

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers - 1894

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

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



Anvers 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

SUMMARIO

Valle do Corgo	Pag.
Excursão a Thomar	113
Má notícia	113
Parte Official.—Decreto e clausulas de concessão da construção e exploração de um caminho de ferro da Regua a Chaves, de 1 de abril de 1897 do ministerio das obras publicas	114
Passeios a Santarem e Batalha	117
Excursionistas estrangeiros	117
Automobilismo	117
Notas de viagem. — XVI — Partida de Argel — Um vapor impossivel—Aviso aos viajantes — Um caminho encantador — Al-Kabila — Tizi e Forte Nacional — A tribu dos Beni-Yenni — Arabes industriaes	118
Mais linhas novas	119
Commercio Portuguez	119
Parte financeira. — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios descoutos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Recéitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes	120 e 121
Centenario da India	122
Lourenço Marques	122
A engenharia em 1896	122
O Transsiberiano e os seus prolongamentos	123
Novo tremvia em Lisboa	124
Companhia de Wagons-Bars	124
Linhos portuguezas. — Congresso de direito penal — Torre das Vargens — Lourenço Marques — Companhia Carris — Alcantara-Mar — Sabugal — Carris de ferro do Porto — Contra o Valle do Corgo — Novas pontes	124
Linhos hespanholas. — Um grande projecto — Madrid a Santofim por Burgos — Salamanca a Avila — Tracção electrica em Madrid — O Norte em Barcelona	125
Linhos estrangeirias. — Transvaal — Brazil — Chili	125
Um concerto e uma Revista	125
Arrematações	126
Annuncios	127
Horario em 16 de abril de 1897	127
Vapores a sahir do porto de Lisboa	128

Valle do Corgo

O nosso artigo editorial tem o dever de ser consagrado a felicitar a populosa e importante província de Traz-os-Montes pelo seu caminho de ferro, cujo decreto de concessão vai publicado na integra, na *Parte official* d'este numero.

Estão coroados do melhor exito os esforços empregados pelos principaes influentes do distrito de Villa Real, para que á sua província, e especialmente ao seu distrito, sejam levadas as vantagens da viação acelerada, de que elle tanto necessitava, especialmente pela sua configuração orographica que difficultava as comunicações rapidas com o resto do paiz.

Felicitamos, do coração, aquella província por este facto, e não só por elle, como pelo exemplo novo que deu da sua tenacidade, sabiamente empregada, em prol de melhoramentos materiaes que lhe sejam uteis e a todo o paiz, dando-se ainda o caso de levar a isenção de interesses e a coragem de iniciativa ao ponto de não exigir dos cofres do thesouro o menor sacrificio para esse grande emprehendimento.

E' a solução mais honrosa a que se podia chegar.

A empresa, parceria ou companhia que se formar será genuinamente portugueza; e é bem de ver que o será, porque o capital estrangeiro, por mais que vá sempre dizendo que o nosso erario está exhausto e o nosso thesouro não lhe offerece segurança, nunca prescinde de garantia do estado para se arriscar em empresas novas em Portugal.

Se, pois, a companhia precisar de adjectivar o seu titulo, adopte o de «Companhia Portugueza», e afirmará assim a sua obra e os seus principios.

Deu-se com este caminho de ferro um facto novo, que desde muito quizeramos que constituisse costume geral no paiz: foi a propria camara municipal de Villa Real, foram as entidades que mais representam a defesa dos interesses locaes, que trabalharam pela realização d'este melhoramento; e bem acostumados estamos, infelizmente, a que estas se mostrem indiferentes ao que mais directamente pôde concorrer para o desenvolvimento do seu distrito e o bem estar dos seus municipios.

Os nossos louvores são-lhe, pois, bem cabidos e tão vehementes como os votos que fazemos pela breve realização e os bons resultados da nova linha.

Excursão a Thomar

Effectuou-se no dia 11 o anunciado passeio a Thomar, feito por iniciativa da direcção da companhia real.

O resultado foi perfeitamente satisfactorio, aproveitando-se d'esse passeio 212 excursionistas, sendo 52 com bilhetes de 1.ª classe e 160 de 2.ª

Este serviço especial não teve — nem a isso aspirava — uma importancia extraordinaria, mas teve para nós um grande valor, porque foi demonstração cabal de theorias que nos estão no animo e muitas vezes temos sustentado, isto é, que serviços especiaes com preços reduzidos são muito mais proficos para o caminho de ferro e para o publico do que a reducção de preços em comboios ordinarios.

O comboio especial é já de si um attractivo, um convite para determinado dia e hora, apenas um pretexto, muitas vezes, para se chamar a attenção do publico.

Depois, presta-se a que o ponto de destino se prepare para receber os excursionistas com as commodidades que precisa e pôde offertar-lhes.

Comparemos o serviço do dia 11 com o que, para a mesma cidade, se tem feito quasi todos os annos, por occasião da caracteristica festa dos taboleiros.

Estes teem por attractivo aquella festa, que é muito especial e muito notavel; realizam-se em dia sanctificado, em junho, quando o calor em Lisboa convida a sahir da cidade.

E, não obstante, apenas se teem aproveitado dos bilhetes uns escassos 70 a 80 passageiros, muitos dos quaes são por certo passageiros ordinarios que se aproveitam dos bilhetes especiaes, com o que fazem economia, sem proveito, antes com prejuizo, para o caminho de ferro.

O serviço do dia 11 foi feito n'umas condições que,

a julgar por aquelles, promettiam o mais infimo resultado.

Em Thomar não havia festa alguma anunciada; em Lisboa duas praças de touros disputavam espectadores com os mais notaveis *espadas* do reino vizinho; no velodromo de Pedrouços realizava-se uma grande corrida de bicycletas; as ruas da cidade seriam percorridas por uma procissão.

E não obstante tudo isto, o comboio foi concorrido.

Imagina-se bem que enorme affluencia teria igual serviço, se se realizasse por occasião da festa dos taboleiros, e quanto util seria fazer serviços assim para determinadas festas nas nossas provincias, festas que, embora locaes, pôdem perfeitamente servir de pretexto para movimentar, fazendo-o viajar, o publico da capital.

Lembraremos, além d'aquelle, a romaria da Piedade em Elvas, as festas da Rainha Santa em Coimbra, a do Bussaco, a da Nazareth, para a qual só ha comboios especiaes n'uma curta zona afastada de Lisboa, etc., etc.

Dir-nos-hão que estas festas não teem interesse especial para chamar concorrencia de visitantes da capital. Mas, justamente por isso, os caminhos de ferro teem vantagem em convidar o publico, por meio de comboios especiaes, a ir visitar essas cidades ou povoações, e quanto menor fôr o motivo para isso, mais economicos devem ser os preços dos bilhetes, mais larga a propaganda, melhor estudado o horario do comboio.

Além d'isso, o saber-se o dia e hora fixa a que chegam os visitantes facilita que as localidades lhes facam uma recepção amavel, o que produz o melhor effeito em quem vae, de longe, visitar uma terra que pouco ou nada conhece.

N'este sentido, Thomar portou-se brilhantemente.

A' entrada da cidade os carros em que iam os excursionistas eram esperados por uma philarmonica e grande porção de povo que agitava os chapeus em entusiasticos vivas ao som dos foguetes que estralejavam no ar. Por todas as ruas do transito, senhoras elegantemente vestidas ornavam as janellas; no atrio da camara municipal tocava outra musica.

O edificio da camara, todas as fabricas, escolas, egrejas, tudo que ha a ver em Thomar (e não ha pouco) estava patente.

A pedido da camara ou do seu digno presidente, o sr. Torres Pinheiro, que teve a amabilidade de vir á estação de Payalvo esperar os forasteiros, o sr. coronel commandante de infantaria 11 mandou tocar a musica no coreto da Varzea Pequena.

Os hoteis, procedendo melhor do que os de outras terras teem feito em occasões identicas, reduziram a 500 réis o preço do jantar, servindo excellente e bem feita comida, especialmente o União Commercial, para onde fôram alguns membros do corpo diplomatico que se aproveitaram d'este agradavel passeio.

O serviço de carros, feito pela Companhia Viação, tambem foi muito bom.

Por esta fórmula os excursionistas regressaram muito bem impressionados e desejando que a companhia, incitada por esta primeira experienca, organize novos passeios.

Má notícia

Acabamos de saber que se acha gravemente doente em Bruxellas o nosso correspondente belga o sr. Albert Urban.

Fazemos ardentes votos pelas melhoras e restabelecimento do distinto engenheiro, ao qual nos liga a mais estreita amizade.

PARTE OFICIAL¹

Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras públicas Repartição de caminhos de ferro

Tendo-me sido pedido por Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Pereira Cabral a concessão de um caminho de ferro de via reduzida, com tracção a vapor, para passageiros e mercadorias, a partir da estação da Regua no caminho de ferro do Douro e seguindo por Villa Real, Villa Pouca de Aguiar, proximidades das Pedras Salgadas, Vídago e Chaves até a fronteira;

Considerando as grandes vantagens publicas que resultam da construcção d'este caminho de ferro e attendendo ás considerações expostas pelo conselho superior de obras publicas e minas em sua consulta de 22 de março findo;

Mas visto que se pede a isenção de impostos:

Hei por bem conceder provisoriamente aos referidos Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Pereira Cabral, ou á companhia que primeiro organizarem, a auctorização que sollicitam para construir e explorar por noventa e nove annos a mencionada linha férrea, nas condições annexas ao presente decreto, e que baixam assignadas pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, devendo esta concessão tornar-se definitiva:

a) Depois de aprovada pelo poder legislativo;

b) No caso dos concessionarios, dentro do prazo de seis meses, declararem que aceitam as alterações que o poder legislativo queira introduzir nas clausulas e condições da concessão;

c) No caso de desistencia dentro de um anno, a contar d'esta data, por parte dos concessionarios das garantias concedidas pelas clausulas n.^o 44.^a e 45.^a

O presidente do conselho de ministros, ministro e secretario d'estado dos negocios do reino e os ministros e secretarios de estado dos negocios da fazenda, e das obras publicas, commercio e industria, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 1 de abril de 1897 — REI — José Luciano de Castro — Frederico Ressano Garcia — Augusto José da Cunha.

Clausulas e condições annexas ao decreto d'esta data, de concessão provisoria a Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Pereira Cabral da construcção e exploração de um caminho de ferro da Regua a Chaves e á fronteira.

1.^a — A empresa effectuará á sua custa e por sua conta e risco, sem subsidio do estado, nem garantia de juro do capital empregado, pelo modo e nos prazos abajo estipulados:

1.^º Os estudos e a construcção do dito caminho de ferro, com todas as suas dependencias, a partir da estação da Regua, no caminho de ferro do Douro e seguindo por Villa Real, Villa Pouca, proximidades das Pedras Salgadas, Vídago e Chaves até a fronteira, assente em leito proprio ou na berma das estradas, que com auctorização do governo possa utilizar, sendo o dito caminho de ferro completo em todas as suas partes, com todas as expropriações, indemnizações a proprietarios, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, estações e officinas de pequena e grande reparação, e todos os edificios accessorios, casas de guarda, passagens de nível, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via férrea das propriedades contiguas, e em geral as obras de construcção previstas ou imprevistas, sem excepção ou distinção, que fôrem necessarias para o completo acabamento d'este caminho de ferro.

§ unico. A palavra «empresa» significa sempre os concessionarios primitivos ou a primeira sociedade que por elles fôr organizada em conformidade das leis e da auctorização que lhes fôr concedida.

2.^º O fornecimento, conservação e reparação do material circulante, machinas e utensilios para as officinas, plataformas giratorias, reservatórios e apparelhos hidráulicos, guindastes, signaes, e em geral todo o material fixo e circulante, designado ou não designado, que fôr necessário para manter o caminho de ferro em perfeito estado de exploração.

3.^º O estabelecimento de uma linha telegraphica ou telephonica ao lado do caminho de ferro em toda a sua extensão, e a conservação e renovação dos materiaes e apparelhos que fôrem precisos para a conservar em bom estado de serviço.

4.^º A collocação de marcos kilometricos depois de terminada a linha, e o levantamento do cadastro do caminho de ferro, com a descrição de todas as obras de arte e mais dependencias.

2.^º — Os projectos a apresentar comprehendendo: planta geral do traçado (escala 1 por 5.000), perfil longitudinal (escalas 1 para 5.000 para os comprimentos e 1 para 500 para as alturas), perfis transversaes (escala 1 para 200), plantas parcellares (escala 1 para

¹ Para darmos lugar ao importante documento que segue, somos forçados a retirar toda a restante Parte oficial.

1.000), perfil tipo de via (escala 1 para 50), dimensão e espaçamento das travessas (escala 1 para 100), tipo dos carris (escala 1 para 50), plantas e alçados de todas as obras, apparelhos e máquinas necessários para a construção e exploração da linha (escala 1 para 50 para os comprimentos totais inferiores a 10 metros, e 1 para 100 ou 1 para 200 quando esses comprimentos sejam compreendidos entre 10 e 100 metros ou superior a 100 metros).

Os desenhos serão acompanhados de uma memoria descriptiva e justificativa das diversas peças do projecto, incluindo as máquinas, carruagens para passageiros e wagons a empregar na exploração da linha.

§ unico. A empresa, se lhe convier, poderá utilizar os estudos que estejam feitos por conta do governo.

3.^a — A empresa apresentará sempre os projectos em duplicado, sendo-lhe, depois de aprovado, entregue um dos exemplares devidamente authenticado na direcção dos serviços de obras publicas.

4.^a — Qualquer mudança que no acto da construção se julgue necessária ou conveniente introduzir no projecto, será sujeita pela empresa à aprovação do governo.

5.^a — Nenhum trabalho poderá ser iniciado sem que os respectivos projectos tenham sido aprovados pelo governo.

6.^a — A largura da via será de 1 metro entre as faces internas dos carris, a do caminho ao nível da plataforma e dos carris, a máxima inclinação dos traíneis, o mínimo raio das curvas, as dimensões das fossas e a inclinação dos taludes, quer em aterro, quer em escavação, serão indicadas e devidamente justificadas pela empresa na memoria descriptiva e justificativa do projecto da linha, dependendo a sua adopção de aprovação do governo, mediante parecer do conselho superior de obras publicas e minas.

7.^a — A linha férrea será construída com o leito e obras de arte para uma só via, á excepção das estações, em que haverá as necessárias vias de resguardo e as de serviço. A entrevia, ou distância entre duas vias, será, pelo menos, de 2 metros entre as faces externas dos carris.

8.^a — As terras para a formação dos aterros serão sempre extraídas de maneira que se evite a estagnação das águas, prejudicial á saúde pública.

9.^a — Todos os aquedutos, pontes e viaductos serão construídos de pedra, ou ferro ou tijolo.

Só poderão empregar-se outros materiais em casos particulares, precedendo aprovação do governo.

10.^a — As estações serão feitas de pedra ou tijolo. O seu número e situação serão indicados no projecto.

§ unico. O governo, a pedido da empresa, ou dos povos interessados, sendo aquella ouvida, poderá autorizar o estabelecimento de estações provisórias ou apeadeiros nos pontos em que a sua conveniência não esteja bem definida, e a sua supressão quando se mostre que os seus resultados não são convenientes para a exploração. Quando, porém, a prática de dois anos indicar que devem subsistir, será a empresa obrigada a completar a sua construção definitiva.

11.^a — Os carris e outros elementos constitutivos da via férrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, próprios a preencher o fim do seu destino.

Os carris a empregar serão de aço, e o seu peso não poderá ser inferior a 20 kilogrammas por metro corrente, sendo fixados pelo sistema mais conveniente, segundo os últimos aperfeiçoamentos e com prévia aprovação do governo.

12.^a — As travessas a empregar na linha, sendo de madeira, serão creosotadas; sendo metálicas, deverão ser de boa qualidade e dos melhores modelos já experimentados.

13.^a — As máquinas locomotivas serão construídas segundo os melhores modelos conhecidos, e satisfarão a todas as condições actualmente prescritas, ou ás que de futuro o forem, para pôr em circulação as mesmas máquinas. As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas e garnecidas de assentos. Haverá de duas classes, pelo menos, todas serão cobertas, fechadas com vidracas e resguardadas com cortinas. As carruagens deverão preencher, todas, além do que fica dito, as condições prescritas pelo governo no interesse da segurança pública. Os wagons de mercadorias e gado, as plataformas e restante material será tudo de boa qualidade e solida construção.

14.^a — O caminho será fechado por meio de muro, sebes vivas ou grades de madeira, que o separem das propriedades contiguas, com barreiras de serventia, não abrindo para dentro.

§ unico. A vedação poderá ser dispensada nos pontos em que o governo, a pedido da empresa e ouvida a fiscalização, entenda que ella é desnecessária para segurança do público e da exploração.

15.^a — A empresa construirá de pedra, ferro ou tijolo os viaductos, pontes, pontões, aqueductos e canos de rega, e as passagens superiores, inferiores e de nível em numero suficiente e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das águas, a largura do caminho de ferro e a das estradas ordinárias ou caminho a que alguma dessas obras devam dar passagem.

16.^a — Os cruzamentos da linha férrea com estradas de macadam ou caminhos municipais e vicinais, podendo ser de nível, excepto nos casos em que nos projectos forem designadas passagens superiores ou inferiores. Nos cruzamentos ou passagens de nível, em que a circulação de veículos for considerável ou em quaisquer outros que o governo, ouvida a fiscalização, julgar necessário para a segurança pública, será obrigada a empresa a estabelecer barreiras, conforme os tipos aprovados pelo governo, havendo em cada uma um guarda encarregado d'este serviço. O ângulo formado pelo eixo da via férrea com o da estrada ou caminho atravessado não poderá ser inferior a 30°.

17.^a — Quando o caminho de ferro passar sobre alguma estrada ou caminho público, a abertura do viaduto será fixada pelo governo, em vista das circunstâncias locais, sem que em caso algum possa ser inferior a 4 metros.

Quando o viaduto for em arco, a distância entre o pavimento da estrada ou caminho e o fecho do arco não será inferior a 5 metros.

Se o viaduto for de vigas rectas, esta distância poderá reduzir-se a 4^m.30.

18.^a — Quando o caminho de ferro passar por baixo de uma estrada ou caminho, a largura entre os parapeitos da ponte ou viaduto será fixada pelo governo, em vista das circunstâncias locais, sem que possa ser inferior a 4 metros.

Quando o viaduto for em arco, a distância entre a face superior do carril e a abobada não será inferior a 4^m.30. Se o viaduto for de vigas rectas, o mínimo da distância no eixo do caminho de ferro será de 4^m.30.

19.^a — Se houver a desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder os que existiam na estrada ou caminho que for substituído. O governo, sob proposta da empresa, poderá alterar esta regra.

20.^a — A largura dos subterrâneos será, pelo menos, de 4 metros. A distância vertical entre o intradorso e a parte superior dos carris não será superior a 4^m.30, nem a altura do fecho da abobada ao plano tangente á superfície superior dos carris não será superior a 5 metros.

21.^a — Nos pontos de encontro das estradas ordinárias com a via férrea, durante a feitura d'esta, a empresa construirá as precisas obras provisórias para que a circulação não seja interrompida.

22.^a — A empresa restabelecerá e assegurará á sua custa o curso das águas que se tenha suspendido ou modificado em consequência das obras do caminho de ferro, ou indemnizará o proprietário, segundo as leis que lhe forem aplicáveis.

23.^a — As aquisições que a empresa tiver que fazer, de terrenos para as obras de linha e suas dependências, serão reguladas amigavel ou judicialmente, pelas leis em vigor de expropriação por utilidade pública.

24.^a — Quaisquer indemnizações, devidas por prejuízos resultantes de trabalhos ou de exploração, ficam a cargo da empresa.

25.^a — A linha férrea deverá ser dividida nas seguintes secções ou troços:

1.^a Da estação da Regua do caminho de ferro do Douro a Villa Real;

2.^a De Villa Real a Chaves; e

3.^a De Chaves á fronteira.

Os prazos para a apresentação dos projectos serão, a contar da data do alvará de concessão, de seis meses para a 1.^a secção e três anos para a 2.^a, e a contar da data da comunicação do ponto de ligação na fronteira, escolhido por acordo entre os governos português e espanhol, de seis meses para a 3.^a secção. Os trabalhos de construção devem começar no prazo de sessenta dias, a contar da data do *Diário do Governo*, em que for publicada a portaria de aprovação do projecto de cada secção, devendo estar concluídos no final de três anos a 1.^a secção, no final de cinco a 2.^a e no final de dois a 3.^a secção, contados também das datas da publicação das portarias de aprovação dos projectos.

§ unico. A construção da 3.^a secção poderá ser adiada até que em Espanha se proceda á construção da linha que com este caminho de ferro venha ligar.

26.^a — A linha poderá ser aberta á exploração por troços sucessivos, sendo o primeiro troço correspondente á 1.^a secção.

Não poderá, porém, ter lugar senão com a autorização do governo e depois de examinados por uma comissão de engenheiros.

27.^a — O governo fará fiscalizar, por agentes seus e pela forma que se estabeleça, os estudos, construção e exploração do caminho de ferro.

28.^a — A empresa sujeitará á aprovação do governo as tarifas de passageiros e mercadorias, assim como o regulamento para o serviço de exploração, não podendo fazer-lhes alteração alguma sem nova aprovação.

§ unico. No caso de desacordo vigorarão os preços das tarifas gerais aplicadas nas linhas do Minho e Douro.

29.^a — As alterações nas tarifas, depois de aprovadas pelo governo, serão anunciadas, pelo menos, com oito dias de antecedência.

§ unico. Todas as fixações ou modificações de horários ou de

condições de serviço deverão ser aprovadas pelo governo, antes de serem anunciadas ao público, pela empresa, nas estações ou por qualquer outra forma.

30.^a—A empresa fica obrigada a prestar ao governo os serviços seguintes:

1.^a Transporte em compartimento de 2.^a classe de qualquer comboio de passageiros que a direcção dos serviços telegrapho-postais designar, das malas de correspondência pública e dos seus condutores;

2.^a O transporte de material dos correios e telegraphos;

3.^a Transporte dos empregados da direcção dos serviços das obras públicas que tiverem a seu cargo a inspecção e fiscalização de construção e exploração do caminho de ferro, e dos funcionários do ministério das obras públicas que o respectivo ministro designar;

4.^a Licença para a collocação das linhas telegraphicais e telephonicas do governo nos postes ou apoios das linhas telegraphicais ou telephonicas do caminho de ferro.

31.^a—Os militares ou marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagarão apenas, por si e suas bagagens, metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

32.^a—A empresa fica obrigada a pôr à disposição do governo, por metade dos preços das tarifas gerais, todos os meios de transporte estabelecidos para exploração do caminho de ferro, quando elle precisar conduzir tropas ou material de guerra.

33.^a—A empresa fica sujeita a:

1.^a Aos regulamentos actuais e aos que o governo publicar para o serviço telegrapho-postal.

2.^a As leis e regulamentos sanitários em vigor, tanto no que respeita a execução e conservação das obras, como ao estado das oficinas, estações e dependências da linha férrea.

34.^a—A empresa fica sujeita às leis e regulamentos vigentes, ou que de futuro se promulgarem sobre viação pública e especificadamente sobre a fiscalização de construção e exploração de caminhos de ferro.

35.^a—A empresa deverá conservar, durante o prazo da concessão, a linha férrea e suas dependências, com todo o material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverá entregar tudo ao governo, findo aquele prazo, fazendo sempre para esse fim á sua custa todas as reparações, tanto ordinárias como extraordinárias.

§ unico. Se, porém, durante o mesmo prazo fôr destruída ou damnificada alguma parte do caminho de ferro, por motivo de guerra, sem culpa da empresa, o governo a indemnizará, pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas, em dinheiro ou títulos de dívida pública pelo seu valor no mercado.

36.^a—Logo que tenha expirado o prazo da concessão, a empresa entregará ao governo, em bom estado de exploração, o caminho de ferro com todo o seu material fixo e seus edifícios e dependências de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber d'elle indemnização alguma.

Também lhe entregará todo o material circulante, mas tanto o valor d'este como o do carvão de pedra e de outros quaisquer provimentos, que entregar ao governo, ser-lhe-hão pagos segundo a avaliação de louvados.

37.^a—Em qualquer época, depois de decorridos trinta e cinco annos da data de concessão, terá o governo a faculdade de resgatar a concessão inteira.

Esse resgate consistirá no pagamento de uma annuidade, durante os annos ainda não decorridos de concessão, que será determinada tomando o rendimento líquido obtido pela empresa durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deve efectuar-se, deduzindo os dois annos de menor rendimento e achando a média dos cinco restantes. Essa annuidade, porém, nunca poderá ser inferior á que fôr necessária para amortizar no prazo de setenta e cinco annos e á taxa de 5 por cento o capital efectivo despendido na construção, o qual nunca se poderá considerar superior ao total dos orçamentos dos projectos aprovados pelo governo.

38.^a—O uso da linha telegraphica ou telephonica será permitido gratuitamente para os despachos officiais, e aos particulares mediante uma tabella estabelecida pela empresa, de acordo com o governo.

39.^a—Os concessionarios primitivos, Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Pereira Cabral, ou a companhia primeiro por elles organizada, não poderão transferir para outra pessoa ou companhia, sem consentimento do governo, os direitos que lhe são conferidos por esta concessão.

40.^a—A empresa, seus agentes, empregados e operários ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito á construção e exploração, ás leis e regulamentos de Portugal.

41.^a—O caminho de ferro, seu material fixo e circulante, e o da linha telegraphica ou telephonica, servirão de garantia para o estado da execução das presentes condições.

42.^a—A empresa prestará aos agentes do governo todos os esclarecimentos precisos para elles poderem formular a estatística da linha e a conta do capital despendido na construção.

43.^a—Todas as questões que se suscitarem entre o governo e a empresa sobre a execução e interpretação das clausulas d'este contracto serão decididas por árbitros, dos quais dois serão nomeados pelo governo e dois pela empresa. Para prevenir o caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto árbitro nomeado a aprazimento de ambas as partes. Faltando acordo para esta nomeação, será ella deferida ao supremo tribunal de justiça.

44.^a—Concede o governo á empresa:

1.^a Isenção durante o periodo da concessão de qualquer imposto especial sobre o caminho de ferro.

2.^a Isenção de qualquer contribuição geral, distrital, municipal ou parochial nos primeiros vinte e quatro annos da concessão, incluindo-se n'esta isenção a contribuição industrial sobre os vencimentos do pessoal empregado na construção e exploração do caminho de ferro;

3.^a Isenção do pagamento de direitos de importação para todos os materiais destinados á construção da linha, e para o carvão, máquinas e carruagens que fôrem importadas para o serviço da exploração durante os dois primeiros annos depois de aberta á circulação cada uma das secções;

4.^a Transporte no caminho de ferro do Douro para todo o material necessário á construção e exploração da linha, por uma tarifa especial, cuja base seja de 8 réis por tonelada e kilometro.

45.^a—O governo não cobrará o imposto de transito enquanto o caminho de ferro não estiver aberto á exploração até Chaves, e só então será esse imposto acrescentado aos preços que vigorarem para o transporte de passageiros e mercadorias, ficando a empresa obrigada á cobrança d'esse imposto nas condições que estiverem em vigor nas demais linhas férreas do paiz.

46.^a—A estação da Regua, no caminho de ferro do Douro, ficará commun ao serviço de exploração das duas linhas, e em condições idênticas ás estabelecidas para a estação de Foz-Tua, não lhe sendo exigida indemnização alguma pelo uso da estação da Regua, plataforma e mais dependências do caminho de ferro do Douro.

A empresa fica, porém, obrigada ao pagamento de todas as despesas que resultarem das ampliações ou modificações a fazer na linha do Douro, estação da Regua e mais dependências, e que fôrem indispensáveis para a boa exploração das duas linhas.

47.^a—Concede mais o governo á mesma empresa a facultade de construir todos os ramaes que possam alimentar a circulação da linha férrea a que se referem estas condições, precedendo o respectivo contracto com governo, e sem que este lhe dê qualquer subsidio ou garantia diferente das concedidas por este contracto.

48.^a—Quando, porém, o governo julgar necessário construir algum d'esses ramaes ou fazer novas concessões de caminhos de ferro nos districtos atravessados pela linha que faz objecto d'este contracto, ou esses caminhos sejam paralelos á mesma linha e a menos de trinta kilometros ou a atravessem, ou n'ella venham a entroncar, a empresa não pôde, por pretexto algum, impedir os trabalhos precisos para o estabelecimento das mesmas linhas, não tem direito a indemnização alguma, sendo-lhe contudo reservado o direito de construir os ramaes, nos termos da condição anterior, ou de optar pelas concessões que por ventura se façam.

49.^a—A concessão caducará:

1.^a Quando sejam excedidos os prazos da condição 25.^a;

2.^a Se não começar a exploração dentro do prazo de um mez, depois de auctorizada pelo governo;

3.^a Se, iniciada a exploração, a empresa a interromper por espaço superior a um mez;

4.^a Se a empresa não cumprir as outras condições a que fica obrigada.

50.^a—Nos casos previstos na clausula antecedente, o governo porá em hasta publica, e adjudicará a quem mais offerecer, a exploração do caminho de ferro pelo espaço de tempo que restar da presente concessão, e nas mesmas condições em que esta é feita, quando o julgue conveniente, pertencendo ao arrematante não só as obras executadas pela empresa, como também todo o material fixo e circulante, e perdendo, portanto, a mesma empresa todo e qualquer direito de propriedade sobre essas obras e material.

51.^a—O preço da arrematação será entregue á empresa, depois de deduzidas quaisquer despesas que o governo tiver feito, incluindo as de fiscalização.

52.^a—Não havendo adjudicatario, tomará o governo posse das obras e de todos os materiais, continuando a exploração da linha por conta da empresa, na parte que já estiver aberta ao transito publico, e, se findo o prazo de dezoito mezes, a empresa se não mostrar habilitada para continuar a construção ou exploração, pagando ao mesmo tempo todas as despesas que se tiverem feito, entrará o governo imediatamente na posse definitiva do caminho de ferro e de todas as suas dependências, sem indemnização alguma.

53.^a—Exceptuam-se das disposições das clausulas precedentes os casos de força maior devidamente comprovados, podendo o governo prorrogar os prazos marcados, se o julgar conveniente.

54.^a — O alvará de concessão definitiva não poderá ser entregue aos concessionarios, sem que elles provem ter depositado na caixa geral de depositos, á ordem do governo, a quantia de réis 10:000:000 em dinheiro, ou o valor correspondente em titulos de dívida publica portuguesa, segundo o seu valor no mercado.

§ 1.^a O referido deposito vencerá, sendo em dinheiro, o juro que a caixa geral de depositos pague por depositos identicos, e sendo em titulos de dívida publica, o respectivo juro.

§ 2.^a Este deposito servirá de garantia ao cumprimento das obrigações prescriptas por esta concessão, não podendo ser levantado sem que a empresa prove ter feito obras no valor equivalente ao dobro do mesmo deposito, passando então estas obras a servir de caução.

Secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, em 1 de abril de 1897. — Augusto José da Cunha.

Passeios a Santarem e á Batalha

No proximo domingo, 25, realiza-se um comboio especial de excursão a Santarem, sahindo da estação do Caes dos Soldados ás 9 horas da manhã para chegar a Santarem em marcha rapida, sem paragens, ás 10 e meia, e regressando de Santarem ás 8 da noite, estando em Lisboa ás 9 e meia.

Este comboio leva passageiros só de 2.^a e 3.^a classes aos preços, ida e volta, de 900 e 700 réis, respectivamente.

N'um outro domingo proximo, haverá passeio a Leiria e Batalha com serviço combinado de carros entre a estação do caminho de ferro e o local d'aquelle notável monumento.

A ida é tambem de manhã e o regresso depois do jantar em Leiria.

Excursionistas estrangeiros

Já está fixado o programma da excursão que os chefes de serviço das linhas francezas virão fazer em Portugal.

Como a sua chegada é em 3 de maio, daremos no proximo numero este programma e a relação dos excursionistas, que temos já em nosso poder, mas que é possível que soffra alterações.

São, por agora, sete engenheiros e chefes de serviço da companhia do Norte, tres do P. L. M., seis de Orleans, tres do Leste, um do Midi, um do Oeste e outro do comité de Madrid-Zaragoza.

Os hoteis em que se alojarão ou terão serviços de comida são os seguintes:

Lisboa — Avenida Palace.

Cintra — Hotel Nunes.

Estoril — Restaurante.

Alcobaça — Hotel Gallinha.

Leiria — Hotel Central.

Coimbra — Hotel dos Caminhos de Ferro.

Porto — Grande Hotel do Porto.

Braga — Hotel do Bom Jesus.

*

Virão tambem brevemente a Lisboa 39 excursionistas da Sociedade dos Engenheiros e Architectos de Budapest, que, depois de visitarem a nossa capital e Cintra, deixarão o nosso paiz por Valencia de Alcantara.

Esta excursão é dirigida pelo sr. Fabian, director d'aquelle sociedade.

Alguns viajantes trazem senhoras de familia.

*

Os 170 viajantes que deviam chegar a bordo do vapor *Ville de Versailles*, em passeio organizado pelo nosso collega *Le Tour du monde*, já cá não veem.

Ignoramos o motivo.

AUTOMOBILISMO

E' interessante pôr em face das carroagens modernas, leves, elegantes, o pesado vehiculo de ha vinte e cinco annos, que era já, no seu tempo, um passo de aedamento dado para a solução do problema da viação urbana automovel.

E' por isso que hoje damos a gravura do pesado vehiculo Randolph inventado em Inglaterra em 1872 e que ultimamente figurou na seccão retrospectiva da exposição de automotores de Londres.

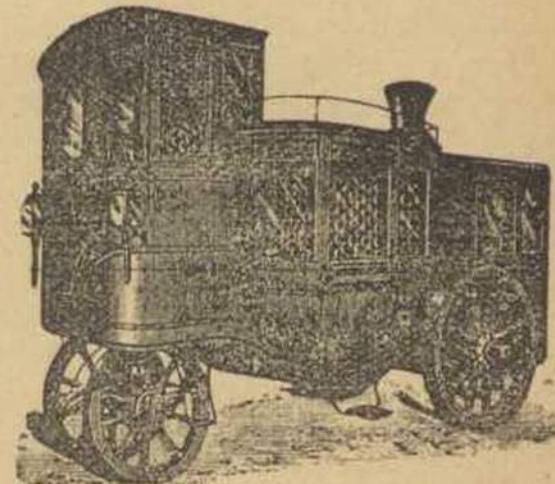
A simples vista da gravura que damos se faz uma idéa da carroagem Randolph, bastando que dêmos d'ella uma pequena descrição, visto que não tratamos de fazer historia, mas sómente de acompanhar o movimento moderno d'este sistema de viação.

O compartimento mais alto, na frente, é o logar do conductor podendo ir ahi mais duas pessoas.

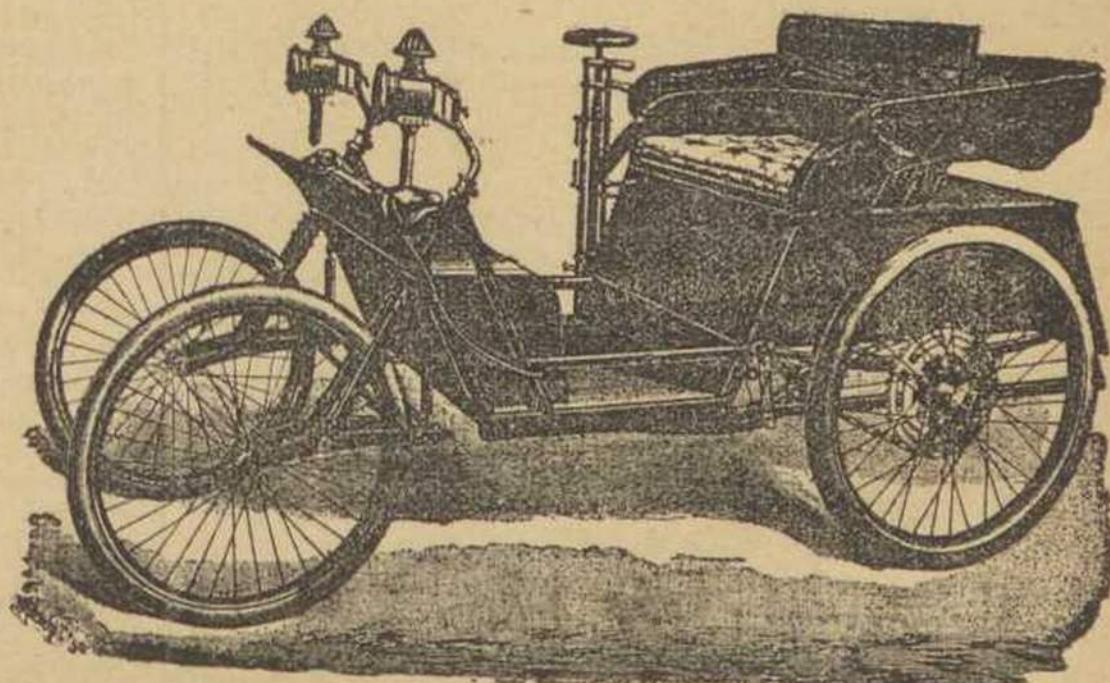
No coupé ou compartimento central vão 6 pessoas; na ultima divisão, sobre as rodas maiores, que são as motrizes, vae o machinista e o fogueiro.

Total 3 empregados para conduzir 8 pessoas, o que é muito, e tres toneladas de peso morto, que tanto é o peso da carroagem vasia.

O outro vehiculo de que hoje damos a gravura é a



Carroagem «Randolph»



Carroagem «Vallée»

carroagem Vallée, do motor de petroleo ou essencias commerciaes, carro que bastante semelhança tem com outros, de igual systema, d'outros inventores, mas que se destaca d'elles em muitos dos seus detalhes de construcção.

O fim que o constructor teve em vista, foi obter uma carroagem forte e leve, para suprimir o peso morto inutil e poder aproveitar toda a força do motor para a condução dos viajantes, e segundo as experiencias feitas, a construcção em tubos foi o que lhe deu o melhor resultado, porque a carroagem construída por esse sistema oferece grande duração.

O motor empregado pôde construir-se com as forças de 2 e 4 cavallos. E' formado por dois cylindros completamente equilibrados e de velocidade variavel para trabalhar de 200 a 500 voltas, com uma despesa proporcional á velocidade e á força exigidas.

O motor é de facil direcção e o seu funcionamento tão simples que apenas algumas horas são bastantes para ser comprehendido.

A velocidade pôde ser de 5 a 20 kilometros por hora, modificando-se o andamento com a maior facilidade e podendo tambem recuar.

Uma alavanca ao lado direito do conductor dá facil direcção ao vehiculo, tendo junto d'ella o registro de velocidade e os freios.

O carro pôde, uma vez carregado, percorrer 100 kilometros, tendo além d'isso uma caixa especial onde se pôde levar nova provisão de essencia de petroleo para um percurso maior. Em viação d'este genero parece superabundante esta precaução, mas pôde, em certos casos, ser util.

As rodas são guarneidas de pneumáticos especiaes e ainda o jogo de anteiro, que é o de direcção, tem umas molas de disposição adequada a aumentar a flexibilidade e evitar a trepidação.

NOTAS DE VIAGEM

XVI

Partida de Argel. — Um vapor impossível. — Aviso aos viajantes. — Um caminho encantador. — A. Kabilia. — Tizi e Forte Nacional. — A tribo dos Beni-Yenni. — Arabes industriaes.

Argel é o centro de uma região interessantissima a visitar, mas estas descrições vão longas já, e por isso sigamos caminho de leste que era o fim da viagem descripta n'estas *notas*.

Para sahir d'Argel para os lados de Constantina ha tres caminhos: O naturalmente indicado é o caminho de ferro, mas por esse deve voltar o viajante que regressar á peninsula por Oran.

Outro que se lhe offerece e parece seria o mais interessante é tão pasmosamente incommodo que aqui o ponho em evidencia ao leitor para que o evite.

Entre Argel e Bone ha varias carreiras de vapores, por duas companhias de navegação costeira, vapores que sahem de Argel ás segundas, terças e sextas, ás 7 horas da tarde, chegando a Bougie na manhã seguinte, a Djidjelli ás 5 da tarde, a Collo na madrugada seguinte, a Philippeville ás 10 da manhã e a Bone, no seguiente dia ás 5 da manhã.

Permittindo esta viagem na sua maior parte vêr a costa do Mediterraneo e visitar as quatro estações intermedias, parece que seria a preferivel para quem tem que voltar por caminho de ferro.

O serviço, feito por vapores franceses que fazem o correio, dá esperanças de ser regular, e se o mar está bonançoso, a viagem promette ser agradabilissima.

Mas assim que se entra no barco e logo que elle sae da amarração, todas as bellas esperanças cahem por terra!

Os vapores são tudo que pôde imaginar-se de detestável! Não se faz ideia como exista um serviço assim em portos franceses... mesmo na Africa.

Barco acanhado, sem accommodações nem sequer para os passageiros de 1.^a camara, se camara se pôde chamar a um cubiculo mal guarnecido, ao lado do qual ha uns casinhotos a que se chama camarotes, onde nem logar ha para o passageiro se mover.

Lavabo não existe nem parece que a lavagem seja usada lá em baixo, porque o mau cheiro inflamma a pituitaria por toda a parte.

Quanto ao andamento do vapor, não falemos; uma casca d'ovo á mercê das ondas tem solavancos muito mais suaves. Não ha manter-se o viajante nem mesmo assentado, sem perigo de ir ao chão se não se agarrar.

Para mais frisantes tornar estas agradaveis impressões de viagem, o capitão, de uma delicadeza inferior á dos marinheiros, grita e pragueja a todo o momento, dando ordens tão acertadas como a de mandar lavar o tombadilho quando, de manhã, os viajantes se preparam para irem alli metter um pouco de ar puro nos pulmões affectados pelas exhalacões infectas da coberta e as que lhes veem durante a noite, de um montão de arabes dormindo na proa, uns sobre outros como saccos de cereaes.

Não nos detenhamos com esta descrição que unicamente aqui fica para aviso ao leitor que fôr a Argel, a fim de evitar o perigo de tão grande incommodo, e vejamos o outro caminho para sahir de Argel.

E' este tomar o caminho de ferro até Tizi-Ouzou, e d'ahi seguir pelos montes Kabiles a Beni-Mansour a retomar a linha férrea de Constantina.

E' o que aconselho aos leitores, porque é verdadeiramente encantador este caminho.

Partindo da unica estação de Argel, ás 7 h. e 10 m. da manhã, o comboio, formado de material igual ao que vulgarmente se usa na peninsula, destaca-se da linha de Oran, para a esquerda, e depois de passar alguns pequenos viaductos, encaminha-se para a Kabilia grande, oferecendo aos viajantes os mais explendorosos pontos de vista.

Em Menerville, ponto de entroncamento com a linha de Constantina, cruzam varios comboios e temos que passar do nosso, que segue para aquelle extremo, para outro material que nos espera e em que seguimos um quarto de hora depois.

Sempre de collina em collina vamos seguindo, disfrutando um panorama encantador, mas, passando Haussinvelliers, a estes attractivos junta-se o interesse das obras d'arte da linha, tunneis de 343 e 277 metros, com enormissimas sobrecargas e viaductos sobre altas ravinas. Atravessamos a grande Kabilia, a montanha celebre pela sua configuração, que a tornava quasi inexpugnável, o que representou para os franceses as maiores dificuldades na sua conquista.

Ao kilometro 96, proximo de Mirabeau, recommendo ao viajante não deixe de ver, á esquerda, o lindo viaducto em que a estrada, parallela á linha, galga o valle Bou Gdoura.

Ás 11 horas e 37 chegamos a Tizi-Ouzou.

Na estação tomam-se carros sistema Ripert que nos conduzem á povoação, uma pequena villa européia com um jardim microscópico e uma unica rua, na qual estão situados dois hoteis, o Garnier e o Des Postes, que é d'onde partem os carros para Forte Nacional.

Não só por esta commodidade convém preferir esta casa, mas porque o serviço é excellente e os donos do hotel delicadíssimos, tratando os hospedes com as maiores atenções e offerecendo-lhes todos os confortos.

Para os que vão só a Forte Nacional e regressam, convém comprar ida e volta na diligencia que custa 5 francos, em *coupé*. A ida só, custa 4 francos.

Tomado o bilhete só de ida, que nos vende a amavel bilheteira, uma dama tambem cheia de atenções, e acabado o delicioso almoço que nos servem no hotel Des Postes, vamos para o carro que offerece uma viagem razoavelmente commoda por uma linda estrada, bem macadamizada, que desce até o valle do Aïssi,

atravessando sobre este rio por uma elegante ponte de ferro. Desde então começa uma enorme subida da montanha, em *lacets*, extasiando o excursionista ante os grandiosos e variados panoramas da Kabila que se disfrutam continuamente.

No alto avista-se Forte Nacional; no cimo de outros montes povoações árabes de variados aspectos; em baixo, vales formosíssimos.

Forte Nacional é uma posição militar de primeira ordem, a 916 metros de altitude, dominando toda uma enorme cadeia de montanhas, a Kabila Grande, a Pequena, a Djurdjura. O seu título em árabe é *Souk-el-Arbá*, o Mercado das quartas feiras. Aparte o grande forte que ocupa uma área de 12 hectares, uma única rua constitue a povoação civil, rua onde há o hotel dos *Touristes* com o seu restaurante.

Chegando às 4 horas podemos seguir no mesmo dia na diligencia, e ir dormir a Michelet, mas melhor é ficar, para na manhã seguinte visitar uma das maiores curiosidades das Kabilas. É esta a tribo dos Beni-Yenni, na aldeia árabe de Aít-el-Hassen.

Vae-se montado em macho que se aluga por 3 francos, dando-se 1,50 fr. ao guia, sendo precisas boas 3 horas de caminho, por um estreito socalco aberto nas montanhas, para chegar áquela curiosa aldeia.

Ali os kabilas teem a especialidade de ser extremamente industriais, produzindo os mais variados artigos de cutelaria, couro e escultura em madeira.

As mulheres tecem e fazem cerâmica, potes de uma forma curiosa, pintados de cores vivas.

Os homens tingem pelles, trabalham a pedra e o ferro, fazendo com elle as mais delicadas bijutarias, brincos, broches, botões; batem o aço em afiadas lâminas de punhaes, de tal tempera que elles experimentam essas armas à vista do comprador, furando com ellas, d'um só golpe, uma moeda de cobre como os nossos 20 réis.

Habilidosos em extremo, com as suas ferramentas primitivas e as suas casas-oficinas verdadeiras pocilgas, faziam n'outro tempo moeda falsa, e tão inveterado teem o costume de desconfiar do dinheiro, que nunca o recebem sem o remirarem muitas vezes e consultarem-se mutuamente.

Se um destes patuscós vem ao nosso paiz, temol-o ahia a fabricar notas do banco, com mais perfeição do que certos *kabilas* que por cá temos tido.

Mais linhas novas

Segundo diz um correspondente de Vianna do Castello, vae ser requerida por um grupo de capitalistas locaes a concessão de uma linha pelo valle do Lima, em condições idênticas ás que foram adoptadas para a do Valle do Corgo.

O projecto estabelece o traçado, partindo da estação da linha do Minho em Vianna, por Ponte de Lima, Ponte da Barca e Arcos de Val de Vez a terminar na fronteira próximo de Lindoso, visto na Galliza se pensar na possibilidade de um ramal que, vindo de Orense por Celanova e Bande, ligaria com o nosso n'aquelle ponto.

A parte de Vianna a Ponte de Lima já de ha muito está concedida ao sr. Diogo do Souto; resta a continuação até a fronteira que o mesmo sr. agora pediu nas condições a que acima nos referimos, reservando-se para não construir a de Ponte da Barca em deante e enquanto não estiver assegurada a construção da linha gallega.

Também o sr. Moraes Zagury pediu a concessão para construir e explorar uma linha de via reduzida ou

portatil de Mirandella a Bragança, seguindo o leito da estrada real, sempre que isso possa ser, a um lado.

Finalmente os srs. Henrique Mitchell e João da Câmara pediram outra linha que se propõem a construir e explorar, pelo sistema Decauville, entre a estação dos caminhos de ferro do sul em Garvão e Villa Nova de Portimão, por Odemira e Aljesur, com um ramal para Lagos.

Para o exame destes projectos o ministerio mandou, como é costume, que os requerentes juntem os elementos necessários de estudo, taes como: uma planta chorographica da região que tiver de ser atravessada pela nova linha férrea e seus ramaes, indicando as povoações ou estabelecimentos industriais que por ella serão servidos, e as vias de comunicação que com ella se ligarão — uma planta geral das estradas em que pretende assentar a linha férrea, na escala de 1 : 5.000 pelo menos, indicando as respectivas pontes, sua largura e sistema de construção — os diversos edifícios ou quaisquer construções próximas das mesmas estradas ou das linhas férreas — as porções d'estas que assentará sobre os leitos das estradas ou em terreno próprio com simples ou dupla via — os locaes das estações e mais dependências da linha férrea — um perfil longitudinal, na escala de 1 : 5.000 para os comprimentos e 1 : 500 para as alturas, indicando as inclinações dos traîneis das estradas, os das linhas férreas e dos seus desvios — perfis transversaes na escala de 1 : 200, indicando as disposições da via no sentido transversal, especialmente os sitios em que as estradas apresentam menores larguras ou onde se dêem circunstâncias especiais que devam ser attendidas, tanto sob o ponto de vista da commodidade como da segurança publica.

Commerce Portuguez

O boletim estatístico da administração geral das alfândegas, respectivo ao mez de janeiro, comparado com igual mez do anno anterior, resume-se no seguinte:

Importação para consumo

	(Valores em mil réis)	
	1896	1897
Animaes vivos.....	260.093	238.410
Materias primas para as artes e industrias	1.306.547	1.188.289
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	333.327	311.826
Substancias alimenticias	1.309.048	1.270.530
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensílios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos.....	117.448	110.795
Manufacturas diversas.....	232.222	236.570
Taras	6.407	5.273
Somma.....	3.565.092	3.361.693
Ouro e prata em barra e em moeda.....	49.859	16.797
Total.....	3.584.951	3.378.490

Exportação nacional e nacionalizada

Animaes vivos.....	147.585	226.206
Materias primas para as artes e industrias	512.735	326.201
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	94.858	58.952
Substancias alimenticias	1.307.377	974.327
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensílios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos.....	7.475	4.269
Manufacturas diversas.....	127.375	106.562
Somma.....	2.497.405	1.696.427
Ouro e prata em barra e em moeda.....	419.610	312.465
Total.....	2.317.015	2.008.592

PARTE FINANCEIRA

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 avril 1897.

Jusqu'alors les semaines passent sans apporter grand changement à la situation en Crète. Un grand pas cependant vient d'être fait : les puissances ont prévenu officiellement la Grèce et la Turquie que celle des deux nations qui commencerait les hostilités en assumerait toute la responsabilité qu'elle que fût l'issue de la guerre. Il est donc à supposer que cette nouvelle manifestation de l'accord des puissances européennes aura raison de la résistance des grecs.

En attendant, la spéculation continue à se tenir sur la réserve, et elle paraît disposée à n'en pas sortir, tant que cette question extérieure n'aura pas reçu une solution satisfaisante.

Le 3% termine à 102,60 fr., l'Amortissable à 100,85 fr. et le 3 1/2% à 106,65 fr.

Le Tonkinois cote 92,75 fr.

Obligations de Madagascar — Le gouvernement s'est arrêté à la création d'un emprunt 2 1/2% qui est émis à 90,50% soit à 452,50 fr. dont 100 fr. payables à la souscription et le reste soit 352,50 fr. à la répartition.

Les meilleures nouvelles de Cuba, et les rachats des vendeurs ont poussé l'Extérieure Espagnole à 61 fr. ex-coupon.

Les Fonds Egyptiens restent calmes.

L'Italien se tient à 90,25 fr.

Le Portugais s'inscrit à 22,50.

L'obligation des Tabacs finit à 468 fr. On s'explique peu cette réaction, car ces titres sont largement gagés.

Les Fonds Argentins conservent avec fermeté l'avance qu'ils ont conquise sur la nouvelle de la reprise du service des intérêts de la dette extérieure. Du côté des emprunts provinciaux, même constatation : Catamarca, 215 fr.; Cordoba, 140 fr.; Corrientes, 208 fr.; Saint Louis, 185 fr.

Les Rentes Brésiliennes se consolident ; le 4 1/2 1888 clôture à 71,25 fr. et le 4% 1889 à 65,50 fr., tous les deux coupons détachés.

Pas de changement notable à signaler sur les Fonds turcs qui sont plutôt fermes, en attendant la solution de la question grecque.

La Banque de France s'avance à 3.630 fr.

Banque de Paris, Crédit Lyonnais, Comptoir, Société Générale, sans changement.

La Banque Ottomane revient vers 507 fr.

Il paraît que cet établissement vient de consentir au gouvernement de la Porte une avance de 200.000 livres turques, sous la garantie des redevances de la compagnie de navigation Mahsoussé.

Le Crédit Foncier Egyptien vaut 480 fr.

Chemins de fer. — Toutes nos actions de grandes lignes s'inscrivent en amélioration. Voici les cours : Est 1.020 fr. Lyon 1.720 fr.; Midi 1.320 fr. Nord 1.875 Orléans 1.700 fr. ex-coupon, Ouest 1.120 fr. ex-coupon.

L'action des Chemins Portugais se traite à 45 fr. L'obligation 3% de 1^{er} rang se négocie à 262 fr., et la 4% de 1^{er} rang à 352 fr. Cette légère faiblesse tient à l'aggravation de la perte au change. Il est toutefois à remarquer que depuis le convenio, les améliorations de recettes ont été telles que les produits nets ont augmenté dans une proportion supérieure aux aggravations du change et ont permis de maintenir et même d'augmenter la marge qui assure le paiement régulier des coupons d'obligations. La semaine du 26 mars au 1^{er} avril donne encore une augmentation de recettes de 36.777 fr. qui porte à 130.088 fr. le montant de la plus value depuis le 1^{er} janvier.

Le groupe Espagnol accuse un relèvement assez notable.

Les Wagons-Lits gagnent du terrain à 570 fr.

État comparatif des recettes nettes des voitures :

	1896	1897
Du 1 ^{er} janvier au 10 mars, fr.	1.206.234	1.425.533
Du 11 au 20 mars, fr.....	214.843	248.521
fr.	<u>1.421.077</u>	<u>1.674.054</u>
Différence en faveur de 1897	fr. 252.977	

Une nouvelle extension des services de cette société aura lieu le 1^{er} mai prochain. Il s'agit du service d'Ostende-Bruxelles à Rome par le Saint-Gothard.

Les obligations 4% Brésiliens sont à 410 fr.

Valeurs Industrielles. — Le Suez s'inscrit à 3.180 fr. La moins value des recettes depuis le 1^{er} janvier s'élève à 2.970.000 fr. Le nombre des navires en route, en charge ou en partance pour le canal était au 31 mars dernier de 531, contre 683 au 31 mars 1896 et 784 en mars 1897.

Les obligations Panama à lots ont repris une certaine activité entretenu par la perspective du tirage du 15 courant.

Le Gaz Parisien, coupon détaché de 52,50 fr., passe à 1.080 fr.

Le Bec Auer, calme à 790 fr. Cette société vient de gagner un nouveau procès devant la cour de Lyon, et elle a obtenu des condamnations non seulement contre les contrefacteurs, mais aussi contre les entrepositaires des produits fabriqués.

Les compagnies de navigation se retrouvent en meilleure tendance.

La Compagnie Transatlantique progresse à 365 fr., les Messageries Maritimes à 715 fr. et les Chargeurs Réunis à 1.450 fr.

L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15^o d'abril de 1897.

A quinzena correu bastante agitada no nosso mercado financeiro. A situação cambial aggravou-se até o ponto de fazer esmorecer os que mais impavam na alternação da crise que ultimamente tem perturbado tão seriamente a normalidade da vida económica portuguesa. A energia do sr. ministro da fazenda, que se compenetrou da gravidade da situação, conseguiu modificar um pouco o estado dos cambios habilitando o tesouro a garantir ás companhias, que teem juros a pagar no estrangeiro, as sommas em ouro necessarias para o efeito. Esta providencia causou excellente impressão na praça e influiu bastante para que o cambio se modificasse n'um sentido mais favoravel. No entretanto a melhoria dos cambios não se pode considerar como tendente a accentuar-se, antes pelo contrario.

Discute-se muito esta questão dos cambios procurando se achar explicação para um aggravamento que realmente as circunstâncias não parecem justificar. As necessidades do mercado são conhecidas até o ponto de se poderem precisar quaes as sommas em ouro que serão necessarias em dados periodos. Por esta forma não é difícil saber se a *procura* e a *offerta* correspondem exactamente ás exigencias de momento, como não é difícil saber se as *compras* são ou não destinadas a *reserva*, quer dizer, se ha ou não açambarcamento.

Parece que o sr. ministro da fazenda tem a este respeito informações seguras e cremolo disposto a empregar meios de uma grande energia e firmeza para corrigir os abusos, que porventura se evidenceiem. Também nos parece que o sr. ministro da fazenda provará em poucos dias, que não foram exageradas nem menos fundadas as esperanças com que a sua nomeação foi recebida nos centros financeiros, onde os seus talentos são devidamente apreciados.

A situação geral do mercado financeiro conserva-se tão fóra dos limites normaes, a baixa cambial produziu uma tal perturbação que envolveu, como era natural, as cotações dos diversos titulos, que em todas se accentuou a baixa, por forma tal, que achamos mais conveniente não darmos cotações, pois, foram taes as oscilações, que é difícil marcar uma taxa que possa considerar-se mais ou menos typica. Bastará dizer que houve acções de bancos com uma baixa de 10.000 réis para se avaliar a intensidade do aggravamento da crise.

As inscrições regularam a 34,70 com rarissimos compradores. As obrigações prediaes conservaram-se firmes no meio da crise, continuando a ter boa procura.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v....	36 3/16	36 1/8	Desconto no Banco de Portugal.
" cheque ...	36	35 15/16	5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	792	793	No mercado.....
" cheque	795	797	Agio Buenos Ayres.....
Berlim 90 d/v.....	323	324	196
" cheque.....	326	328	Cambio Brazil....
Francfort 90 d/v...	323 1/2	324 1/2	7 15/16
" cheque...	326 1/2	328 1/2	2 1/2 100
Madrid cheque.....	1.2020	1.2030	

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

ABRIL

BOLSAS	1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	—	—
Lisboa: Inscrições assent...	34,95	34,95	34,95	34,95	34,90	34,85	34,70	—	34,70	34,77	34,75	34,80	—	—
» coupon...	35,	35	35	—	34,95	34,95	34,80	—	34,80	—	34,90	34,89	—	—
Obrig. 4% 1888.....	15.900	—	15.900	15.900	—	—	—	15.900	—	—	15.850	15.8.0	—	—
» 4% 1890 assent...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40.800	—	—	—
» 4% 1890 coupon...	—	—	43.100	—	41.800	41.500	—	—	40.500	40.500	40.800	41.000	—	—
» 4% 1890 externo ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45.500	—
» 4½% assent.....	—	—	—	—	—	—	—	—	44.000	—	—	45.400	45.800	—
» 4½% coup. int....	48.400	47.000	47.000	—	—	46.000	45.800	45.800	—	—	45.400	45.800	—	—
» 4½% externo.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44.000	—	—
» Tabacos coupon....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções B. de Portugal.....	134.500	—	130.000	—	129.100	—	123.600	124.500	123.500	127.500	129.500	127.100	—	—
» Commercial.....	—	117.300	—	—	119.500	—	—	—	—	118.500	—	118.500	—	—
» N. Ultramarino...	85.500	84.000	—	84.500	—	—	—	84.500	—	—	84.000	—	—	—
» Tabacos coupon....	73.800	73.800	73.500	—	—	—	73.700	73.700	73.500	—	73.700	73.000	—	—
» Comp. Real.....	—	—	12.100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6%.....	96.000	95.600	96.000	96.000	96.000	—	—	95.500	—	95.500	95.500	—	—	—
» 5%.....	93.200	93.200	—	93.200	93.200	93.200	93.200	93.200	93.200	93.200	93.200	93.100	—	—
» Comp. Real 3% 1.º grau	70.500	—	70.400	70.000	70.000	70.000	—	—	70.500	70.500	70.500	70.500	—	—
» 2.º grau.....	—	—	—	10.500	—	—	10.300	—	—	—	—	—	—	—
» C. Nacional	—	39.000	39.000	39.500	40.000	40.000	—	—	—	—	—	—	—	—
» Atravez Africa.....	—	—	—	84.000	84.500	84.500	84.500	84.500	84.000	84.300	84.300	84.500	—	—
Paris: 3% portuguez.....	23	23	23.10	23.30	23	23	22.70	22.30	22.25	22.30	22.30	22.30	—	—
Acções Comp. Real.....	—	45	45	—	—	—	—	45	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Norte de Hespanha ..	83	83	90	91	90,50	—	—	86	—	—	—	—	—	—
» Mad. Zaragoza.....	117	119,50	125	127,50	130	128	123	123	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes.....	—	65	68	76	73	70,50	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real (1.º grau).....	265	267	266	266	265	265	263	262	259	259	261	260	—	—
» (2.º »).....	37	37	37	37	37	37,25	37	37	36	37	37	37	—	—
» (antigas).....	115	115,50	110	113,25	113,25	113	113	114	—	—	110,50	—	—	—
» C. Beira Alta.....	—	—	—	74	71	—	72	71	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres.....	90	87	87	89	—	—	84	85,50	84	84	84	—	—	—
» N. Hesp. (1.º hyp.)...	225	227	231,50	233	229	227	222	220	—	—	—	—	—	—
Londres: 3% portuguez.....	23,25	23,25	23,25	23	23,12	22,93	22,87	22,25	22,12	22,12	22,25	22,25	—	—
Obrig. Atravez Africa.....	60,64	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.....	63	63	63	63,75	63,50	63,50	63,50	62,50	62	62	62	62	—	—
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	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						
		1897			1896			Totaes			Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1897	1896	1897	1896	1897	1896	
COMPAGNIA REAL	de 1 a 31													
Antiga rede	19 25	Março	693	Réis 57.835.000	Réis 83.484	693	Réis 51.531.988	Réis 74.360	Réis 651.722.000	Réis 635.663.078	Réis 16.056.922	—	—	
e nova não garantida.	26 1	Abri	»	57.893.000	83.539	»	51.533.984	74.363	709.615.000	687.199.062	22.415.938	—	—	
Nova rede garantida.	19 25	Março	380	6.492.000	17.084	380	6.473.012	17.034	80.163.000	79.423.922	739.078	—	—	
Sul e Sueste...	26 1	Abri	»	6.734.000	17.721	»	6.473.016	17.034	86.897.000	85.896.938	1.000.062	—	—	
12 18	Março	475	14.492.030	30.509	475	14.965.650	31.506	154.634.130	157.566.205	—	—	2.932.075	—	
19 25	»	14.366.180	30.244	»	11.226.130	23.633	169.000.310	168.792.335	207.975	—	—	—	—	
26 1	Abri	»	11.232.040	23.646	»	15.153.080	31.901	180.232.350	183.945.415	—	—	3.713.065	—	
Minho e Douro.	—	—	353	—	—	353	—	—	—	—	—	—	—	—
5 11	Março	253	5.945.688	23.382	253	5.804.802	22.944	57.232.680	60.312.933	—	—	3.080.253	—	
Beira Alta.....	12 18	»	5.111.068	20.202	»	5.096.864	20.146							

Centenario da India

O governo resolveu manter sem alteração a lei votada no parlamento para a celebração d'este centenario, ordenando á respectiva commissão executiva que cumpra ou modifique o seu programma no sentido de não contar com maiores recursos ou auxílios do tesouro do que os já votados.

Por este motivo a commissão está revendo o enorme programma que terá que reduzir, e estimamos que o resuma em condições de fazer uma festa séria, digna, e que pôde ser grandiosa como o fim que tem que celebrar.

A este respeito, o sr. Xavier de Carvalho, correspondente do *Seculo* em Paris, apresenta umas ideias perfeitamente sensatas e práticas que transcrevemos com a nossa inteira adhesão:

O que devíamos desde já fazer era :

1.^o — Organizar uma grande commissão para tratar do centenario, escolhida d'entre os membros mais importantes das associações do commercio e industria, associações de lojistas, camaras syndicaes, proprietarios de grandes hoteis e restaurantes, directores de theatros e d'outros espectáculos publicos, directores das empresas de navegação e de caminhos de ferro, enfim, de todos que teem immediato interesse na realização das festas que pôdem trazer a Lisboa e ás principaes cidades do paiz mais de cem mil viajantes que deixarão ahí o ouro de que tanto precisamos e que farão circular importantes capitais;

2.^o — A organização d'uma outra grande commissão da mocidade das escolas, Universidade e mais institutos científicos que dê um *élan* necessário á festa, comunicando á alma popular o fogo do entusiasmo que irrompe dos espíritos novos;

3.^o — O começo de conferencias em Lisboa, Porto, Coimbra, e outras principaes cidades, para avivar no espírito publico o interesse por estas festas, como se fez em 1880;

4.^o — A publicação de um novo programma de festas, livre das peias officiaes, embora n'elle collaborem todas as forças vivas da nação, desde o Chefe do Estado ao mais modesto operário;

5.^o — A affixação de cartazes, trezentos mil pelo menos, em todas as principaes cidades da Europa e America, cartazes feitos em New-York, em Londres e em Paris, escriptos em cinco ou seis linguas, em francez para a França, Belgica e parte da Suissa; em italiano para a Italia e uma outra parte da Suissa; em alemão para a Alemanha, Austria e uma outra parte da Suissa; em inglez, em hespanhol, em hollandez, em russo, etc. A publicidade pelo cartaz é excellente. Mas cada paiz tem o seu gosto especial na *affixe*. Os cartazes portuguezes, desenhados por artistas portuguezes, são bons para Portugal e Brazil, mas não falam á alma do publico inglez ou francez.

Aqui, no centro da Europa, ninguem ou quasi ninguem sabe da idéa da celebração do centenario da India, em Portugal. O cartaz iria remediar tudo, poupando-se a publicidade caríssima das grandes folhas, o que não impediria a publicação d'artigos sobre o centenario nas mais lidas e importantes revistas literarias, de geographia e historia, de sciencia ou d'informação geral. Esta publicidade não custaria um centimo e seria excellente, porque era para um determinado publico que tem dinheiro, que viaja e que é letrado.

Não seria demais, acrescentemos, fazer como a exposição de Bruxellas, que mandou imprimir umas estampilhas reclamos, as quaes teem sido collocadas não só na correspondencia originaria d'aquelle paiz, como mandadas em grandes porções para jornaes estrangeiros pôrem na sua correspondencia, como o tem feito o nosso jornal e o repetiremos em breve.

Já se vê que essas estampilhas são fornecidas gratis e largamente, porque se comprehende que, para toda a parte para onde vão, satisfazem o seu fim.

No centenario antonino tambem aqui tivemos estampilhas reclamos, mas, como tudo n'essa grutesca festa foi singularmente ridiculo, a commissão entendeu de ver vender estampilhas (!) á maneira de registo de santo em mesa de sacristão á porta da egreja!

O resultado foi que ninguem as comprou senão alguma beata para ornamento do seu livro de missa.

Lourenço Marques

Na ultima semana tivemos nova *reprise* de noticias falsas nos jornaes franceses e inglezes, a propósito da arbitragem d'esta linha, dizendo que o tribunal de Berne nos condemnára a pagar á Grã-Bretanha uma enorme indemnização, isto quando é sabido que nem sequer ainda chegou á Suissa o delegado technico que o tribunal enviou á Africa estudar as linhas férreas.

A sentença só será dada d'aqui a um anno.

O sr. engenheiro Araujo, que acompanhou Mr. Nicolle na sua visita ás linhas do Sul d'Africa, fez um desenvolvido relatorio que apresentou ao sr. ministro da marinha, e será junto ao processo.

Diz-se que alguns capitalistas portuguezes se propõem promover a organização de uma companhia portugueza, para a exploração d'este caminho de ferro e realização dos principaes melhoramentos que são indispensaveis n'aquelle porto.

A engenharia em 1896

O jornal de Nova-York *America Scientifica* publicou em um dos seus ultimos numeros uma resenha das principaes obras de engenharia realizadas ou que principiaram a sua execução durante o anno de 1896.

O accordo existente entre os governos italiano e suíço é uma garantia para a rapida perfuração do tunnel do Simplon, cujas operações preliminares já começaram.

O transsiberiano vai adeantado, como dizemos n'outra noticia, e em breve chegará a Irkutsk.

A construcção dos caminhos de ferro do sudeste de Africa tem tomado grande desenvolvimento, e quasi metade da linha do Congo foi já aberta á exploração.

Nos Estados Unidos fôram construidos 2.885 kilómetros de linha férrea; o numero é relativamente pequeno, mas deve-se levar em conta que houve grandes melhoramentos no material circulante.

Apesar de não se ter realizado nenhuma experiência importante em estudos de velocidade, notou-se certa tendência para augmentar-a, graças a melhoramentos introduzidos no sistema de tracção.

O tipo de locomotiva, que obtém preferencia para os rápidos de passageiros, é hoje a de cilindros de 48 a 50 centímetros de diâmetro e 60 a 65 de marcha; as caldeiras teem 180 metros quadrados de superficie de aquecimento.

A tracção electrica continuou progredindo, tendo dado excellentes resultados no ramal de New-Haven, da linha de Nantasket.

O exito do sistema de conductor subterraneo na Avenida Lenox, em Nova-York, durante as geadas do inverno ultimo, e a resolução tomada pela companhia de adoptar o mesmo sistema em 64 quilómetros das suas linhas, onde a tracção é feita actualmente por cavalos, é um novo passo para a abolição dos sistemas de conductor aereo nas ruas das cidades. São cada vez mais notaveis os pessimos resultados do conductor aereo. Tanto assim, que em Budapest foi inaugurada a linha electrica subterrânea, e em Boston começou-se o assentamento de outra. Em Londres tem ella tido tão bom exito, que estão em projecto diversas linhas do mesmo género.

Se o jornal americano tratasse do nosso paiz, notaria que, hoje que por toda a parte se vae banindo o conductor aereo, é quando em Portugal se pensa em implantá-lo no centro da capital!

O Transsiberiano e os seus prolongamentos

No jornal inglez *Engineering* encontramos um longo artigo sobre o novo tratado entre a Russia e a China para o prolongamento do transsiberiano através da Mandchuria. Segundo as ultimas notícias parece que, se o tratado não está ainda concluido com todas as formalidades, espera apenas a assignatura do czar, e que a Russia vae obtendo assim com a sua diplomacia o que o Japão não conseguiu com tanto sangue derramado e tanto dinheiro gasto na guerra.

Não é só natural, mas até legitimo, que os russos tenham procurado adquirir no Extremo Oriente um porto em que a navegação seja livre durante todo o anno, e não, como o de Vladivostock, fechado durante muitos mezes pelas neves que ali são abundantes; mas também é de esperar que a tentativa, que está prestes a ser posta em execução entre a Gran-Bretanha e a Russia relativamente a outros terrenos, seja extensiva igualmente á sua politica no Extremo Oriente. Resta saber que attiude assumirá o Japão em face de todos estes acontecimentos; elle, que por certo n'este momento já está comprehendendo qual o verdadeiro mobil do proceder na Russia no fim da guerra sino-japoneza, proceder que deu em resultado a influencia do grande imperio na peninsula de Liaotung e na Coréa.

O texto do tratado teve primeira publicação no *North China Daily News*, e tudo nos leva a crêr que a informação d'esta folha é verdadeira. Accrescenta ainda no seu artigo, que ninguem deve ter duvidas a tal respeito, porque elle proprio sabia de fonte segura que alguns engenheiros russos trabalhavam já em Mandchuria no traçado do caminho de ferro.

O tratado começa por declarar que, em vista do proximo acabamento do transsiberiano, a China permitte á Russia que prolongue a sua linha em territorio chinez: a) do porto russo de Vladivostock até a cidade chineza de Hunchung, na província de Kirin, e d'alli na direcção norte-oeste até a capital d'aquelle mesma província; b) da estação de qualquer cidade da Siberia até a cidade chineza de Aiyun, na província de Heilungchiang; d'alli, na direcção sudoeste até a capital da província de Tsitsihar; d'alli á cidade de Petune, na província de Kirin; e depois, na direcção sudeste, á capital d'esta mesma província.

Além d'isto, todas as linhas construidas pela Russia nas províncias chinezas de Heilungchiang e Kirin selo-hão exclusivamente á custa da Russia; serão tambem exploradas segundo o uso d'aquelle paiz, não tendo a China que intervir em causa alguma, ficando ainda nas mãos da Russia toda a administração durante trinta annos. Quando este periodo tiver expirado, a China poderá adquirir as linhas, com o material circulante, officinas e construções dependentes. Todavia só o futuro poderá responder pela forma como a China fará esse resgate.

O artigo 9.^º do tratado parece comparativamente anodino, mas em verdade dá á Russia toda a auctoridade no territorio de Liaotung. Deixa affirmado que a Russia nunca possuiu na Asia um porto marítimo livre de gelos e aberto durante todo o anno, e que, por consequencia, se ella tivesse de proceder a operações militares rápidas no norte da Asia, não poderia — como em breve poderá — manobrar á vontade com as suas esquadras nos mares orientaes e no oceano Pacifico. Em vista do que, a China está disposta a alugar á Russia o porto de Kiaochou, na província de Shantung, durante o periodo de quinze annos. Findos elles, a China comprará as casernas, armazens, officinas e do-

kas construidos pela Russia n'aquelle porto durante a sua ocupação, mas, enquanto não houver a receiar operações militares, a Russia não entrará na posse imediata do porto, nem occupará os pontos importantes que o dominam, afim de se evitar a inveja e as suspeitas d'outras potencias.

Pela mesma razão, parece que não tomará posse dos portos de Liaotung, de Lushunkou (Porto Arthur) e de Talienvan e suas dependencias, compromettendo-se a evitar que qualquer outra potencia d'elle se apodere.

Por sua parte a China compromette-se a nunca os ceder a qualquer outro paiz; mas se as circumstancias o exigirem de futuro e se a Russia se encontrar de repente em guerra, a China permitte-lhe concentrar n'aquelles portos as suas forças de terra e mar, afim de ficar em melhor situação de atacar o inimigo ou de manter a sua posição.

Aos olhos dos que estudaram a questão, é evidente que o tratado não passa de uma applicação da politica que a Russia seguiu na construcção do Transsiberiano; graças a elle, os russos poderão pôr em comunicação a sua linha com qualquer ponto da China, attrahindo assim para a Russia a maior parte do commercio chinez até agora quasi inexplorado.

Claro é que todas estas combinações não podem ser bem vistas pelas potencias européas, principalmente pela Gran-Bretanha. Verdade seja que a extensão do poder inglez nas Indias foi principalmente a causa d'estes acontecimentos, e que os russos, para se justificarem, invocarão os mesmos argumentos que os ingleses teem invocado.

Porque o caso é que, quando o Transsiberiano estiver concluido e fôr ligado por varias ramificações aos centros mais importantes do norte da China, quando os russos tiverem estabelecido a sua base d'operações navaes no golfo de Petchili e organizado os exercitos chinezes — a Russia não só dominará a China septentrional sob o ponto de vista commercial e militar, mas terá tambem uma larga base d'operações nas aguas do Pacifico e tornará temível o seu poder em todos os paizes banhados por aquellas aguas.

No *Diario Official* russo veiu publicado tambem um documento da maior importancia: o regulamento para a constituição da sociedade dos caminhos de ferro da China oriental.

A via férrea partirá da fronteira russo-chineza, entre o Transbaikal e a província Kei-Fziang-Loun, para terminar na fronteira que separa a província de Ki-Bing do territorio de Amur, e nos seus pontos extremos terá ramaes construidos pelo governo russo, tomando por base as regiões do lago Baikal e do rio Ossouri no caminho de ferro Transsiberiano.

A largura entre os *rails* será igual á da linha russa normal, estabelecendo-se nas fronteiras estações mixtas para que os wagons russos e chinezes circulem livremente.

A execução está confiada a uma sociedade que se obriga a terminar os trabalhos dentro de seis annos. Para accionistas só se admittem subditos russos ou chinezes.

A construcção deverá obedecer a certas restricções impostas pelas susceptibilidades do espírito do chinez ainda não affeito ao espectro da locomotiva. Por exemplo, será preciso evitar que a linha passe proximo de cemiterios, de tumulos aereos, e d'algumas povoações.

A séde da sociedade será em S. Petersburgo e em Pekim; situação muito commoda para os accionistas, que ora se reunirão nas margens do Baltic, ora nas do golfo de Petchili.

Novo tremvia em Lisboa

Mais um melhoramento, que seria de grande importancia para a cidade, foi requerido pelo sr. João Brée, como representante de uma empresa.

Trata-se de uma pequena linha de via reduzida com carros movidos por tracção electrica ou cabos metallicos, para transporte de passageiros, partindo do largo de S. Roque, seguindo pelas ruas da Trindade, Garrett, do Carmo, e terminando no largo da rua do Principe, tendo dois ramaes, um da rua Garrett pela rua Serpa Pinto e calçada do Ferregial até o largo do Corpo Santo, e outro da rua Garrett ao largo da Conceição Nova pela rua Nova do Almada.

Os rails ficarão ao mesmo nível da calçada, de modo a não prejudicar o transito publico.

Os carros serão pequenos, commodos e elegantes, 1^m,30 de largo e o seu andamento moderado, de modo a evitar quaesquer accidentes. O preço fixou-se em 20 réis pelo trajecto ascendente e 10 réis pelo descendente.

Os concessionarios offerecem á camara 2% da receita bruta da exploração e trinta passes para seu serviço. O pedido já foi apresentado á camara municipal.

Já se vê que sympathizamos, em these, com este novo projecto, e mesmo n'uma hypothese... porque vamos ter carrinho á porta.

Achamos mesmo preferivel, absolutamente preferivel, este sistema ao de agulheiros subterraneos, já requeridos pela mesma empresa. E para esta mesmo elle seria de grande vantagem, porque a construcção e exploração são muito mais economicas e o resultado mais seguro.

E tão imparciaes somos, applaudindo o projecto do sr. Brée, que elle vem prejudicar-nos idéas que de ha muito temos e que, por falta de tempo e de quem nos acompanhe, não temos posto em execução, as quaes ficam de parte, para não entorpecermos aquelle.

Companhia de Wagons-Bars

Acaba de fundar-se esta companhia com séde em Colombes (Seine), tendo por objecto: a exploração d'un serviço nas linhas de caminho de ferro dos arrabaldes de Paris dependente da companhia dos caminhos de ferro de Oeste; o estabelecimento, aquisição, construcção e exploração de identico serviço em todas as outras linhas; a aquisição ou aluguer de todo o material construido ou não; a adjudicação de todas as construcções e aquisição de todos os objectos, patentes de invenção e processos especiaes; a participação directa ou indirecta da sociedade em todas as operações commerciaes ou industriaes e financeiras que digam respeito aos assumptos mencionados, mesmo por meio de subscrição em sociedades que venham a formar-se.

O capital social está fixado em 2.350.000 francos, dividido em 4.700 accções de 500 francos, das quaes 2.000 fôram subscriptas pelos socios fundadores.

LINHAS PORTUGUEZAS

Congresso de direito penal. — As linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste, assim como as companhias real e Beira Alta concederam aos membros d'este congresso, que se deve reunir em Lisboa nos dias 21 a 23 do cor-

rente, reducção de 50 %, tanto para si como para familia que os acompanhe.

Torre das Vargens. — Vae ser colocado um novo alpendre n'esta estação.

Lourenço Marques. — Este caminho de ferro transportou para o Transvaal as seguintes mercadorias:

Em janeiro 235 comboios com 14.094 toneladas, contra 141 e 9.933 respectivamente em igual periodo do anno anterior.

Em fevereiro 230 comboios com 14.452 toneladas, contra 166 e 11.034 em 1896.

A companhia Neerlandesa recebeu em fevereiro 150 novos wagons e tres novas locomotivas de 46 toneladas, tendo já encommendados mais 40.

Companhia Carris. — Resurgiram as tentativas para estabelecer no centro da nossa capital o por toda a parte condemnado sistema de tracção electrica por meio de fio aereo, e parece que, com ministerio de feição e eleições á porta, não será muito para admirar que vejamos as nossas ruas — já pouco bonitas, algumas — eriçadas de postes e atravessadas por cordelinhos como estendal de roupa em rua de bairro popular.

O sr. presidente do conselho mандou ir ás suas mãos os documentos relativos ao assumpto, os quaes a camara já transmittiu ao sr. governador civil, a fim de este magistrado os fazer enviar ao seu destino.

Para o sr. ministro resolver este assumpto, bastar-lhe-hia ler *qualquer* jornal scientifico estrangeiro, que todos são concordes em pôr em relevo os inconvenientes d'este sistema, apenas admissivel em ruas de pouco transito ou de grande largura, estradas de circumvallação ou suburbanas, e outros pontos em que ha vasto espaço livre e no subsolo não ha, senão em muito pequena percentagem, canalizações de gaz e agua.

Depois d'isto falem-nos em embellezamentos da cidade.

Alcantara-Mar. — Foi transferida esta estação para uma construcção provisoria no local do entroncamento das duas linhas, a de Caes do Sodré com a que vem de Alcantara-Terra, e onde passa a nova avenida do porto.

É uma boa conveniencia para o publico que assim já não tem que atravessar as linhas para tomar ou deixar o comboio.

Sabugal. — Tambem está prompto o novo edificio d'esta estação, onde brevemente passará a fazer-se o servizo que até hoje era feito n'um barracão provisorio.

Carris de Ferro do Porto. — Procedeu-se no dia 2 á experiencia official da tracção electrica no lanço da linha marginal, comprehendido entre o Ouro e a Foz, pela respectiva commissão technica nomeada pela camara, assistindo tambem o gerente da Companhia Carris de Ferro do Porto e um inspector da mesma.

O carro electrico, que levava hasteada a bandeira nacional, largou da rua do Infante D. Henrique para a Foz pouco depois do meio dia, e no Ouro fôram-lhe atrelados mais tres carros, seguindo depois até a esplanada do Castello, na Foz, e voltando á rua do Infante D. Henrique, fazendo-se todo o percurso em uma hora.

Contra o Valle do Corgo. — A camara de Braga resolue representar ao governo, e convidar as demais camaras do districto a fazerem outro tanto, contra a concessão da linha do Valle do Corgo.

Não vemos que tenha razão. O facto de se construir esta linha não impede que outra se construa de Braga a Chaves por Povoa de Lanhoso e Vieira, tanto mais que a directriz d'esta é bem diferente e distanciada d'aquella.

Tambem á camara do commercio e industria de Lisboa foi presente uma reclamação da associação industrial portugueza em que se pede que não sejam isentos de direitos os materiaes a importar para a construcção do caminho de ferro da Regua a Chaves. A camara de commercio deve ocupar-se d'este assumpto n'uma proxima reunião, mas parece que o pensamento dominante é que seja concedida a isenção de direitos para todos os artigos que a industria nacional não possa fabricar com vantagem.

Assim está bem, porque certamente a empresa ou companhia não irá comprar no estrangeiro material que tenha mais barato em Portugal.

Novas pontes. — Da ponte do Vouga da linha do norte foi substituído o ultimo dos 14 tramos em 2 do corrente, dando as experiencias óptimo resultado.

Da ponte do Mondego-Novo, que consta de seis vãos de 31 metros, foi substituído um tramo em 7 do corrente, devendo ser substituidos mais dois em 14 do corrente.

Esta ponte é fornecida pela Empresa Industrial Portugueza, a quem foi dada em adjudicação.

A montagem dos tramos é feita pela empresa, e a sua collocação no respectivo logar pela companhia. As experiencias do primeiro tramo deram excellentes resultados.

Estão em construcção 25 outros tramos para serem postos, que serão substituidos á medida que forem sendo fornecidos, além dos 8 destinados ao viaducto d'Esqueira.

LINHAS HESPAÑOLAS

Um grande projecto. — Refere *La Estafeta* que :

«Uma poderosa companhia projecta construir uma linha férrea de via larga, que, partindo de S. Sebastião e passando por Tolosa, Lecumberri, Pamplona, Estella, La Solana, Soria e Alcuneza, vá até S. Carlos de la Rápita, unindo assim o Oceano ao Mediterraneo.»

Madrid a Santoña por Burgos. — Diz um collega hespanhol que já chegou a Burgos o material necessário para a construcção d'este caminho de ferro, sendo esperado em Santoña o empreiteiro sr. Veron e os materiaes para se começar as obras da referida secção.

Salamanca a Avila. — O engenheiro chefe d'esta linha sr. Donald esteve ha dias em Peñaranda para tratar dos trabalhos até Avila, os quaes começarão em breve, pelo que o sr. Donald partiu para este ultimo ponto afim de preparar certos detalhes preliminares indispensaveis.

Tracção electrica em Madrid. — O sr. D. Gonzalo Fernandez y Anduango apresentaram á direcção geral das obras publicas um projecto de tremvia electrico que, partindo da *calle* de Sevilha e passando por diversas ruas da capital hespanola, termine na Carrera de San Jerónimo.

A direcção geral resolveu fazer publicar nos jornaes officiaes que se admittem novos projectos que melhorem o apresentado agora.

O Norte em Barcelona. — No cruzamento da linha do norte com o tremvia de San Andrés está agora funcionando uma estação de signaes,posta em comunicação com as estações de San Andrés de Palomar e Barcelona, d'onde lhe é dado signal para se moverem automaticamente os discos e fechar as cancellas, afim de prevenir qualquer desastre.

Para maior segurança ainda, foram collocadas na linha do tremvia umas pranchas de ferro, que estão escondidas enquanto o transito está livre e se levantam quando se aproxima o comboio do Norte, para que, no caso do tremvia não poder parar a tempo, a locomotiva descarrile e assim se evite qualquer choque.

LINHAS ESTRANGEIRAS

TRANSVAAL

Foi apresentado ao governo d'este paiz o projecto da construcção de uma via férrea destinada a ligar os importantes terrenos auriferos de Lydenburg á linha de Pretoria a Lourenço Marques. Essa linha partiria de Nelspruit, tendo como *terminus* o proprio centro das explorações auriferas que cercam Pelgrimsrust.

Os apresentantes do projecto não pedem ao governo nenhuma subvenção, compromettendo-se até as companhias interessadas a fornecerem o capital de 800.000 libras, necessário não só para a construcção mas tambem para a exploração da linha, cuja extensão será de uns 130 kilometros.

As minas de ouro de Lydenburg entraram já n'uma phase de exploração regular, embaraçada apenas pela falta de comunicações seguras e baratas, que só se podem obter com o auxilio de um caminho de ferro.

O capital social das diversas empresas mineiras da localidade eleva-se a cerca de cinco milhões de libras sterlinas, sendo ainda para notar que as minas de ouro de Lydenburg contribuem annualmente com cerca de duzentos contos para os rendimentos do thesouro.

Vê-se quanto a construcção d'esta linha será proveitosa para a nossa linha de Lourenço Marques, que será via de saída para esta enorme riqueza mineira e entrada para as machinas e materiaes necessarios á construcção do caminho de ferro e á exploração d'este e das minas.

BRAZIL

Segundo as ultimas estatísticas, é fóra de duvida que as linhas do Estado no Brazil estão dando *deficits*. A despesa kilometrica d'estas linhas é approximadamente de 5:225.000 réis, ao passo que nas linhas inglezas, estabelecidas n'aquella republica, essa despesa não passa de 3:810.000 réis. O problema a resolver para acabar com o *deficit* é se convirá diminuir a despesa ou aumentar a receita, ou, ainda, proceder a uma combinação d'estes dois processos reunidos.

As linhas de Baturité, Porto Alegre e Uruguayana dão um lucro de cerca de 690:345.000 réis, ao passo que as linhas de Sobral, São Francisco, Bahia e Paulo Affonso apresentam um *deficit* de perto de 1.527:552.000 réis. Ha, portanto, entre o lucro de umas linhas e o *deficit* de outras um saldo negativo de 837:207.500 réis.

Nas duas linhas inglezas, *Central* e *South Pernambuco*, os lucros estão avaliados em 405:698.750 réis.

Foi determinado pelo ministro da viação e industria do Brazil que as propostas apresentadas para o arrendamento dos caminhos de ferro do Estado sejam abertas no dia 5 de maio proximo, ás 2 horas da tarde, no Rio de Janeiro, e exactamente a mesma hora nas outras capitais da Europa e America, o que corresponde ás 5 horas e 45 minutos da tarde, em Berlim; 5 horas e 15 minutos, em Bruxellas; 5 horas e 2 minutos, em Paris; 5 horas, em Londres, e 11 horas e 45 minutos da manhã em Washington.

Tem por fim esta disposição prevenir a possibilidade de indiscrições pelo telegrapho, se não se tivesse em conta, para a fixação da hora, as diferenças de longitude.

CHILI

Segundo uma estatística oficial, os caminhos de ferro do Estado no Chili teem a extensão de 1.734 kilometros, avaliados approximadamente em 72 milhões de piastras. O material circulante compõe-se de 234 machinas, 335 wagons de passageiros e 3.927 wagons de mercadorias. O consumo annual de carvão é de 200.000 toneladas.

As linhas de empresas particulares teem a extensão de 1.587 kilometros, a maior parte da qual é ao norte de Valparaiso na grande região dos nitratos.

A camara dos deputados aprovou uma proposta concedendo um subsidio á companhia que estabelecer uma fundição de ferro. O minério de ferro é muito abundante no Chili e as minas apresentam facil exploração.

Um concerto e uma Revista

Apesar do nosso jornal não se ocupar de espectáculos publicos, a direcção da Real Academia dos Amadores de Musica teve a amabilidade de nos oferecer uma entrada permanente nos seus concertos, o que lhe agradecemos como favor e honra á nossa folha.

Não por esse facto, porque em questão de critica não conhecemos gratidão, mas porque é de toda a justiça, consignaremos aqui a nossa admiração pelo talento artístico com que são escolhidos e executados os mais dificeis trechos musicais que formam o programma d'aqueles concertos, os mais notaveis que se dão entre nós e em que o verdadeiro culto da arte se eleva á mais rigorosa perfeição.

Tambem o sr. Sousa Bastos, empresario do theatro da Trindade, convidou esta redacção para a representação da sua revista do anno, dedicada á imprensa.

A arte, n'este genero de peças, tem um caracter especial — o de agradar ao gosto do publico, por meio de graciosas phrases e vistosos quadros,— e n'esse sentido a revista *Em pratos limpos*, é evidentemente notavel, sobresahindo a vista final executada pelo distincto scenographo Machado, que é tudo que de mais notavel temos visto em scenographia theatrical.

Agradecemos ao sr. Sousa Bastos o seu amavel convite.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Compra de papel usado

Faz-se publico que pela uma hora da tarde de 19 do corrente, na secretaria da direcção d'estes caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para a compra de papel usado.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 8.000 réis, o qual será posteriormente elevado a 5% do valor total da adjudicação, por aquelles dos licitantes, a quem essa adjudicação fôr feita. Estes depositos terão logar na thesouraria dos caminhos de ferro do sul e sueste, á ordem da direcção dos referidos caminhos de ferro;

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

Lisboa 7 de abril de 1897.

Fornecimento de quatrocentas e vinte molas espiraes

Faz-se publico que pela 1 hora da tarde, de 7 do proximo mes de maio, na direcção dos referidos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de quatrocentas e vinte molas espiraes.

O deposito provisorio para poder licitar é de 12.500 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo (5% da importancia total da arrematação) por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação fôr feita. Estes depositos serão feitos, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este 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 as 4 da tarde.

Lisboa, 13 de abril de 1897.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Tarefas de construção

Pelo presente se faz publico que no dia 27 do corrente, á 1 hora da tarde, se ha-de proceder na direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, perante o engenheiro chefe da direcção do serviço de via e obras, ao concurso publico para a arrematação de duas tarefas da reconstrucção do caes coberto da estação do Freixo, dos mesmos caminhos de ferro.

O deposito provisorio para ser admittido como licitante será de 12.500 réis para a primeira tarefa, que comprehende todo o trabalho de carpinteiro; e de 5.500 réis para a segunda, que comprehende todo o trabalho de trolha e pintura; sendo o deposito definitivo, para ambas as tarefas, 5% do preço da adjudicação.

O projecto, caderno de encargos e condições da arrematação podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, na secção do expediente do serviço de via e obras, na estação do Porto, em Campanhã.

Porto, 3 de abril de 1897.

Fornecimento de molas e creosote

Pelo presente annuncio se faz publico que no 26 de abril, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade e em presença do ex.^{mo} administrador, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 78 molas para machinas; e no dia 28, para o fornecimento de 200 toneladas de creosote, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 25.000 para o primeiro concurso; e para o segundo terá cada concor-

rente de depositar na Caixa Geral de Depositos ou na sua delegação n'esta cidade o deposito provisorio de 140.000 réis, e apresentar, oito dias antes do concurso, uma amostra da creosote a fornecer.

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, 3 de abril de 1897.

Fornecimento de 4.000 toneladas de carvão de Cardiff

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 4 de maio proximo, á 1 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 4.000 toneladas de carvão de Cardiff, proprio para machinas locomotivas, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar na caixa geral de depositos o deposito provisorio de 600.000 réis e de apresentar uma analyse do carvão a fornecer.

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, 8 de abril de 1897.

Fornecimento de 10.000 kilogrammas de massaroquinha

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 5 de maio proximo, á 1 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 10.000 kilogrammas de massaroquinha, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisorio de 35.000 réis, e de apresentar uma amostra da massaroquinha a fornecer.

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

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis das 11 horas da manhã ás 3 da tarde. Porto, 9 de abril de 1897.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de 55.000 toneladas inglezas de carvão de pedra

No dia 6 de maio proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, terá logar a abertura das propostas recebidas para o fornecimento de 55.000 toneladas inglezas de carvão de pedra de qualquer das seguintes proveniencias:

Lancaster's Griffin Nantyglo—Risca—Newport Abercarn Black-vein—Albion—Cambrian Navigation—Nixons Navigation—Ferndale—Cyfarthfa—Lewis Merthyr—Hood's Merthyr—Dowlais Merthyr—Ocean Merthyr—Cory's Merthyr—Standard—Naval—Tredegar—Great Western—Western Walley Black-vein.

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

Lisboa, 26 de fevereiro 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 escriptórios da companhia, 28, rue de Châteaudun.

Lisboa, 15 de março de 1897.

Fornecimento d'arame de ferro galvanizado

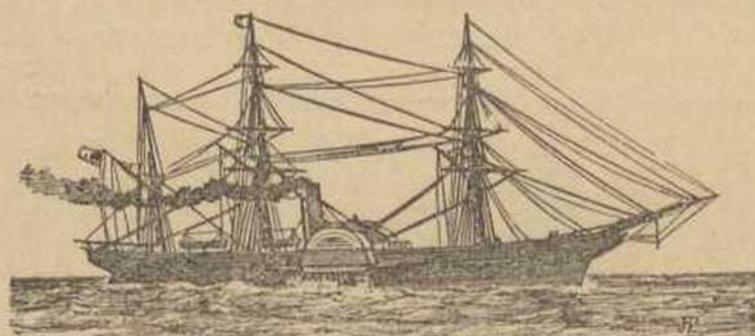
No dia 30 d'abril, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 8.000 kilogrammas d'arame de ferro galvanizado.

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

Lisboa, 1 d'abril de 1897.

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,
Montevideu e Buenos Ayres

O paquete **DANUBE**, sahirá a 19 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 portuguezes.

AGENTES

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

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

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

COMPANHIA REAL

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

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

Lisb. C.S.-Porto	Porto-Lisb. C.S.
7-30 m. 9-40 t.	6-10 m. 8-30 t.

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

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

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

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

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

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

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

Coimb.-Figueira	Figueira-Coimb.
7-15 m. 9-2 m.	11-0 m. 12-48 t.
4-30 t. 6-6 t.	9-0 t. 10-40

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

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

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

Caldas - Figueira Figueira - Caldas

2-30 t. 7-30 t.	6-0 m. 10-55 m.
-------------------	-------------------

Figueira-Alfar. Alfar.-Figueira

4-30 m. 5-35 m.	6-0 m. 7-3 m.
8-45 t. 9-29 t.	1-0 t. 1-45 t.

Excepto aos sáb.

10-0 t. 11-45 t.	—
--------------------	---

Só aos sábados

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

Domingos e dias santificados

1-0 t. 1-44 t.	2-0 t. 2-44 t.
3-0 t. 3-44 t.	4-0 t. 4-45 t.

C. Sodré-Algés Algés-C. Sodré

8-0 m. 8-23 m.	8-10 m. 9-0 m.
10-0 m. 10-20 m.	10-30 m. 10-50 m.

C. Sodré-P. Aro. P. Aro.-C. Sodré

6-0 m. 6-38 m.	7-0 m. 7-38 m.
12-0 t. 12-40 t.	1-0 t. 1-35 m.

C. Sodré-Caso. Caso.-C. Sodré

7-0 m. 8-12 m.	5-30 m. 6-46 m.
9-0 m. 10-12 m.	7-30 m. 8-40 m.

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

8-0 t. 8-33 t.	8-45 t. 9-17 t.
10-30 t. 11-35 t.	9-15 t. 10-20 t.

Alo. M.-Bemfica Bemfica-Alo. M.

6-45 m. 7-5 m.	8-40 m. 9-0 m.
9-20 t. 9-40 t.	10-15 t. 10-35 t.

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

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-15 m. 7-0 m.	6-39 m. 7-15 m.	7-45 m. 8-29 m.	8-45 m. 9-29 m.
7-0 t. 7-45 t.	7-10 t. 6-30 m.	8-0 t. 8-45 t.	9-0 t. 8-55 t.

Figueira-Pamp. Pamp.-Figueira

3-10 t.	4-48 t.	3-0

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL

O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 1 de maio, 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



Bahia, Rio e Santos, vapor alemão, **Argentina.**

Sahirá a **28** de abril.

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



Barcelona, Cette, e Marselha, vap. francez, **Saint André.**

Sahirá a **21** de abril.

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



Bordeaux, vapor francez, **Portugal.**

Sahirá a **27** de abril. — Messageries Marítimes.

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



Cherburgo e Southampton, vap. ing. **Clyde.**

Sahirá a **20** de abril.

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



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vap. fran. **La Plata.**

Sahirá a **26** de abril. — Messageries Marítimes.

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



Havre e Anvers, vap. francez, **Saint Pierre.**

Sahirá a **22** de abril.

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



Liverpool, vapor inglez, **Minho.**

Sahirá a **17** de abril.

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



Liverpool, vapor inglez, **Oporto.**

Sahirá a **24** de abril.

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



Liverpool, vapor inglez, **Lisbon.**

Sahirá a **1** de maio.

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



Londres e Anvers, vap. hespanh., **Herrera.**

Sahirá a **19** de abril.

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



Londres, vapor hespanhol, **Zurbaran.**

Sahirá a **24** de abril.

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



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

Sahirá a **1** de maio.

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



Lourenço Marques, vap. franc. **Santa Fé.**

Sahirá a **21** de abril.

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



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Vellas), Caes do Pico e Fayal, vap. portuguez, **Funchal.**

Sahirá a **20** de abril.

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



Napoles, Port Said, Suez, Aden, Zanzibar, Moçambique, Beira, Lourenço Marques e Durban (Natal), vap. allemão, **General.**

Sahirá a **30** de abril.

Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8.



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

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



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

Sahirá a **21** de abril.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e B. Ayres, vap. fran. **Charente.** Sahirá de **21** a **22** de abril.

— Messageries Marítimes.

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



Pernambuco, Bahia, Rio e Santos, vapor francez, **Corsica.**

Sahirá a **3** de maio.

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



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez, **Thames.** Sahirá a **3** de maio.

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



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

Sahirá a **26** de abril.

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



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez, **Campinas.**

Sahirá a **14** de maio.

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



S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio Redondo, Benguela e Mossamedes, vap. portug., **S. Thomé.** Sahirá a **23** de abril.

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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e B. Ayres, vapor inglez, **Danube.** Sahirá a **19** de abril.

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



S. Vicente, Rio de Janeiro e portos do Pacífico, vap. inglez, **Oropesa.** Sahirá a **28** de abril.

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



Valencia, Barcelona, Cette e Marselha, vap. francez, **Saint Paul.**

Sahirá a **24** de abril.

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



Vigo, La Pallice, e Liverpool, vap. ing., **Orcana.** Sahirá a **28** de abril.

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