

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers — 1894

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.

Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA — Bruxellas, ALB. URBAN, Eng. — Paris, L. CRETEY — Liverpool, W. N. CORNETT



Anvers 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

SUMMARIO

	Pag.
Do norte ao Sul	97
A nossa carta da Beigica, por A. Urban	98
Parte Official. — Regulamento de pontes (continuação)	100
Tarifas vasias	100
Serviço para Thomar	101
Automobilismo	101
Notas de viagem. — XV — Argel — Os cafés — Jardim d'essai — A Kasbah — Mulheres pintadas — O Rhamadan — Um exemplo á nessa camara — Os tremvias	102
Valle do Corgo	103
Estatísticas	103
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Cursa dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hispano-hispanoas.	104 e 105
Caminho de ferro de Guimarães	106
Novo tunnel em Lisboa	106
Viagens círculatorias	107
Excursões	107
Linhas do ultramar	107
Publicações recebidas	107
Linhas portuguesas. — Nova linha — Engenheiro-consultor — Ponte do Vouga	108
Linhas hespanholas. — Nova linha férrea — Rio Tinto	108
Linhas estrangeiras. — França — Madagascar — China — India Inglesa	108
Avisos de serviço	109
Arromatizações	109
Casas recommendedadas	110
Agenda do viajante	110
Annúncios	111
Horário em 1 de abril de 1897	111
Vapores sahir do porto de Lisboa	112

Do Norte ao Sul

Efala-se tanto ahí em melhoramentos publicos! Dá vontade de perguntar em que paiz se dá o caso de haver duas estações de caminhos de ferro uma em frente da outra nas duas margens d'um rio, sem haver o menor serviço combinado, directo entre as duas, que attenda ás necessidades da permuta do trasego n'esta solução de continuidade forçada, da linha férrea.

Pois temol-o nós cá, e o que é mais notável é que ninguem pensa em acabar com esta lacuna do serviço publico.

A rête do sul termina no Barreiro, mas para o trasego de Lisboa tem os seus vapores e estação na praça do Commercio.

Ora havendo a estação do norte no Caes dos Soldados, e sendo mesmo este ponto mais em frente do Barreiro do que o caes das Columnas, não se explica por que os vapores não venham directamente de uma estação á outra, tanto para trazer e levar passageiros, como para mercadorias.

D'esta falta resulta uma injustificavel perda de tempo e os consequentes transtornos aos passageiros.

Estes, chegando do unico comboio, que percorre toda a linha do sul, ás 7 horas da manhã, só muito difficilmente alcançam o mixto que meia hora depois sae de Santa Apolonia para o norte. Basta um pequeno atrazo para o perderem. E depois, se trazem bagagem, é contar que não conseguirão seguir; lá está a alfandega para lhes abrir, remexer, apalpar, farejar, a um e um, todos os

volumes. Embora o passageiro sofra o transtorno e a despesa de doze horas em Lisboa, comtanto que não passe meio litro de vinho ou meio kilo de carne...

Os felizes, os que conseguem desembaraçar-se a tempo por trazerem pouca bagagem, os que podem gastar dinheiro n'um trem, são os unicos que conseguem a viagem na mesma manhã.

Mas ha que notar que um trem custa 500 réis, e este preço é o de um percurso de 26 kilometros em 1.^a classe na linha férrea, e 33 em 2.^a classe. Junte-se a isto a passagem no vapor, e teremos que as duas estações estão separadas como por uns 34 a 41 kilometros... estando-o apenas por 8!

No sentido inverso, ha mais tempo para a transference do passageiro do Rocio ao Terreiro do Paço, mas, em todo o caso, ha o incommodo e quasi sempre a despesa para os que trazem volumes consigo.

Compare-se este serviço com o que seria se o vapor fosse á estação do norte onde, no proprio caes, o passageiro poderia encontrar a carruagem do comboio e o fourgon das bagagens, sem se incomodar com despachos nem com verificações da alfandega, novo despacho, compra de bilhete, transporte, fretes, e mil incomodos que hoje sofre.

A não se fazer o serviço assim — por não se querer fazer, não porque haja n'isso a menor difficultade ou transtorno — um outro meio se poderia pôr em pratica, não tão commodo, mas pelo menos mais toleravel.

A companhia Carris, ou outra de viação regular, poria carros á porta da estação do sul, recebendo n'elles as pessoas que quizessem transferir-se á do norte e as respectivas bagagens. Para evitar a verificação, um guarda fiscal seguiria no mesmo carro, acompanhando as bagagens, que seriam expedidas directamente, sem necessidade de reexpedição em Santa Apolonia.

No que se refere a mercadorias, quer de grande, quer de pequena velocidade, o caso é muito peior.

A grande velocidade, quer n'um quer n'outro sentido, perde todo o dia em Lisboa. Uma encomenda de Faro para Coimbra poderia partir ás 6 e meia da tarde e chegar ao seu destino ás 4 e meia da tarde seguinte. Mas não chega senão ás 3 e 20 da noite, o que atraza um dia.

De Porto para Beja, partindo ás 7 e 45 da tarde, poderia chegar ás 3 e meia da tarde seguinte, mas só chegará ás 10 e 15 da noite.

E para isto, note-se, é preciso que o expedidor ou o consignatario tenham correspondente em Lisboa ou busquem um intermediario que retire o volume n'uma estação, o faça verificar e transportar á outra, despatchalo de novo e remetter a senha ao destinatario.

Tudo isto custa dinheiro que é muitas vezes — quasi sempre — superior ao custo do transporte em caminho de ferro.

Não se percebe então para que as administrações applicam, n'este caso, tarifas especiaes de preços re-

duzidos, se os gastos de trasbordo entre as duas estações annullam toda a economia.

Na pequena velocidade dá-se ainda o mesmo caso. Uma expedição do sul para o norte do paiz, ou vice-versa, tem que ser transferida, em Lisboa, por carroças, ser verificada ou acompanhada por guarda d'alfan-dega, para não pagar direitos, se é genero sujeito a elles, e novamente expedida.

Este serviço, do qual se encarregam intermediarios, em geral activos e honestos, mas que em todo o caso não trabalham de graça, não custa menos, em média, do que 2.000 réis por tonelada; juntemos 1.000 réis de vapor, e ahí teremos uma tonelada de mercadoria custando 3.000 réis entre o Barreiro e Santa Apolonia, e como varias tarifas ha que descem o typo kilometrico a 10 ou 12 réis, acharemos que, á parte as demoras e incommodos de communicação, as duas estações se acham separadas por distancia equivalente de 250 a 300 kilometros!

E não falámos ainda nas baldeações e trasbordos que a mercadoria soffre e que bastante a prejudicam.

Estas são: do vapor para a ponte, d'esta para os carros de mão que vão ao posto aduaneiro, d'allí para a carroça, choques e balanços de transporte, da carroça para o molhe em Santa Apolonia, d'ahi á balança, e finalmente ao wagon. Total: seis trasbordos, quando tudo se faria com um só, atracando o vapor do Barreiro ao caes e sendo os volumes tirados d'elle para o wagon.

Pelo novo projecto dos melhoramentos do porto de Lisboa, as linhas de norte e leste descem até a alfandega, mas não vemos que se projecte alli uma estação commun, ao menos para mercadorias. De forma que, para estas, continuará o Terreiro do Paço a ter 300 kilometros de largura!

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 25 de março de 1897.

Todos devem saber quanto é desagradavel, quando se enviou um volume por caminho de ferro, nunca mais ter noticias d'elle, ou só vir a tel-as muito tarde. Pois agora, apenas por dez centimos, qualquer pessoa pôde ter a certeza absoluta de que a sua remessa foi entregue ao seu destinatario; certeza não só absoluta, mas official, o que tem certo valor, no caso de contestação.

Basta para isso que o expedidor junte á remessa um bilhete postal de modelo especial, em que o chefe da estação de chegada inscreve a data da entrega; e esse cartão é enviado ao remettente pelo correio, sem que elle tenha de se dar a maior trabalho.

A officina das estampilhas, em Malines, trabalhou, ao que parece, dia e noite, na factura d'estes cartões, que foram postos á disposição do commercio em curto prazo.

N'um quadro comparativo da velocidade dos grandes expressos europeus e americanos, organizado por um jornal especial da Alemanha, encontro a linha Ostende-S. Petersburgo em segundo logar, depois da linha New-York-Chicago, com 62 kilometros por hora, como o Paris-Nice.

O Ostende-Vienna está em terceiro logar, com 56,4 kilometros.

Ao Ostende-Constantinopla cabe o quinto logar, com 53; figuram depois o Calais-Brindisi, antes do Pa-

ris-Lisboa, ambos com menos de 50 kilometros por hora.

Um jornal londrino annuncia que está na brécha, n'este momento, o projecto d'un caminho de ferro que ha de transpôr em 16 dias a distancia de Londres ao Japão.

A construcção do transsiberiano tornaria realizavel este projecto. Eis o itinerario traçado por agora:

Londres, Dover e Ostende, e depois Werballen, na fronteira russa, e S. Petersburgo, pelo «Nord Express», e d'allí até ao terminus, pelo transsiberiano.

A extensão total do novo projecto é de 4.547 milhas, ou cerca de 6.183 kilometros, desde Tscheljabinsk até Vladivostock na costa do Japão.

Já está concluida a quinta parte d'esta gigantea empresa, 918 milhas, cerca de 1.248 kilometros, que foram construidos durante o anno de 1896.

Dia a dia aumenta a importancia dos nossos grandes expressos. Diz-se que o Nord-Express Ostende-S. Petersburgo vae tornar-se bi-hebdomadario, e quotidiano no fim do anno corrente; que o Ostende-Vienna, que é quotidiano, passará a ser desdobrado até Carlsbad; e que será criado um serviço quotidiano de carroagens de luxo entre Ostende e Berlim.

Ficam prevenidos os ditos que pôdem dar-se a longas viagens.

Além d'isto, será inaugurado no verão de 1898 um serviço de luxo entre Ostende e Roma, via Bruxellas-Arlon-Luxemburgo.

Trabalha-se já activamente na construcção do material necessario para o andamento d'este serviço.

Finalmente, no dia 15 d'abril proximo, será tambem inaugurado um novo e quarto serviço de malas marítimas entre Dover e Ostende, para as relações por comboios expressos entre a Alemanha, a Inglaterra e a Belgica.

Na estação de Mons foi descoberta, ha pouco ainda, uma fraude que é perfeita novidade no genero. Ha dias passava n'aquella estação um comboio que vinha de Brabant e que se compunha de muitos wagons carregados de macadam, com destino á França. Foi preciso desengatar um dos wagons, por que tinha soffrido avarias, descarregal-o e remettel-o para ser concertado.

Um guarda-freio, ao subir para a guarita, começou de sentir-se pouco á vontade, achando o espaço mais estreito do que de ordinario.

Batendo n'uma das paredes da guarita, notou que era cavo o som produzido. Depois de minucioso exame, verificou que tinham sido applicadas paredes falsas sobre as paredes verdadeiras, e ao arrancar uma das taboas, ficou surprehendido, notando que o espaço entre as duas estava cheio de cincoenta a sessenta kilos de tabaco de Richmond.

Participou logo aos chefes o seu achado, que deu azo a que fosse aberto um rigoroso inquerito.

Um problema para ser resolvido em assumpto de transportes por caminho de ferro.

Pôde admittir-se em comboios expressos o transporte de vitellos? O caso presta-se a controversia. No mez passado foi enviado um vitello de Rochefort para Spa n'um comboio expresso, e a estação de Spa protestou.

Acceitou o vitello, mas reclamou para a administração superior, dizendo que aquelles comboios não foram criados para os vitelos viajarem.

Em quanto o ministro dos caminhos de ferro não se pronunciar sobre a momentosa questão, parece que o expedidor d'aquele vitello está disposto a enviar, sempre pelos expressos, quantos vitelos quizer.

Espera-se até que haja na camara uma interpellação a respeito d'este importante conflito.

*

Isto lembra-me uma antiga circular que ainda hoje pôde ser encontrada entre os primeiros numeros do arquivo administrativo dos caminhos de ferro.

A principio, quando os primeiros cadaveres humanos eram transportados para se proceder á inhumação no logar em que deveriam ser dados á sepultura, como não existiam ainda wagons especiaes, os mortos eram levados em wagons para gado, e como taes se lhes aplicava a respectiva tarifa. Veiu depois a citada circular acabar de vez com aquelle uso, e foi então estabelecida para os mortos uma tarifa especial, deixando de os considerar... gado vivo.

A. Urban.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de Obras publicas

Regulamento para projectos, provas e vigilancia das pontes metallicas

(Continuado do n.º 221)

CAPITULO II

Pontes de estradas

Projecto

ARTIGO XVII — Vistorias

A inspecção directa para a verificação do estado de conservação e estabilidade das obras de arte metalicas, existentes nas linhas férreas e nas estradas, será feita em vistoria pela commissão nas condições adeante designadas.

§ 1.º Uma vistoria geral a todas estas obras será feita no prazo de tres annos, contados da data do presente regulamento.

§ 2.º Esta vistoria deverá ser feita pela commissão, ou por um ou mais dos seus membros nomeados para aquele fim pelo presidente, em todas as obras de arte metalicas, cuja abertura entre apoios não for inferior a 10 metros, inclusivé.

§ 3.º Para as obras de arte de uma abertura inferior a 10 metros, a vistoria será feita pelos engenheiros directores dos serviços a cargo de quem estiver a conservação ordinaria ou a fiscalização d'estas obras. Um auto detalhado d'estas vistorias será feito pelo engenheiro director do serviço, e por elle, como membro agregado, será presente á commissão, que julgará se deve, ou não, ter lugar nova vistoria e proceder a provas de estabilidade das obras de arte a que se referem os autos.

§ 4.º A commissão, ou os membros da commissão, nas vistorias parciaes que fizerem a cada uma das obras de arte, seguirão no exame e nas provas, alem dos principios geraes estabelecidos no presente regulamento, segundo as obras de arte são destinadas ao serviço de linhas férreas ou de estradas, as instruções estabelecidas pela commissão para cada um dos casos especiaes, ou que forem designadas pelo presidente.

§ 5.º Nas vistorias parciaes a commissão fará completar, quanto possível, os documentos relativos a cada uma das obras de arte, restabelecendo os desenhos, calculos e descrição das obras, de modo a completar o cadastro respectivo.

§ 6.º Dos exames feitos pela commissão, ou pelos seus membros, lavrar-se-ha auto, em que ficarão consignados os resultados do exame e das provas que tiverem sido feitas. O resumo d'estes autos será presente semestralmente com os respectivos relatorios á apreciação superior, quando a commissão não julgar dever em casos especiaes chamar desde logo sobre o assumpto a atenção do governo.

§ 7.º O presidente designará a ordem por que devem ser feitas as vistorias ás diversas obras, devendo, porém, principiar os trabalhos pelas linhas férreas de maior circulação.

§ 8.º As companhias e empresas, que teem a seu cargo a exploração das linhas férreas ou a conservação das pontes das estradas ordinarias, far-se-hão representar nas vistorias pelos seus engenheiros, e facilitarão todos os elementos e meios necessarios para a execução das provas e exames a que tenha de se proceder.

CAPITULO IV

Disposições especiaes para as obras de arte metalicas das linhas férreas

ARTIGO XVIII — Exame das obras

Nos pontões, viaductos e passagens inferiores, de construcção metalica, existentes nas linhas férreas em exploração, a vistoria, a que se refere o artigo antecedente, deverá comprehender:

1.º O exame detalhado do estado em que se encontram as fundações dos encontros e dos pilares, as alvenarias dos mesmos, as vigas ou arcos que supportam os taboleiros, as carlingas e longarinas em que assenta a via férrea, os apparelos de dilatação, as peças de ferro e madeira que completam o taboleiro, e em geral todas as peças empregadas na construcção das obras, quer nos encontros e pilares, quer nos taboleiros, assim como as que formam a via férrea propriamente dita;

2.º O nivelamento dos pontos de apoio das vigas ou dos arcos e dos respectivos taboleiros, seguindo as vigas;

3.º A verificação das condições em que se encontram os ferros que entram na composição dos taboleiros e pilares, das espessuras das peças metalicas, medidas nos pontos que se julgar necessário, das condições de aperto dos rebites e parafusos, que ligam entre si as diversas peças, e do estado da pintura;

4.º A observação do modo como as diversas peças se comportam na passagem dos comboios ordinarios de passageiros e mercadorias;

5.º A determinação das flechas, ou da variação das flechas, produzidas nas vigas ou nos arcos na passagem dos comboios, ou por meio de cargas especiaes de prova, quando se julgar necessário, para a verificação da estabilidade das obras de arte, conhecer o trabalho dos ferros em circumstancias mais especiaes, sob determinadas cargas estáticas e dinâmicas.

ARTIGO XIX — Avarias

As avarias, por mais insignificantes que sejam, e os defeitos de construcção, que no acto da vistoria forem encontrados em qualquer das partes que compõem as obras de arte metalicas, supportando linhas férreas, serão registadas no respectivo auto, indicando-se a sua importancia, as reparações que forem julgadas necessarias para evitar a continuacão da avaria e as consolidações que devem ser feitas, para remediar, ou attenuar, os defeitos da construcção.

A commissão proporá ao governo a execução dos trabalhos de reparação e consolidação necessarios, classificando-os segundo a importancia das avarias encontradas e designando como urgentes os que julgue precisos para garantir a circulação.

ARTIGO XX — Nivelamentos

O nivelamento dos pontos de apoio das vigas e taboleiros será feito em conformidade com as instruções especiaes da commissão, estabelecendo-se referencias, completamente seguras, fóra das obras de arte. Estes nivelamentos serão feitos para as obras metalicas de mais de um vão de vigas continuas, e para as de um vão cuja abertura seja superior a 10 metros inclusivé.

D'estes nivelamentos se deduzirão as diferenças de nível dos pontos de apoio, as flechas permanentes das vigas e as deformações das mesmas vigas no plano vertical, elementos que servirão para a verificação da sua estabilidade e para comparação, logo que os nivelamentos se repitam. Estes nivelamentos, feitos com o maior cuidado, devidamente comprovados, serão executados em relação ás vigas, nas condições de darem todas as garantias de exactidão, tendo-se em conta as dilatações dos ferros; e só serão feitos depois de passadas, pelo menos, duas horas desde que as obras d'arte estiverem expostas ao sol.

ARTIGO XXI — Verificação da resistencia das peças

A verificação das condições, em que se encontram os ferros, rebites e cobre-juntas das diversas peças dos taboleiros das obras de arte metalicas, será feita batendo-os com martello, medindo as espessuras e examinando o estado de oxidação em que se encontram. No auto, que se lavrar, da vistoria, se indicará o modo como estas operações foram feitas e os operarios ou empregados que as fizeram, no caso de não poderem as referidas peças ser directamente examinadas pelo pessoal encarregado de executar a vistoria.

O estado de pintura dos ferros deverá minuciosamente ser descripto no auto, indicando, se for possivel, a data em que tiver tido lugar a ultima pintura dos ferros e a qualidade da tinta.

§ unico. A observação do modo, como se comportam as diversas peças dos taboleiros e pilares metalicos na occasião da pas-

sagem dos comboios, será feita pelo pessoal encarregado da vistoria, seguindo-se as instruções geraes mandadas adoptar pela commissão e as especiaes que forem dadas pelo engenheiro que a presidir. Todos os esclarecimentos resultantes d'esta observação serão descriptos no auto, o mais detalhadamente possível, quando se manifestarem movimentos e vibrações anormaes em quaequer das peças metallicas.

ARTIGO XXII — Flechas

A determinação das flechas, ou variações de flechas, que as vigas ou arcos das obras d'arte apresentarem na passagem dos comboios, segundo o disposto no n.º 5.º do artigo XVIII, será feita por meio de apparelhos destinados áquelle fim, quanto possível registradores. Estes dados serão colligidos com o maior cuidado e nas condições estabelecidas no artigo VI do presente regulamento.

ARTIGO XXIII — Coeficiente de trabalho do metal

Nas provas a que forem sujeitas as obras metallicas, quando não apresentem indicios de enfraquecimento, admittir-se-ha para o limite maximo do trabalho do metal um coefficiente, que não exceda $\frac{2}{3}$ da resistencia correspondente ao limite da elasticidade.

§ unico. Os dados necessarios para o calculo do coefficiente de trabalho nas diversas peças serão tirados dos projectos que serviram para a construcção das obras de arte, tendo-se primeiramente verificado que elles condizem com os existentes. Não havendo os desenhos dos projectos, os dados necessarios serão tomados de modo a obter um esboço exacto, com alçado e cõrtes, e todas as cotas precisas, para se determinarem as espessuras dos ferros que entram na composição das vigas e das peças principaes dos taboleiros e pilares.

Os dados que teem de entrar n'estes calculos, relativos á carga permanente, serão tirados dos projectos ou determinados directamente, e os da sobrecarga serão deduzidos do peso das locomotivas, tenders e wagons empregados nas experiencias.

ARTIGO XXIV — Provas dynamicas

As provas dynamicas serão feitas e registadas para todas as obras de arte de mais de um vão de vigas continuas e para todas as de um vão unico, ou de vãos independentes, quando a abertura de cada um d'elles for superior a 10 metros inclusivé entre os pontos de apoio.

§ 1.º Serão, porém, feitas estas provas nas obras de um vão inferior a 10 metros, quando, pelas condições em que se encontram os serviços a cargo de quem está a conservação da via férrea, ou que teem de a fiscalizar, se julgar conveniente que a ellas se proceda.

§ 2.º A commissão poderá deixar de mandar proceder a estas provas, quando a inspecção da passagem dos comboios, dos nivelamentos das vigas e taboleiros e o exame detalhado dos ferros e de todos os elementos, que entram na composição das pontes e viaductos, demonstrarem claramente que estas obras estão em perfeito estado de conservação.

ARTIGO XXV — Provas estaticas

As machinas e wagons, destinados a formarem os comboios para as provas estaticas, serão os mais pesados dos que transitam na linha férrea, onde estas provas são feitas.

§ 1.º Nas linhas exploradas por companhias, ficam estas obrigadas a fornecer as machinas e tenders dos mais pesados que transitarem sobre a linha, e os wagons carregados que forem requisitados pela commissão para estas provas; e a darem todos os elementos precisos para se conhecer o peso d'estes vehiculos, o modo como este peso se acha distribuido e as distancias entre os eixos respectivos.

§ 2.º As companhias são obrigadas a fazer-se representar na vistoria das provas estaticas e dynamicas por um engenheiro com os poderes precisos para satisfazer as requisições que lhe forem feitas, para a execução das provas, pela commissão ou pelo engenheiro encarregado da vistoria.

ARTIGO XXVI — Limite do peso das machinas

Não será permitida, sem auctorização do governo, a circulação sobre as pontes, construidas em harmonia com o presente regulamento, de locomotivas cujo peso exceder em mais de um decimo o das locomotivas typo, definida no artigo VI, ou que tenham um dos eixos supportando uma carga superior a 18 toneladas na via normal e 12 toneladas na via de 1 metro; e, nas pontes construidas segundo os antigos regulamentos, de machinas cuja carga média por eixo excede 15 toneladas na via normal e 9 toneladas na via de 1 metro, ou que tenham um eixo pesando mais de 16,5 toneladas na via normal e 10 toneladas na de 1 metro.

Nas pontes já construidas, ou em construcção, em via reduzida de largura inferior a 1 metro, as cargas maximas admissiveis serão fixadas em cada caso particular pelo governo.

ARTIGO XXVII — Trabalho excessivo do ferro

Quando a commissão, em resultado dos calculos feitos com os dados obtidos nas provas estaticas e dynamicas, encontrar, nas obras de arte, vigas ou quaequer outras peças metalicas, em que os coefficientes do trabalho do metal excedam os que se acham designados como limite no artigo XXIII, dará ao governo conhecimento detalhado d'este facto, indicando, desde logo de um modo geral, como deve ser consolidada a obra, e as precauções que devem ser tomadas, em quanto se não reforçarem convenientemente as peças que se considerarem fracas.

§ 1.º Quando se tratar de obras de arte existentes nas linhas férreas exploradas por companhias, dar-se ha conhecimento oficial ás direcções respectivas, pela direcção fiscal da exploração de caminhos de ferro, das deficiencias de resistencia que se encontrarem, a fim d'ellas poderem propor os meios que julguem necessarios para consolidar as peças reputadas fracas.

§ 2.º As propostas feitas pelas companhias, em conformidade com o paragrapo antecedente, serão examinadas e verificadas pela commissão, depois de devidamente informadas pela direcção fiscal da exploração de caminhos de ferro.

ARTIGO XXVIII — Relatorios

A commissão apresentará ao governo, segundo for terminando os trabalhos de inspecção, os resultados das vistorias parciaes das diversas obras de arte, que por ella tenham sido examinadas, propondo as reparações e consolidações indispensaveis para assegurar a circulação dos comboios e a estabilidade das obras de arte nas condições do serviço de exploração. O governo determinará a execução de todos os trabalhos que julgar necessarios, quer da reparação das avarias existentes ou de defeitos de construcção encontrados, quer de consolidação ou reforço das peças metallicas das vigas, taboleiros, pilares, encontros e do assentamento da via férrea, ou outros designados nos relatorios que lhe forem presentes.

§ 1.º Estes trabalhos deverão ser executados no menor prazo de tempo possivel, segundo a sua urgencia relativa.

§ 2.º As companhias, que explorarem as linhas férreas, serão intimadas, para executar estes trabalhos, pela direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro, marcando-lhes prazos para os faze-rem, em conformidade com as disposições dos seus respectivos contractos, e segundo o disposto na legislação em vigor.

ARTIGO XXIX — Inspecções periodicas e extraordinarias

A commissão fará coordenar todos os documentos, calculos de resistencia e desenhos, relativos á inspecção feita em conformidade com o disposto no presente regulamento, para servirem de termo de comparação a novas inspecções a que tenha de proceder.

§ 1.º Novas inspecções devem ser feitas nos casos seguintes:

1.º Para todas as obras de arte metalicas das linhas férreas, de cinco em cinco annos, contados da primeira vistoria;

2.º Para as obras de arte que tiverem sido reparadas ou consolidadas, quando os trabalhos respectivos estiverem inteiramente concluidos;

3.º Para as obras de arte em que, posteriormente ás vistorias, forem encontradas avarias que possam comprometter a sua estabilidade.

§ 2.º As vistorias periodicas e extraordinarias, a que se refere este artigo, serão feitas nas condições que se acham designadas nos artigos anteriores, relativas ao primeiro exame.

(Continua).

Taras vasias

A companhia real acaba de tomar uma resolução de perfeita equidade para o commercio.

As materias empregadas para o acondicionamento de mercadorias frageis dentro de caixas ou barricas, aparas, serradura, capas de palha para garrafas e outras semelhantes, que se verifiquem claramente não terem outra applicação commercial, poderão ser transportadas dentro das taras, considerando-se que d'estas fazem parte integrante, quer pela tarifa de taras vasias, quer utilizando vale de retorno, quando pela tarifa applicada ao transporte em cheio corresponda esta concessão.

Esta disposição interessa muito aos transportadores de louças, bijuterias, liquidos em garrafas, ovos, vidros e muitos outros generos frageis.

Serviço para Thomar

No proximo domingo, 11, haverá um serviço especial de Lisboa a Thomar, partindo o comboio do Caes dos Soldados ás 8 horas da manhã, para, com a velocidade média de 43 kilómetros, chegar a Payalvo ás 11 e 20 da manhã, tendo parado 25 minutos no Entroncamento, para almoço. O comboio leva logar para 120 passageiros de 1.^a classe e 360 de 2.^a, tudo em carruagens de corredor central a fim de se gosar a vista da linha, tanto á ida como á volta.

De Payalvo os passageiros serão conduzidos em carros até a cidade de Thomar, e chegados alli, receberão uma noticia impressa sobre o que ha que ver na cidade, hoteis em que pôdem alojar-se, etc. A volta, os mesmos carros reconduzirão os passageiros da cidade á estação, de onde o comboio partirá ás 8 e meia da noite para, com uma marcha rapida com a velocidade média de 53 kilómetros, attingindo, entre Reguengo e Povoa, a maxima de 63 kilómetros, chegar a Lisboa ás 11 da noite.

Os preços de ida e volta, incluindo o carro em Thomar, são 3.000 réis em 1.^a classe e 2.000 réis em 2.^a.

Os bilhetes estarão à venda desde o dia 8.

Caso o tempo esteja mau, a viagem será transferida para o domingo seguinte.

A companhia projecta fazer este anno outros comboios n'este genero, sendo um d'elles a Santarem, provavelmente no domingo, 26.

Já que não temos no paiz uma agencia de viagens que organize estes agradaveis passeios, incluindo no preço as comidas, alojamento em hoteis e todas as commodidades, valham-nos estas boas iniciativas para oferecer ao publico excursões interessantes e economicas.

AUTOMOBILISMO

Dia a dia, vae o automobilismo tomando maior desenvolvimento. Os typos dos vehiculos que empregam este sistema multiplicam-se a olhos vistos, e as casas constructoras empenham toda a sua energia, estudo e boa vontade, para conseguirem apresentar ao publico vehiculos automoveis, que tenham todos os requisitos indispensaveis, taes como são a segurança, regularidade de funcionamento, solidez e economia. O automobilismo, a que chamam a *viação do futuro*, tomou, n'esta epocha, uma febril intensidade de desenvolvimento, a pontos de, até já em França, as companhias exploradoras dos serviços de viação se preocuparem vivamente com esta questão.

Os accionistas da *Société générale de voitures* mostraram-se, ainda ha pouco, de certa forma inquietos com o apparecimento já consideravel de vehiculos automoveis; porém o relatorio do conselho fiscal da *Urbaine*, sua similar, pareceu tranquilizar-los. Com efeito, n'este relatorio, bastante extenso, trata-se desenvolvemente do automobilismo e da sua possivel adaptação ás carruagens de aluguer, mostrando que, não tendo aparecido até hoje nenhum typo de vehiculo automovel

de superioridade e efficacia garantidas, a companhia deve esperar, até que um dia elle se encontre.

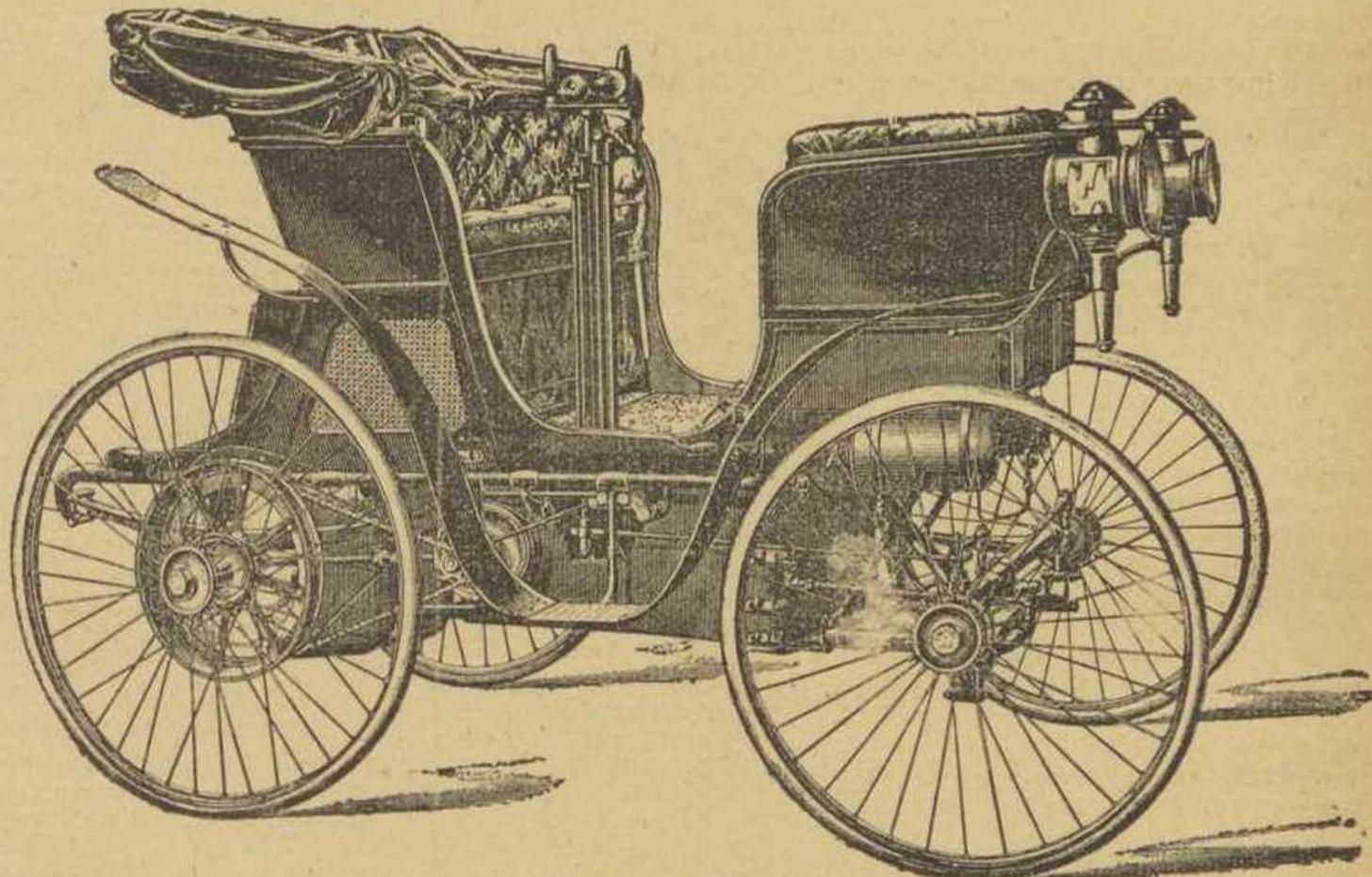
Mas, por outro lado, as grandes sociedades de credito, n'esta lucta de especulação constante, parecem disputar o lançamento do *fiacre automovel*, havendo-se já fundado em 10 de fevereiro ultimo uma sociedade especial, com o titulo de «Sociedade de estudos de transvias e carruagens automoveis», sociedade esta, em que entram o Banco de Paris, o Banco Internacional, o Comptoir d'Escompte, o Credito industrial e a Sociedade geral.

Como se vê, o automobilismo toma grande importancia, sendo assumpto de constantes e activos estudos actuaes.

Continuamos pois a publicar as gravuras de alguns dos mais perfeitos typos de carruagens automoveis.

Cabe hoje a vez ás carruagens *Rossel* que, por sua elegancia, solidez e primorosa construcção, se tornam particularmente recommendaveis.

As carruagens typo *Rossel* são movidas por motores systema Daimler de essencia de petroleo.



Carruagem Rossel

A caixa da carruagem e o motor assentam sobre um duplo *châssis*, de tubos de aço, que se communicam, servindo ao mesmo tempo de refrigeradores da agua, destinada ao resfriamento dos cylindros, aos quaes é levada por uma pequena bomba. Para cada 40 kilometros, alguns litros d'agua bastam ao aprovisionamento do vehiculo. Estas carruagens são providas de magnificas molas de grande flexibilidade, e além d'isso, as rodas são guarneidas de bandas de cauchouc compacto, o que annulla as trepidações.

Os raios das rodas são de aço, directos nas de direcção, e directos e tangentes nas motoras, o que torna o vehiculo resistente e leve.

Além de muitas outras vantagens, teem estas carruagens a de estarem ao alcance do conductor todas as alavancas de manobra, e a de poderem fazer curvas de pequenissimo raio, e recuar, á vontade do conductor.

Cheio o reservatorio com 30 litros de essencia, é o sufficiente para um percurso de 200 a 250 kilometros.

A velocidade que estas carruagens podem adquirir, varia de 5 a 18 kilometros por hora, segundo o estado das estradas, podendo subir rampas de 10%.

Dois freios de grande força permitem fazer parar o vehiculo rapidamente.

Teem ainda os vehiculos Rossel a propriedade de serem facilmente desmontaveis, sendo a caixa fixa

ao carro apenas por quatro parafuzos, e este mesmo formado por duas peças.

Os carros Rossel obtiveram o primeiro premio no concurso de automoveis de Spa, no anno passado, onde a sua elegancia, ligeireza e facil funcionamento causaram entusiasmo.

O seu inventor (rue des Sarrazins, 82, em Lille, França) fornece-as mediante pagamento de um terço, no acto da encommenda, e dois terços no da entrega; garantindo-os por tres mezes contra qualquer defeito, e obrigando-se a substituir qualquer peça que não funcione bem, sem indemnização alguma.

Os preços dos carros eguaes ao que damos em gravação é de 5.800 francos, ao qual ha que juntar 570 francos de accessorios.

NOTAS DE VIAGEM

XV

Alger.— Os cafés.— Jardin d'essai.— A Kasbah.— Mulheres pintadas.— O Rhamadan.— Um exemplo á nossa camara.— Os tremvias.

Cada vez applaudindo-me mais por ter dirigido a minha viagem para estas paragens, a impressão que senti ao achar-me em Argel não podia ser mais agradável.

A grande capital do estado africano francez é muito interessante, muito moderna, muito commoda, mais bella, incomparavelmente, do que muitas cidades que eu conheço na França continental.

O viajante que alli puder demorar-se uns oito dias tem muito que ver e deve sentir-se com pouca vontade de partir.

Assim me sucede, por mais que o que me levou á Africa era de preferencia ver povoações indigenas, e não de europeus; mas é sempre agradável ao excursionista sentir-se numa cidade limpa, alegre, com boas ruas e boa viação por ellas.

Já lhes disse que ha bellos estabelecimentos. Os cafés, não muito frequentados no verão, diga-se a verdade, são, alguns, lindissimos e vastos. As columnas são ornadas, fingindo palmeiras, de folhas guarnecidas a dourado, espalhando-se pelo tecto a ligarem em relevos umas com outras. Em volta, as paredes cobertas de espelhos reproduzem as figuradas arvores, de forma que o visitante encontra-se num perfeito palmar.

E' lindissimo.

Mas quem quizer palmeiras a valer dirija-se ao *jardin d'essai*, o que se faz tomando, por 40 centimos em 2.^a ou 25 em 3.^a (ou 50 e 45 centimos ida e volta), o carro a vapor que circula de quarto em quarto de hora.

E' uma beleza este jardim, em que ha enormes ruas de palmeiras de uma altura prodigiosa, plátanos, bambús, magnolias, palmeiras de canhamo e das Antilhas.

Na parte superior encontra-se um perfeito bosque de arvoredo de todas as familias tropicaes.

Como já descrevi, Argel é em amphitheatro; a parte alta, especialmente para o norte, é constituida pela chamada Kasbah, ou bairros indigenas, extremamente curiosos a visitar.

Ruas ingremes e da largura de meio metro, em que as casas são como caixotes enormes, apenas com umas fendas por onde deve penetrar bem parca claridade. E mais não é necessário, porque o arabe não assoma á janella, e as mulheres muito menos.

Os banhos mouros são elegantes, ornamentados de decorações interiores, e com todos os preparativos para

as damas se pintarem ainda mais do que as paredes que as cercam.

Nesse ponto a moura é superior á europêa; esta pinta regularmente só a cara; a moura pinta-se toda de cores diferentes. Os seios, o pescoço, as espáduas, o ventre, tudo apanha colorido. Se é noiva, esse trabalho é feito com todo o esmero pelas suas amigas mais intimas, na vespera do casamento, apanhando-a o marido pintadinho de fresco, como casa restaurada.

Nas mãos isso é geral. Uma planta secca, que se vende por toda a parte, serve para fazer uma infusão que produz na pelle a cor do tijolo. Até as crianças de tres annos andam já com as mãos pintadas.

Como as ruas são estreitissimas, os pavimentos, desde o primeiro andar sahidos fóra do alinhamento (e parece que as antigas camaras municipaes entendiam tanto de esthetica, como algumas que nós conhecemos na Europa) succede que, nalguns pontos, os predios de um lado da rua encostaram a frontaria aos do outro, formando assim um tunnel á altura das lojas.

Nas mesquitas, que são muitas, e algumas grandiosas, é tambem permittida a entrada aos christãos, descalçando as botas e mettendo os pés n'umas chinellas mouras. E já se vão europeizando aquelles sujeitos, pedindo esportula por esse serviço.

Grande numero de cafés arabes, por toda a parte, e além d'estes uns certos estabelecimentos para onde a França e a Hespanha vão mandando a escoria do mulhério perdido... para civilizar os mouros por meio de danças, libacões, jogo, etc.

Para combater estes vicios, o mufti prega-lhes na mesquita que fujam da perdição e ergam os olhos para o Mechhed (a capella), construido na direcção de Mecca, onde o Marabú os inspira ao bom caminho.

E é certo que o fanatismo mouro domina aquelles homens de uma forma admiravel.

Haja vista o que sucede durante o Rhamadan, a quaresma mahometana, mais notavel em Argel pelo grande numero de arabes abastados que alli vivem.

Esse tempo de preceitos religiosos dura trinta dias, e durante elles é prohibido aos filhos de Mahomed comer, beber ou fumar desde o romper do sol até que este se oculta de todo no horizonte.

Imagine-se que duro martyrio para essa gente, sofrer a fome, e sobretudo a sede, num paiz quente, durante as longas horas do dia, e para mais, vendendo uma enorme população de europeus bebendo e comendo, como os franceses fazem a toda a hora.

O seu recurso é dormir todo o dia; mas logo que anoitece, quando o tiro do canhão que, por uma concessão do governo, é disparado todas as tardes durante o Rhamadan, lhes annuncia o fim da abstinencia, aquella multidão lança-se ás comidas, ás beberragens, com uma some selvagem, com um furor bestial, e, fartos de dormir de dia, passam a noite comendo e bebendo e fumando, deitados nas ruas, ás portas das casas, nos pateos, por toda a parte, porque o arabe por toda a parte se deita.

Mas uma nota curiosa de uns laivos de civilização do arabe nas cidades:

Estendido como está nos passeios, quando vê que europeus se approximam, é muito vulgar vel-o encolher as pernas e até levantar a esteira em que se acha deitado para que o christão não a pise ou não seja forçado a desviar-se para a rua.

Succedeu-me isso muitas vezes.

Que, note-se, em Argel ha muitos musulmanos civilizados, ricos, elegantemente vestidos, falando varias linguas da Europa e ocupando altos cargos publicos.

A camara municipal é mixta de franceses e arabes,

sendo arabe o seu vice-presidente, o sr. Djaffar ben-Kaddour Sator, com quem me encontrei, e que é um perfeito cavalheiro e um homem perfeito.

E se compararmos a camara de lá com a nossa, veremos que esta é peior do que se fosse composta de arabes.

Por exemplo: em serviço de linhas de tremvias, ha-os lá, a vapor, pela grande avenida da Republica. Mas a companhia quiz em tempos pôr carris pelas ruas Bab-Arzoum e Constantina (na parte que é estreita como a nossa do Arsenal), e a camara não lh'o consentiu.

Este serviço de tremvias é muito bom. Os motores são n'umas enormes carroagens fechadas, como os *sleeping-cars*, levando uns 50 passageiros; engatada a esta segue uma e por vezes duas carroagens abertas de 3.^a classe, tambem de grande comprimento, sendo estas, por serem mais frescas, as preferidas pelo publico de todas as classes.

Ao lado do modesto operario christão, com sua familia, senta-se o rico arabe, de fato de seda, lindamente coberto de bordados riquissimos, por vezes a ouro fino, vulgarmente a cordão de seda, mas de um trabalho primoroso.

As mulheres usam calção largo branco, e manto tambem branco. Cobrem a cara com um folho de seda ou lá até a altura dos olhos, e a testa com a dobra do manto. De maneira que, vão lá saber se são bonitas ou feias; mas é licito calcular, pelo andar deselegante, pelo olhar sem luz, e pelos contornos em geral grossos, que o tal folho nos poupa a vista de um carão de metter medo.

Valle do Corgo

Já foi no dia 29 aprovada pelo conselho de ministros a consulta discutida na ultima sessão do conselho superior de obras publicas e minas, sobre o pedido de concessão feita pelos srs. Alberto da Cunha Leão, do Porto, e Julio Pereira Cabral, de Villa Real, para a construcção d'este caminho de ferro.

Quando, em março do anno passado (e não em outubro, como diz um dos taes jornaes bem informados) se projectou esta linha, as condições de concessão pedidas representavam encargo para o estado, e o projeto (do qual aqui démos a mais desenvolvida noticia no nosso n.^o 199, de 1 d'abril d'esse anno) era bem menos importante do que actualmente.

Na renovação da sua proposta, feita em 10 do corrente, os peticionarios desenvolvem o traçado até á fronteira, não pedem subvenção alguma, nem garantia de juro por parte do Estado, limitando-se a sollicitar a isenção de direitos de importação do material, do imposto de transito, enquanto a linha não estiver em exploração até Chaves, e a dispensa de impostos durante 24 annos.

A proposta contem 54 artigos, moldados nas disposições dos contractos de concessão das linhas de Coimbra a Arganil, e Loanda a Ambaca.

Estes artigos foram minuciosamente estudados pelo conselho superior, sendo a conclusão do parecer d'este favoravel á concessão, feitas certas modificações nas clausulas propostas, e sendo a concessão dada a titulo provisorio dependente de sancção das cõrtes.

Entre as alterações feitas figuram algumas que se referem ao assentamento e vedacão na linha, na parte em que tinha de aproveitar o leito de estradas; organização de tarifas; determinação de serviços gratuitos

ao governo; cobrança do imposto de transito; deposito de garantia, que deve ser elevado a 50:000\$000 réis e que os requerentes propõem seja de 15:000\$000 réis.

A concessão é pedida por 99 annos, reservando ao governo o direito de resgate, no prazo de 35 annos. Os termos da remissão foram largamente debatidos pelo conselho de obras publicas, não se conformando este com as condições propostas a este respeito pelos concessionarios, e sendo de opinião que a remissão deve ser feita por annuidades, sendo este limite fixado pelo rendimento liquido dos ultimos 7 annos, abatendo dois de menor rendimento. Ha ainda a este respeito outra solução que é mais aceitável para os concessionarios: a média dos 5 annos constitue a importancia de uma annuidade que não poderá ser inferior á que for necessaria para amortizar, durante os annos da concessão ainda não decorridos, e com a taxa de 5 por cento, o capital empregado na construcção da linha férrea, previamente determinado, segundo os projectos que o governo aprovar.

A linha é de via reduzida e será construida até Villa Real, em tres annos; d'este ponto a Chaves, em 5, e d'ahi á Fronteira em mais dois.

Esta ultima parte é, porém, facultativa para a empresa.

A estação da Regoa será a actual da linha do Douro, que ficará commun ás duas linhas, pagando os concessionarios o que corresponder.

Estes obrigam-se a dar transporte gratuito, em carroagens de 2.^a classe, em qualquer comboio, ao pessoal dos correios que acompanha as malas da correspondencia postal; ao material dos correios e pharoes; aos empregados do ministerio das obras publicas, devidamente autorizados pelo governo; á collocação de linhas telegraphicais nos postes ou apoios das linhas telegraphicais do caminho de ferro.

Só no transporte das malas o governo gasta hoje quantia importante, que economizará com a construcção d'esta nova linha.

A proposta parece-nos de indiscutivel vantagem, realizando assim, sem sacrificio, antes com proveito para o thesouro, um grande melhoramento publico e um beneficio para a província de Traz-os-Montes.

Estatisticas

Movimento e productos das linhas da Companhia Real, em 1896

Está já apurado qual foi o movimento e quaes os productos correspondentes ao trafego d'esta rede, durante anno findo.

Em relação ao movimento, foi elle no anno passado, comparado com o anterior, o seguinte:

	1896	1895
Passageiros	6.357.820	5.226.960
Grande velocidade, toneladas..	54.995	55.108
Pequena » ..	1.143.611	1.004.208

O augmento em passageiros, que no total é de cerca de 25 por cento, deu-se em todas as linhas, sendo mais notavel na de Cascaes, em que se elevou a mais de 90 por cento (635.353 passageiros em 1895, e 1.208.567 em 1896); em grande velocidade ha uma diminuição de pouca importancia; o augmento em mercadorias por pequena velocidade resulta das linhas de

leste e norte, que, tendo transportado 974.123 toneladas em 1895, transportaram 629.681 em 1896, ou seja mais 55.458 toneladas, quasi 10 por cento a mais, no anno findo:

Os productos d'este trafego foram:

	1896	1895
Passageiros.....	1.720:732#552	1.626:524#651
Grande velocidade...	258:072#383	265:520#840
Pequena	1.581:928#154	1.514:636#001
Total.....	3.560:733#089	3.406:681#492

O aumento é pois de 154:051#597 réis, resultante de 94 contos a mais em passageiros, 7 a menos em grande velocidade e 67 a mais no producto de mercadorias.

Juntando aos productos do trafego... 3.560:733#089
as receitas fóra do trafego 39:174#100
e as garantias de juro..... 501:676#948

sommam..... 4.101:584#146

Despesas da exploração..... 1.558:644#459
Producto liquido..... 2.542:939#687
Tirando os impostos em Portugal,
que foram de réis..... 57:722#525

Fica o saldo da conta geral da exploração em réis..... 2.485:217#162
Abatendo para juro das obrigações de
1.^o grau (em ouro)..... 2.107:000#000
Fica liquido..... 378:217#162

Nas receitas geraes da companhia o aumento do anno findo sobre o anterior foi de 186 contos de réis.

E no anno corrente os resultados da exploração afiguram-se mais lisongeiros ainda, porque, nas 11 semanas liquidadas, o aumento de receita é já de mais de 10 contos de réis.

Á ultima hora

Acabamos de receber telegramma do que se passou na assembléa geral da Companhia de Guimarães.

Foi unanimemente aprovado o relatorio e parecer do conselho fiscal, sendo reeleito este conselho e o sub-gerente. Foram votados louvores unanimes á gerencia, e resolveu-se pedir ao governo o prolongamento para Fafe sem encargos para o estado, mas nas mesmas condições com que foi construido o caminho de ferro até Guimarães.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia de Seguros «Fidelidade»

A assembléa geral d'esta companhia reuniu nos dias 28 de janeiro e 22 do mez findo, sendo aprovado o dividendo de 55#000 réis por accão, livre para o accionista de imposto de rendimento. Foram eleitos para:

Mesa da assembléa geral:

Presidente: — Ex.^{mo} sr. conselheiro João Ignacio Holbeche; Vice-presidente: — Luiz Diogo da Silva; Secretarios: — Augusto Carlos Miranda Monteiro, Victoriano Estrella Braga; Vice-secretarios: — José Thomaz d'Araujo Couto, e José Felix da Costa.

Direcção:

Effectivos: — Os ex.^{mo} srs. Domingos Martins da Costa Ribeiro, José Felix da Costa, Victoriano Estrella Braga; Substitutos: — José Rodrigues Tarujo Formigal, João Theotonio Pereira, Augusto Carlos Miranda Monteiro.

Lisboa, 4 de março de 1897.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de março.

Durante a quinzena que hoje finda, não se modificaram muito sensivelmente as condições geraes do nosso mercado financeiro. Na ultima semana notou-se, comtudo, maior concorrência de papel para desconto, o que alias se justifica pela proximidade do termo trimestral. O Banco de Portugal conservou a taxa maxima de desconto a 5¹/₂ p. c., mas nos outros estabelecimentos congêneres não deixou de affluir bom papel, que foi adquirido a 6. No mercado de cambios accentuaram-se as indicações de tensão, apparecendo limitado papel para venda. A depressão do cambio do Brasil, tendo determinado a suspensão de remessas (cambio 8 e 7¹/₈), não deixou de concorrer para agravar a nossa situação.

*

As letras a 90 dias sobre Londres regularam a 37¹/₁₆ e os cheques mantiveram-se: sobre Londres de 36¹⁵/₁₆ a 36⁷/₈, sobre Paris de 775 a 776, sobre Hamburgo de 319 a 319¹/₂. As inscrições tiveram limitado movimento, regulando a 35, as obrigações do emprestimo de 1888 de 4 p. c., em que houve poucas transacções, mantiveram-se a 16#000 e a 43#000 réis, 43#100 e 43#200 as do emprestimo de 1890 de 4 p. c. As obrigações de 4¹/₂ regularam a 48#500 e 48#600 réis, com limitada procura. As obrigações prediales de 6. p. c. cotaram-se a 95#000, 95#500 e 95#600 réis, as de 5 p. c. a 93#000 réis, as de 4¹/₂ p. c. a 89#000 réis e as de 4 p. c. a 86#000 réis. As obrigações Loanda-Ambaca sustentam-se a 83#500 réis.

As acções do Banco de Portugal mantiveram-se a 133#000, a 115#000 réis as do Lisboa & Açores, a 116#000 réis as do Commercial de Lisboa, a 84#000 réis as do Nacional Ultramarino. Taes são em resumo as notas geraes do movimento do nosso mercado financeiro, referidas a esta quinzena. De resto, só temos a consignar a apresentação das associações das classes commercial e industrial aos diferentes ministros, com a exhibição de alguns pontos dos seus programmas de trabalho, no sentido principalmente de alargar a exportação nacional. Em geral, esse programma não é bem definido, parecendo mesmo, n'alguns casos, contradictorio. Referimo-nos especialmente á parte que se relaciona com o comércio ultramarino.

*

De actos governativos apenas temos a consignar os esforços empregados pelo governo para reduzir quanto possível as despesas, não sendo ainda conhecidos os planos no tocante a medidas de maior alcance economico. Fala-se com insistencia na renovação da velha ideia da agricultura do Alemtejo. E chamamos-lhe velha, porque desde séculos que esta ideia tem sido por vezes advogada com grande calor, parecendo, comtudo, que todas as vezes em que se tentou tornal-a viavel houve que desistir-se pela impropriedade do terreno, que realmente parece não ser adquado á cultura cerealifera. No entretanto, bom será que o problema fique d'uma vez para todas resolvido. E não será pequeno serviço este.

Reuniu na segunda feira a assembléa geral de Credito Predial para apresentação e discussão das contas da gerencia e renovação dos corpos gerentes. A companhia deu este anno menor dividendo porque teve de aumentar o fundo destinado a cobrir as perdas na liquidação por venda de propriedades hypothecadas, o que é de boa pratica. Na renovação dos corpos gerentes continuou a seguir-se o precedente de os escolher na política militante. Uma remodelação da nossa legislação sobre o assumpto está-se impondo, como se está igualmente affirmando a necessidade de reformar por completo outras leis reguladoras da constituição de estabelecimentos que tenham ligação com o aproveitamento da riqueza publica em Portugal.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v....	37 1/16	37	Desconto no Banco de Portugal.
" cheque ..	36 15/16	36 7/8	No mercado..... 5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	770	772	Agio Buenos Ayres
" cheque.....	775	777	Cambio Brazil... 8 1/8
Berlim 90 d/v.....	316	317	Premio libra..... 1#970
" cheque.....	318	319	
Francfort 90 d/v...	316 1/2	317 1/2	
" cheque..	318 1/2	319 1/2	
Madrid cheque.....	990	995	

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

BOLSAS	MARÇO													
	16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30	31
Lisboa: Inscrições assent...	35,05	35	35,05	-	35	35	-	35	-	35	35	35	34,95	34,92
" coupon....	35,03	35,05	35,40	-	35,03	35,03	35,05	35,05	-	35,05	35,05	35,05	35	35
Obrig. 4% 1888.....	16.000	16.000	-	-	-	16.000	-	15.950	-	16.000	-	15.950	-	-
" 4% 1890 assent....	43.000	-	43.000	-	43.300	-	-	43.500	-	43.500	43.100	43.000	-	-
" 4% 1890 coupon....	-	-	43.300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 externo ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4½% assent.....	48.500	48.500	-	-	48.500	-	-	48.500	-	48.400	-	-	-	-
" 4½% coup. int....	48.800	-	-	-	-	48.800	48.600	-	-	-	-	-	-	-
" 4½% externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45.200	-
" Tabacos coupon....	-	-	123.400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	133.500	133.000	-	133.000	133.000	132.700	-	-	-	-	132.000	132.200	-
" " Commercial.....	-	-	115.000	-	-	-	-	-	-	116.000	116.000	-	-	-
" " N. Ultramarino...	87.000	-	85.900	-	86.000	85.000	84.000	83.000	-	-	82.500	-	84.000	-
" Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	73.000	73.400	73.500	-	73.500	-	73.800	-	-
" Comp. Real.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%.....	95.000	-	-	-	-	-	-	95.500	-	95.500	95.600	95.600	-	-
" " 5%.....	-	93.000	-	-	93.000	93.000	93.000	93.000	-	-	-	-	93.200	-
" Comp. Real 3% 1.º grau	-	69.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " 2.º grau	-	41.100	-	-	-	-	-	11.000	-	-	-	-	-	-
" C. Nacional.....	38.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38.100	-	-	-
" Atravez Africa.....	81.500	81.500	82.000	-	82.000	82.000	82.000	-	-	-	82.200	82.500	83.000	83.500
Paris: 3% portuguez.....	23,50	23,43	23,50	23,30	23,25	-	-	23	23,05	23,05	23	23	23	23
Acções Comp. Real.....	-	-	-	-	45	45	-	-	45	45	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	-	28	-	-	29	29	-	30	-	-	-	-	-	-
" Norte de Hespanha ..	90	87,50	89	88	88	86	87	85	85	82	-	-	-	-
" Mad. Zaragoza.....	125	125	124	-	123	121	-	122,50	121	116	-	-	-	-
" Andaluzes.....	80	78,50	-	75	75	71	70	-	-	55	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real (1.º grau).....	267	269	267	269	274	274,50	272	272	274	271	269	268,50	268,50	-
" " (2.º ")	38	39	39	39,75	39,50	38,75	39	38	-	38	37	36	36	-
" " (antigas)...	115,50	115,50	115,50	115,50	116	116,50	116	116,50	116,50	118	116,25	115,50	115	-
" C. Beira Alta.....	70,75	71	72,50	-	-	70,50	-	71	71	71	-	-	-	-
" Madrid-Caceres.....	91,25	91,50	91,25	90	90	92,50	90	90	90	90	-	90	89	-
" N. Hesp. (1.ª hyp.)...	230,50	231	232,75	230	231	228,50	228	236	226	225	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez...	23,75	23,75	23,75	23,62	23,25	23,50	23,37	23,37	23,37	23,25	23,12	23,12	23,12	23,12
Obrig. Atravez Africa.....	62	62	60,64	60,64	60,64	60,64	60,64	60,64	60,64	60,64	60,64	60,64	60,64	-
Amsterdam: Atravez Africa.....	61,87	61,94	61,94	62	62	61,12	61,12	61,12	61,50	61,50	62,42	62,12	62,75	-
Bruxellas: Atravez Africa...	59,50	59,50	59,50	59,50	59,50	59,50	59,50	59,50	59,50	59,50	59,50	59,50	59,50	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1897			1896			Totaes			1896		
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1897	1896	1897	1896	1897	1896
COMPANHIA REAL													
Antiga rede	5/11	Março	693	Réis 53.318.000	79.823	693	Réis 51.531.988	74.360	Réis 539.655.000	Réis 532.601.402	Réis 7.053.898	-	-
enova não garantida.	12/18	"	"	Réis 54.212.000	78.227	"	Réis 51.531.988	74.360	Réis 593.867.000	Réis 584.433.030	Réis 9.733.910	-	-
Nova rede garantida.	5/11	Março	380	Réis 7.029.000	18.497	380	Réis 6.473.012	17.034	Réis 67.609.000	Réis 66.477.898	Réis 1.131.402	-	-
	12/18	"	"	Réis 6.062.000	15.952	"	Réis 6.473.012	17.034	Réis 73.671.000	Réis 72.950.910	Réis 720.090	-	-
Sul e Sueste...	19/25	Fever.	475	Réis 16.890.120	35.558	475	Réis 12.012.720	25.289	Réis 111.976.720	Réis 114.435.070	-	2.458.350	-
	26/4	Março	"	Réis 14.076.890	29.635	"	Réis 14.987.775	31.553	Réis 126.053.610	Réis 129.422.845	-	3.369.235	-
	5/11	"	"	Réis 14.088.490	29.659	"	Réis 13.177.710	27.742	Réis 140.142.400	Réis 142.600.555	-	2.458.455	-
Minho e Douro.	9/15	Dezemb.	353	Réis 21.057.413	59.652	353	Réis 24.327.822	60.418	Réis 1.074.787.748	Réis 993.500.976	Réis 78.286.772	-	-
	16/22	"	"	Réis 22.291.645	63.449	"	Réis 24.988.302	70.788	Réis 1.094.079.393	Réis 1.018.500.278	Réis 75.570.445	-	-
	23/31	"	"	Réis 33.743.158	95.589	"	Réis 25.222.955	71.453	Réis 1.427.822.551	Réis 1.043.732.233	Réis 84.090.318	-	-
Beira Alta.....	19/25												

Caminho de ferro de Guimarães

Realizou-se hoje a assembléa geral d'esta companhia para apresentação do relatorio da gerencia, respectivo ao anno findo, documento este de que vamos extractar alguns dos principaes esclarecimentos que bem demonstram o estado de prosperidade a que chegou esta pequena companhia, graças á sua direcção cuidadosa e intelligente, exemplo a outras muitas gerencias de companhias industriaes.

Foi de 76:647\$710 réis o total da receita geral da exploração de 1896, ou mais 5:529\$930 réis do que a do anno anterior, produzindo uma média annual kilometrica de 2:254\$344 réis, ou um aumento de réis 162\$645 por kilometro.

O producto total proveniente do transporte de passageiros elevou-se a 44:100\$050 réis, ou mais 3:224\$515 comparado com o do anno preterito, e o seu numero foi de 200:835, mais 11.391 do que em 1895.

Em mercadorias de grande e pequena velocidade a tonelagem foi de 33.824, ou mais 4.135 toneladas, e no seu producto de 31:857\$343 réis houve o aumento de 2:315\$839 réis sobre o anno anterior.

Nas despesas de exploração, que foram 24:275\$086 réis, houve uma diminuição de 604\$129 réis sobre a de 1895, devendo notar-se que n'esta conta estão incluidas as de reparação e conservação do material fixo e circulante.

A conta de lucros e perdas accusa a receita de 76:657\$263
Amortizadas todas as despesas geraes da exploração, as da séde da Companhia, as contribuições, impostos, bonificações, e subsídios, na importancia total de réis deduzindo a conta de juros pagos em 1896 ficou sendo o saldo, lucro positivo d'este anno, de réis 32:506\$664
ao qual juntando o saldo da conta de Lucros e Perdas de 1895 27:000\$000

é o saldo lucro disponivel de 1896, de réis 17:150\$599
D'este foi distribuido em julho ultimo por conta do dividendo d'este anno, 2\$000 réis a cada acção, igual a 2 p. c. do capital accionista.....
propõe-se agora o dividendo complementar de 3 p. c. ou 3\$000 por acção, perfazendo assim 5 p. c. de dividendo annual, livre de imposto, ou para fundo de reserva 5 p. c. sobre réis 17:150\$599 de lucros d'este anno para nova conta de Lucros e Perdas e occorrer ao pagamento d'impostos....

A emissão de obrigações feita ha um anno foi inteiramente tomada, sendo com o seu producto paga toda a dívida fluctuante.

O relatorio põe em evidencia os prejuizos que á companhia teem causado os estorvos e contrariedades que os governos lhe teem opposto para o prolongamento da linha até Fafe.

O movimento comparado dos dois annos e o respectivo producto foi como segue:

	1895	1896
Numero total de passageiros	189.444	200.835
Bagagens..... Kilog.	518.790	564.116
Recovagens..... "	1.061.168	1.225.511
Mercadorias em pequena velocidade..... Kilog.	27.711.842	31.548.576

Productos:

Passageiros	réis	40:875\$535	44:100\$050
Bagagens	"	1:276\$110	1:298\$870
Recovagens	"	3:497\$530	3:776\$380
Mercadorias em pequena velocidade	"	23:809\$344	25:580\$343
Diversos	"	958\$520	1:201\$750
Receita do trafego	"	70:417\$039	75:957\$393
Receitas fóra do trafego	"	700\$741	690\$317
Total das receitas...	"	<u>71:117\$780</u>	<u>76:647\$710</u>

Novo tunnel em Lisboa

Os srs. João Brée e Domingos Serzedello requereram á camara municipal licença para construcção e exploração de um tunnel que ligue o Rocio com o largo de S. Roque.

O subterraneo abrirá na muralha da rampa que existe na calçada do Carmo e dá accesso á estação do caminho de ferro, prolongando-se durante 177 metros até ao subsolo do largo de S. Roque onde será perfurado um poço vertical de 34 metros, que porá o extremo do tunnel em comunicação com aquelle largo, sendo a sua estação *terminus* superior em uma casa adquirida pela empresa para esse fim.

Desde a embocadura da calçada do Carmo, na praça de D. Pedro, até á extremidade interior do tunnel, serão assentes carris sobre os quaes circularão carros movidos por electricidade para transporte de passageiros, sendo estes carros que, por meio de ascensor vertical dentro do poço, sóbem ao largo de S. Roque.

O tunnel e o poço serão illuminados por electricidade.

O preço de passagem não será superior a 20 réis.

Os peticionarios asseguram que, pela profundidade a que a galeria é aberta e pelas suas pequenas dimensões, 6 metros de largo por 5 de alto, a sua perfuração não affectará a segurança dos predios ou ruas sob que passe, e promettem começar a construcção logo que a camara lhes conceda a licença.

Offerecem á camara 2 por cento da receita bruta e 20 passes pessoais para os srs. vereadores.

A mesma empresa pede mais que lhe seja garantido o privilegio para a comunicação por igual sistema entre a praça de D. Pedro e os largos do Carmo e Abegoaria, entre a rua do Carmo e os mesmos largos (o que iria inutilizar os projectos, já aprovados, do ascensor do sr. Mesnier) e entre a travessa do Cottovel e as ruas de Antonio Cardoso, Duque de Bragança, largo de S. Carlos e rua Serpa Pinto.

A camara, na sua sessão de 24 do corrente, enviou o pedido ao seu serviço de viação para informar.

O projecto é, incontestavelmente, de uma grande utilidade, representando um importante melhoramento para a nossa capital.

O que resta é que as opoções começem a romper por todos os lados, como as plantas damninhas, desalentando os iniciadores da ideia, como já tem sucedido em casos identicos.

Entretanto o sr. Lusseau, do famigerado parque, não deixará de protestar... e a camara deve attendê-lo, visto o adeantamento em que estão os trabalhos no alto da Avenida.

Sobre este ultimo ponto não nos esqueçamos de que estamos no 1º de abril.

Viagens circulatorias

As companhias de Alicante, Tarragona, Norte, Salamanca, Andaluzes e Algeciras combinaram uma tarifa especial para bilhetes circulares e semi-circulares em Hespanha, determinados em 12 itinerarios circulares, e 6 semi-circulares, por meio dos quaes se pôde visitar os principaes pontos do paiz vizinho.

Estes bilhetes pôdem, em muitos casos, ser aproveitados pelos passageiros que de Portugal se dirigem áquelle paiz ou para além dos Pyreneos, realizando consideravel economia.

Por exemplo: os passageiros que de Portugal se dirigem a França, em lugar de tomarem bilhete ordinario de Madrid a Hendaya por 72,80 pesetas ida, em 1.^a classe, e igual preço a volta ou o total de 145,60 pesetas, pôdem utilizar o bilhete semi-circular n.^o 1 que por 107,20 pesetas lhes dá a faculdade de ir de Madrid a Hendaya e, reentrando em Hespanha pela fronteira de Port-Bou, regressar a Madrid, por Barcelona e Zaragoza.

Assim, effectuam um percurso superior de 255 kilómetros, visitando a mais Barcelona, Zaragoza, e fazem uma economia de 38,40 pesetas, uns 7^{1/2} 700 réis, quantia que não é para desprezar.

Outras muitas combinações se pôdem fazer, mesmo com os raros itinerarios de bilhetes circulatorios que existem entre o nosso e aquelle paiz, para as quaes ficamos á disposição dos nossos assignantes.

Excursões

A agencia das Viagens Economicas de Paris prepara para o mez de abril as excursões seguintes:

Italia, semana santa em Roma — partida de Paris em 8, visitando Turim, Genova, Pisa, Roma, Capri, Sorrento, Pompeia, Florença, Bolonha, Veneza, (exposição Internacional de Bellas Artes) Verona, Milão, Chartreuse de Pavia, Milão e o S. Gothardo. Preço, comprehendendo todas as despesas, 1.^a classe 850 francos, 2.^a classe 760 francos.

Ferias da paschoa, na Italia, de 11 a 24 e 29 de abril: Paris, Genova, Roma (Napoles, Capri, Sorrento, Pompeia — facultativo), Pisa, Florença, Turim, Paris. Preço, 1.^a classe 475 francos, 2.^a classe 400 francos.

Excursão facultativa a Napoles, 1.^a classe 130 francos, 2.^a classe 117,50 francos.

Oito dias no Sudoeste da França, visitando Bordeaux, Biarritz, Pau, Lourdes, Toulouse. Partida de Paris a 19 de abril, volta a Paris a 26 de abril, 1.^a classe 220 francos, 2.^a classe 190 francos.

Linhos do Ultramar

O ministerio da Marinha acaba de publicar um interessante trabalho, o «Album de estatística graphica dos caminhos de ferro portuguezes das provincias ultramarinas», que insere, por uma fórmula, a um tempo elegante e practica, os esclarecimentos sobre receitas e despesas d'aquelles linhas até 1893.

Esta obra, modelada nas de igual genero que se publicam em França, é de grande utilidade, e bom seria que se continuasse com a brevidade necessaria para se pôr em dia, visto que, pelas difficultades materiaes proprias de um debute, foi agora publicada com tanto atrazo.

Os mappas são precedidos de algumas informações acerca dos diferentes caminhos de ferro do ultramar.

Vê-se que no fim de 1893 havia em exploração no nosso ultramar 431 kilometros, sendo 82 da linha férrea de Mormugão, 260 da de Loanda e Ambaca, e 89 da de Lourenço Marques. Hoje ha a accrescentar mais 48 kilometros na linha de Ambaca, e 192 da linha da Beira.

O mappa da nossa *Gazeta* está por isso mais aedantado, por ter sido publicado em 1895, e conter a kilometragem até aquella data.

O caminho de ferro de Mormugão foi aberto á exploração publica em 3 de fevereiro de 1888.

O de Lourenço Marques foi aberto á exploração em 21 de maio de 1890, tendo sido explorado o primeiro troço desde 28 de abril de 1890.

O de Loanda a Ambaca começou a ser explorado, entre Loanda e Cabiri, em 16 de outubro de 1888, tendo sido successivamente abertos á exploração os outros troços até Queta. Em fins de 1893 faltavam para a sua conclusão até Ambaca 104 kilometros; hoje faltam 56.

Os mappas graphicos apresentam o movimento comercial e as receitas das diferentes linhas férreas, indicando o numero de passageiros, o percurso total, a receita respectiva, o movimento das mercadorias principaes, o rendimento das estações, e todos os mais esclarecimentos que podem servir a dar idéa exacta e rapida da importancia de cada um dos caminhos de ferro.

Notamos uma falta que é devida, sem a menor duvida, á deficiencia que o sollicito compilador teve de esclarecimentos para o seu trabalho, sobre todas as linhas: a diversidade de estatisticas, mais minuciosas no que respeita a uma linha, do que no que se refere a outra.

Assim, sobre a linha de Mormugão, temos muitos mais esclarecimentos estatisticos do que sobre as de Ambaca e Lourenço Marques. Todavia, parece-nos que, apesar d'aquellos detalhes serem muito interessantes, publicar a planta com o rendimento das estações, as receitas separadas por passageiros, grande e pequena velocidade, a estatistica de mercadorias por natureza, e a despesa por capitulos de classificação, seria o suficiente para o futuro e, ficando assim mais simples o trabalho, o seu custo de impressão desceria a uma verba tão insignificante que, de forma alguma, deve impedir que esta publicação se faça.

E já que falámos da impressão, diremos que ella é perfeitissima e feita nas officinas da Companhia Editora.

Agradecemos ao ministerio a offerta d'esta obra.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Diccionario Commercial.—O sr. D. Vicente Guimerá, vogal do conselho das alfandegas e redactor da secção de Fazenda do *Imparcial*, de Madrid, começou a publicação d'este diccionario que se nos afigura de grande utilidade para o commercio hespanhol e ainda para todos que mantem relações commerciales com aquelle paiz.

Cumprindo o seu fim, o novo diccionario trata de productos naturaes e fabricados, indicando procedencias, fabricas, depositos, agencias; de geographia commercial, ocupando-se das praças mercantis, usos e costumes, serviços de transporte etc; de direito mercantil, dando as leis e pautas aduaneiras de todos os paizes; de contabilidade, cambios e arbitragens; apresenta for-

mulares de facturas, apolices e documentos de credito.

Cada caderneta custa 25 centimos de peseta em Espanha e 50 no estrangeiro.

A administração é na Puerta del Sol, 5, 3.^o direito, e, enquanto não houver correspondente em Portugal encarregamo-nos de receber tambem qualquer assignatura que os nossos assignantes desejem d'esta excellente obra, que não temos duvida em recommendar-lhes, vistas as 4 cadernetas que temos presentes.

Ao Elvense.— Agradecemos a este estimado collega as provas de amizade que repetidas vezes nos dá e as phrases elogiosas com que se refere á nossa *Gazeta* no seu numero de 21 d'este mez.

A par da correcção d'este jornal antigo e digno, continuam os *bem informados* cá da terra a roubar-nos todas as nossas noticias com um desplante extraordinario. Vamos, que assim é que se faz carreira.

LINHAS PORTUGUEZAS

Ponte do Vouga.— Foram no dia 29 corridos e em seguida experimentados, os 3 tramos do taboleiro metalico da ponte do Vouga, ao kilometro 279,870 da linha do Norte, proximo á estação de Aveiro. Os tramos medem cada um 18^m,15 de extensão média, e as provas a que foram submettidos, deram os melhores resultados. Com estes 3 tramos estão já assentes 11, faltando 3, que serão substituidos no dia 2 d'abril.

O taboleiro metalico d'esta parte é composto na totalidade de 14 tramos, medindo ao todo 254^m,10 de extensão.

Este trabalho foi adjudicado á companhia de Fundição e Forjas, de Lisboa, pela quantia de 30:975\$000 reis, em concurso de 30 de novembro de 1895.

Na proxima sexta feira assentam-se os tres restantes.

Nova linha.— O sr. John Clark, subdito inglez e representante de uma companhia da sua nacionalidade pediu concessão de um caminho de ferro de via larga, de Faro a Villa Real de Santo Antonio, sem garantia de juro nem subvenção, requerendo apenas isenção de direitos da alfandega para importação de material, e do pagamento de outras contribuições, durante um certo e de terminado prazo.

Engenheiro-consultor.— O comité de Paris da companhia real nomeou para este cargo mr. Chapuy, engenheiro pela escola polytechnica, sendo o segundo classificado em 1884, e hoje engenheiro da fiscalização do governo frances junto da companhia do Norte.

LINHAS HESPAÑOLAS

Nova linha férrea.— Um collega profissional teve ensejo de examinar o projecto do caminho de ferro economico de Orense a Portugal, Ginzo de Limia e Verín, cujos trabalhos de construção foram planeados no gabinete do ajudante de obras publicas, D. Juan Ortoneda y Pedret.

O traçado segue pelas margens dos rios Minho, Limia e Douro com a condição *a priori* de passar por Ginzo de Limia, Verín e outras povoações importantes como Junquera de Ambia que corresponde ao partido de Allaris, Sarreaus ao de Ginzo de Limia e Lasa ao de Verín.

A linha, partindo da estação do Orense a Vigo, cruza o rio Minho e segue pela margem esquerda do Barbaña e Arnoya, affuentes do Minho; cruza o Arnoya; passa as divisorias do Arnoya e Limia e do Limia e Tarrega, este ultimo affluente do Douro, e continua pelo valle de Lasa, Castrelo e Verín até Portugal. O troço comprehendido entre a estação do Orense a Vigo até Salgueiros, cuja extensão é de 18 kilómetros, está simplesmente em projecto. Os planos e perfil longitudinal de Salgueiros a Portugal estão concluidos, mostrando uma extensão de 94.975,11 metros.

A linha em horizontal tem 57.737,45 metros em recta; e em curvas 37.237,66; os raios das curvas variam de 200 a 300 metros, excepto em quatro, para as quaes se adoptou o raio minimo de 150 metros, em consequencia das condições do terreno.

O perfil longitudinal entre Salgueiros e Portugal compõe-se de 67 traíneis com inclinações varias, cujo maximo só n'um é de 0^m,029 por metro.

Em summa, parece terem sido bem estudados os traçados, horizontal e vertical, reunindo condições aceitaveis para a exploração, e podendo servir de base para se determinar uma linha definitiva e com todos os melhoramentos proprios a uma exploração economica. E' esta linha que ligará na fronteira com a nossa do Valle do Corgo, de que tratamos em artigo especial.

Rio Tinto.— Esta companhia trata de construir outra linha unicamente para o serviço de passageiros, ficando assim a via dupla, reservando-se a actual para o serviço interno da companhia.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

Em vista da importancia que, na rēde dos caminhos de ferro, da Companhia do Norte, tomaram nos ultimos tempos, os transportes de hulha, cimento, assucar e cereaes diversos, foram postos em circulação wagons de 20 toneladas. Estes wagons são os primeiros d'uma série de 1.000 wagons cobertos e 1.300 descobertos, d'aquelle lotação, e que a companhia mandou construir.

Os wagons cobertos teem as seguintes dimensões: 6,^m890 de comprimento por 2,^m500 de largura; os dois lados maiores medem 2,^m020 de altura, e a curvatura do tecto tem uma flecha de 0,^m880, do que resulta uma altura total no eixo da caixa de 2,^m500. A tara d'estes novos wagons é de 8 toneladas.

Os wagons abertos medem: 6,^m440 de comprido por 2,^m580 de largo, sendo a altura dos bordos igual a 1,^m450, e a sua tara igual a 7 toneladas.

MADAGASCAR

Foi distribuido pelos deputados franceses o projecto de lei auctorizando o ministro das colonias a fazer á Sociedade francesa de estudos e explorações em Madagascar, a concessão d'um caminho de ferro de Tananarive até á costa.

A convenção provisoria estipula que a sociedade para a construção e exploração da linha será constituída sob o regimen da lei francesa, que os seus administradores serão franceses, e que o capital não ficará representando menos d'um efectivo de 30 milhōes de francos.

O governo exigiu ainda que os empregos activos de agentes do caminho de ferro residentes na ilha não possam ser confiados senão a franceses ou a subditos da França.

O tratado comprehende:

1.^o— A concessão, por 90 annos, d'um caminho de ferro de Tananarive á costa e, se fôr possível, d'um porto a estabelecer em Iaroka ou n'nma das lagoas, ou n'um lagos, ou ainda, sobre o mar.

2.^o— A concessão de terras cultivaveis, á escolha da Sociedade, e das minas que possam conter-se no sub-solo d'aquellas terras.

O prazo para a execução das obras foi fixado em seis annos.

A sociedade encarrega-se de construir e de explorar o caminho de ferro, mediante a concessão de terras n'uma superficie de 520.000 hectares, o que representa 2.600 hectares por kilometro de linha construída. Esta proporção é sensivelmente igual á que está admittida nos Estados Unidos.

A propriedade das terras concedidas á sociedade só se tornará definitiva quando a linha fôrposta á exploração. Os dois terços só poderão ser transmittidos a franceses.

CHINA

O governo belga accedeu ao pedido feito pelo governo da China, e enviou-lhe dois engenheiros encarregados de estudar a construção e a exploração d'uma rēde de caminhos de ferro no celeste Imperio.

Foi tambem estabelecido um acordo entre o representante do Banco Franco-Russo, em Paris, e dois estabelecimentos metallurgicos franceses, para a construção do material fixo.

As entregas d'este material serão feitas durante o periodo de tres annos.

INDIA INGLEZA

N'este anno será dado começo a numerosos trabalhos nas Indias inglezas, com o fim de afastar ou minorar o flagello da fome que alli tem reinado nas classes pobres. Appareceram já 1.725.000 pessoas que ficaram logo empregadas na *Famine Works* (obras da fome) e cujo salario se resume na comida necessaria á sua alimentação. O genero de trabalho mais importante é o aterro para o assentamento de *rails*.

Por agora os fundos disponiveis serão empregados principalmente na especie de trabalhos que reclamam a mão d'obra, e isto no intuito de ser soccorrido o maior numero possivel de necessitados.

Portanto alguns caminhos de ferro, que estavam em construção atrasada ou apenas em projecto, ficarão promptos muito mais depressa do que se esperava.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Viagens de recreio a Sevilha

Festas da Semana Santa, feira annual, touradas, corridas de cavallos, etc., etc.

Bilhetes de ida e volta com grande reducção de preços

De Lisboa-Rocio, Coimbra ou Figueira:— 1.^a classe, 15\$000 réis; 2.^a, 12\$500 réis; 3.^a, 9\$000 réis.

Do Porto:— 1.^a classe, 17\$000 réis; 2.^a, 14\$500 réis; 3.^a, 10\$500 réis.

Estes bilhetes são validos para a ida em dois periodos distintos:

1.^o periodo — nos dias 8 a 11 de abril.

2.^o periodo — nos dias 16 a 18 de abril.

Volta, nos dias 17 a 26 de abril.

Para demais esclarecimentos veja-se os cartazes affixados nas estações e logares do estylo.

Lisboa, 15 de março de 1897.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Medidas sanitarias em Hespanha

Para conhecimento do publico transcrevem-se as medidas sanitarias adoptadas em Hespanha.

«E' prohibida a entrada dos seguintes objectos: trapos, roupas usadas, colchões, couros frescos ou por curtir, plumas, pêlo de animaes, hastes e cascos de animaes, lã, seda, linho, canhamo, juta, algodão, papel usado, materias textis, fructas e legumes verdes, e tuberculos que procedam de paizes invadidos pela peste bubonica, ou d'aquelle que infundam suspeitas de o serem. O gado cavallar, muar, asinino e outros animaes de pêlo, lã e cerda, ficam sujeitos a 10 dias de observação na respectivas fronteiras.

Porto, 10 de março de 1897.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de tubos de ferro

Faz-se publico que pela uma hora da tarde de 10 de abril proximo, na administração do 2.^o bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de dois mil tubos de ferro para caldeiras de locomotivas.

O deposito provisório para poder licitar é de 90\$000 réis, e o definitivo será de 5% da importancia total da adjudicação. Estes depositos serão feitos, o primeiro, na thesouraria do respectivo caminho de ferro, e o segundo, na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

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

Lisboa, 20 de março de 1897.

Fornecimento de mangueiras

Faz-se publico que pela uma hora da tarde de 12 de abril proximo, na administração do 2.^o bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de mangueiras de lona, de couro e de borracha.

O deposito provisório para poder licitar é de 29\$500 réis, e o definitivo será de 5% da importancia total da adjudicação. Estes depositos serão feitos, o primeiro, na thesouraria do respectivo caminho de ferro, e o segundo, na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

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

Lisboa, 20 de março de 1897.

Arrematação de 8.100 pregos

Faz-se publico que pela 1 hora da tarde de 1 do proximo mes de abril, serão abertas na repartição d'esta divisão, perante o respectivo chefe, as proposta que até então forem apresentadas para o fornecimento de 8.100 prégos de ferro, eguaes aos modelos patentes na mesma repartição.

Para ser admittido a licitar, deverá o proponente fazer o deposito provisório de 1\$740 réis no cofre da estação do Barreiro, que será posteriormente elevado ao definitivo de 5% correspondente á importancia total do fornecimento, por aquelle dos licitantes a quem o mesmo for adjudicado, e terá logar na thesouraria d'estes caminhos de ferro.

O caderno de encargos e as amostras acham-se patentes na repartição d'esta divisão, no Barreiro, onde podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as 9 horas da manhã até ás 3 da tarde.

Barreiro, 24 de março de 1897.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento d'azeite d'oliveira

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 13 de abril proximo, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, em presença do ex.^{mo} administrador respectivo, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 15.000 kilogrammas de azeite de oliveira proprio para illuminação para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar na caixa geral de depositos ou na sua delegação n'esta cidade o deposito provisório de 125\$000 réis.

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 março de 1897.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão de remessas retardadas e outros volumes

Em 5 d'abril proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo III das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 5 de fevereiro de 1897 bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retrair-as, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao serviço do Trafego, na estação central do Rocio todos os dias não santificados até 3 do dito mes de abril inclusivé, das 10 horas da manhã até ás 3 da tarde.

N.^o 10.486, de Vallado a Alcantara, 1 porção toros madeira, pesando 10.160 kilos, consignatario Joaquim Modesto.

N.^o 67.579, de Lisboa R. ao Porto, 1 fardo tapete, pesando 20 kilos, consignatario Antonio Salazar Moscoso.

N.^o 49.553, de Aveiro ao Porto, 2 caixas de roupa, pesando 77 kilos, consignatario Paulo José Francisco Martins.

N.^o 23.576, de Guimarães a Lisboa, 1 barril vinho, pesando 150 kilos, consignatario Custodio José Correia.

N.^o 9.292, de Caldas a Bombarral, 3 saccos de areia, pesando 77 kilos, consignatario Antonio Vicente Barboza.

N.^o 94.889, de Coimbra a Caria, 4 cascos vasios, pesando, 392 kilos, consignatario Adriano Soares.

N.^o 1.929, de Gaia a Figueira, 2 caixas de cognac, pesando 43 kilos; 17 barrotes de pinho, pesando 655 kilos; 60 molhos de varas de castanho, pesando 2.753 kilos; 1 porção de pedra, pesando 9.000 kilos; 4 saccos de sal, pesando 398 kilos; 1 casco de vinho pesando, 770 kilos, consignatario Casino Peninsular.

Lisboa, 15 de março de 1897.

Fornecimento d'aco fundido para molas

No dia 20 d'abril pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de aço fundido para molas.

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

Lisboa, 15 de março de 1897.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

Antwerpia.—A. Manceau.

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.

Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

Lisboa.—Ad. Seghers.—Rua Victor Cordon, 1-A.

Lisboa.—Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.

Lisboa.—Carlos C. Dias — (vinhos, frutas e outras comissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.

Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.^o

Lisboa.—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.

Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).

Londres.—F. Demolder — 4, Holmdale Road Amburst Park.

Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.

Paris.—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.

Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.

Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

Valencia d'Alcantara.—Justo M. Estellez—Agente internacional de aduanas y transportes.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

LISBOA **Avenida-Palace.**—Rua do Príncipe, junto á Estação Central.—Etablissement 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 Sassetti

LISBOA **Hotel Durand**—Rua das Flôres, 71—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, 413

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 convento.—Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

CALDAS DA RAINHA **Grande Hotel Lisbonense**—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para famílias.—Cozinha esmerada e farta. 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, mu to 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 (Frente à Batalha). Serviço de 1.^o ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Propr. Lopez Munhós.

PORTO **Grande Hotel America Central**—Um dos melhores da cidade, magnificas sallas 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 à entrada da cidade.—Cozinha excelente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—Proprietario, Lorenzo Sacarello.

SEVILHA **Grand Hotel d'Europe**—Proprietarios Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para famílias, preços modicos. Fala-se portuguez, franeez, 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.—Excellent cozinhe—Hospedagem completa desde 5 pesetas—Proprietario Teófilo Garcia.

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

TIZI OUZOU **(Kabila, Algérie) Grand Hotel des Postes**—Excellent service de cozinhe, bellos aposentos, carros para visitar Fort National, Michelet e grande Kabila. Preços economicos. Proprietario, P. Despous.

BONE **(Algérie) Grand Hotel d'Orient.**—Cours National, principal avenida. Casa de 1.^o ordem. Grandes quartos e salões, boa cozinhe. Proprietaria, Madame Léon Peytaud.

TUNIS **Hotel de France.**—Très recommandé par son confortable, sa situation et son excellente cuisine, appartements de familles, omnibus à tous les trains, salon de lecture, jardin—Propriet Ferrier, Rue de Constantine, 12.

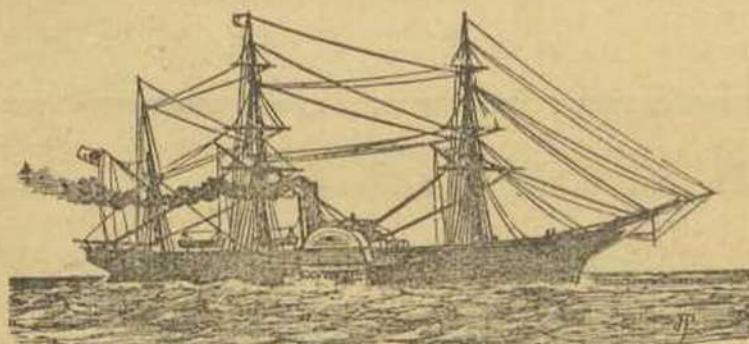
NICE **Riviera-Palace-Hotel**—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchester—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.^o ordre.

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

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

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

O paquete **MAGDALENA**, sahirá a 5 de abril

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

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

AGENTES

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

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

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

COMPANHIA REAL		Lisboa R.-Alfar.	Alfar.- Lisboa R.	Lisboa R.- Sacav.	Sacav.-Lisboa R.	BEIRA ALTA		Beja-Faro	Faro-Beja
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
Part. Cheg.	Part. Cheg.	7-0 m 3-18 t.	1- 0 t. 10-20 t.	6-15 m 7- 0 m.	7-15 m.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	11-20 m 7-35 t.	6-30 m 2-40 t.
8-30 t.	7-35 m.	2-10 t. 4- 0 m.	7-40 t. 6-30 m.	7-45 m 8-29 m.	7-45 m.	Fig.º-V. Form.	V. Form.-Fig.º	C. Branc-Evora	Evora-C. Branc
10- 0 t.	11-15 m.	7-45 t. 6-44 m.	10- 0 m 10-44 m.	8-45 m 9-29 m.	10- 0 m 11-45 m.	5-30 m 4-20 t.	9-35 m 8-00 t.	3- 0 t. 4- 0 t.	7-10 t. 8-2 t.
Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.	3. ^{as} e sextas	2. ^{as} e 6. ^{as}	2-30 t 7-30 t.	6- 0 m 10-55 m.	2- 0 t. 2-44 t.	1- 0 t. 1-45 t.	Pamp.-F. Oñoro	V. Form.-Pamp.
6-00 t. 11-7 t.	4-55 m. 10-30 m.	4-30 m 5-35 m.	6- 0 m 7- 3 m.	12- 0 t. 12-47 t.	1- 0 t. 2- 0 t.	7-15 t. 9-29 t.	7- 0 t. 7-45 t.	3. ^{as} e sextas	2. ^{as} e 6. ^{as}
Lisb. C. S.-Porto	Porto-Lisb. C. S.	7-30m. 9-40 t.	6-40 m. 8-30 t.	12- 5 t. 12-47 t.	1- 0 t. 2- 0 t.	8-45 t. 9-29 t.	8-15 t. 8-59 t.	11-13 t. 5-34 m.	11-30 t. 4-46 m.
Aveiro-Porto	Porto-Aveiro	4- 0 m.	6-30 m.	2-20 t. 4-30 m.	4-15 t. 6-29 m.	2-20 t. 3-18 t.	3-30 t. 4-13 t.	11- 0 t. 11-45 t.	10-44 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	7-30 t. 5-25 m.	8-35 t. 6- 0 m.	6-25 t. 7-30 t.	7-40 t. 8-43 t.	Só aos sabbados	—	Só aos sabbados	—
Lisb. C. S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C. S.	7-30 m 8- 0 t.	9-30 m 10- 0 t.	Abrantes-Guard	Guard - Abrantes	1- 0 m 9-10 m.	6-15 m. 3-58 t.	12- 0 m 12-44 m.	Domingos e dias santificados
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	7-30 t. 6-45 m.	6-45 t. 6- 0 m.	1- 3 m. 9-10 m.	6-15 m. 3-58 t.	1- 0 t. 1-44 t.	2- 0 t. 2-44 t.	—	—
Lisboa C. S.- Bad.	Bad.-Lisboa C. S.	7-30 m. 9-15 t.	8-45 m. 10- 0 t.	1-45 t. 12-10 m.	5-15 t. 12-33 m.	3- 0 t. 3-44 t.	4- 0 t. 4-45 t.	12- 0 m 12-44 m.	—
Lisb. C. S.-Sant.	Sant.-Lisb. C. S.	2- 0 t. 4-35 t.	6-45 m. 9-20 m.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	1- 0 t. 8-34 m.	5-15 m. 6-30 m.	10-0 m 10-20 m.	—
Lisb. C. S.-Entr.	Entr.-Lisb. C. S.	4-30 t. 7-05 t.	12-30 t. 12-30 m.	9-30 m. 10-36 m.	6-30 m. 7-30 m.	8-0 m. 8-23 m.	8-10 m. 9-0 m.	10-30 m 10-50 m.	C. Sodré-Algés
Coimb.-Figueira	Figueira-Coimb.	4-0 m. 11-11 m.	6- 0 m. 1-30 t.	11-30 m. 12-32 t.	7-45 m. 8-45 m.	8-0 t. 10- 2 t.	6-15 t. 6-15 t.	10-30 m 10-50 m.	Algés-C. Sodré
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	11-0 m. 3- 0 t.	6- 5 t. 10- 0 t.	1-30 t. 2-36 t.	9- 0 m. 10- 0 m.	9- 0 t. 10- 2 t.	6-15 t. 7-15 t.	10-30 m 10-50 m.	C. Sodré-P. Arc.
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	7- 0 m. 3-20 t.	1- 5 t. 10-20 t.	4-30 t. 5-36 t.	11- 0 m. 12- 0 t.	7- 0 t. 11-35 t.	7-30 t. 8-29 t.	10-30 t. 11-35 t.	P. Arc.-O. Sodré
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	7- 0 m. 5-23 m.	7-45 t. 6-30 m.	5-15 t. 6-15 t.	6-15 t. 7-15 t.	8- 0 t. 8-33 t.	8-45 t. 4-20 t.	9-15 t. 10-20 t.	C. Sodré-Casc.
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	7- 0 m. 3-20 t.	1- 5 t. 10-20 t.	7- 0 t. 6- 6 t.	6-15 t. 9-0 t.	8- 0 t. 8-33 t.	6-15 t. 6-50 t.	10-20 t. 10-30 t.	Casco.-C. Sodré
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	7- 0 m. 5-23 m.	7-45 t. 6-30 m.	7- 0 t. 6- 6 t.	6-15 t. 9-0 t.	8- 0 t. 8-40 t.	7-45 t. 8-25 t.	10-20 t. 10-30 t.	Ext. Lisboa-T.P.
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	7- 0 m. 3-20 t.	1- 5 t. 10-20 t.	7- 0 t. 6- 6 t.	6-15 t. 9-0 t.	8- 0 t. 8-40 t.	7-45 t. 8-25 t.	10-20 t. 10-30 t.	Setub. Lisb.-T.P.
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	7- 0 m. 5-23 m.	7-45 t. 6-30 m.	7- 0 t. 6- 6 t.	6-15 t. 9-0 t.	8- 0 t. 8-40 t.	7-45 t. 8-25 t.	10-20 t. 10-30 t.	Ext. Lisboa-T.P.
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	7- 0 m. 3-20 t.	1- 5 t. 10-20 t.	7- 0 t. 6- 6 t.	6-15 t. 9-0 t.	8- 0 t. 8-40 t.	7-45 t. 8-25 t.	10-20 t. 10-30 t.	Setub. Lisb.-T.P.
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	7- 0 m. 5-23 m.	7-45 t. 6-30 m.	7- 0 t. 6- 6 t.	6-15 t. 9-0 t.	8- 0 t. 8-40 t.	7-45 t. 8-25 t.	10-20 t. 10-30 t.	Setub. Lisb.-T.P.
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	7- 0 m. 3-20 t.	1- 5 t. 10-20 t.	7- 0 t. 6- 6 t.	6-15 t. 9-0 t.	8- 0 t. 8-40 t.	7-45 t. 8-25 t.	10-20 t. 10-30 t.	Setub. Lisb.-T.P.
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	7- 0 m. 5-23 m.	7-45 t. 6-30 m.	7- 0 t. 6- 6 t.	6-15 t. 9-0 t.	8- 0 t. 8-40 t.	7-45 t. 8-25 t.	10-20 t. 10-30 t.	Setub. Lisb.-T.P.
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	7- 0 m. 3-20 t.	1- 5 t. 10-20 t.	7- 0 t. 6- 6 t.	6-15 t. 9-0 t.	8- 0 t. 8-40 t.	7-45 t. 8-25 t.	10-20 t. 10-30 t.	Setub. Lisb.-T.P.
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	7- 0 m. 5-23 m.	7-45 t. 6-30 m.	7- 0 t. 6- 6 t.	6-15 t. 9-0 t.	8- 0 t. 8-40 t.	7-45 t. 8-25 t.	10-20 t. 10-30 t.	Setub. Lisb.-T.P.
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	7- 0 m. 3-20 t.	1- 5 t. 10-20 t.	7- 0 t. 6- 6 t.	6-15 t. 9-0 t.	8- 0 t. 8-40 t.	7-45 t. 8-25 t.	10-20 t. 10-30 t.	Setub. Lisb.-T.P.
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	7- 0 m. 5-23 m.	7-45 t. 6-30 m.	7- 0 t. 6- 6 t.	6-15 t. 9-0 t.	8- 0 t. 8-40 t.	7-45 t. 8-25 t.	10-20 t. 10-30 t.	Setub. Lisb.-T.P.
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	7- 0 m. 3-20 t.	1- 5 t. 10-20 t.	7- 0 t. 6- 6 t.	6-15 t. 9-0 t.	8- 0 t. 8-40 t.	7-45 t. 8-25 t.	10-20 t. 10-30 t.	Setub. Lisb.-T.P.
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	7- 0 m. 5-23 m.	7-45 t. 6-30 m.	7- 0 t. 6- 6 t.	6-15 t. 9-0 t.	8- 0 t. 8-40 t.	7-45 t. 8-25 t.	10-20 t. 10-30 t.	Setub. Lisb.-T.P.
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	7- 0 m. 3-20 t.	1- 5 t. 10-20 t.	7- 0 t. 6- 6 t.	6-15 t. 9-0 t.	8- 0 t. 8-40 t.	7-45 t. 8-25 t.	10-20 t. 10-30 t.	Setub. Lisb.-T.P.
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	7- 0 m. 5-23 m.	7-45 t. 6-30 m.	7- 0 t. 6- 6 t.	6-15 t. 9-0 t.	8- 0 t. 8-40 t.	7-45 t. 8-25 t.	10-20 t. 10-30 t.	Setub. Lisb.-T.P.
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	7- 0 m. 3-20 t.	1- 5 t. 10-20 t.	7- 0 t. 6- 6 t.	6-15 t. 9-0 t.	8- 0 t. 8-40 t.	7-45 t. 8-25 t.	10-20 t. 10-30 t.	Setub. Lisb.-T.P.
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	7- 0 m. 5-23 m.	7-45 t. 6-30 m.	7- 0 t. 6- 6 t.	6-15 t. 9-0 t.	8- 0 t. 8-40 t.	7-45 t. 8-25 t.	10-20 t. 10-30 t.	Setub. Lisb.-T.P.
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	7- 0 m. 3-20 t.	1- 5 t. 10-20 t.	7- 0 t. 6- 6 t.	6-15 t. 9-0 t.	8- 0 t. 8-40 t.	7-45 t. 8-25 t.	10-20 t. 10-30 t.	Setub. Lisb.-T.P.
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	7- 0 m. 5-23 m.	7-45 t. 6-30 m.	7- 0 t. 6- 6 t.	6-15 t. 9-0 t.	8- 0 t. 8-40 t.	7-45 t. 8-25 t.	10-20 t. 10-30 t.	Setub. Lisb.-T.P.
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	7- 0 m. 3-20 t.	1- 5 t. 10-20 t.	7- 0 t. 6- 6 t.	6-15 t. 9-0 t.	8- 0 t. 8-40 t.	7-45 t. 8-25 t.	10-20 t. 10-30 t.	Setub. Lisb.-T.P.
Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	7- 0 m. 5-23 m.	7-45 t. 6-30 m.	7- 0 t. 6- 6 t.	6-15 t. 9-0 t.	8- 0 t. 8-40 t.	7-45 t. 8-25 t.</td		

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL

O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR



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

Alberto R. Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, (via Suez), vap. alemão, **König**.

Sahirá a 9 de abril.

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



Bahia, Rio e Santos, vapor alemão, **Pata-gonia**.

Sahirá a 14 de abril.

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



Barcelona, Cette, S. Luiz e Marselha, vap. frances, **Saint Jean**.

Sahirá a 4 de abril.

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



Bordeaux, vapor frances, **Cordillère**.

Sahirá a 14 de abril.

— Messageries Marítimes.

Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.^o



Cadiz, Barcelona, Genova, Leorne, Napoles e mais portos da Italia, vap. hollandez,

Minerva. Sahirá a 3 de abril.

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



Corunha, La Pallice e Liverpool, vap. inglez, **Potosi**.

Sahirá a 15 de abril.

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



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor frances, **Brésil**.

Sahirá a 12 de abril. — Messageries Marítimes.

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



Hamburgo, vapor alemão, **General**.

Sahirá a 2 de abril.

Agente, Ernesto George

Rua da Prata, 8.



Iquitos, vapor inglez, **Clement**.

Sahirá a 6 de abril

Agentes, Garland Laidley & C.^a

Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Liverpool, vapor inglez, **Oporto**.

Sahirá a 3 de abril.

Mascarenhas & C.^a

T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Londres e Anvers, vapor hespanhol, **Goya**.

Sahirá a 3 de abril.

Mascarenhas & C.^a

T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Lourenço Marques e Madagascar, vap. frances, **Santa**

Fé. Sahirá a 21 de abril.

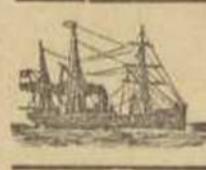
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizete, Ambriz, Loanda, N. Redondo, Benguela, Mossamedes, Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, vapor port.

Ambaca. Sahirá a 6 de abril.

Emp. Nacional de Navegação. R. da Prata, 8, 1.^o



Pará e Manaus, vap. portuguez, **D. Amelia**.

Sahirá a 3 de abril.

Agente, J. P. A. Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o



Pará e Manaus, vapor inglez, **Augustine**.

Sahirá a 10 de abril.

Agentes, Garland Laidley & C.^a Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor frances, **Ville de Buenos Ayres**. Sahirá a 19 de abril.

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



Pernambuco e Maceió, vapor ing. **Inven-tor**.

Sahirá a 7 de abril.

Agentes, G. Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Monte-video e Buenos Ayres, vap. frances, **Magdalena**. Sahirá a 5 de abril.

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



Pernambuco, Rio e Santos, vap. alemão, **Olinda**.

Sahirá a 7 de abril.

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



Pernambuco, Bahia, Rio, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vap. frances, **Charente**. Sahirá de 21 a 22 de abril.

— Messageries Marítimes.

Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.^o



Rio de Janeiro e Santos, vap. frances, **Colonia**.

Sahirá a 26 de abril.

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



Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia, Montevideo e portos do Pacífico, vap. ingl., **Orellana**. Sahirá a 14 de abril.

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



Rio de Janeiro e Santos, vap. frances, **Canarias**.

Sahirá a 14 de abril.

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



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

Sahirá a 5 de abril.

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



S. Petersburgo, vapor dinamarquez, **Vi-kings**.

Sahirá a 15 de abril.

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