t. | 7-0 m.

Lisboa T.P.-Beja Beja-Lisboa T.P.

8-0 m. | 3-5 t. 10-0 m. | 4-40 t.

Lisb. T. P.-Pias Pias-Lisb. T. P.

8-

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL

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.º

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, **Amazônas**. Sahirá a 17 de março.

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



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor allemão, **Buenos Ayres**. 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.º, R. Fanqueiros, 10.



Bordeaux, vapor francez, **Chili**. Sahirá a 3 de março.

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



Havre e Anvers, vapor francez, **S. Jean**. Sahirá a 9 de março.

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



Havre e Anvers, vap. francez **S. Mathieu**. Sahirá a 3 de março.

Agentes, Henry Burnay & C.º,
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.º,
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Oporto**.

Sahirá a 6 de março.
Mascarenhas & C.º
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres, vapor hespanhol, **Zurbaran**.

Sahirá a 5 de março.
Mascarenhas & C.º
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres e Anvers vapor hespanhol, **J. Cunningham**.

Sahirá a 13 de março.
Mascarenhas & C.º, T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, N. Redondo, Benguela, Mossamedes, Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, vap. port. **Cabo Verde**. Sahirá a 6 de março.

Agentes, James Rawes & C.º, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Monte-

inglês, **Clyde**. Sahirá a 8 de março.
Agentes, James Rawes & C.º, 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.º, P. do Município, 19, 1.º



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos, vap. franc., **Parahyba**.

Sahirá a 4 de março.
Agentes, F. Garay & C.º, P. do Município, 19, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão, **Cintra**.

Sahirá a 10 de março.
Agentes, F. Garay & C.º, P. do Município, 19, 1.º



Rio de Janeiro, e Santos, vap. francez, **California**.

Sahirá a 14 de março.
Agentes, F. Garay & C.º, P. do Município, 19, 1.º



S. Vicente, Rio de Janeiro, e portos do Pac-

ifico, vap. inglez, **Orissa**. Sahirá a 3 de março.

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



S. Miguel, Terceira, Graciosa (S. da 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.º, R. Fanqueiros, 10.



Vigo, La Pallice, e Liverpool, vap. ing., **Liguria**.

Sahirá a 3 de março.
Agentes, E. Pinto Basto & C.º, C. do Sodré, 64, 1.º

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

ANEXO AO N.º 221 DA
JORNAL OFICIAL 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.º Não é applicavel a presente tarifa:

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

2.º Nos preços acima mencionados estão comprehendidas todas as despezas 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.º 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 Cesar Justino Teixeira.