

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

PUBLICAÇÃO QUINZENAL

Com a qual são distribuidas todas as tarifas de transporte das linhas férreas portuguezas

FOR CONTRACTOS COM O GOVERNO E DIRECÇÕES RESPECTIVAS

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: ANTUERPIA, 1894, MEDALHA DE BRONZE — BRUXELLAS, 1897, MEDALHA DE PRATA
PORTO, 1897, MEDALHA DE PRATA — LISBOA, 1898, GRANDE DIPLOMA D'HONRA

Proprietario-director, L. DE MENDONÇA E COSTA, Inspector Chefe da Repartição Central do Trafego
dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Redactor — J. M. d'Oliveira Simões, engenheiro, lente da Escola do Exercito

Engenheiro-consultor, C. XAVIER CORDEIRO, Chefe do Serviço de Via e Obras dos Caminhos de Ferro Portuguezes

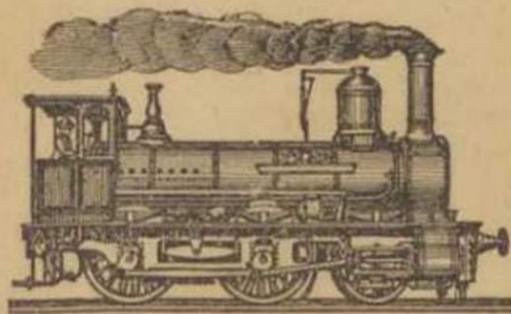
Redactor em Madrid, D. JUAN DE BONA — em Bruxellas, LEOPOLDO KIRSCH, Engenheiro Chefe de Serviço
do Grande Central Belga

Correspondentes: em Paris, L. CRETEY; em Liverpool, W. N. CORNETT;
em Lourenço Marques, J. M. COSTA, Chefe da Secretaria da Direcção do Caminho de Ferro

Collaboradores, os directores de todas as linhas ferreas

e grande parte dos principaes engenheiros portuguezes

II.º ANNO



1898

REDACÇÃO

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 1.º

LISBOA

OPUSCULO II. ALVARO

ASSIGNATURAS

PORTUGAL: anno 25500 réis; semestre 13400 réis. - HESPAÑA: anno 17 pesetas
UNIÃO POSTAL: anno 18 fr.—AFRICA E BRAZIL: anno 45000 réis, fortes.—Numero avulso em annexos, 120 réis
(Os numeros com annexos não se vendem avulso)

ARTIGOS E SECÇÕES DO 11.º ANNO

	PAG.		PAG.
Abertura do Simplão.....	263	Curso dos cambios. descontos e agios — 23, 40, 56,	
Abreu e Sousa, por <i>O. S.</i>	213	72, 88, 104, 120, 136, 152, 168, 184, 200, 216, 232, 248,	
Album estatístico dos caminhos de ferro ultramarinos....	101	264, 280, 296, 312, 328, 344, 360 e.....	376
Altas (As) pressões nas locomotivas.....	330	Director (Ao Sr.) dos correios.....	373
America (Na) do Sul.....	26	Encargos financeiros da Hespanha.....	104
Archipelago (O) dos Açores, por <i>O. S.</i> — 84 e.....	98	Encommendas agricolas.....	155
Archipelago da Madeira, por <i>O. S.</i> — ●.....	33	Encommendas postaes na Argelia e Tunisia.....	171
Arrematações = 12, 29, 44, 61, 77, 92, 108, 125, 141,		Elementos estatísticos dos caminhos de ferro do continente	
173, 189, 204, 221, 237, 253, 269, 285, 300, 316, 333,		de Portugal, por <i>O. S.</i> — ●.....	193
349, 365 e.....	381	Engenharia (A) em 1897.....	102
Arrendamento das linhas do Estado — 52 e.....	66	Escola ferro viaria.....	263
Ascensor do Lavra.....	165	Estação central do Porto.....	326
Associação Commercial do Porto em 1897.....	71	Estação de vias ferreas em Stockolmo.....	230
Atrazo de comboios.....	373	Excursões associativas.....	196
Automobilismo — 76 e.....	103	Exposição de Paris em 1900 — 215, 263, 279, 292, 311,	
Automoveis 310 e.....	327	321 ● — 330 e.....	362
Avisos de serviço — 12, 108, 141, 189, 237, 253, 284,		Exposições e concursos.....	39
300, 316, 333 e.....	365	Exposições e congressos.....	91
Bagagens de passageiros.....	37	Fabrico de wagons.....	58
Bellezas do fio aereo.....	202	Falta de espaço.....	327
Bico (O) Auer.....	119	Festas em Coimbra.....	196
Bilhetes de assignatura — 155, 183, e.....	213	Flechas das vigas metallicas.....	20
Bilhetes para Paris.....	21	Fomento naval, por <i>O. S.</i> — ●.....	81
Boletim financeiro — 22, 40, 56, 72, 88, 104, 120, 136,		Francisco Nicolau de Araujo.....	139
152, 168, 184, 200, 215, 232, 248, 264, 280, 296, 312,		Fumo (O) das fabricas.....	231
328, 343, 360 e.....	375	Guia de Lisboa.....	135
Camara (A) de Lisboa e a viação.....	118	Industria (Nova).....	123
Caminho de ferro de Benguella ao planalto de Caconda,		Industria (A) do cobre.....	309
por <i>Belchior Machado</i> — 292 e.....	328	Industria mineira e siderurgica em Hespanha por <i>O. S.</i> ...	90
Caminho de ferro na China.....	330	Industrias no ultramar, por <i>O. S.</i> — ●.....	17
Caminho de ferro de Mormugão, (illustrado) por <i>O. S.</i> — ●	146	Instituto de electricidade medica, por <i>O. S.</i>	166
Canaes no Alemtejo, por <i>José Fernando de Sousa</i> , — ●...	129	Invenções — 7, 27, 43, 58, 75, 106, 139, 170, 229, 262 e..	378
Canal dos mares Baltico e Negro.....	103	Legislação estrangeira.....	291
Canal (O grande) de Ticino.....	151	Linhas estrangeiras :	
Canhoneira (A) Chaimite.....	247	Africa ingleza — 11, 203 e 298 — Argelia — 315 — Alle-	
Carris (Os) de areia.....	263	manha — 156, 267 e 363 — Austria — 171, 234, 283	
Carris de ferro de Lisboa.....	372	e 379 — Belgica — 171 e 203 — Brazil — 77, 108 e	
Cartas da Belgica , por <i>L. Kirsch</i> — 19, 52, 82, 132,		251 — Bulgaria — 125 — Cabo — 60 — Canada —	
178 e.....	227	125 e 251 — Chili — 12 — China — 11, 141, 251, e	
Cartas de Inglaterra , por <i>W. N. Cornett</i> — 36, 83,		267 — Egypto — 379 — Estado Livre do Congo —	
115, 146, 194, 214 e.....	306	77, 141, 251, 315 e 379 — Estados Unidos — 12,	
Cartas de Lourenço Marques , por <i>J. M. da Costa</i>		29 e 92 — Ethiopia — 92 — Franca — 29, 44, 60,	
3, 322, 355 e.....	370	107, 124, 171, 187, 202, 218, 234, 267, 282, 315,	
Carteira dos accionistas — 8, 40, 72, 104, 119, 168,		332 e 379 — Guatemala — 267 — Hespanha — 11,	
187, 199, 279, 296, 311, 328 e.....	375	29, 44, 59, 76, 92, 107, 124, 140, 156, 171, 187, 218,	
Centenario da India — 74, 86, 99, 116 e.....	133	234, 251, 266, 282, 298, 314, 331, 349, 363 e 379 —	
Cereaes americanos.....	330	Hollanda — 349 — Honduras — 283 — Hungria —	
Circular (A) das Obras Publicas — ●.....	273	125, 234 e 283 — Indo-China — 283 — Inglaterra	
Classificação de mercadorias.....	277	— 11, 29, 188, 218, 267 e 298 — Italia — 44, 60, 76,	
Commercio Portuguez — 28, 65 — ● 122, 186, 250, 338 e.	374	124, 156, 187, 203, 234, 267, 298, 315, 349, 363 e	
Commercio do Transvaal.....	309	379 — Japão — 92 e 364 — Madagascar — 11 — Me-	
Commissão superior de tarifas — ●.....	209	xico — 267 e 349 — Noruega — 29 — Persia — 171	
Companhia do caminho de ferro de Guima-		— Republica Argentina — 92, 171, 267 e 315 — Ru-	
rães :		mania — 77, 315 e 332 — Russia — 29, 108, 171, 188,	
Assembléa geral.....	135	283, 315, 332 e 379 — Servia — 77 e 315 — Siam —	
Companhia dos Caminhos de ferro Portu-		77 — Suecia — 124 e 188 — Suissa — 44, 77, 188,	
guezes da Beira Alta :		234, 251, 267, 298 e 315 — Terra Nova — 12 — Trans-	
Relatorio do conselho de administração e parecer do		vaal — 251 — Tunis — 108 — Turquia — 171 — 251,	
conselho fiscal — 188 e.....	203	283 e.....	315
Companhia Carris de ferro do Porto — 70 e.....	167	Linha funicular de Glasgow.....	230
Companhia de Fiação de Thomar.....	71	Linhas portuguezas — 10, 28, 43, 59, 76, 91, 107,	
Companhia Nacional de caminhos de ferro.....	87	124, 139, 156, 170, 186, 202, 218, 234, 250, 266, 282,	
Companhia Real dos Caminhos de ferro Atrav-		298, 314, 331, 348, 363 e.....	378
ez d' Africa	278	Linhas trasmontanas.....	362
Assembléa geral.....	343	Lourenço Marques e os empreiteiros estrangeiros — ●...	177
Relatorio do conselho de administração e parecer do		Louvor bem merecido.....	55
conselho fiscal — 346, 364 e.....	380	Lusitana (A).....	198
Companhia Real dos Caminhos de Ferro		Machina para ensaiar metaes (illustrado).....	117
Portuguezes :		Maior e menor cotação mensal e annual, em 1897, de	
Gerencia em 1897.....	210	fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas	
Relatorio do conselho de administração e parecer do con-		bolsas portuguezas e estrangeiras — 24 e.....	25
selho fiscal — 219, 235, 251, 268, 283, 298 e.....	315	Material (O) fixo das vias ferreas inglezas.....	154
Companhia de seguros Fidelidade.....	87	Mello Borges, por <i>V. P.</i>	162
Concessões em Lourenço Marques.....	358	Metropolitano de Paris.....	167
Congo Belga, por <i>O. S.</i>	182	Minho e Douro.....	74
Congresso de caminhos de ferro — 55, 70 e.....	90	Mont'Estoril (O) (illustrado).....	246
Congresso Internacional da Imprensa, por <i>O. S.</i> — ● 199,		Navegação de cabotagem, por <i>O. S.</i>	306
258, 275 e.....	289	Necrologia.....	26
Consequencias do Congresso da Imprensa.....	346	Notas varias — 60, 106, 141, 156, 171, 189, 221, 236, 267,	
Construcção accelerada.....	310	284, 295, 316, 332, 349, 365 e.....	378
Construcção americana.....	58	Notas de viagem :	
Constructora (A).....	170	XXXII, Cartagena, Alicante, 6 — XXXIII, Alicante, 21	
Consules (Os) e o commercio portuguez — ●.....	369	— XXXIV, a La Encina, 38 — XXXV, Despesas da	
Cotações de fundos portuguezes e titulos de caminhos		viagem; final, 54 — I, Thomar, 308 — II, Porto,	
de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — 9, 24,		325 — III, Ainda o Porto, 342 — IV, Entre-os-Rios,	
41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217,		358 — V, Penafiel.....	378
233, 249, 265, 281, 297, 313, 329, 345, 361 e.....	377	Novas (As) medidas de obras publicas, por <i>O. S.</i> — ●....	257

Nova proposta da lei do sello — ●	97
Novas (As) tarifas da Companhia Real e da Beira Alta, 225 — ● e ●	242
Novos (Os) horarios	180
Operarios de caminhos de ferro	200
Ouro de Klondyke	231
Papeis de credito tributados	8
Pautas (As) ultramarinas na economia do paiz, por O. S. — ●	337
Pessoal do Minho e Douro	360
Ponte movel do systema Henry	342
Porto (O) de Lisboa, por M. d'Espregueira — ●	2
Porto de Lourenço Marques	183
Posto de signalisação	38
Preço (O) dos Ascensores	374
Progressos scientificos	253
Projecto da lei do sello	163
Prosperidade financeira dos Estados Unidos	27
Publicações recebidas — 10, 76, 106, 186, 250, 263, 278, 327 e	362
Questão (A) de Lourenço Marques	332
Rapide (Le) — 37 e	101
Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes — 9, 25, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 233, 249, 265, 281, 297, 313, 320, 345, 361 e	377
Recordações da India, por Oliveira Mascarenhas	147
Rêde (A) ferroviaria ingleza em 1896	8
Regoa a Chaves e Valle do Lima	134
Regulamento de signaes	59
Republica Argentina (Arrendamento das linhas ferreas do Estado)	138
Resistencia do ar sobre os comboios rapidos	102
Resposta dos industriaes portuguezes — ●	353
Revue de la Bourse de Paris — 23, 56, 87, 120, 152, 184, 216, 248, 279, 311, 344 e	376
S. Pedro da Cova — 359 e	371
Segurança (A) nas vias ferreas	170
Serviço de banhos — 167 e	213
Serviços (Os) do Centenario	166
Serviço (O) do correio	198
Serviço de verão em 1897	91
Submarino (O) Fontes (illustrado)	5
Substituição de uma ponte	198
Sud-Express (O) para Alcantara	371
Tarifas (As) de Loanda a Ambaca	357
Tarifas de transporte — 4, 21, 53, 69, 116, 133, 147, 163, 180, 196, 229, 261, 277, 291, 308, 324, 344 e	357
Traction electrica — Lisboa, 26, 42, 58, 138, 250 e 279. — Porto, 138. — Allemanha, 262 e 375. — Estados Unidos, 138. — Franca, 138, 279 e 375. — Hespanha, 74, 138, 262, 311 e 374. — Italia, 261, 262 e 310. — Republica Argentina, 74. — Russia, 74 e 279. — Suissa, 279, 310 e	375
Transporte das materias perigosas e infectas	155
Tremvias electricos — 22 e	103
Tremvias (Os) e as despesas de exploração	231
Tunnel sob o estreito de Gibraltar	106
Velocidade dos comboios	151
Viação accelerada nas colonias, por Belchior Machado — ●	113
Viaducto de Bruxellas	139
Viagem a Sevilla	101
Viagem do sr. Ministro das Obras Publicas	326
Viagens em terra alheia, por E. T. — I, O carnaval em Nice, 85. — II, Jerusalem, por A. G., 122. — III, Constantinopla, por V., 134 e 164. — IV, 181 e 197. — V, 214. — VI, India, por Adolpho Loureiro, 148. — VII	230
Vias ferreas africanas, por O. S. — ●	161
Vias ferreas do Alemtejo e Algarve, por O. S. — ●	49
Via ferrea da bahia do Lobito, por Benguella a Caconda, por O. S.	4
Vias ferreas electricas	221
Vias ferreas do Estado, por O. S. — ●	305
Vias ferreas segundo o territorio e a população	294

Parte official
Legislação por linhas

Algarve — 69 e	370
Beira Baixa — 83, 147, 211, 275 e	350
Carris de ferro de Lisboa — 132 e	356
Cascaes — 83, 116 e	259
Cintura de Lisboa	69
Douro	83
Guimarães a Fafe — 179, 195, 228 e	244
Leste — 69, 147, 163, 180, 196, 211, 246, 259, 276, 277 e	357
Loanda a Ambaca	370
Minho e Douro	277
Mirandella — 52 e	259
Norte — 133, 147, 180, 196, 211, 246, 259, 260, 276, 277, 291 e	307
Porto a Gaia	357
Porto a Montalto e S. Pedro da Cova	307

Porto á Povoá — 180 e	291
Regoa a Chaves	259
Sul e Sueste — 37, 83, 162, 260 e	277
Torres-Figueira-Alfarellos — 83 e	275
Vizeu — 52 e	259
Zambezia	212
Terrenos contiguos aos caminhos de ferro	260
Serviço de mercadorias entre o Sul e Sueste e as outras vias ferreas do paiz	260
Ligação das principaes povoações com os caminhos de ferro	261
Pessoal e sua collocação	276
Transportes de machinas agricolas e industriaes, adubos, etc. — 276 e	365
Construcções junto das vias ferreas	277
Pessoal operario	291
Concessão de aguas dos rios para alimentação das locomotivas	291
Reforma dos serviços economicos, administrativos e technicos	307
Despacho de bagagens	308
Estudo das linhas ao norte do Mondego e ao sul do Tejo — 307, 350 e	364
Diferenças de peso consideradas quebras naturaes nos transportes internacionaes	367

Tarifas

Distribuidas como annexas dos seguintes numeros

Beira Alta :	N.º
N.º 2 — g. v. — Generos frescos	256
» 2 — p. v. — Cal e pedra	256
» 3 — p. v. — Madeiras e lenhas	256
» 4 — p. v. — Cereaes e farinhas	256
» 5 — p. v. — Combustiveis, adubos, materiaes de construcção	256
» 6 — p. v. — Mercadorias diversas	256
» 7 — p. v. — Sal	256
» 8 — p. v. — Peixe secco	256
» 9 — p. v. — Vinhos	256
Companhia Real:	
L. n.º 1 — g. v. — Bilhetes nos comboios tramways 242 e	262
Despesas accessorias	245
E. P. n.º 6 — p. v. — Breu	251
N.º 8 — g. v. — Volumes pequenos	252
N.º 5 — g. v. — Logares de luxo	255
L. n.º 1 — g. v. — Ampliação	255
» 3 — g. v. — Ampliação	255
» 11 bis — g. v. — Ampliação	255
» 7 — g. v. — Bilhetes de ida e volta	256
» 3 — p. v. — Madeiras em bruto	264
» 8 — p. v. — Varias mercadorias	256
» 13 — p. v. — Mercad.ª Porto-Figueira-Coimbra	256
» 16 — p. v. — Cal	256
» 22 — p. v. — Mercadorias. Lisboa-Beira Baixa	256
» 25 — p. v. — Lãs para a Beira Baixa	256
» 1 — g. v. — Generos frescos	257
» 9 — p. v. — Mercadorias varias	257
» 23 — p. v. — Mercadorias. Norte-Beira Baixa	257
» 24 — p. v. — Lenhas para a Covilhã	257
» 3 bis — g. v. — Bilhetes de 3.ª classe	262
» 20 — p. v. — Lenhas, motano	262
N. B. n.º 1 — g. v. — Recovagens e generos frescos	256
N. B. n.º 4 — p. v. — Materias inflammaveis	257
N. B. n.º 5 — p. v. — Gado vaccum	257
N. B. n.º 6 — p. v. — Mercadorias diversas	257
N. B. n.º 7 — g. v. — Bilhetes de ida e volta	257
P. n.º 1 — p. v. — Taras varias	257
P. n.º 3 — g. v. — Volumes pequenos	262
P. n.º 11 — p. v. — Lãs e tecidos	257
N. B. n.º 2 — g. v. — Bilhetes Norte-Figueira	257
S. F. n.º 1 — g. v. — Peixe fresco	261
S. F. n.º 2 — g. v. — Generos frescos	261
S. F. n.º 3 — p. v. — Mercadorias diversas	261
S. F. n.º 4 — p. v. — Carruagens varias	261
E. P. n.º 5 — p. v. — Barras de chumbo	257
E. P. n.º 7 — p. v. — Carvão mineral	257
E. P. n.º 8 — p. v. — Madeiras para Hespanha	262
Minho e Douro :	
N.º 9 — g. v. — Fructas, legumes e hortaliças	255
P. n.º 12 — g. v. — Bilhetes nos comboios tramways	255
N.º 7 — p. v. — Instrumentos, machinas agricolas, etc.	259
Sul e Sueste :	
N.º 9 — p. v. — Additamento — minerio de manganez	242
E. — g. v. — Bilhetes nos comboios tramways	255
N.º 14 — p. v. — Adubos, machinas agricolas, etc.	260

Annexos diversos

Horario-brinde — 242 e	254
Estatistica geral dos caminhos de ferro de Portugal	253
Classificação do mercadorias	258

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894 — medalha de bronze. — Bruxellas, 1897 — medalha de prata. — Porto, 1897 — medalha de prata

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

Redactor J. DE OLIVEIRA SIMÕES. Correspondentes: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Paris, L. CRETEY. — Liverpool, W. N. CORNETT
Bruxellas, LEOPOLDO KIRSCH, Eng. — Lourenço Marques, J. M. COSTA

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

NOVO DECENNIO

A vida de um jornal precipita-se muito mais rapidamente que a do homem. Este, aos dez annos está ainda na plena infancia, entre os folguedos da creança e os estudos da adolescencia, na idade da despreocupação e dos prazeres juvenis; para o jornal, justamente porque a sua actividade intellectual começa quando elle vê a luz publica, dois lustros são já uma idade respeitavel que o faz figurar entre as publicações antigas, com passado volumoso que lhe promete longo futuro.

Como que se vinculou nos costumes do paiz, do qual constitue parte integrante.

E' n'esta situação que se encontra hoje a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, ao entrar no seu 11.º anno de publicação.

N'este decennio que findou quantos factos teriamos a pôr em evidencia, se pudessemos aqui rememoral-os.

Basta que aquelles, que bondosamente nos acompanham desde o 1.º numero, comparem esse numero com o de hoje.

E — antes de tudo o diremos, porque é o que mais apreciamos e o unico galardão que para as nossas canceiras quæremos, — essa prosperidade deve-se principalmente á sympathia com que esta *Gazeta* tem sido acolhida pelo publico.

Animados por esse amoravel impulso temos conseguido que a *Gazeta* progrida, se desenvolva e attinja logar que outras publicações similares não conquistaram nos seus paizes.

Ainda no anno findo dois novos factos vieram demonstrar esta verdade:

Na exposição de Antuerpia, em 1894, o nosso jornal foi, como se sabe, premiado com medalha de cobre.

Tendo apresentado agora a nossa collecção na Exposição Industrial do Porto, e o volume de 1896, em installação propria, na Exposição Universal de Bruxellas, foi esta *Gazeta*, em ambos os concursos, premiada com medalha de prata.

Se qualquer d'estas distincções nos lisongeia, não deixaremos de especializar que a recebida d'um paiz estrangeiro, onde o nosso idioma não é vulgarmente conhecido, dada a um jornal de caminhos de ferro n'um paiz onde este ramo de industria scientifica attingiu o mais alto grau de aperfeiçoamento, e conferida por um jury composto pelas principaes notabilidades de engenharia, reveste uma importancia tal que nos enche de justificado orgulho, pelo nosso jornal e pelo nosso paiz.

Faz hoje um anno que alludimos á ideia de dar como *brinde aos nossos assignantes* um *mappa das linhas ferreas hespanholas*.

Esta ideia, temos o prazer de annunciar hoje que vae ser realizada, estando o mappa já a gravar-se e devendo ser distribuido provavelmente ainda este mez.

Apreciar-se-ha quanta despesa representa a feitura do *mappa* em bom papel, medindo 82 por 57 centimetros, *impresso a quatro côres*, unica e exclusivamente para *brinde* d'este jornal.

Consideramos, porém, que isto servirá para provar a gratidão d'esta empreza para com os seus assignantes e annunciantes e perante essa ideia a nada nos recusamos.

Outros projectos temos em mente que lhes serão agradaveis, os quaes opportunamente poremos em execução.

Reformando por completo a parte material da nossa folha, apresentamol-a hoje impressa em typo novo, introduzindo-lhe alguns melhoramentos, tanto na parte litteraria como na capa de annuncios.

Na redacção tambem novos collaboradores, que nos prometteram o seu concurso, entre os quaes o que toma o cargo de redactor effectivo, o distincto lente da Escola do Exercito, sr. engenheiro José Maria de Oliveira Simões, serão um poderoso auxilio para que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* continue a bem desempenhar-se da sua missão.

No anno findo tivemos a desgraça de perder um verdadeiro amigo, o nosso redactor em Bruxellas o distincto engenheiro Alberto Urban, que a morte prematura e inesperadamente nos roubou. No anno que hoje começa novo redactor virá occupar este logar, o esclarecido engenheiro sr. Leopoldo Kirsch, chefe do Serviço dos Estudos da Via e Obras do Grande Central, secretario da secção de Bruxellas da Associação dos Engenheiros.

A esses novos collaboradores, como aos que durante o, já largo, periodo de existencia d'este jornal o tem honrado com os seus escriptos, ou nos tem auxiliado com interessantes informações e intelligentes conselhos, o testemunho do nosso profundo reconhecimento.

A Redacção.

SUMMARIO

O PORTO DE LISBOA, por M. d'Espregueira.....	Pag. 2
CARTA DE LOURENÇO MARQUES, por J. M. Costa.....	3
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	4
VIA FERREA DA BAHIA DO LOBITO POR BENGUELLA A CACONDA, por O. S.....	4
O SUBMARINO FONTES (Illustrado).....	5
NOTAS DE VIAGEM, XXXII—Cartagena—Entrada no porto—A cidade—Um bom hotel—Viagem costeira—Alicante—Bello caes e pessimo desembarque—Um capitão do porto inimigo dos viajantes.....	6
INVENÇÕES.....	7
A REDE FERROVIARIA INGLFZA EM 1898.....	8
PAPEIS DE CREDITO TRIBUTADOS.....	8
PARTE FINANCEIRA—Carteira dos accionistas—Curso dos cambios, descontos e agios—Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	8 e 9
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	10
LINHAS PORTUGUEZAS — Vendas Novas a Santarem — Estação de Campanhã—Porto—Lourenço Marques—Linha de Cascaes—Comboio internacional—Atravez d'Africa—Mr. Kergall—Beira, Africa—Estacionamento de material—Zambezia.....	10
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha—Inglaterra—Africa franceza—Madagascar—China—Estados Unidos—Terra-Nova—Chili.....	11
AVISOS DE SERVIÇO.....	12
ARREMAÇAÇÕES.....	12
CASAS RECOMMENDADAS.....	14
AGENDA DO VIAJANTE.....	14
ANNUNCIOS.....	15
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE JANEIRO.....	15
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	16

O PORTO DE LISBOA

A passagem por Lisboa do ministro francez das Colonias, na sua viagem de estudo á costa da Africa, deu lugar a que fossem favoravelmente apreciadas algumas facilidades que já offerecem á grande navegação transatlantica os trabalhos ultimamente realizados no Tejo. Reconheceu-se tambem que o nosso principal porto tem condições que o tornam uma posição marítima de primeira ordem, não só pela facilidade de acesso para os maiores navios do commercio, mas ainda pela segurança e vastidão do seu ancoradouro.

O vapor *Portugal*, das *Messageries Maritimes*, que conduzia o sr. Lebon, ministro das Colonias, atracou ao caes com extrema facilidade, como já teem praticado muitos outros grandes vapores, desembarcando immediatamente os passageiros com o auxilio de uma pequena ponte volante de madeira, como se faz nos melhores portos da Europa e da America.

Esta vantagem foi muito especialmente notada nas correspondencias que se encontram no *Temps*, de 14 d'este mez, narrando-se ao mesmo tempo o modo inconveniente por que geralmente se faz, ainda em grande parte, o desembarque de passageiros no Tejo.

Para que augmente o serviço de transito e se aproveitem as excellentes condições do porto de Lisboa, diz o correspondente d'aquelle jornal, com muita razão, que é indispensavel estabelecer a exploração do porto por fórma a obviar aos inconvenientes que subsistem e que difficultam, com effeito, o desenvolvimento commercial de Lisboa, organizando-se ao mesmo tempo o transporte rapido e economico de mercadorias e passageiros pelas vias terrestres que nos ligam ao centro da Europa.

Feito isto, poderia o nosso porto tornar-se a Brindisi occidental, facilitando-se, com grande vantagem do nosso paiz, a expedição das malas e mercadorias de grande valor para as colonias da Africa Occidental e paizes da America.

São perfeitamente justificadas as observações que se encontram na alludida correspondencia, e mostra-se assim como estas questões são estudadas e attendidas nos paizes cultos. Não succede sempre, porém, o mesmo entre nós; com magua o dizemos.

Uma das principaes vantagens que devem resultar das obras do porto de Lisboa, e que muito particularmente se teve em vista na redacção do primitivo plano, consiste effectivamente em permittir-se que os grandes vapores das carreiras d'Africa e da America atraquem aos caes, sem perigo e sem embaraço, para se facilitar o desembarque e embarque rapido dos passageiros e mercadorias, com grande economia de dinheiro e de tempo, á semelhança do que se pratica nos portos principaes do mundo, e que muita gente entre nós julgava ser impossivel no Tejo.

Vê-se, porém, que se póde obter facilmente essa vantagem, e para admirar é que ainda subsista o systema de desembarcarem os passageiros e mercadorias no meio do rio, com perigo ás vezes, e sempre com muito incommodo e despesa.

Quando se discutiu o projecto das obras do porto de Lisboa, houve pessoas altamente collocadas, que o contrariaram, com o fundamento de que as condições do Tejo eram taes que se tornaria muito difficil e até perigoso o serviço, que felizmente se reconhece agora ser, não só possivel, mas excessivamente pratico e commodo.

N'um trabalho que publicámos em 1886 (1) occupámo-nos em especial d'esse assumpto, e, notando que o porto de Antuerpia era escala obrigada de muitas carreiras regulares de vapores, diziamos o seguinte:

Foi principalmente no intuito de desenvolver os serviços transatlanticos, permittindo aos grandes *steamers* a atracação e a descarga immediata sem entrarem nas docas de fluctuação, que se construiu o caes, como vimos no começo d'esta memoria.

O resultado correspondeu perfeitamente. Os maiores vapores veem collocar-se ao caes com uma extrema facilidade, como tivemos occasião de verificar, em qualquer estado da maré, não obstante as fortes correntes que ha no rio em muitas occasiões, visto que a amplitude das marés, que é na média de 4^m,52, attinge ás vezes perto de 6 metros. Muitos dos grandes vapores que fazem escala por Lisboa vão a Antuerpia, tambem por escala, e atracam ali ao caes com a maior facilidade, o que destroe as objecções que se teem apresentado á construcção do caes de Lisboa, affirmando-se ser impossivel aqui o que se pratica em Antuerpia com a maior facilidade, e com grande vantagem para o commercio.

O Escalda é de muito mais difficil accesso do que o Tejo, porque os grandes vapores teem que esperar em Flessingue a subida da maré; e não obstante este inconveniente que se não dá no Tejo, os belgas esperam grandes resultados dos serviços transatlanticos por escala em Antuerpia, e procuram facilitá-los por todos os modos.

O *Zeeland* da *Red Star Line*, fazendo serviço postal da America do Norte, que entrou em 10 de setembro (1884), esperou 8 horas em Flessingue pela maré; mas desde que chegou em frente de Antuerpia, ainda antes do preamar, até que começaram a sair os passageiros, depois de ter atracado ao caes, gastou sómente vinte e cinco minutos, como eu mesmo verifiquei, devendo notar-se que para a manobra de atracação foi ajudado por um rebocador, visto não ter a rada largura sufficiente para a evolução que fez (o que se não dá em Lisboa) afim de atracar ao caes com a corrente pela prôa. A lotação d'este vapor é de 2732 toneladas, e demandava 7^m,3 de agua á chegada.

Estes exemplos, tomados no espaço de vinte dias, demonstram que o novo caes de Antuerpia e as installações ali feitas permittem com extrema facilidade e pequenas demoras, o serviço de escala dos maiores vapores que fazem carreiras regulares para a America em communicação directa com as estações dos caminhos de ferro, e sem as difficuldades, incommodos e despesas que exige sempre a carga e descarga das mercadorias e a entrada e sahida dos passageiros por meio de fragatas ou escaleres.

Não ha, pois, razão para que em Lisboa se não obtenham pelo menos eguaes vantagens da construcção de muros de caes, crescendo a circumstancia de que o Tejo é mais accessivel com qualquer tempo e estado de maré do que o Escalda, e que Antuerpia fica a mais de 90 kilometros da foz do rio, enquanto que Lisboa dista muito menos, e quasi se póde considerar sobre o oceano.

Forçoso é reconhecer que uma grande parte das objecções, que alguns consignatarios de navios apresentam, são filhas dos grandes

(1) Missão de estudo no porto de Antuerpia.

interesses ligados ao pessimo, perigoso e caro serviço das fragatas do Tejo. Ha sempre esta lucta dos interesses particulares contra os geraes, e não é pois para admirar a resistencia que offerecem em Lisboa alguns dos armadores, porque na maxima parte, ou são proprietarios de fragatas, ou interessados no serviço d'ellas.

Estão confirmadas as nossas esperanças, demonstrando-se que é facil e vantajosa no Tejo a atracação dos grandes vapores aos caes construidos para esse fim; mas ao mesmo tempo vê-se como são tenazes e resistentes os interesses ligados ao uso dos processos empregados de longa data no porto de Lisboa, não obstante serem mais incommodos e causarem grandes despesas e prejuizos ao commercio, porque ainda se faz hoje a maior parte do serviço do porto como se fazia no fim do seculo passado.

E' o publico que mais soffre com esse estado de coisas, e por isso cumpre ás administrações do Estado, que devem intervir n'esse assumpto, remover todos os obstaculos e envidar os maiores esforços para que se tirem das obras construidas as vantagens que podem advir, tornando-se productivas as grandes despesas feitas com os trabalhos das obras do porto de Lisboa.

A' administração das alfandegas cabe, em grande parte, facilitar o serviço, para que não só o commercio não soffra com formalidades e demoras escusadas, mas tambem que os estrangeiros encontrem aqui vantagens que os levem a preferir o nosso porto aos outros em que ha igualmente escalas para a Africa e America.

Como nós mesmos vimos em Antuerpia, faz-se alli o serviço de saude e da alfandega de modo que, vinte e cinco minutos depois de chegar em frente do caes um vapor da carreira da America, os passageiros desembarcam logo com todas as suas bagagens, mais facilmente do que succede entre nós aos que chegam ao Rocio nos comboios de Cintra ou do norte de Portugal, ou que atracam ao Caes do Sodré nos vapores de Cacilhas.

*

O serviço de transito nos portos de mar merece em todos os paizes a mais disvelada attenção, não se poupando esforços nem dinheiro para se obterem as vantagens que nós podemos conseguir em Lisboa com dispendio relativamente menor. Em toda a parte se procura attrahir o transito, porque se sabe bem que d'ahi proveem grandes beneficios e vantagens pelo desenvolvimento do commercio nacional. Os belgas, hollandezes, francezes, allemães e mesmo a Italia, disputam com grandes sacrificios o transito dos passageiros e mercadorias que, do centro da Europa, se destinam á America ou á Africa.

Em poucos annos gastaram-se sommas consideraveis em quasi todos os portos d'esses paizes com o intuito principal de melhorar as suas condições e fazer concorrência aos portos rivaes. Em Antuerpia, desde 1861 a 1876, dispenderam-se 167 milhões de francos; em Amsterdam, 114; em Hamburgo, 160; no Havre, 86; em Dunkerque, 42; e em Genova, 60.

As despesas já effectuadas em Lisboa são na realidade inferiores ás quantias que indicamos para os outros portos, mas não deixam comtudo de ser consideraveis, se attendermos aos nossos recursos.

Convém portanto aproveitar, quanto possivel, as despesas feitas, e mais ainda as condições naturaes do nosso clima e da situação de Lisboa no extremo oeste da Europa. Bastava para isso que uma administração séria e compenetrada dos verdadeiros interesses do paiz introduza na exploração do nosso porto os melhoramentos que estão adoptados e seguidos n'outros paizes para facilitar por todos os modos o desenvolvimento do commercio e do transito, tanto pela via maritima como pela

via terrestre. Não são por emquanto necessarias maiores despesas, porque é já bastante extensa a linha de caes acostaveis aos grandes vapores: bastará que se dê uma séria attenção a todos os detalhes dos serviços do porto, que se modifiquem as praxes abusivas e antiquadas, e acabem as peias e embaraços que tanto nos teem prejudicado até agora. E' necessario que Lisboa se torne um porto de uma nação civilizada, e que os passageiros encontrem aqui um acolhimento e facilidades que os levem a preferir o nosso porto aos demais que nos fazem concorrência.

M. d'Espregueira.

CARTA DE LOURENÇO MARQUES

Lourenço Marques, 4 de dezembro de 1897.

Baixou de novo a tonelagem transportada pelo caminho de ferro de Lourenço Marques no mez de novembro findo, de fórma que apenas se transportaram 9.590 toneladas, tendo-se tambem effectuado só 75 comboios de mercadorias, quando em egual mez do anno passado se transportaram 15.268 toneladas e se effectuaram 228 comboios de mercadorias.

Este abaixamento de trafego foi devido, em primeiro lugar, a não se terem transportado materiaes de construcção no mez de novembro findo para os caminhos de ferro Neerlandez e de Pretoria a Pietersburgo, e em segundo lugar, a não se terem quasi effectuado transportes alguns de madeiras para as minas de Johannesburgo.

Entretanto não é desanimador o estado actual do movimento d'este caminho de ferro, pois presentemente já vão affluindo de novo os carregamentos de madeiras, está-se transportando um importante carregamento de travessas de tecca para o caminho de ferro de Pretoria a Pietersburgo e esperam-se todos os dias novos carregamentos, o que decerto fará engrossar a cifra da tonelagem a transportar durante o presente mez.

O material circulante, que o governo portuguez ultimamente adquiriu, já está todo em circulação, de fórma que é muito deminuto o material da companhia Neerlandeza que percorre a nossa linha, vendo-se com prazer circular comboios compostos, na maior parte de 20 vehiculos carregados, formados apenas de material com as iniciaes — C. F. L. M.

E o mais importante é que mensalmente estavamos sendo sobrecarregados com uma verba avultadissima, proveniente de aluguel de material á companhia Neerlandeza, e hoje, isto é, desde setembro ultimo, aquella verba tem diminuido sensivelmente, a ponto de, em alguns mezes já ser a companhia quem nos paga a nós aluguel de material.

Isto no entretanto não quer dizer que tenhamos já o numero sufficiente de material para fazer face a todas as exigencias do serviço e assegurar uma troca regular de material com a companhia Neerlandeza, sem sermos onerados com qualquer aluguel.

Entendo, porém, urgente, necessario e indispensavel que se adquira maior numero de vapores, porque d'ahi advirão grandes vantagens para o nosso caminho de ferro de Lourenço Marques.

Os fourgons novos que o governo encommendou tambem já aqui chegaram e estão a ser montados nas officinas d'este caminho de ferro.

São em tudo eguaes aos da Companhia Neerlandeza.

J. M. Costa.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial N. B. n.º 6 de pequena velocidade. — Desde 28 de janeiro fica annullada esta tarifa combinada com a Companhia real e a da Beira Alta, que vigorava desde 1 de agosto de 1884, para o transporte de varias mercadorias de Lisboa a Povoia para Guarda ou vice-versa.

Na tarifa L. n.º 1, bilhetes para os comboios tramways de Sacavem, haverá desde o dia 11 pequenas modificações de preços, par salvar algumas anomalias que existiam.



VIA FERREA DA BAHIA DO LOBITO

POR

BENGUELLA A CACONDA

O laborioso engenheiro sr. Manuel Francisco da Costa Serrão, encarregado pelo governo dos estudos d'este caminho de ferro na provincia ultramarina de Angola, já apresentou ao sr. ministro do ultramar parte do projecto — a secção mais importante actualmente para as necessidades commerciaes do florescente porto de Benguella.

E' sabido que este distincto engenheiro, com o sr. Amavel Granger, precioso auxiliar, executou com rara felicidade no anno de 1896 os trabalhos de campo, reunindo os elementos para os trabalhos de gabinete, que tem realizado aqui e estão quasi a terminar.

Activo e incansavel, os estudos em Africa fizeram-se sem descontinuar, n'uma unica campanha, rapida e tenazmente. Novo ainda, tem, todavia, longa pratica d'estes trabalhos que desempenhou com proficiencia no Norte a contento de outros engenheiros, sob cujas ordens servia, os veteranos respeitaveis da engenharia ferro-viaria portugueza.

Nas obras do porto de Lisboa, os seus conhecimentos, o são criterio que orientava os seus trabalhos, o bom senso que dictava as suas ordens, o seu proverbial zelo e até a sua galharda bonhomia, mereceram-lhe louvores e encomios do proprio pessoal da empresa Hersent.

Indicado por varias vezes para diversas commissões de serviço no ultramar, tendo até sido nomeado engenheiro do porto de Macau quando se pensou em executar as obras projectadas pelo distincto especialista, conselheiro Ferreira Loureiro, que o escolheu, só agora foi levar a uma região afastada da metropole o esforço do seu vigoroso trabalho e da sua fecunda intelligencia.

Com estes precedentes, força é presumir que os estudos serão completos.

Tem portanto maior valor as indicações que, succintamente, emquanto as não podemos dar pormenorizadas, vamos fazer sobre esta importante arteria, destinada a abrir novos horizontes ao commercio portuguez, a levar pelo sertão africano a aurora da civilização e a afirmar no meio indigena, tantas vezes hostile e torturado por intrigas de invejosos e ambiciosos vizinhos, a nossa soberania.

De facto, a linha é a um tempo commercial e militar. Serve para a expansão portugueza e para valorizar um ou dois importantissimos portos naturaes da provincia de Angola.

Colloca Benguella em contacto com o coração do planalto de Caconda, cujo solo fertilissimo póde vir a ser o celeiro de Portugal.

Facilita o nosso dominio no interior.

Demonstra tambem a sollicitude do governo pela prosperidade das nossas colonias, obtemperando as criticas acerbas das nações ciosas dos florões que ainda ornaram a corôa portugueza.

Oxalá que este projecto não sirva apenas para demonstrar, uma vez, mais as qualidades do engenheiro que o assigna, mas tenha de ser realizado em um curto espaço de tempo. Mais depressa lograremos os beneficios que d'elle certamente adveem.

A portaria de 20 de julho de 1895, que mandou proceder a estes estudos, determinava que se fizesse o reconhecimento para a construcção de uma ou mais linhas de penetração até ao Cubango.

Começou portanto o engenheiro Serrão por escolher o ponto de partida, adoptando o de Benguella.

Fez o ante-projecto do troço entre Benguella e Catumbella, o reconhecimento entre o monte Sahoia e Caconda, o projecto definitivo de uma parte do troço entre Benguella e Sahoia, levantou a planta dos terrenos da costa da bahia do Lobito e executou o reconhecimento para a escolha da directriz de Mossamedes ao Chella, deixando para mais tarde o reconhecimento até ás cataractas do Maculungugo no Cubango para o prolongamento da via ferrea estudada.

Vasta tarefa na verdade.

E' uma parte d'este trabalho, feito em tão curto praso, que o sr. Serrão agora apresentou oficialmente ao illustre ministro, que é tambem engenheiro e póde bem, por si mesmo, avaliar o seu merito, e reconhecer a conveniencia da realizacão do projecto.

*

A via ferrea desenvolve-se por 280 kilometros, da bahia do Lobito a Caconda.

Atravessando um terreno quasi despovoado, as suas estações apenas obedecem ás necessidades da exploração. Assim, além da estação *terminus* na bahia do Lobito, magnifico porto natural, e a de Benguella e Caconda, ha apenas a de Cabeço do Ladrão, intermedia.

Vence-se com este desenvolvimento o desnível entre a costa e o planalto de Caconda.

Chegada á planatura, deve bifurcar-se a linha, sangrando a região com dois ramaes: um para o Bihé e outro para o Cubango, proximo de Cassinga.

Cassinga é uma região aurifera. Está dito tudo.

É uma linha economica a projectada. A bitola tem 1^m,0; admittem-se rampas de 25 no maximo, e raios que podem descer a 100 metros.

O terreno é facil. Apenas a primeira secção, com 25 kilometros de extensão, tem obras d'arte dignas de nota.

Entre ellas ha um tunnel de 226 metros, um viaducto mixto de ferro e alvenaria, e outro de alvenaria só.

Na extensão de 180 kilometros o terreno, á direita e esquerda do traçado, presta-se maravilhosamente ás culturas ricas d'aquellas regiões: canna sacharina, café, etc. Está completamente desaproveitado. A população, só no planalto apparece — e não muito densa.

O custo kilometrico está orçado em 16 contos.

Assim, esta via ferrea barata, de facil construcção e exploração, resolve completamente o problema do estabelecimento d'uma via ferrea na provincia de Angola, sendo preferivel á soluçào em tempo proposta pelo districto de Mossamedes e estudada pelo afamado engenheiro, conselheiro Machado, hoje governador geral da India.

Com estes 280 kilometros satisfaz-se por completo as actuaes necessidades de Benguella.

E' esta a parte que mais importa, portanto, construir.

Por isso o sr. Serrão entregou primeiramente o projecto d'este troço, para que o governo fique habilitado a tomar qualquer solução sobre o assumpto.

O sr. Serrão julga que, por agora, basta construir a parte que vae de Benguella ao planalto. Mais tarde, quando as necessidades commerciaes mostrarem que é pequeno o porto, seria a testa da linha o Lobito, que fica a 32 kilometras para o Norte.

Esta bahia está indicada para um grande emporio commercial. Sem obras que não sejam de saneamento ou aterro de algum pequeno pantano para salubridade da população que ali se erigir, pôde abrigar esquadras inteiras.

O porto de Benguella é já de si importante.

Demonstram as estatisticas, que o seu commercio caminha n'uma rapida progressão, principalmente no que se refere á borracha.

A construcção da via férrea attrahir-lhe-hia o commercio do interior.

Caconda, por outro lado, é uma região salubre, fertil e propria para a colonização.

O rendimento do caminho de ferro é avaliado em 282 contos, contando só com o trafego da cidade de Benguella, como está actualmente, e suppondo que se applicam as tarifas altas, o que é perfeitamente justificado e muito preferivel a fazel-as baixar para depois se elevarem, como succedeu n'outra parte.

Para se reconhecer quanto lucraria o commercio com este beneficio, basta lembrar que os transportes actuaes em carros boers, entre os extremos da linha, são, por tonelada metrica, 106.000. Para percorrer essa distancia gastam-se 15 dias.

Pela via férrea, applicando a tarifa mais elevada, reduzia-se o preço a muito menos de metade e o tempo a um dia.

O. S.

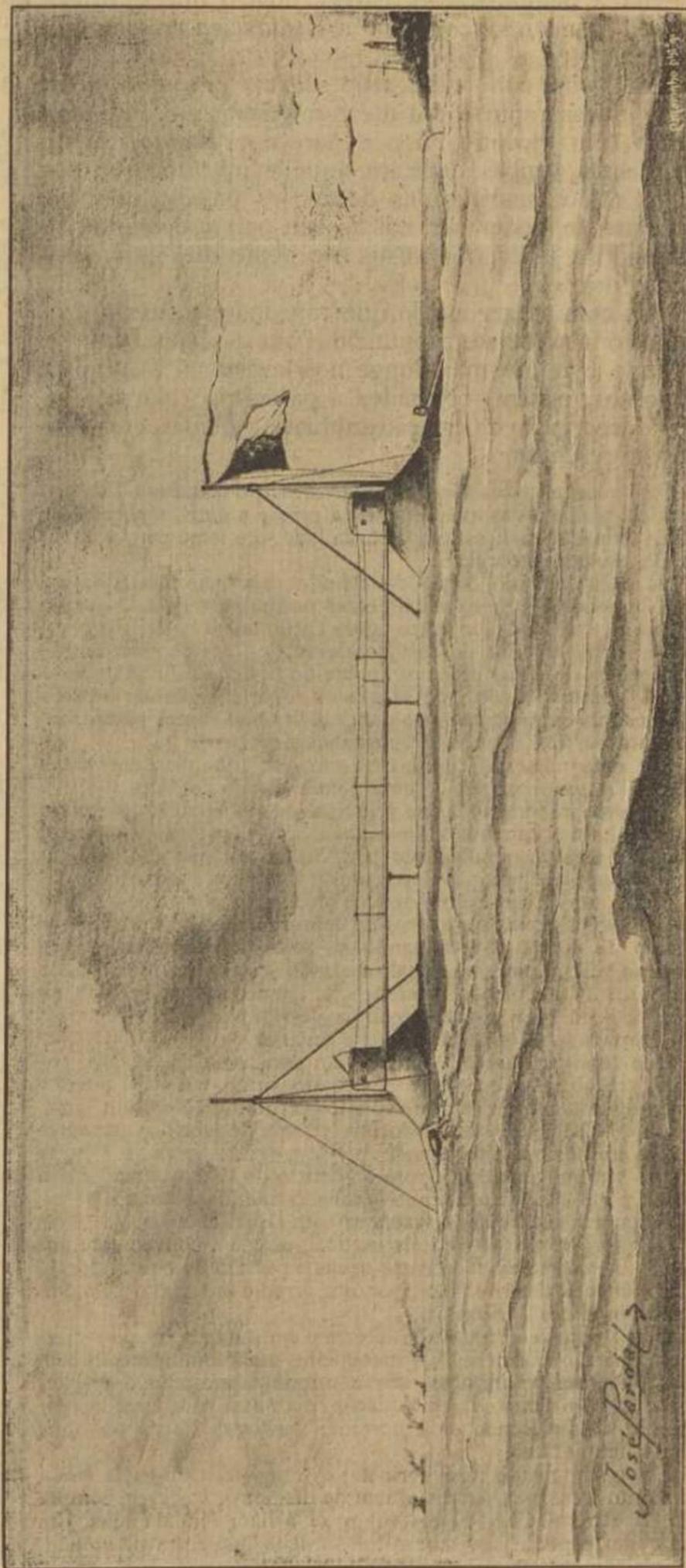
O SUBMARINO FONTES

Ao descrevermos, em o nosso n.º 231 de 1 de dezembro passado, a locomotiva electrica Heilmann, referimo-nos, com justa amargura, ao submarino *Fontes* e ao lamentavel abandono em que ficára um projecto, gratuitamente offerecido a Portugal, d'aquella arma de guerra naval, que faria, n'outro paiz, não só a gloria do seu inventor, mas a da propria nação que apresentasse resolvido um problema que tantos esforços e tentativas tem custado em todos os centros cultos.

Revestem um caracter de singular curiosidade os casos que se teem dado com o submarino *Fontes*.

Em 28 de julho de 1890 offereceu o, então 1.º tenente da armada, sr. João Augusto Fontes Pereira de Mello, ao governo portuguez os planos da sua estação submarina, com a condição unica de ser o offerente o encarregado da construcção e experiencias, como dissemos em o nosso n.º 72 de 16 de dezembro de 1890.

Depois de varias peripecias, e, negadas pela commissão encarregada de dar parecer sobre o novo invento, as condições de estabilidade e de visão do submarino, foi construido no Arsenal de Marinha um modelo, *unica e exclusivamente* destinado á demonstração d'aquellas qualidades, modelo mandado executar pelo conselheiro Ferreira do Amaral e continuado por



ordem do seu successor, o conselheiro Ferreira de Almeida.

Assim se prestava do melhor grado o inventor, com a confiança de quem fez um estudo sério e consciencioso, a verificar na pratica se o seu projecto era uma méra utopia, ou correspondia ao que se desejava.

Em 18 de outubro de 1893 realizou-se emfim a primeira experiencia, seguida de outra e outras, que demonstraram *á evidencia a estabilidade e a visão* de que era dotado o submarino, unicos pontos, postos em duvida, p ela commissão.

Feita a demonstração, parecia logico que se proseguisse, mandando construir a verdadeira estação submarina.

Pois assim não aconteceu: silencio perpetuo se fez sobre o assumpto e (vá até o fim) nem um agradecimento, um incentivo houve para o estudioso official, que tantas vigílias dedicára áquelle invento, que por tantas e tão amarguradas decepções passára, sempre na mira de poder ser util ao seu paiz e continuar illustrando a farda que vestia e o nome que impollutamente usava!

Mais com amargura do que com indignação mencionamos o facto, triste prenuncio d'um descahir fatal.

Muito e muito mais longe nos levaria tal assumpto; vêmo-nos, porém, obrigados a parar, para darmos logar á descripção da estação submarina *Fontes*, cuja gravura apresentamos.

O submarino tem a fórma cylindrica, terminando por duas pyramides conicas, das quaes uma é a prôa e a outra a pôpa. Esta ultima tem dois helices, um de cada lado, e o leme para a direcção no plano horizontal.

De cada lado do corpo do cylindro, e a meio d'este, ha um leme horizontal para os movimentos no sentido vertical, quando navega ou está fundeado entre aguas correntes.

Na parte superior do costado elevam-se duas cupulas, ambas guarnecidas de vigias e de um apparelho optico destinado não só para a observação do que se passa á superficie quando o barco está occulto entre aguas, mas para medir angulos nos planos horizontal e vertical, n'estas circumstancias.

Em cada uma das cupulas ha uma escotilha para entrada, e entre ellas está estabelecida uma ponte sobre o costado.

Na parte inferior do corpo principal da embarcação (parte cylindrica) ha tres camaras submarinas abertas para fóra, pelo fundo, as quaes tem communicação para dentro por meio de ante-camaras. Estas camaras são destinadas a trabalhos submarinos.

Cada um dos apparehos opticos ou de visão consta de um tubo de aço forjado com seis metros de comprimento, dois decimetros e meio de diametro terminando na sua parte superior por um pequeno tubo do mesmo metal, medindo sessenta centimetros de comprimento e cinco centimetros de diametro externo, fechado superiormente por uma campanula de vidro perfeito e homogéneo, pintada interiormente na parte superior.

Este tubo tem livre movimento em uma caixa de estopas, podendo, recolher-se, em parte dentro do barco, e no seu interior ajusta-se levemente um outro tubo construido de aluminio, através do qual se acha combinado um systema de espelhos que apresentam em baixo as imagens do que se passa á superficie. O tubo interno tem movimento de rotação dentro do tubo exterior, e tem na sua parte inferior um limbo graduado munido de nonio.

A immersão e emersão fazem-se com lastro de agua.

Os movimentos no sentido vertical, obtida a conveniente immersão, a sua estabilidade entre aguas e posição de equilibrio são rigorosamente determinados por um arranjo especial e pelo emprego dos lemes horizontaes.

O ar respiravel é renovado directa e constantemente da atmospheria, para o que tem duas mangueiras em communicação com duas poderosas ventoinhas, servindo uma para aspirar o ar exterior e lançar-o dentro da embarcação, e a outra para expellir o ar interno, estabelecendo uma corrente constante de ar novo na atmospheria interna.

Estas mangueiras vão abrir nos extremos dos tubos de visão, no ponto em que elles diminuem de diametro, e servem sempre que as extremidades d'estes tubos se acham fóra da agua. Um apparelho especial faz lançar fóra a agua que entra pelas mangueiras conjuntamente com o ar.

O serviço d'estas mangueiras é desempenhado por duas outras que se acham enroladas em dois tambores, d'onde se fazem desenrolar quando convenha, e cujo serviço ainda é substituido pelo emprego do ar comprimido existente em depositos apropriados, quando o comprimento d'estas mangueiras não chegue á superficie das aguas, ou quando seja necessario occultar por completo a posição do submarino.

Este submarino, armado com dois tubos para o lançamento de torpedos, é dotado de verdadeira e completa autonomia e tem as seguintes dimensões: comprimento total—39 metros, tendo 21 metros o corpo cylindrico e 9 metros cada pyramide conica; diametro—4,5 metros, e deslocamento total 434 metros cubicos.

Para se poder conhecer o valor da machina *Fontes* como engenho de guerra, basta indicar as suas principaes qualidades, que a tornam bem differente e muito superior a todas as suas congeneres:

1.^a É uma estação ou bateria submarina, mas bateria movel,

habitavel, destinada a servir indistinctamente como engenho de guerra, fazendo uso de todas as especies de torpedos, como sino mergulhador e observatorio submarino, achando-se sempre em relação directa com a atmospheria exterior e sempre independente de outra estação de qualquer ordem.

2.^a Tem a sua estabilidade de equilibrio rigorosamente garantida sem despesa da sua força motora, quer navegando á superficie, quer debaixo de agua, quer estando parado e fundeado entre aguas.

É n'este ponto que reside o principal valor do invento *Fontes*, pois n'elle se realiza perfeita e completamente a condição fundamental da questão dos submarinos—*a rigorosa estabilidade de equilibrio de um barco submarino de grandes dimensões em todas as posições possiveis, sem despesa de força quando submerso.*

3.^a Não necessita de ser dotado de uma grande velocidade nem da extrema mobilidade exigida a todos os outros submarinos, visto ser principalmente destinado a operar achando-se fundeado debaixo de agua, não obstante poder manobrar em plena liberdade de movimento como qualquer submarino.

O illustre e illustrado official não desanimou com a recusa que lhe foi dada por premio, mas, para vergonha nossa, não será Portugal que verá construir-se e levar-se emfim a cabo o invento d'um seu filho.

Fica-lhe, porém, a gloria de que não é por culpa sua que tal acontece e que todos os seus compatriotas, imparciaes e livres das peias dos convencionalismos mesquinhos, o apreciam e honram o seu perseverante estudo.

E ha-de ser tristemente original que outro paiz o aproveite e quem sabe se um dia... contra nós.

Seria um horror, mas a fatalidade inflinge ás vezes d'estes castigos tremendos!

NOTAS DE VIAGEM

XXXII

Cartagena. — Entrada no porto. — A cidade. — Um bom hotel. — Viagem costeira. — Alicante. — Bello caes e pessimo desembarque. — Um capitão do porto inimigo dos viajantes.

A entrada em anno novo — caso que hoje se dá — na ignorancia do que nos espera n'esse periodo que vemos encetar, tem certas semelhanças com a entrada de um navio em porto que não conhecemos.

Vamos chegar ao caes ou ao ancoradouro; o que será a terra que vamos pisar? Eis o que nos succede hoje ao começar um novo periodo annual; eis o que me succedia quando, a bordo do vapor *Correo de Alicante*, via que nos approximavamos da terra hespanhola, entre a *Punta de Podadera* e a de *Trinca-Botijas*, que extremam os dois grandes morros defensores do maravilhoso porto de Cartagena.

Respeitavel a apparencia d'estes dois montes, illuminados, ás 7 horas da manhã, por uma vaga luz de nascente, escoando-se por entre tenebrosas nuvens que se encastellavam, ameaçando tempestade, de agua, pelo menos.

No alto divisam-se as ameias dos fortes de S. Julião, á direita, e de *Galeras*, á esquerda; cá em baixo, a diversas alturas da agua, surprehendemos, abertos na montanha, grandes olhos que nos contemplam, e cujos globos são constituídos por canhões de grosso calibre para defesa do porto.

Este é constituído, além do abrigo natural, por dois paredões-diques, deixando entre si largo espaço para facil entrada de vapores de alto bordo n'aquella vasta bahia, onde a maior esquadra poderá manobrar.

E assim tinha que ser, porque Cartagena é o porto militar mais importante da Hespanha, e o seu arsenal um dos principaes da Europa, construindo-se n'elle cruzadores de 400 toneladas.

N'esse vasto porto, entre enorme quantidade de outros barcos de grande lotação, o nosso vapor lança ferro

a pouca distancia da caes, rodeando-o logo uma infinidade de pequenos barcos que se offerecem para nos trasbordar a terra.

Meia peseta, ida e volta, por pessoa, não é caro, e os barqueiros são attenciosos; mas esta despesa, e, mais que tudo, o incommodo, podiam bem ser poupados porque o caes novo permite perfeitamente a atracação dos vapores—para isso foi feito—e tanto que lá estão, junto á muralha, vapores de grande lctação recebendo carga directamente dos vapores do caminho de ferro, cujas linhas se prolongam por todo o comprimento do molhe, formando-se alli uma estação de mercadorias chamada Cartagena-Porto. E bem podia centralizar-se tambem n'este ponto a estação de passageiros, se a cidade não fosse tão pequena que, apesar da estação estar fóra das fortificações, não dista do centro da povoação mais de uns 600 metros.

Em frente do caes, onde se desembarca, abre-se a *Calle Mayor*, para o lado direito da qual se desenrola um pequeno numero de ruas, algumas raras, e pequenas praças, sem monumentos nem coisas notaveis, percorridas, as mais largas, por trem-vias.

Estabelecimentos bem sortidos n'essas ruas estendem ás portas peças de tecidos por preços baratissimos, como é vulgar em Hespanha; alguns cafés e restaurantes vastos e bem ornamentados, como tambem é costume do paiz.

Hoteis importantes, de entre os quaes se destaca o hotel de Roma, na *calle Mayor*, que é o principal da cidade, e merece especial nota.

O edificio foi construido *ad hoc*, por isso a disposição dos quartos, salas e varias accomodações é a mais apropriada. Tem 70 quartos, varios salões para familias, salão de recreio, gabinete de leitura, bilhar, casa de banhos, etc.

A sala de jantar é um primor de luxo e bom gosto; os quartos, vastos, bem arejados e mobilados a capricho. A cozinha, farta e de esmerado gosto. Falo assim, porque pessoalmente a apreciei n'um bello almoço por 3 pesetas, o que é baratissimo n'um hotel d'aquelles.

Vista Cartagena, que pouco tem que vêr, ás 10 horas e meia o vapor chamava os passageiros que quizessem seguir n'elle para Alicante.

Caso pasmoso! Eu, com o passe do caminho de ferro na carteira; eu que, tantas vezes o tenho dito, prefiro a viagem da terra á por mar, d'esta vez fiz a contrario.

Havia duas razões para isso: ser o vapor, como lhes disse, muito commodo, e querer eu aproveitar a occasião para vêr aquelle troço da costa mediterranea, occasião que não esperava tornar a ter.

Com muita pena de não visitar o arsenal, por não ter tempo para isso, tomei, pois, de novo o vapor que, sahido o porto, torneja para o norte, vendo-se sempre a costa a pouca distancia.

O cabo de *Palos* avista-se perfeitamente, passando-se entre elle e as pequenas ilhas Hormigas; a foz do Segura e a povoação do Guarda-mar, na sua embocadura, fazem um bello effeito.

Pelas 4 horas passámos o cabo de Santa Pola, e ás 5 e meia entrámos o bello porto de Alicante.

O vapor vae-se approximando do caes, ao qual estão atracados muitos outros. Os passageiros contam desembarcar directamente para terra, porque d'ella não distamos mais que uns 10 metros.

Mas, eis que se sente lançar ferro. Inquirimos porquê, admirados.

—Porque o capitão do porto não consente no atraque enquanto o vapor não estiver vasio.

—Porquê, perguntámos ainda, obrigar os passageiros ao incommodo de desembarcar pelas pequenas lan-

chas que rodeiam o barco e nos offerecem a perspectiva de um banho forçado?

—Porque ha que deixar viver os barqueiros — nada mais.

De maneira que a Hespanha fez grandiosas despesas na construcção d'aquelle porto, mas, para dar que comer aos barqueiros, lança-lhes ás fauces os pobres viajantes, como nos antigos circos romanos se atiravam ás feras os condemnados.

E pouco menos que feras são aquelles sujeitos.

Cada pessoa tem que pagar meia peseta, e cada volume, embora seja uma simples chapelleira de cartão que o passageiro leve consigo, paga meia peseta tambem.

A lancha, que tem que fazer um trajecto de uns 20 metros, pára, a meio caminho, para o barqueiro fazer a cobrança.

Faltam-lhe trocos porque alguns passageiros não tem moeda miuda; entre as pratas recebidas apparece uma peseta que o barqueiro diz que é *del niño* e não a quer receber; berra como um possesso, espectorando grosseiros improperios, e obstina-se em não remar enquanto alguem não lhe trocar a peseta, que é boa, mas com que elle embirra, por outra de cunho da sua sympathio.

E para mais convencente argumento, faz jogar a barco, ameaçando vasar na agua parte dos passageiros que não se podiam assentar por falta de bancos!

Devem concordar que a proverbial hospitalidade hespanhola fugiu de Alicante á ordem do sr. capitão do porto.

D'este e do cabo d'ordens da alfandega, verdadeiro personagem offenbachico, que fez as minhas delicias, e as fará ainda, ao descrever as suas comicas arrogancias, no proximo artigo.

INVENÇÕES

Foi concedida pelo governo portuguez a patente de invenção, por cinco annos, ao engenheiro hollandez, residente em Haarlem, Christiaem Cornelius van der Valk, para «Uma disposição destinada a abrir e cerrar automaticamente, por meio de electricidade, as cancellas das passagens de nivel nas vias ferreas».

*

Foi igualmente concedida ao professor grego, Antoine Dawaskinos, a patente de invenção para um novo telegrapho typographico. O privilegio é tambem por cinco annos.

*

Telegrapho sem fio.—Está subscripto o capital da companhia formada para a exploração do invento de Marconi—transmissão telegraphica sem necessidade de fios conductores. Parece que as transmissões directas, a uma distancia de 17 kilometros, são seguras.

O inventor quer conseguir a distancia de 32 kilometros, aperfeiçoando os seus apparatus. Actualmente pode fazer-se a transmissão entre os pharoes ou postos semaphoricos e os navios que passam á vista. Ha muito ainda a esperar d'esta descoberta, tanto na arte militar e naval como nas applicações ordinarias da telegraphia.

Navegação aerea.—Procedeu-se a experiencias em Tempelhof, perto de Berlim, com o acrostato de Iagels, que conseguiu elevar-se nos ares á altura de 460 metros e mudar de direcção, mas que, em virtude de um transtorno nas correias de transmissão que se enredaram, cahiu no fim de 47 minutos, despedaçando-se. O balão é de aluminio e actuado por um motor de benzina,

PARTE FINANCEIRA

Carteira dos accionistas

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Os srs. portadores de obrigações d'esta Companhia são avisados de que do dia 1.º de janeiro de 1898 em diante, será pago o saldo do coupon n.º 19, réis 461, contra a entrega do dito coupon, e sobre o coupon n.º 20 uma prestação de réis 174, que se effectuará á vista do mesmo coupon, o qual será carimbado da seguinte maneira—Payé 1 fr.—e entregue ao portador para ser apresentado, logo que seja anunciado novo pagamento.

Segundo decisão da Camara dos Corretores da praça de Paris, a partir de 31 de dezembro de 1897, a declaração actualmente feita no Boletim Official será substituída pela seguinte: En coupon n.º 20 estampillé de 1 fr.

Os coupons serão pagos e carimbados em Lisboa, na séde da Companhia, rua Victor Cordon, n.º 1; em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, rue Bergère; em Londres, na casa Morton Rose & C.º, Princes Street. 6, E. C.—O conselho d'administração.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

O conselho de administração d'esta companhia tem a honra de prevenir os srs. obrigacionistas de que, a datar do primeiro de janeiro de 1898, será pago o coupon ouro do 2.º semestre de 1897 das obrigações privilegiadas de primeiro grau, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 8 das obrigações privilegiadas de primeiro grau, de 3 0/0, recebendo por cada coupon 7 francos 10 c. líquidos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 8 das obrigações privilegiadas de primeiro grau, de 4 0/0, recebendo por cada coupon 9 francos 47 c. líquidos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 5 da nova folha d'elles anexa ás antigas obrigações de 4 1/2 0/0 primeira serie 1886 (Beira Baixa), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de primeiro grau de 3 0/0 e recebendo por cada coupon 9 francos.

Pela apresentação do coupon n.º 4 da nova folha d'elles anexas ás antigas obrigações de 4 1/2 0/0 (2.ª e 3.ª series), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de primeiro grau do mesmo typo e recebendo por cada coupon 9 francos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1.º de janeiro de 1898 em Lisboa na séde da companhia, ao cambio do dia e com deducção de 10 0/0 do imposto de rendimento em osanPortugal.

O pagamento em França, Londres, Allemanha e na Belgica será realizado tambem nos termos acima, desde a mesma data nos cofres correspondentes da companhia Real, de accordo com nuncios feitos em cada paiz.

Lisboa, 10 de dezembro de 1897. — O presidente do conselho de administração, *Antonio Maria Pereira Carrilho*.

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

SORTEIO DE OBRIGAÇÕES

Tendo sido sorteadas, para amortizar, as obrigações n.ºs 711, 1:474, 1:642, 2:504, 4:370 e 4:599, serão cancelladas, pagando-se desde o dia 31 do corrente mez o seu capital nominal de 90\$000 réis a cada uma, e mais 2\$250 réis do respectivo coupon n.º 3 do 2.º semestre do corrente anno.

Porto, 20 de dezembro de 1897.—Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães — O gerente, *Antonio de Moura Soa es Velloso*.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de janeiro de 1898, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs: 3:579—5:719—7:035 e 7:973 de réis 450\$000; e aos n.ºs 15:751—19:516—21:084—25:835—28:181—31:464—32:100—35:578—36:888—44:888—50:189—53:430—53:748 55:567 e 56:183 de 90\$000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de janeiro de 1898.

No Porto—Na séde da Companhia, rua de Bellomonte, 49.

Em Lisboa—No London and Brazilian Bank Limited.

Em Londres—No Capitalana Counties Bank Limited.

Em Paris—Em casa dos srs. Marquard Krauss & C.ª

Em Amsterdam—Em casa dos srs. Westendorp & C.

Em Bruxellas—Em casa dos srs. J. Matthia & Fils.

Porto, 21 de dezembro de 1897. — Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa—O vice-presidente do conselho de administração, *Alexandre Peres*.

A RÊDE FERRO-VIARIA INGLEZA EM 1896

O comprimento total da rêde dos Caminhos de Ferro no Reino Unido era, no fim de 1896, de 34:234 kilometros, dos quaes 45 1/2 0/0 de via simples, e que representam um capital de 1.029:500:000 libras esterlinas, sendo 3:800 milhões em acções ordinarias, 3:600 milhões em acções garantidas e de preferencia, e 2:895 milhões em obrigações. Mais de 1 0/0 d'este capital é, além d'isso, puramente nominal e resultante de consolidações, conversões e divisões de acções.

As receitas brutas em 1896 ascenderam a 901.200:000 de libras, repartidos pela seguinte fórma: viajantes, 39.120:000; mercadorias, 1:155; diversos, 120 milhões, o que dá, comparadas com as de 1895, um augmento absoluto de 43 milhões para a primeira verba, 55 para a segunda e de 7.5 para a ultima, ou seja, respectivamente, uma percentagem de 4,7, 4,9 e 6,5.

O trafico de passageiros, que em 1895 fôra de 929.771:000, ascendeu em 96 a 980.339:000, com um rendimento de 978 milhões contra 934,2 em 1895.

Em compensação, augmentaram tambem as despesas. O coefficiente de exploração conserva-se o mesmo de 1894 e 95, 50 0/0, coefficiente menor, ainda assim, do que á média dos ultimos dez annos.

Em 1896 as despesas atingiram 1:254,7 milhões de francos, com um excedente, sobre 1895, de 57,7 milhões, dos quaes 40 foram absorvidos pela conservação da linha ferrea, obras de arte, estações, tracção, conservação e renovação do material circulante e pela exploração; repartindo-se o restante pela exploração dos paquetes, canaes e docas, augmento do custo do carvão de pedra bem como dos salarios.

O lucro liquido da exploração foi notavelmente mais elevado do que em 1895, mas como tem de se metter em linha de conta um novo capital de 700 milhões de francos, o juro médio de todo o capital não ultrapassará 3,88 0/0, tendo sido, em 1895, de 3,80 0/0.

PAPEIS DE CREDITO TRIBUTADOS

Pensa-se em lançar um imposto sobre os papeis de credito estrangeiros, negociados na Republica franceza.

O projecto despertou varios clamores nos agentes bancarios, receiosos de que o novo tributo afugente do mercado aquelles papeis e diminua assim a materia prima do seu commercio.

A camara syndical dos banqueiros de Paris, interpretando o sentimento da classe, votou na sua ultima reunião uma moção, expremindo o seu voto para que o governo francez renuncie a este imposto, bem como ao lançamento de qualquer taxa que possa dificultar as transacções.

Justificou a sua opinião, allegando: que o imposto irá beneficiar os mercados belgas e inglezes em prejuizo dos intermediarios francezes; que os banqueiros francezes ficam n'uma situação de inferioridade, relativamente aos seus collegas estrangeiros, quando e trate de novas emissões; que forçosamente se dará uma certa emigração dos titulos estrangeiros, diminuindo o credito francez nas praças externas; que a massa dos pequenos capitalistas, portadores de titulos estrangeiros, é prejudicada, ao passo que os grandes capitalistas, que facilmente realisam operações no estrangeiro, nada soffrem; que o lucro do governo com o novo imposto diminua rapidamente pelo desaparecimento da materia tributavel; e que a pratica condemna por completo esta ideia, anti-politica, anti-economica e anti-democratica.

Veremos se o governo se convence.

Cá e lá...

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

BOLSAS	DEZEMBRO													
	16	17	18	20	21	22	23	24	27	28	29	30	31	-
Lisboa: Inscript. de assent. . .	31,20	31,15	32,50	32,50	31,20	31,25	31,25	31,25	31,36	31,25	31,25	-	32,50	-
» coupon. . .	32,25	31,20	31,20	31,25	31,30	-	31,30	31,40	31,40	31,40	31,65	-	31,30	-
Obrig. 4 0/0 1888.	-	15,000	-	-	15,000	-	15,000	15,000	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 assent. . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39,000	-	-
» 4 0/0 1890 coupon. . .	-	39,000	39,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 externo. . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.	-	-	42,900	43,000	42,800	-	-	-	-	43,000	-	42,800	-	-
» 4 1/2 0/0 coup. int. . .	43,300	43,200	43,400	-	-	-	-	-	43,500	-	43,200	43,400	-	-
» 4 1/2 0/0 externo. . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	77,500	-	-	-
Accções B. de Portugal. . . .	124,000	124,000	124,000	124,000	124,000	124,000	124,000	124,000	124,000	124,000	124,000	124,000	-	-
» » Commercial.	121,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » N. Ultramarino.	-	-	-	-	-	-	-	89,500	89,500	89,500	-	89,500	-	-
» Tabacos coupon.	78,500	-	-	-	78,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Comp.ª Real.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0.	-	-	-	-	-	94,700	95,000	-	95,000	92,500	-	-	95,600	-
» » 5 0/0.	92,500	92,500	-	-	92,700	93,000	92,200	-	93,500	-	-	-	-	-
» C. Real 3 0/0 1.º grau. . .	72,100	-	72,300	72,200	-	72,300	-	72,300	-	72,300	-	72,600	-	-
» » 2.º grau.	12,700	-	-	-	-	12,550	-	-	12,500	12,500	12,500	-	-	-
» C. Nacional.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa.	-	84,000	84,000	83,700	83,700	83,600	80,500	80,500	80,500	80,500	80,500	80,500	-	-
Paris: 3 0/0 portuguez.	20,75	20,80	20,85	20,70	20,90	20,90	20,80	20,75	20,70	20,80	20,75	20,70	-	-
Accções Comp. Real.	-	-	41	-	35	-	37	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Cáceres.	17,75	18	-	17	17	-	-	17,25	16,25	16,25	17	-	-	-
» Norte Hespanha.	82	82	82	82	80,50	80,75	82	80,50	-	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza.	144	146	146	-	146	145	144	144,50	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes.	77	74	74	-	75	78	77	78	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau. . .	270	270	274	270	275	272	270,50	270	272	270	270	270	-	-
» » 2.º grau.	46	-	46	46	46	46	46,50	46	46,25	46,25	46	46	-	-
» » antigas.	-	-	126	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» C. Beira Alta.	72	71	72	72	70	70	72	71	-	-	-	-	-	-
» Madrid Cáceres.	58	58	58	57	57	57	-	57	57	56	53,25	53,50	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)	220,50	-	221	221,50	220,50	220,50	220	220	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez. . . .	20,50	20,62	20,62	20,62	20,62	20,62	20,62	20,75	-	20,75	20,75	20,75	-	-
Obrig. Atravez Africa.	66	66	66	66	66	86	66	66	-	66	66	66	-	-
Amsterdã: Atravez Africa. . . .	-	60,75	-	60,87	-	-	60,75	-	-	60,93	-	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa. . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1897			1896			Totaes		Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1897	1896	1897	1896		
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida.	3 9 Dez.	693	62:134.000	89.659	693	54:952.518	79.296	3:180:608.000	2:985:404.142	195:203.858	-	-
	» » » » »	10 16 »	»	64:000.000	92.352	»	54:952.518	79.296	3:244:608.000	3:040:356.660	204:251.340	-	-
	» » » » »	3 9 Dez.	380	6:735.000	17.723	380	6:705.482	17.646	383:794.000	372:735.858	11:058.142	-	-
	» » » » »	10 16 »	»	7:037.000	18.518	»	6:705.482	17.646	390:831.000	379:441.340	11:389.660	-	-
Sul e Sueste.	-	475	-	-	475	-	-	-	-	-	-	-	
Minho e Douro.	6 12 Agst.	353	21:500.959	60.909	353	22:865.183	64.773	637:194.475	638:409.096	-	-	1.214.621	
» » » » »	13 19 »	»	27:140.900	76.886	»	27:328.552	77.417	664:335.375	665:737.648	-	-	1.402.273	
» » » » »	20 26 »	»	24:295.423	63.935	»	25:219.228	71.442	688:630.798	690:956.876	-	-	2.326.078	
Beira Alta.	26 2 Dez.	253	7:112.478	28.113	253	6:726.731	26.588	311:141.008	300:570.258	10:570.750	-	-	
» » » » »	3 9 »	»	5:105.465	20.180	»	4:526.519	17.891	316:246.473	305:096.777	11:149.696	-	-	
Nacional—(Mi- randella e Vi- zeu)	12 18 Nov.	105	1:357.936	12.932	105	1:397.905	13.313	64:066.283	60:446.763	3:619.520	-	-	
» » » » »	19 25 »	»	2:651.351	25.250	»	1:569.384	14.946	65:717.634	62:016.147	3:701.487	-	-	
» » » » »	26 2 Dez.	»	1:735.611	16.529	»	1:609.371	15.327	67:453.245	63:625.518	3:827.727	-	-	
Guimarães.	12 18 Nov.	34	1:237.110	36.385	34	1:123.425	33.041	73:150.827	68:829.880	4:320.947	-	-	
» » » » »	19 25 »	»	1:348.545	39.663	»	1:192.740	35.080	74:499.372	70:022.620	4:476.752	-	-	
Norte de Hes- panha.	2 8 Dez.	3656 Ps.	1.960.170	Ps. 536	3656 Ps.	1.878.319	Ps. 513	Ps. 84.774.999	Ps. 86:081.978	-	-	Ps. 1.306.979	
» » » » »	9 15 »	»	2.031.627	555	»	1.960.430	536	86.806.626	88.042.408	-	-	1.235.782	
Madrid—Zara- goza—Alican- te.	26 2 Dez.	2927	1.307.754	446	2927	1.211.494	413	54.627.264	53.193.608	1.433.656	-	-	
» » » » »	3 9 »	»	1.105.234	408	»	1.103.220	376	55.822.498	54.296.828	1.525.670	-	-	
» » » » »	10 16 »	»	1.367.504	467	»	1.222.661	417	57.190.002	55.519.489	1.670.513	-	-	
» » » » »	26 2 Dez.	1067	397.643	372	1067	375.583	351	14.451.931	17.749.629	-	-	3.297.698	
Andaluzes.	3 9 »	»	319.284	299	»	303.676	284	14.771.215	15.053.306	-	-	282.091	
Zafra a Huelva.	3 9 Dez.	180	35.380	196	180	35.443	196	1.634.651	1.827.620	-	-	192.969	
» » » » »	10 16 »	»	35.749	198	»	40.826	226	1.670.400	1.868.446	-	-	198.046	
» » » » »	17 23 »	»	34.803	193	»	38.004	211	1.705.203	1.906.450	-	-	201.247	

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Centenario do descobrimento da India.— Temos sobre a mesa um numeroso grupo de trabalhos com que a Sociedade de Geographia de Lisboa vae contribuir para a celebração d'este glorioso feito, formando esses livros, no seu conjuncto, uma interessante bibliotheca que ficará como monumento d'aquella commemoração.

Na impossibilidade de analysar toda essa obra em que apenas, folheando-a, se reconhece haver trabalhos de um alto valor historico, vamos enumerar os titulos d'esses volumes que merecem a leitura dos estudiosos e a apreciação dos sabios.

A primeira obra publicada cremos que foi o estudo do infatigavel e distincto fundador da Sociedade de Geographia, o sr. conselheiro Luciano Cordeiro — *Como se perdeu Ormuz*.

Processo inedito do seculo XVII lhe chama o estudioso auctor; lição proficua de todos os seculos e a todas as epochas poderia chamar-lhe, demonstrado como fica n'esse livro, como, pela indulgencia de uns e a villania de outros, as melhores joias de uma nação passam a nação extranha.

Fernandes Costa, o primoroso poeta, junta a essa collecção um poemeto em dois cantos—*A viagem da India*.

Em seguida apparece o 1.º volume do *Oriente: De Napoles á China*, diario de viagem do sr. Adolpho Loureiro, sendo ultimamente publicado o 2.º volume que completa este apreciavel roteiro.

Vida do abba Daniel é uma bella traducção ethiopica dos srs. Eddschmidt e Esteves Pereira, dois philologos distinctissimos e investigadores historicos de grande merecimento.

O sr. David Lopes enriqueceu estas publicações com a monographia *Chronica dos reis de Bisnaga*, manuscripto do seculo XVI, prefaciando-o com interessantes esclarecimentos, filhos de aturado estudo d'aquella epocha e da nossa India.

Dai-Nippon (O Grande Japão) é a historia antiga e actual d'aquella grande imperio que hoje accentua a sua prepoderancia no extremo oriente, feita com o mais fino espirito observador e escripto na mais aprimorada linguagem pelo sr. Wenceslau de Moraes.

Por ultimo, *As Religiões da Luzitania, na parte que principalmente se refere a Portugal*, é a obra que o distincto professor, director do Museu Ethnologico, está dando á estampa, e de que já temos o 1.º volume, que trata das epochas prehistoricas.

Como dissémos, todos estes livros são de um alto valor scientifico, e se a historia e os seus futuros investigadores terão a agradecer aos eruditos auctores d'esta bibliotheca os seus primorosos trabalhos, o nosso paiz não deverá agradecer-lhes menos o serviço que lhe prestam estas publicações, que ficarão como monumento a afirmar a nossa preponderancia nas mais afastadas regiões.

LINHAS PORTUGUEZAS

Vendas Novas a Santarem.— Dizem alguns jornaes que vão recommençar os trabalhos de reconstrucção d'esta linha.

Bem informados, como nos consideramos, podemos dizer que nada consta a tal respeito, justamente a quem devia constar... *quand même*, como diria Tartarin.

Portanto, a noticia dos collegas é puro sonho.

Estação de Campanhã-Porto.— Houve um unico concorrente ao concurso para a installação da luz electrica n'esta estação.

Foi a casa Emilio Biel, do Porto, que se propõe fazer a obra por 13:979.7000 réis.

O sr. Biel tem já provado a boa execução dos seus trabalhos n'este genero, na installação que fez na estação de Lisboa-Caes dos Soldados, a qual funciona desde muitos annos com a maior regularidade, sendo uma das melhores de Lisboa.

Lourenço Marques.— Um telegramma do Cabo, em data de 18, diz que se assegura que a Companhia do caminho de ferro neerlandez, com o consentimento do Transvaal, celebrou uma convenção verbal provisoria com a direcção do caminho de ferro de Lourenço Marques e com o caminho de ferro do Natal para a reducção das tarifas, desde o 1.º do proximo janeiro.

Estas combinações *verbaes* entre tres administrações para reducção de tarifas parecem-nos pouco menos que singulares. Ou pouco mais: a noticia será dada naturalmente para justificar qualquer reducção de tarifas por parte da linha do Cabo, sempre ciosa do nosso trafego.

Linha de Cascaes.— Attendendo aos justificados desejos do publico, a Companhia real estabeleceu ás 4 horas e 15 minutos da tarde um comboio para Algés, o qual regressa d'ali ás 4 horas e 45.

Comboio internacional.— Na ultima sessão da commissão executiva da Companhia real foi resolvido que se tratasse de estabelecer o comboio rapido semanal entre Lisboa e Medina del Campo, a ligar com o comboio de Madrid para Paris, encurtando consideravelmente o tempo de percurso desde a nossa fronteira até ao norte de Hespanha e a França.

Este serviço, de que já démos noticia em o nosso numero de 1 de maio passado, será de grande vantagem para os viajantes que não podem, ou não querem, seguir pelos *Sud-express*.

— Tambem na mesma sessão se fallou na creação do serviço directo de bilhetes e despacho de bagagens, de Lisboa para a França, Belgica, Allemanha e Inglaterra e vice-versa, para o que se vão encetar as negocirções com as companhias estrangeiras. A creação d'este serviço impõe-se como uma necessidade inadiavel.

N'este anno teremos as festas do Centenario do descobrimento da India, ás quaes concorrerão numerosos estrangeiros de todos os pontos da Europa, e seria lamentavel que elles quizessem tomar bilhetes directos a Lisboa, e d'aqui tambem directos para regressar ao seu paiz e fossem obrigados a fazer repetidas compras de bilhetes e despachos de bagagens em transitio, o que lhes causaria incommodo inutil e desgosto.

Tudo que concorra para attrahir estrangeiros ao nosso paiz é um bom serviço que nos presta, e todos que para esse fim trabalhem merecem o nosso applauso.

Atravez d'Africa.— Vae haver em breve uma reunião do conselho de administração d'esta companhia, para se resolver sobre a emissão de obrigações, que já foi auctorizada pelo governo.

Mr. Kergall.— Está entre nós este estimado confrade, director da *Revue Economique et Financière*, que é tambem administrador da Companhia real e presidente do *comité* de Paris.

Veiu assisttr á sessão do conselho da companhia.

Beira, Africa— Reuniram em Londres os obrigatarios da companhia do caminho de ferro do Pungue (Beira Railway), afim de cuidar da emissão de 200.000 libras de capital, cujo producto se destina ao custeio de

despesas a fazer com o prolongamento da linha ora construída até á fronteira anglo-portugueza, isto é, mais 17 kilometros, em vista da sentença do arbitro italiano ter levado, n'este ponto, a nossa fronteira mais para o interior.

Uma parte d'este capital destina-se tambem aos melhoramentos da via já assente e á compra do material circulante. A nova emissão foi approvada.

Lourenço Marques. — Segundo uma correspondencia de Zurich para o *South-Africa*, consta em Berne que o perito do tribunal arbitral, o sr. engenheiro Nicole, já apresentou o seu relatório sobre o valor d'aquella linha, que os seus collegas já examinaram o assumpto e darão o seu parecer ao tribunal por todo este mez.

Estacionamento de material. — A Companhia real, em vista da affluencia de trafego que tem concorrido ás suas linhas, causando-lhe frequentes faltas de material, expediu uma circular aos principaes transportadores pedindo-lhes que desembarquem com rapidez os wágons que sejam postos á sua disposição, nas estações, activando as cargas ou as descargas de fórma a poder dar-se toda a celeridade em beneficio do publico.

Zambezia — A direcção da companhia d'esta via férrea solicitou do governo que se renovasse a iniciativa da proposta de lei para a construcção do caminho de ferro do Ruo.

Esta construcção, que representa um melhoramento tão valioso, não traz encargo para o thesouro. Justo é que se destrave o famoso decreto que, publicado para pôr termo a tantas concessões perigosas, veio tambem tolher muita iniciativa fomentadora das nossas riquezas colonias.

LINHAS EXTRANGEIRAS

Hespanha

Via férrea de Medina a Salamanca. — Foram convocados os credores da companhia d'este caminho de ferro a apresentar no tribunal do *Congresso*, dentro do praso de 3 mezes, a contar do dia 27 de outubro, as declarações, de adherirem ou não, ao convenio proposto pela companhia, na assembléa geral de 20 de junho.

Esta companhia suspendeu pagamentos.

Central de Aragón. — Continuam as obras nos edificios das estações e cocheiras de carruagens de Sagunto, Albalat, Algimia e Algar. Começou a construcção da estação de Puebla de Valverde e vae principiar a de Calatayud.

Tarragona, Barcelona e França. — Transitaram nos 723 kilometros d'esta linha, durante o mez de novembro ultimo, 241.672 passageiros. A receita, na grande velocidade, ascendeu a 709.260,19 pesetas, e na pequena a 1.135.496,06 pesetas.

Comparada com a receita do anno anterior, accusa-se um augmento de 709.313,18 pesetas a favor do anno de 1897.

Ferrol a Betangos. — Espera-se que comecem os trabalhos d'esta linha gallega no proximo mez de fevereiro.

Inglaterra

Segundo as estatisticas de 1896, a Grã-Bretanha tem nas suas linhas, que medem 33.648 kilometros, 465.112 empregados.

Os desastres n'estas linhas occasionaram a morte de 583 empregados do movimento e ferimentos mais ou menos graves em 6.534.

Morreram tambem por desastres 93 passageiros, ficando feridos 1.586.

Ha a accrescentar ainda 468 pessoas mortas e 356 feridas, que nem eram empregados ferro-viarios, nem passageiros.

Fizeram-se experiencias na linha de Glasgow com um novo apparelho de signaes para dias de nevoeiro ou para noite. Consiste o apparelho n'uma haste vertical de ferro sobre a qual se pôde fixar, em duas alturas differentes, uma roda dentada.

Quando a via está livre, a roda colloca-se na parte superior; se deve fechar-se, fica na parte inferior.

Estando na primeira posição, a locomotiva, que tem para isto uma alavanca especial, pôde passar sem tocar a roda; estando na segunda, a alavanca bate na roda.

Esta alavanca, por este facto, fecha a valvula de admissão de vapor. Ao mesmo tempo produz-se um signal para que o condutor aperte o freio, apparece um disco vermelho na frente da machina, e sôa uma sineta.

Africa franceza

O *Jornal Official* acaba de publicar a estatistica dos caminhos de ferro argelinos e tunisinos, durante o 1.º trimestre d'este anno.

Em Argel, as companhias exploraram 2.927 kilometros de linhas ferreas, tendo tido 4.901.382 francos de producto bruto, contra 4.973.822 francos de receita no periodo correspondente de 1895.

Em Tunis, 462 kilometros de linha ferrea produziram 406.449 francos durante os 3 primeiros mezes de 1896, e a rede média, 371 kilometros, 485.415 francos.

A receita kilometrica, que fôra, no 1.º trimestre de 1896, de 1.308 francos, desceu para 1.075 francos, no periodo correspondente de 1897, em Tunis.

Na rede argelina, durante o mesmo periodo de tempo, a receita kilometrica baixou para 1.675 francos, ou seja 24 francos a menos por kilometro.

Vae ser prolongado até Baurmako o caminho de ferro do Senegal ao Niger.

Na sessão de abertura do conselho de administração da colonia franceza do Sudão, o coronel mr. Trentino, vice-governador d'aquella colonia, deu os seguintes esclarecimentos acerca d'este caminho de ferro:

«Os grandes melhoramentos executados até 1895, de Kayes a Bafoulahé, permittiram a organização d'uma exploração economica.

Começaram os trabalhos em 1896, lançando-se a ponte de Mahina a 400 metros de altura, obra arriscada e ousada, conjugada com os caminhos mandados abrir a montante e a jusante, com um desenvolvimento de 23 kilometros, sendo já os passageiros transportados em um dia de Kayes a Diouléba, sem os incommodos, como até aqui, do trasbordo em Bafing.

Em menos de tres annos deve estar concluida a linha até Kita, a principal estação de importancia.»

Trata-se tambem do projecto do caminho de ferro de Konaky ao Niger, tendo sido encarregado dos estudos d'uma linha de via reduzida o capitão de engenharia Salesses, que em 1895-96 fizera os estudos d'um caminho de ferro entre aquelles dois portos.

Segundo esclarecimentos fornecidos pelo ministerio das colonias de França, o trafego do caminho de ferro do Sudão teve 99.000 francos de receitas provenientes de mercadorias commerciaes, afóra 101.000 francos d'outras proveniencias.

Este caminho de ferro está prestes a equilibrar a receita com a despesa, esperando grandes resultados de abaixamento das tarifas.

O Sudão vae contractar um emprestimo, que será garantido pelos direitos da alfandega, até o pagamento de 5 annuidades de 1.200.000 francos, conforme a decisão do conselho geral do Senegal.

D'este assumpto foi alli tratar mr. Boyer, como dissémos.

Madagascar

O governo francez approvou o contracto com a companhia franceza de Madagascar para a construcção e exploração de um canal chamado «dos Pangalanes», ao longo da costa oriental da ilha, com 18 metros de largura e a profundidade minima de 1 metro na maré baixa.

A companhia concessionaria fica auctorizada a cobrar direitos pelo transitó de passageiros e mercadorias.

Os *Pangalanes* são uns pequenos montes que separam uma serie de lagos e correntes de agua, no litoral insular.

Cortados estes obstaculos, forma-se um canal continuo, d'onde resultará certamente uma grande economia nos transportes de Tamatave a Tananarive.

O canal liga Tamatave a Andovoranto e terá cerca de 100 kilometros, ou a terça parte do trajecto total áquella cidade.

China

O syndicato constituido na Belgica, com o concurso de industriaes e bancos belgas e francezes, com a denominação de «Sociedade de estudos de caminhos de ferro na China», fechou contracto com a companhia dos caminhos de ferro chinezes, sob as seguintes bases:

O governo chinez concede á companhia dos caminhos de ferro chinezes, que já construiu o troço de Pekim a Lu-Roa-Tschiao, o prolongamento d'esta linha n'um comprimento de cerca de 1:200

kilometros, auctorizando a mesma companhia a levantar um emprestimo de 4.500.000 libras.

A Sociedade de Estudos obriga-se a tomar firme o emprestimo, a 90 %/o, entregando as 4.500.000 libras em quatro prestações semestrais, a começar em 1 de janeiro de 1898 e terminando em 1 de julho de 1899.

O emprestimo será reembolsado em vinte annidades, a principiar de 1 de janeiro de 1900, e terá por garantia o proprio caminho de ferro, cuja construcção deve estar terminada em 1903.

Os estudos serão feitos pela mencionada Sociedade, no prazo de um anno, e a construcção será dirigida pelo director da Sociedade chinesa.

Estados Unidos

Na linha de West-Jersey, nos Estados Unidos da America, onde o precioso oleo mineral brota do solo como a agua nas fontes de Portugal, está-se procedendo a experiencias da regagem da via com petroleo.

Esta rega parece que tem as vantagens de evitar o pó, de suavizar os movimentos dos wagons, de conservar o material fixo, protegendo-o contra a acção da humidade e de impedir o crescimento das hervas.

Calcula-se que o consumo seja de 2.000 galões por milha, ou 8.800 litros por 1.609 metros.

Terra Nova

Uma estrada férrea de 547 milhas, que vae de Saint-John (costa oriental) a Port-aux-basques, na extremidade sudoeste da ilha, a 50 milhas do cabo Breton, está prestes a ser franqueada ao publico.

Um *steam-bac* transporá em 6 horas a distancia de Port-aux-basques a Sydney (cabo Breton) braço de mar chamado o estreito de Cabot.

Sydney, terminus da linha férrea inter-colonial, deve ser a testa de linha para os passageiros vindos de Inglaterra pela Terra Nova em direcção ao Canadá ou aos Estados Unidos.

A linha de Saint-John a Port-aux-basques é de via reduzida, effectuando-se o trajecto em 24 horas, sendo os comboios providos de *sleeping-cars* e de wagons-restaurantes.

Da linha principal destacam-se tres ramificações: uma, de 29 milhas, por Búsus, Harbour Grace e Carbouear; outra, de 25 milhas, por Placentra, e uma terceira, de 12 milhas, pela bahia de Notre-Dame.

A extensão total da rede é, pois, de 614 milhas, custando 9.594.000 libras, ou 15.000 por milha.

Chili

A rede ferro-viaria pertencente ao Estado comprehende 1.19,48 kilometros e a particular 1.558.

De toda esta rede a linha mais extensa é a que, partindo de Santiago, chega pelo Norte até Valparaiso e Andes, e pelo Sul até Fraiguen, passando por Angol.

O total dos vias postaes exploradas n'esta republica é de 2.599 kilometros de caminho de ferro, 7.380 por estradas ordinarias e 25.541 por vias maritimas e fluviaes.

Os serviços dos caminhos de ferro do Estado, moldados pelos serviços publicos, teem uma administração propria e em tudo identica aquelles, para premios, castigos, pensões, subsidios, etc.

Um Estado no Estado.

Parece que um syndicato inglez vae estabelecer na capital do estado uma grande fabrica productora de electricidade com as installações necessarias para a illuminação electrica e para o serviço de uma rede completa de trem-vias.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Annulção da tarifa especial N. B. n.º 6 de pequena velocidade, combinada com a Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta

Desde 28 de janeiro de 1898 fica annullada a TARIFA ESPECIAL N. B. N.º 6 de pequena velocidade combinada entre esta Companhia e a dos Caminhos de ferro da Beira Alta, em vigor desde 1 de agosto de 1884, para o transporte de mercadorias, das estações de Lisboa a Povoá para a de Guarda, via Norte-Pampilhosa, ou vice-versa.

Lisboa, 27 de dezembro de 1897.

ARREMATACÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Arrendamento dos buffetes nas estações de Lisboa (Santa Apolonia) e Entroncamento, durante os annos de 1898, 1899 e 1900

Pela uma hora da tarde do dia 27 do mez corrente, perante a commissão executiva d'esta Companhia, na estação de Lisboa (Rocio), serão abertas as propostas, até aquella hora recebidas, para o fornecimento de buffetes nas estações de Lisboa (Santa Apolonia) e Entroncamento durante os annos de 1898, 1899 e 1900.

As condições para este arrendamento estão patentes na repartição central do Movimento, estação de Lisboa (Santa Apolonia), todos os dias não santificados desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde e nas estações acima referidas.

As propostas serão endereçadas em carta fechada á direcção geral d'esta Companhia em Lisboa, estação de Santa Apolonia, com a seguinte inscripção exterior: «Proposta para o arrendamento do buffete de...» e redigidas segundo o teor seguinte: «Eu, abaixo assignado, residente em... obrigo-me para com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a tomar de arrendamento o buffete de... ate 31 de dezembro de 1900, pela quantia de... réis (por extenso), na conformidade das condições que estiveram patentes e das quaes tomei pleno conhecimento» data e assignatura por extenso e bem legivel.

Lisboa, 17 de dezembro de 1897.

Arrendamento do buffete da estação de Torres Vedras durante o anno de 1898

Pela 1 hora da tarde do dia 27 do corrente, perante a commissão executiva d'esta Companhia, na estação de Lisboa (Rocio), serão abertas as propostas, até aquella hora recebidas, para o arrendamento do buffete da estação de Torres Vedras, durante o anno de 1898.

As condições para este arrendamento estão patentes na repartição central do Movimento, estação de Lisboa (Santa Apolonia), todos os dias não santificados desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde, e na estação acima referida.

As propostas serão endereçadas em carta fechada á direcção geral d'esta Companhia em Lisboa, estação de Santa Apolonia, com a seguinte inscripção exterior: «Proposta para o arrendamento do buffete de Torres Vedras» e redigidas segundo o teor seguinte: «Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me para com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a tomar de arrendamento o buffete da estação de Torres Vedras até 31 de dezembro de 1898, pela quantia de... réis (por extenso), na conformidade das condições que estiveram patentes e das quaes tomei pleno conhecimento»; data e assignatura bem legiveis.

Lisboa, 17 de dezembro de 1897.

Arrendamento do buffete da estação de Aveiro, durante o anno de 1898

Pela 1 hora da tarde do dia 27 do corrente, perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas, na estação central do Rocio, as propostas até aquella hora recebidas, para o arrendamento do buffete da estação de Aveiro, durante o anno de 1898.

As condições para este arrendamento estão patentes na repartição central do serviço do Movimento, estação de Lisboa (Santa Apolonia), todos os dias não santificados, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde, e na estação acima referida.

As propostas serão endereçadas em carta fechada á direcção geral d'esta Companhia, em Lisboa, estação de Santa Apolonia, com a seguinte inscripção exterior: «Proposta para o arrendamento do buffete de Aveiro» e redigidas segundo o teor seguinte: «Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me para com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a tomar de arrendamento o buffete de Aveiro até 31 de dezembro de 1898, pela quantia de... réis (por extenso), na conformidade das condições que estiveram patentes e das quaes tomei pleno conhecimento»; data e assignatura bem legiveis.

Lisboa, 17 de dezembro de 1897.

Leilão de remessas retardadas

Em 10 de janeiro proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 111.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 10 de novembro de 1897, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na relação junta, e d'outras que pela sua menor importancia se não

mencionam, de que poderão ainda retirar-as, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço do Trafego, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 8 do dito mez de janeiro inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 da tarde.

Lisboa, 20 de dezembro de 1897.

N.º 8.001—De Vizella a Elvas, 1 barril de vinho; peso, 115 kilos; consignatario, Raul A. Amaral.

N.º 32.894—De Lisboa-mar a Abrantes, 1 casco vasio; peso, 133 kilos; consignatario, Maximo Simões.

N.º 560—De Pero Negro a Lisboa-Rocio, 2 atados de colchões e caixa de roupa; peso, 36 kilos; consignatario, Francisco Antonio Affonso.

N.º 54.802—De Vianna a Pero Negro, 1 casco de aguardente peso, 825 kilos; consignatario, João da Costa.

N.º 17.056—De Braço de Prata a Gaia, 3 volumes de roupa e ferramenta; peso, 68 kilos; consignatario, João Baptista.

N.º 1.316—De S. Mamede a Lisboa-Rocio, 1 caixa de roupa; peso, 19 kilos; consignatario, Manuel Sousa.

N.º 6.034—De Peso a Covilhã, 4 volumes de bagagem; peso, 75 kil.os; consignatario, Antonio Felix.

E mais: 1 caldeira e outro material de ferro, peso 27.000 kilos; consignatario, Alberto Escolme; 6 barrotes, 180 kilos; 1 sacco de farinha, 54 kilos; 5 saccos de adubos, 450 kilos; 1 sacco de figos, 74 kilos.

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Fornecimento a um rebocador

Faz-se publico que até ao dia 8 de janeiro proximo se recebem propostas em carta fechada, para o fornecimento de um rebocador destinado ao serviço no Tejo.

Os esclarecimentos serão prestados na direcção dos mesmos caminhos de ferro.

Lisboa, 15 de dezembro de 1897.

Fornecimento de madeira

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 17 de janeiro proximo, na administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de madeira.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 110\$000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo (5 por cento da importancia total do fornecimento), por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação fôr feita, depositos que terão logar na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

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

Lisboa, 27 de dezembro de 1897.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de azelte de oliveira

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 10 de janeiro proximo, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental, d'esta cidade, em presença do ex.ºº administrador respectivo, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 45.000 kilos de azeite de oliveira, 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 réis 270\$000.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de cinco por cento 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, 13 de dezembro de 1897.

Fornecimento de carris de aço

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 11 de janeiro proximo, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental, d'esta cidade, em presença do ex.ºº administrador respectivo, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 125 toneladas de carris de aço, 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 réis 125\$000.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento será de cinco por cento 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, 13 de dezembro de 1897.

Fornecimento de material de via

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 13 de janeiro proximo, á uma hora da tarde, na Administração do Bairro Oriental, d'esta cidade, em presença do ex.ºº administrador respectivo, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de duas placas giratorias, seis croximas e seis agulhas com apletas, 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 sessenta e tres mil réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento será de cinco por cento 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, 14 de dezembro de 1897.

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 13 de janeiro proximo, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental, d'esta cidade, em presença do ex.ºº administrador respectivo, se ha-de proceder ao concurso publico, para o fornecimento de material de via, 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 trinta e oito mil réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento será de cinco por cento 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, 14 de dezembro de 1897.

Fornecimento de petroleo

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 2 de janeiro proximo, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes, em Campanhã, em presença do respectivo chefe, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 10.000 kilogrammas de petroleo, 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 réis e de apresentar uma amostra do petroleo a fornecer, com a antecedencia de tres dias.

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

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

Porto, 16 de dezembro de 1897.

LA UNION Y EL FENIX ESPAÑOL

COMPANHIA DE SEGUROS REUNIDOS

Capital social Rs. 2.400:000\$000 effectivos

Seguros contra fogo, explosão de gaz e raio a premios reduzidos

EQUATEUR-ATLANTIQUE & UNION-MARITIME

Companhias francezas de seguros contra os riscos de transportes de qualquer natureza

DIRECTORES EM LISBOA

LIMA MAYER & F.º

RUA DA PRATA, 59, 1.º

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Manceau.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Ad. Seghers—Rua dos Retrozeiros, 142, 1.º

Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º
Lisboa.—José F. Canha.—Rua d'El-Rei, 43-45.
Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal, 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Paris.—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.
Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.
Valencia d'Alcantara.—Justo M. Estellez—Agente internacional de aduanas y transportes.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

LISBOA Avenida-Palace.—Rua do Principe, junto á Estação Central. — Etablissement de premier ordre — tout luxe et confort — 200 chambres et salons.

LISBOA Braganza-Hotel.—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre—Prop. Victor Sassetti.

LISBOA Hotel Durand.—Rua das Flores, 71—1st class—English family hotel—Proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.

LISBOA Francfort Hotel.—No centro da cidade—Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde. 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

LISBOA Hotel Americano.—P. de S. Paulo, n.º 3.—Proximo dos caes e banhos do arsenal.—Bons quartos e aposentos.—Preços: 1\$000 rs. para cima.

CASCAES Hotel Central.—De 1.º ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.

CASCAES Hotel Victor.—Appartements pour familles.—Vue splendide sur la mer. Service de 1.º ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lestage.

CINTRA Hotel Nunes.—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.—Prop. João Nunes.

CINTRA Hotel Netto.—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis.—Prop. Romão Garcia Vinhas.

MAFRA Hotel Moreira.—no largo, em frente do convento.—Bellas accomodações desde 1\$000 rs. por dia até 1\$500.—Reducção de preços para caixeiros viajantes.

CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lisbonense.—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias. Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Paramos.

ALCOBAÇA Hotel Gallinha.—Aposentos commodos e extremamente aceados. Comida boa, farta e bem feita.—Proprietario, Antonio Souza Gallinha

PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club.—Magnificas accomodações, aceio inexcédível, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira para as estações de Cella e Vallado—Prop. A. de S. Romão

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

COIMBRA Hotel dos Caminhos de Ferro.—Praça 8 de Maio. Estabelecimento de primeira ordem, no centro da cidade; cozinha abundante e esmerada, quartos confortaveis e inexcédível aceio. Casa de banhos, preços modicos. Proprietario, José Gomes Ribeiro.

PORTO Grande Hotel do Porto.—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres.—Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

PORTO Hotel Continental.—R. Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopez Munhós.

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

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

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel—Grande Hotel do Elevador—Grande Hotel da Boa Vista.—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para dietéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

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

SEVILHA Grand Hotel d'Europe.—Proprietarios Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para familias, preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão.

SEVILHA Gran Fonda de Madrid.—Principal estabelecimento de Sevilha—illuminação electrica—luxuosos pateos—sala de jantar para 200 pessoas—banhos.

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

GIBRALTAR Hotel Metropole e Nuevo Hotel Español.—Situado á entrada da cidade.—Cocozinha excellente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—Proprietario, Lorenzo Sacarello.

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

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

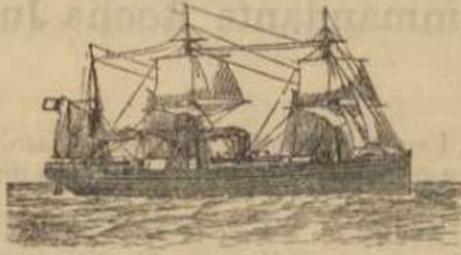
NICE Riviera-Palace-Hotel.—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchestre—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.º ordre.

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

CAIRO Ghesireh-Palace-Hotel.—Établissement de premier ordre.—Grand parc sur le Nil. Luxe et confort.—Grands salons.

ROYAL MAIL

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A mais antiga da carreira do Brazil

Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres

O paquete **THAMES**, sahirá a 10 de janeiro.

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

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

AGENTES

Em Lisboa: — **JAMES RAWES & Co.** — R. dos Capellistas, 31, 1.º

No Porto: — **W. G. TAIT & Co.** — Rua dos Inglezes, 23, 1.º

GAZ

GAZ GAZ

São taes as vantagens offerecidas actualmente ao publico pelas **Companhias Reunidas Gaz e Electricidade** (escriptorio e armazens rua da Boa Vista, 15 e 17), que o consumo do **gaz** tanto para **illuminação** como para **cosinha** e bem assim para **motores**, além da sua evidente superioridade como promptidão e asseio, representa **uma consideravel economia**. Os preços estabelecidos são os mais moderados que é possivel.

GAZ PARA ILLUMINAÇÃO a 45 reis o metro cubico
GAZ PARA MOTORES a 30 réis o metro cubico
GAZ PARA COZINHA a 25 réis o metro cubico

A Companhia vende e **aluga por preço infimo** fogões de todos os typos, bem como vende motores a gaz do mais aperfeiçoado systema.

A contagem do **gaz para cosinha** é feita segundo uma tabella que na Companhia se faculta aos consumidores.

Na séde da Companhia, na rua da Boa Vista, encontram-se sempre **motores** de todos os tamanhos, **caloriferos** de varios modelos, **esquentadores** para banho, assim como **lustres e candieiros** desde os mais luxuosos aos mais modestos, sendo tudo vendido, seja a prompto pagamento, seja a prestações, com insignificantissimo lucro.

Visite-se a exposição permanente de apparatus para gaz, installada na rua da Boa Vista, 17. Ha alli apparatus que funcionam constantemente e empregados que explicam o seu uso e as suas vantagens.

Companhias Reunidas Gaz e Electricidade

15, Rua da Boa Vista, 17

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de janeiro de 1898

COMPANHIA REAL				Caldas Figueira Figueira Caldas				Lisboa Cintra Cintra Lisboa				Mangualde Guarda Guarda Mangualde			
Lisboa	Porto	Porto	Lisboa	2-30 t.	7-23 t.	6-15 m.	11-0 m.	7-30 m.	8-34 m.	5-15 m.	6-15 m.	g 10-5 n.	1-0 n.	h 4-25 m.	7-14 m.
a 7-30 m.	9-15 n.	a 6-35 m.	8-30 n.	Figueira	Ameira	Ameira	Figueira	9-30 m.	10-30 m.	6-30 m.	7-30 m.	MINHO E DOURO			
9-0 n.	7-35 m.	2-8 t.	3-5 n.	12-15 n.	12-38 n.	5-0 m.	5-23 m.	11-30 m.	12-38 t.	7-45 m.	8-45 m.	Porto Valença Valença Porto			
10-30 n.	11-5 m.	7-45 t.	5-55 m.	6-15 m.	6-38 m.	2-44 t.	3-3 t.	d 12-30 t.	1-36 t.	9-0 m.	10-0 m.	8-0 m.	1-30 t.	2-50 n.	8-35 m.
Lisboa V. Alcant.	V. Alcant.	Lisboa		1-0 t.	1-24 t.	5-0 t.	7-23 t.	1-30 t.	2-38 t.	11-0 m.	12-0 t.	10-55 m.	3-25 t.	9-45 m.	2-25 t.
a 7-30 m.	8-0 n.	a 8-45 m.	8-30 n.	Coimbra	Figueira	Figueira	Coimbra	4-30 t.	5-38 t.	1-0 t.	2-0 t.	5-15 t.	11-25 n.	1-50 t.	7-20 t.
8-15 n.	5-25 m.	8-35 n.	5-35 m.	7-15 m.	9-2 m.	7-15 m.	9-2 m.	5-30 t.	6-30 t.	4-0 t.	5-0 t.	Porto Braga Braga Porto			
Lisboa Badajoz	Badajoz	Lisboa		4-30 t.	0-16 t.	11-0 m.	12-43 t.	7-15 t.	8-32 n.	6-30 t.	7-30 t.	b 5-0 m.	8-10 m.	5-40 m.	8-25 m.
a 7-30 m.	9-10 n.	a 7-30 m.	8-30 n.	—	—	9-0 n.	10-40 n.	8-45 n.	9-49 n.	7-30 t.	8-20 t.	d 6-50 m.	8-57 m.	11-45 m.	2-25 t.
8-15 n.	6-45 m.	7-0 n.	5-35 m.	C. Sodrê	Cascaes	Cascaes	C. Sodrê	10-15 n.	11-22 n.	8-45 n.	9-50 t.	8-0 m.	10-50 m.	4-30 t.	7-20 t.
Lisboa Figueira	Figueira	Lisboa		7-0 m.	8-12 m.	5-30 m.	6-41 m.	12-15 n.	1-22 n.	d 10-15 n.	11-15 n.	10-55 m.	1-20 t.	b 6-55 t.	10-30 n.
a 7-15 m.	3-03 t.	12-15 n.	10-20 m.	9-0 m.	10-12 m.	7-30 m.	8-41 m.	C. Sodrê	P. Arcos	P. Arcos	C. Sodrê	5-15 t.	8-25 n.	d 9-15 n.	11-15 n.
7-15 t.	5-23 m.	1-0 t.	9-50 t.	11-0 m.	12-13 t.	8-30 m.	9-40 m.	6-0 m.	6-38 m.	7-0 m.	7-38 m.	Nine Braga Braga Nine			
Lisboa Guarda	Guarda	Lisboa		1-0 t.	2-13 t.	10-30 m.	11-33 m.	12-0 t.	12-40 t.	1-0 t.	1-35 t.	5-25 t.	6-0 t.	9-0 m.	9-35 m.
a 7-30 m.	11-40 n.	a 6-30 m.	9-45 n.	3-0 t.	4-2 t.	1-30 t.	2-32 t.	4-15 t.	5-55 t.	3-15 t.	4-20 t.	Porto Vianna Vianna Porto			
10-30 n.	11-5 m.	3-30 t.	3-5 m.	8-0 n.	9-4 n.	4-15 t.	5-16 t.	8-0 n.	11-33 n.	6-30 t.	7-43 t.	b 5-0 m.	10-25 m.	b 5-15 t.	10-30 n.
Lisboa Santarem	Santarem	Lisboa		12-30 n.	1-32 n.	9-30 n.	10-46 n.	Lisb. T. P. Extremoz	Extremoz Lisb. T. P.			Vianna Valença	Valença Vianna		
a 2-0 t.	4-34 t.	a 6-30 m.	9-0 m.	C. Sodrê	P. Arcos	P. Arcos	C. Sodrê	4-30 t.	11-10 n.	12-10 n.	7-0 m.	7-0 m.	9-15 m.	6-0 t.	8-10 n.
a 4-30 t.	7-41 t.	a 12-30 t.	3-0 t.	6-0 m.	6-38 m.	7-0 m.	7-38 m.	Casa Branca Faro	Faro Casa Branca			Porto Barca d'Alva	Barca d'Alva Porto		
Lisboa Entronc.	Entronc.	Lisboa		12-0 t.	12-40 t.	1-0 t.	1-35 t.	6-10 m.	7-35 t.	6-30 m.	7-24 t.	7-23 m.	3-15 t.	10-40 m.	6-45 t.
a 11-0 m.	3-0 t.	a 4-30 m.	12-30 t.	5-30 t.	6-5 t.	6-15 t.	6-50 t.	Casa Branca Evora	Evora Casa Branca			Porto Tua	Tua Porto		
Lisboa Coimbra B.	Coimbra B.	Lisboa		7-0 t.	7-34 t.	7-45 t.	8-25 n.	3-0 t.	4-0 t.	7-10 t.	8-2 t.	4-0 t.	10-15 t.	3-15 n.	9-25 m.
a 4-0 m.	8-40 n.	a 4-0 m.	9-30 m.	C. Sodrê	Algés	*Algés	C. Sodrê	Lisboa T. P. Setubal	Setubal Lisboa T. P.			Porto Juncal	Juncal Porto		
Lisboa Pampilh.ª	Pampilh.ª	Lisboa		8-0 m.	8-23 m.	8-40 m.	9-0 m.	8-0 m.	10-10 m.	8-0 m.	9-50 m.	b 4-20 m.	8-36 m.	b 5-43 t.	10-0 n.
i 6-30 t.	11-22 n.	i 5-10 m.	10-10 m.	10-0 m.	10-20 m.	10-30 m.	10-50 m.	4-30 t.	6-25 t.	2-30 t.	4-40 t.	Regoa Barca d'Alva Barca d'Alva Regoa			
Aveiro	Porto	Porto	Aveiro	4-15 t.	4-35 t.	4-45 t.	5-05 t.	Pinhal Novo Setubal	Pin. Nov. Lisb. T. P.			6-20 m.	12-5 t.	3-43 t.	10-0 n.
b 3-50 n.	6-18 m.	b 4-0 m.	8-12 m.	Lisboa Sacavem	Sacavem	Lisboa		3-15 t.	3-45 t.	5-33 m.	7-0 m.	Porto Campanhã	Campanhã Porto		
10-0 m.	2-25 t.	b 4-15 t.	6-20 t.	6-45 m.	7-30 m.	6-15 m.	7-0 m.	BEIRA ALTA							
Ovar	Porto	Porto	Ovar	7-45 m.	8-29 m.	7-45 m.	8-29 m.	Figueira F. Oñoro	V. Formoso Figueira			7-51 m.	7-50 m.	5-55 m.	6-0 m.
b 5-5 m.	6-35 m.	10-45 m.	12-25 t.	9-45 m.	10-29 m.	10-0 m.	10-44 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	7-55 t.	8-0 m.	8-7 m.	6-20 m.	6-25 m.
1-25 t.	3-10 t.	6-25 t.	8-6 m.	12-0 t.	12-44 t.	11-0 m.	11-45 m.	Figueira Mangualde	Mang. Pampilhosa			8-50 m.	8-55 m.	6-41 m.	6-46 m.
Espinho	Porto	Porto	Espinho	d 1-0 t.	1-44 t.	1-0 t.	1-45 t.	3-0 t.	9-50 n.	7-30 m.	10-45 m.	9-45 m.	10-3 m.	6-56 m.	7-1 m.
b 7-50 m.	8-40 m.	8-55 m.	9-57 m.	2-0 t.	2-44 t.	d 2-0 t.	2-44 t.	—	—	Pampilhosa Figueira		11-26 m.	11-31 m.	10-5 m.	10-10 m.
3-20 t.	4-22 t.	4-50 t.	5-52 t.	d 3-0 t.	3-44 t.	3-0 t.	3-45 t.	—	—	7-30 m.	9-20 m.	2-40 t.	2-45 t.	1-30 t.	1-35 t.
Figueira Alfarellos	Alfarellos	Figueira		4-45 t.	5-29 t.	d 4-30 t.	5-14 t.	—	—	—	—	7-6 t.	7-11 t.	2-45 t.	2-50 t.
a 4-30 m.	5-33 m.	12-10 n.	1-13 n.	5-45 t.	6-29 t.	6-0 t.	6-44 t.	Pampilhosa F. Oñoro	V. Formoso Pamp.			8-5 n.	8-19 n.	4-7 t.	4-12 t.
12-5 t.	12-48 t.	6-10 m.	7-10 m.	7-0 t.	7-44 t.	7-0 t.	7-45 t.	g 11-28 n.	5-44 m.	h 11-40 n.	5-0 m.	9-30 a.	9-35 n.	7-0 t.	7-5 t.
2-5 t.	3-6 t.	12-55 t.	1-53 t.	8-30 n.	9-14 n.	8-45 n.	8-59 n.								
6-25 t.	7-40 t.	3-20 t.	4-4 t.	10-0 n.	10-45 n.	9-45 n.	10-29 n.								
				12-30 n.	1-14 n.	11-30 n.	12-14 n.								

a) Lisboa-Caes dos Soldados — b) Porto-Campanhã — d) só aos domingos e dias santificados — f) Só no dia 23 de cada mez — g) Só ás quartas e sabbados — h) só ás quintas e domingos — i) só ás terças e sextas — j) Só ás segundas e sextas.



Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior



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

Alberto R. Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, pelo Canal, vap. allemão **General**. Sahirá a 7 de janeiro.

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



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, com escala pela Madeira, vap. port. **Malange**. Sahirá a 10 de janeiro.

Mala Real Portuguesa, R. do Arsenal, 54, 1.^o



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vap. all. **Porto Alegre**. Sahirá a 5 de janeiro.

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



Bahia, Santos, vap. all. **Petropolis**. Sahirá a 19 de janeiro.

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



Bordeaux vap. franc. **La Plata**. Sahirá a 5 de janeiro.

Messageries Maritimes, R. Aurea, 32, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor franc. **Chili**. Sahirá a 3 de janeiro.

Messageries Maritimes, R. Aurea, 32, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, vap. port. **S. Thomé**. Sahirá a 6 de janeiro.

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



Pará, Maranhão e Ceará, vapor ingl. **Paraense**. Esperado a 5 de janeiro.

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



Pará, e Manaus, vap. ingl. **Fluminense**. Esperado a 11 de janeiro.

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



Pernambuco, Rio e Santos, vap. all. **Paraguassu**. Sahirá a 12 de janeiro.

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



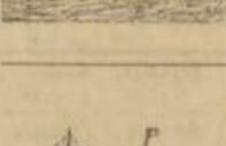
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor ingl. **Thames**. Sahirá a 10 de janeiro.

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



Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão **Montevideo**. Sahirá a 26 de janeiro.

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



Pernambuco e Parahyba do Norte (Cabello), vapor ingl. **Inventor**. Sahirá a 2 ou 3 de janeiro.

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



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Ayres e mais portos do Pacifico, vap. ingl. **Iberia**. Sahirá a 5 de janeiro.

04, 1.^o

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré,



Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vapor franc. **St. Marc**. Sahirá a 6 de janeiro.

Agente, H. Burnay, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Valencia, Barcelona, Tette e Marselha, vap. franc. **St. Philippe**. Sahirá a 7 de janeiro.

Agente, H. Burnay, R. dos Fangueiros, 10, 1.^o



Vigo, La Pallice (La Rochelle) e Liverpool, vap. ingl. **Orellana**. Sahirá a 4 de janeiro.

04, 1.^o

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré,