

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

O NOSSO BRINDE

Já está em distribuição o *mappa de todos os caminhos de ferro de Portugal e Hespanha*, que offerecemos como brinde aos nossos assignantes e annunciantes.

Aos assignantes de Lisboa, que não o teem mandado receber n'esta redacção, vae sendo entregue, por proprio, no acto da cobrança. Aquelles cuja assignatura não finda agora esperamos o mandem receber aqui até quinta-feira proxima, depois do que lhes será enviado pelo correio, dobrado.

Aos assignantes da provincia, aquelles que tambem não o mandarem receber aqui, tel-o-hão, pelo correio, á proporção que a cobrança de assignaturas se fôr realizando; e não podemos enviar o brinde antes d'isso, porque, pertencendo elle ao anno corrente, não devemos envial-o a quem suspenda a sua assignatura.

A's pessoas que desejarem receber o *mappa* posto em tela, envernizado e com reguas, pedimos que nos avisem *com urgencia*, tendo que pagar unicamente o trabalho que, por contracto para uma grande quantidade, obtivemos nos fizessem por 360 réis. Pelo correio custa 400 réis.

Os srs. assignantes que, além do exemplar que lhes pertence, quizerem mais, pagarão apenas 200 réis pelos em papel, ou 560 réis pelos em tela — 600 réis pelo correio. Para o publico *não se vende o mappa* senão no caso de sobejarem exemplares dos assignantes, e por preço muito mais elevado.

Os nossos annunciantes e collaboradores são assimilados aos assignantes para todos os effeitos.

Os que tenham já recebido o *mappa* em papel e o queiram em tela, podem trocal-o n'esta redacção quando o desejem.

COLLECÇÕES DO 10.º ANNO

Temos já promptas as encadernações especiaes do nosso volume do anno passado.

Os srs. assignantes que teem a collecção encadernada — e são muitos — e desejam assim o 10.º volume poderão fazer a troca aqui ou enviar-nos os numeros soltos do anno findo e a importancia da encadernação e do porte (segundo as tarifas de volumes pequenos).

A encadernação custa 700 réis.

SUMMARIO

ARCHIPELAGO DA MADEIRA, por O. S.	Pag. 33
CARTA DE INGLATERRA, por W. N. Cornett.	36
PORTE OFFICIAL — Portaria de 18 de janeiro do Ministerio das Obras Publicas	37
«LE RAPIDE»	37
BAGAGENS DE PASSAGEIROS	38
POSTO DE SIGNALISAÇÃO (systema Saxcy) na bifurcação de Sete-Rios	38

NOTAS DE VIAGEM, XXXIV—Melhoramentos em Alicante (agua)—De Alicante á La Encina—Um mau companheiro—Viagem incommoda—Trasbordos successivos—Viagens á Argelia—A questão Dreyfus—Christãos, mouros, judeus, arabes e kabilas	38
EXPOSIÇÕES E CONCURSOS	39
PARTE FINANCEIRA—Carteira dos accionistas Boletim da Praça de Lisboa—Curso dos cambios, descontos e agios—Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras—Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	40 e 41
TRACÇÃO ELECTRICA EM LISBOA	42
INVENÇÕES	43
LINHAS PORTUGUEZAS—Ponte de Seice—Algarve—Wagons portuguezes—Serviços do Centenario—Tracção electrica—Pessoal da Companhia Real—Vendas Novas a Sant'Anna—Mormugão	44
LINHAS ESTRANGEIRAS—Hespanha—França—Italia—Suecia	44
ARREMATACÕES	44
CASAS RECOMMENDADAS	46
AGENDA DO VIAJANTE	46
ANNUNCIOS	45 e 47
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE FEVEREIRO	47
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	48

ARCHIPELAGO DA MADEIRA

CONFERENCIA DO SR. CONSELHEIRO ADOLPHO LOUREIRO
NA ASSOCIAÇÃO DOS ENGENHEIROS CIVIS

D ESEJANDO o governo, no começo do anno findo, conhecer por informação de pessoa competente o estado em que se achavam as obras a que se tem procedido nos portos das ilhas adjacentes, e prevenir a sua ruina mandando adoptar as medidas de segurança que garantissem a estabilidade dos trabalhos executados, lembrou-se naturalmente de commetter essa honrosa missão ao distincto engenheiro e publicista sr. conselheiro Adolpho Loureiro, uma das personalidades mais em evidencia do nosso pessoal technico.

Realmente, o illustre chefe da 1.ª circumscripção hydraulica e antigo director da construcção do porto de Lisboa em cujo projecto tivera uma parte importante, conhecedor *de visu* dos primeiros portos da Europa e Asia que visitou por commissão do governo e acerca dos quaes escreveu livros que ficam, estava nas melhores condições de desempenhar-se d'este novo trabalho pela sua forma habitual, isto é, magistralmente.

Não deixou a Associação dos engenheiros portuguezes perder o excellente ensejo que se lhe offerecia para obter nas suas salas algumas conferencias sobre este importante assumpto, e logo instou com aquelle engenheiro para que fizesse ouvir os seus collegas a sua voz auctorisadissima.

O sr. Loureiro, com a simplicidade com que tem accetado as mais espinhosas commissões de serviço dentro e fóra do paiz, prestou-se de bom grado a transmittir aos seus consocios o resultado das suas observações e estudos, e teem-o feito de modo que, só por isso, seriam para applaudir as portarias da sua nomeação. S. Ex.ª, na verdade, allia a peregrinos dotes de talento e a uma grande força no trabalho, os muitos conhecimentos d'uma prestimosa carreira e até as qualidades de um escriptor primoroso.

Julgamos por isto fazer um bom serviço aos nossos leitores, dando-lhes uma ligeira noticia ou extracto das

suas notáveis e instructivas conferencias, começando hoje pela que realisoou sobre o archipelago da Madeira, e que podia ter por titulo «A Madeira vista por um engenheiro».

Foi pela ilha da Madeira que o conferente principiou os seus trabalhos, como foi pelas ilhas d'aquelle formoso archipelago, o mais proximo da costa oceanica, que os nossos arrojados navegadores iniciaram as suas descobertas.

A Madeira é uma das mais encantadoras estações para a vida; a amenidade do seu clima, a sua vegetação luxuriosa, o seu limpido céu tornam-na a rainha do oceano.

O archipelago, composto da Madeira, Porto Santo e Desertas, demora entre $32^{\circ}49'$ e $32^{\circ}37'$ de latitude norte, e $16^{\circ}39'$ e $17^{\circ}16'$ de longitude oeste de Greenwich.

Vista de Porto Santo, a onde primeiro abordaram os descobridores, a ilha da Madeira parece um pequeno vulto escuro e recortado, emergindo do mar. Foi esta pequena mancha que attraheu Zarco e Vaz Teixeira em sua demanda, e levou a colher aquella valiosa joia da corôa portugueza.

Pelas qualidades especiaes d'aquelle solo abençoado, pelas industrias que se foram alli introduzindo, pela fama dos seus preciosos vinhos, pela sua fertilidade e natureza da sua produção agricola, a ilha conquistou um logar importante na economia portugueza, ao mesmo tempo que attrahe os viajantes, como formosa estação de inverno que é. A rica população adventicia, que alli acode, obrigou a cidade do Funchal a installações luxuosas e apraziveis.

O conferente vae analysar se aos melhoramentos realisados pelos particulares teem correspondido progressos proporcionados devidos á iniciativa do Estado, no que respeita a obras hydraulicas, vias de comunicação, serviços de engenharia sanitaria, e engenharia agricola e florestal.

Acompanhal-o-hemos nas suas observações.

O conferente cita os nomes dos sabios estrangeiros e escriptores nacionaes que trataram da Madeira nas suas publicações, occupando-se seguidamente da sua meteorologia, que tamanha importancia tem para a navegação. A media da temperatura nos vinte annos, entre 1865 e 1884, no posto meteorologico do Funchal, foi de $18^{\circ},17'$, sendo a maxima de $25^{\circ},99'$ e a minima de $11^{\circ},17'$.

A media das differenças entre os maximos e os minimos regula por $13^{\circ},47'$; a differença entre as medias mensaes successivas é de $1^{\circ},5'$. N'isto tudo consiste a mais favoravel caracteristica do clima insular.

A variação diurna da temperatura não excede a $4^{\circ},44'$ e regula entre esse limite e $2^{\circ},22'$.

Em todas as demais estações sanitarias aconselhadas a doentes a differença entre as medias das 4 estações do anno é muito superior.

Só se lhe approxima Santa Cruz de Tenerife que, ainda assim, tem $6^{\circ},53'$.

Mas, a temperatura e a pressão podem obter-se na ilha como se deseje, pela proximidade das montanhas.

As chuvas são muito regulares. Não ha mezes sem chuvas; não ha chuvas grandes.

A pressão atmosphérica media regula por $762^m,45$.

Os ventos dominantes são os de N. E. A serra que se estende de E. para O. protege a bahia do Funchal dos ventos do N.

A constituição geologica da ilha, velho vulcão arre-

fecido, surgindo abruptamente do seio do mar, é interessante.

Erguida a prumo, os grandes fundos encontram-se a poucos metros da praia; a sua superficie, livre das aguas, é torturada e accidentada de crateras, rasgada por torrentes tortuosas, cavadas em alcantis pittorescos.

A vegetação, mercê de tudo isto, irrompe pujante e matizada, quasi tropical, constituindo uma belleza natural, a accrescentar-se a tantas outras. Mas não são só as qualidades naturaes que recommendam a ilha á protecção dos poderes publicos; outras circumstancias concorrem.

A sua população, de 130.000 habitantes, é na capital de 20.000 almas, cifra importante, apesar da deducção de 6.000 emigrantes, que todos os annos se vae fixar no Brazil, Guyana ingleza e ilhas Sandwich.

A receita publica é, em media de 4 annos até 1896, de 648:808\$805 réis, pertencendo á sua alfandega réis 427:019\$415.

Importa, todavia, mais do que exporta.

O movimento commercial do porto do Funchal foi, em 1894, de 108.137 toneladas, sendo 97.012 de importação, em que entram 68.625 toneladas de carvão mineral, de que se exportaram 66.903.

Porto de escala para a navegação entre a Europa e a America, a Madeira tem visto declinar a sua importancia pela concorrência que lhe fazem os bons portos das Canarias. A Madeira não póde competir, porque o seu porto, embora abrigado dos ventos de E. O. pelo N., é um porto de levante batido pelos ventos do 2º e 3º quadrante.

Apezar d'isso, o aprovisionamento de carvão aos navios faz-se alli excellentemente. E' levado dentro de saccas, em barcaças, a reboque d'um vapor, mal chega o navio que o pede.

O movimento maritimo do porto foi, nos annos de 1894 a 1896, de 598 a 691 navios a vapor, com a tonelagem de 1.039.918 a 1.892.179, e de 76 a 58 navios de vela, com a tonelagem de 19.825 a 35.820, sendo a media annual de 714 navios, com 1.365.556 toneladas.

As bandeiras mais frequentes são as inglezas, portuguezas, allemãs e francezas.

Os viajantes foram, em 1895, 103.473, e em 1896, 116.357, entrando os tripulantes e os passageiros em transito.

Estas considerações demonstram a importancia da ilha e implicitamente a urgencia de ser contemplada com obras de utilidade publica.

A primeira necessidade da ilha é o melhoramento dos seus portos. Na maior parte d'elles o desembarque nas praias de calhaus ou restingas, alando os cabos ligados aos escaleres e remando vigorosamente na occasião propicia para aproveitar a onda, é não só incommodo, mas perigoso, e ás vezes até impossivel.

O embarque em escaleres, que levam os passageiros ao navio, pairando ao largo, não fica menos arriscado.

E é assim que tem de fazer-se nos portos da Ribeira Brava, Calheta, Paul do Mar, Porto Novo, Machico, S. Jorge, etc.

As pipas de vinho são muitas vezes roladas pela praia e impellidas pela agua por nadadores.

Todas estas faltas são tanto mais para sentir que as communicações teem de fazer-se pelo mar, visto não ser facil a construcção d'uma estrada que circunde a ilha, porque sahiria carissima.

A criação de portos artificiaes com grandes molhes ou quebra-mares é impraticavel, em virtude dos grandes fundos.

E' possivel, porém, aproveitar as restingas da costa as suas pequenas bahias e enseadas, construindo nas

extremidades pequenos molhes, ou, quando haja algum ilhéu proximo, amarrando cabos metallicos, pelos quaes se fizesse a communicacão com a terra. Assim se poderia fazer na ilha de S. Jorge.

O conferente chamou para este expediente a attenção do governo no seu relatorio official, lembrando tambem algumas pequenas obras para outros portos ou desembarcadouros.

As custosas obras a que se tem procedido no porto do Funchal não correspondem ao que d'ellas se requeria. O porto está na bahia, que fica entre a Ponta da Cruz e o cabo Granjão, sendo limitado pela Pontinha e pela ribeira de João Ayres. A pequena distancia da Pontinha emergia o Ilhéu, coroado por uma fortaleza com os seus terraplenos a 30^m sobre o mar, que ás vezes o galgava com as suas ondas.

Lembrou naturalmente ligar o Ilhéu e a Pontinha, servindo o rochedo de focinho do molhe.

Foi assim, que o sr. Lima e Cunha projectou a obra em 1880, molhe levemente curvo, com 140,10 de comprimento.

Pretendia criar um abrigo para os ventos E. S. E. até O. S. O. pelo S.

Mandado organizar o projecto definitivo, o sr. Faria Ma'a substituiu ao traçado curvilimo, um molhe rectilino com 144 metros de comprimento, adoptando o systema mixto, com blocos artificiaes de 10^m,3 e o peso de 25 toneladas, assentando em enrocamento de tres cathogorias, a 1.^a de pedra até 2 toneladas, a 2.^a de 2 a 8 toneladas, a 3.^a de mais de 8.

Dava as seguintes areas abrigadas:

	hectares
Com profundidades de 1 a 4 ^m	0,8203
» » » 4 a 7 ^m	0,7360
» » » 7 a 8 ^m	0,6540
» » maiores do que 8 ^m	1,1303

O orçamento ascendia a 450 contos, entrando expropriações, estaleiros, ponte de serviço, etc.

Ordenada a construcção do molhe em 1885, foi adjudicada a empreitada á empresa Combemale, Michelin & Maury, que pequenas alterações introduziu no projecto.

Fez-se a recepção provisoria a 31 de março de 1890, mas, passados alguns mezes, e em seguida a um temporal de S. O., notaram-se importantes deslocamentos nos muros de abrigo e de caes, desastres que se agravaram em fevereiro de 1892 com uma tempestade que destruiu parte dos muros e inutilisou a obra.

A derrocada tinha sido prevista pelo sr. engenheiro A. Trigo que, estudando as fendas e traçando os diagrammas dos movimentos do muro, concluiu por prevenir o governo d'esse perigo, propondo-lhe providencias para o conjurar.

O sr. von Hafe foi, n'esse mesmo anno, encarregado de fazer o projecto de reparação, projecto apresentado em 1893 e approvado. Os empreiteiros executaram-no mediante novo contracto. Augmentou-se a largura do terrapleno de 7^m,20 a 13^m,50, reforçou-se o enrocamento e a muralha de blocos de fundação do muro de caes.

Os empreiteiros receberam toda a despesa de construcção nova e metade da de reconstrucção, ou 82,5 contos de réis.

A obra custou assim no total 532:750:7000 réis, concluindo-se no praso e satisfatoriamente.

O conferente acha-a bem acabada, embora note que houve assentamentos pouco para reccar. As argamasas boas. Não se deram movimentos horisontaes devidos ao impulso sobre o muro do caes.

As juntas devem ser retomadas; refazer-se os rebôcos antes da recepção definitiva da obra, e reforçar-se a protecção de blocos artificiaes, substituindo-se os que o mar arrastou.

Julga que o revestimento devia ser elevado a uma cota superior á do projecto, alargando-se-lhe a base, trabalhos que teem de ser executados pelo Estado por não estarem dentro da empreitada.

No temporal de outubro de 1896 alguns blocos foram contra o molhe, enfraquecendo-o. Devem ser collocados outros superiores em peso para se lhes garantir a immobillidade.

A obra, que tem custado tanto ao Estado, não é porém ainda devidamente utilizada, talvez por faltarem carreiras de tremvias entre a Pontinha e a cidade, ou por não haver carreiras de vapores pequenos, entre o molhe e os navios fundeados. E' natural todavia, que a iniciativa particular accorde.

Para facilitar o desembarque de passageiros construiu-se tambem um molhe ou esporão com 75^m de avançamento para o mar fóra do caes da praia, com cerca de 12^m de largura.

A primeira ideia da obra foi do sr. engenheiro Lima e Cunha, mas o projecto, base do concurso, é assignado pelo sr. Correia Mendes. O trabalho foi orçado em 92 contos, incluindo o preço das machinas. Modificado depois, e posta novamente em praça a construcção, foi arrematada por 94 contos, mas gastou-se mais em excessos de trabalhos.

Esta despesa é improficua. Basta haver marezia, mesmo sem temporal, para que as vagas levantem massas de agua e nuvens de espuma, que innundam as pessoas que queiram aproveitar o desembarcadouro.

O desembarque faz se portanto quasi sempre pelo processo antigo, varando os barcos no calhau e sendo os passageiros levados ás costas dos marinheiros.

Conviria modificar o molhe dando-lhe a fórmula de T, invertendo as suas escadas, ou fazendo-as de ferro, de modo a deixarem propagar a vaga.

*

O serviço da viação está atrasado. Só estão construidos 12 kilometros de estrada. O projecto era de 299 kilometros em 6 estradas reaes, e 25 em estradas transversaes.

Por isso os transportes, em solo tão ravinado, se tornam difficeis, por terra, sendo mais caros e mais perigosos do que os maritimos.

O problema da viação é complicado. As estradas teem de contorcer-se, e é mister que se construam obras de arte frequentes por causa das torrentes no inverno, que arrastam penedras enormes.

Os caminhos a que chamam estradas reaes, vão em zig-zags ou voltas, ás vezes por inclinações a 30°, e seguem a meia encosta, abertos na rocha e sustentados por muros de pedra secca do lado do mar, ou passam por tuneis — *furados* — pittorescos, mas escuros e perigosos.

Nas encostas sobre o mar são estreitos carreiros de 1,10 de largura, a cavalleiro de abysmos. A's vezes vão em degrãos, em que firmam os pés descalços os homens das *redes*. Nas linhas de agua o transito é pelo leito sobre os calhaus.

Por isso o meio de transporte mais commodo para passageiros é o das redes, levadas por *maqueiros* afeitos a saltar de pedra em pedra.

Quando chove, interrompe-se o transito, sempre perigoso.

Os garranos da ilha, apesar de muito firmes, não podem utilizar-se sempre nas grandes rampas.

Por isto as mercadorias são transportadas a dorso de homens e á cabeça de mulheres, quando não servem as cavalgadas.

O transporte na *rede* é fatigante e caro.

No Funchal empregam-se outros meios mais ou menos primitivos: os *caleches* sem rodas escorregando nos seixos ensebados; as *côrças*, simples taboas tiradas por juntas de bois, que se utilizam para mercadorias pesadas; os cestos de vime, em estrados ou trenós guiados por dois homens, que deslisam todos rapidamente pelos grandes declives d'alli.

O conferente julga urgente a construcção de estradas, com rampas e curvas mais suaves, 12 a 15 0/0, embora de pequena largura e modestas em tudo o mais. Essas estradas devem ter guardas do lado dos abysmos, assentar em terreno firme, passar em furados ou galerias consolidadas, e em pontes economicas mas seguras.

As pontes metallicas seriam caras, mas podem fazer-se de alvenaria, ou de alvenaria nos pilares e de madeira nos tramos.

Espera o conferente que a viação da ilha irá melhorar, graças ás providencias governativas.

As torrentes da ilha ou *ribeiras*, como alli são chamadas, teem regimens muito diversos. Umas vezes os seus leitos sobem, tendo de ser amparados por muralhas, outras cavam-se todos os invernos, destruindo os alicerces dos diques que as canalizam.

No sitio do Torreão o estado da ribeira demanda promptas providencias. E' tambem necessario desobstruir as ribeiras de leitos superiores ás terras adjacentes, como em Machico, e reconstruir os muros destruidos nas do Porto da Cruz, etc.

O aproveitamento das aguas nascentes, para a cultura, tem extraordinaria importancia na ilha. A canna sacharina exige terrenos irrigados. Sem as aguas, o solo quasi seria infecundo, e por isso se tem executado obras importantes para o seu aproveitamento: tunneis, aqueductos, pontes, canaes, etc.

Muitas d'estas obras datam do dominio hespanhol. O sr. Lima e Cunha elaborou e executou alguns projectos e trabalhos d'esta natureza, o sr. engenheiro Leiria tambem, e o sr. engenheiro Trigo prosegue n'elles com muita competencia.

Ha actualmente para cima de 600 levadas em exploração, algumas administradas por sociedades, verdadeiras cooperativas agricolas. O Estado tem mais de 600 kilometros de levadas, mas pouco lhe rendem.

As associações particulares teem socios fundadores ou capitalistas, os *hereos*, que as administram, directamente ou por intermedio do *juiz* da *levada*.

Os arrendatarios pagam a agua por *hora de levada*, *hora de relógio* e *hora avulso*. Cada proprietario rega por *giro* ou *rotação*, variavel com o caudal. O giro geralmente é de 15 dias, mas póde ser de 60 — *giro grande*.

Um hectare exige durante 5 mezes 0,264 de agua por 1", dando um augmento de producção de 396.000 réis liquidos.

Ha 30.000 hectares susceptiveis de cultura irrigavel. Actualmente só 7.000 estão irrigados.

As levadas do Estado, que ultimamente se arrendaram, custaram centos de contos, e não teem caudal superior a 300 litros. A agua distribue-se por mais de 3.000 proprietarios, que dão de renda 2.900.000 réis. Mas os salarios dos empregados absorvem 2.400.000.

A levada do Rabaçal tem um tunnel de 900 metros, e começa n'um sitio extraordinariamente bello, chamado o *Risco*.

Alguas levadas estão em construcção, com 79 kilometros, mas exigem despezas de 120 contos mais, além dos 150 já gastos. Devem dar 180 litros por 1" ou agua para 681 hectares.

E' esta a hydrologia da ilha.

A Madeira foi povoada de florestas que, segundo a tradição, se incendiaram, durando a fogueira 7 annos.

Na ilha podem vegetar essencias florestaes muito variadas, desde as da zona torrida até ás das neves. E' larga a escala vegetal da ilha, mas nem por isso o numero de especies arboreas ou florestaes é grande.

O til é a sua arvore por excellencia. Abundam tambem a faia, o platano, a *chryptomeria*, o eucalipto, o *vinatico*, e, nas especies de menor porte, a urze de grandes proporções.

A arborisação, util em toda a parte para a regularisação das chuvas, fixação das terras, extincção de torrentes, é na Madeira essencial. Ha alli muito terreno vestido de matto, mas outros ha sem este beneficio, e é urgente a necessidade de os proteger, por mattas, enrelvamentos e florestas, conseguindo-se simultaneamente a melhor infiltração dos terrenos, a alimentação das fontes, a purificação da atmospheria, etc.

Estas e outras obras são indispensaveis.

Estão n'este caso as da iluminação maritima do archipelago.

Apenas se acha alli o pharol da Ponte de S. Lourenço, com o alcance de 25 milhas. Precisa-se de um novo pharol na ilha do Porto Santo, cujo projecto está feito.

O systema de esgotos precisa de ser refundido no Funchal.

Assim se melhorarão as aguas potaveis e a salubridade. Deve tambem canalisar-se a agua de Fornos, magnifica nascente. Estão procedendo ao estudo respectivo os engenheiros von Hafe e Adriano Trigo.

Com a verba de 103.700.000 réis, que é a media annual que o ministerio das obras publicas tem gasto na ilha, sendo sabiamente distribuida e applicada, podem fazer-se pouco a pouco as obras de que ella carece. Com parte d'essa verba até se poderia levantar um emprestimo, que permitiria o accelerar a execução d'estes melhoramentos.

O. S.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 26 de janeiro de 1898.

Na semana actual ou em principios da entrante publicar-se-hão officialmente os algarismos da exploração, durante o segundo semestre do anno passado, dos caminhos de ferro d'este paiz, mas no entanto é bem evidente que, no periodo referido, se manteve o notavel augmento que já ha tempos caracteriza as receitas das nossas varias companhias ferro-viarias, como se verá pelos resultados approximados que d'algumas das principaes linhas inglezas dou em continuação:

	Segundo semestre de 1897 £	Augmento em 1897 £
London & North Western	6.465.300	174.500
Great Western	5.321.700	204.700
Midland	5.077.500	105.600
North Eastern	4.127.600	134.900
Great Northern	2.757.200	84.400
Lancashire & Yorkshire	2.554.000	9.500
Great Eastern	2.472.000	98.800
London & South Western	2.082.200	99.100

Annuncia-se mais um projecto importante da Companhia London & North Western, sendo d'esta vez objecto da sua attenção a estação de Crewe, centro animadissimo do trafego d'esta companhia, passando por ella 307 comboios ascendentes e 286 descendentes diariamente, sem contar os d'excursões, etc. Como resultado das alterações projectadas, as plataformas da alludida estação terão o comprimento de 4.000 jardas, contra umas 2.000 na actualidade; a parte coberta será de 40.000 jardas quadradas contra 12.160, e o numero das vias de resguardo, que agora é de 140, será de 220 com a extensão total de 30 milhas, contra as 15 1/4 actuaes. Diz-se que estes melhoramentos hão de custar a somma de meio milhão de libras.

O systema de coupons inaugurado ha tempo no caminho de ferro North Eastern continua a ter o melhor exito. Começou a vigorar em junho de 1896, e o relatorio, com respeito ao primeiro anno da sua adopção, é bem satisfactorio.

Vendem-se os coupons, como já mencionei ha tempo, em livros do preço, cada um, de cinco guineos, empregando-se os coupons para viajar em qualquer sentido no caminho de ferro referido. Parece que se tem vendido 4.200 d'estes livros, produzindo-se a somma de £ 22.000. Os bilhetes são de primeira classe, mas o seu preço resulta pouco superior ao ordinario de terceira classe.

Visto este resultado ser tão feliz, é algum tanto para extranhar o não ter sido estabelecido já, pelas demais companhias, systema parecido.

Já começa a estender-se o uso do automotor no serviço de correios de Londres. Na minha carta anterior referi-me ao seu emprego com bom resultado nos carros de transporte de volumes pequenos em Londres mesmo; e agora se annuncia o seu emprego com igual exito no carro da mala da noite, que sahe da capital para Redhell, e no que sahe para Brighton, referindo-se ao assumpto em termos muito lisonjeiros a gazeta official.

W. N. Cornett.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-rei, a quem foi presente o projecto e orçamento, datado de 10 de novembro do anno findo, de modificação da estação de Setubal, das linhas férreas do sul e sueste: ha por bem, conformando-se com o parecer de 10 do corrente, do conselho superior de obras publicas e minas, approvar o referido projecto e orçamento, e auctorizar o director dos mencionados caminhos de ferro a dispendir com aquella modificação a quantia de 1:861.5000 réis, importancia do mesmo orçamento.

Paço, em 18 de janeiro de 1898. — Augusto José da Cunha.

«LE RAPIDE»

Não quizemos falar d'esta nova empresa, que se fundou em Lisboa propondo-se estabelecer o transporte rapido de volumes no paiz e estrangeiro, antes de podermos assegurar ao publico que o seu serviço merece toda a confiança.

Hoje podemos fazel-o, porque ha já provas materiaes de que *Le Rapide* realiza o programma que se resume

no seu titulo, conseguindo que os transportes que lhe são confiados sejam recebidos pelos consignatarios com pasmosa rapidez.

Qualquer expedição de Paris a Lisboa ou Porto, embora feita por grande velocidade, nunca demora menos de 8 a 10 dias. Pois o *Rapide*, graças á actividade dos seus agentes, já conseguiu reduzir este tempo ao infimo, 4 dias apenas, e estamos certos de que ainda chegará a trazel-os em menos tempo.

De Portugal para o estrangeiro o serviço prestado ao publico ainda é maior. Como é sabido, os caminhos de ferro não acceitam expedições directas senão para Hespanha (o que causa por vezes grande transtorno ao publico), porque em Hespanha não se acceitam remessas para além dos Pyreneos.

O *Rapide* acceita-as já para Paris, Bruxellas, Bordeaux, Hendaya, Marselha, Cette, e brevemente os receberá para numerosos pontos da Franca, Belgica, Italia, Suissa, Allemanha, etc.

Como se vê, não é uma empresa de concorrência aos *wagons-lits*, é um serviço novo e perfeitamente organizado para todos os pontos do estrangeiro, prestando grandes vantagens ao publico e aos caminhos de ferro, dos quaes, não obstante, não sollicitou redução alguma de tarifas, contentando-se com as que vigoram regularmente.

Outros serviços ainda se propõe o *Rapide* pôr em vigor: os transportes a longas distancias, em pequena velocidade, em competencia com as vias maritimas; a entrega a domicilio em Lisboa, Porto, Paris, etc.; a venda de bilhetes circulatorios em toda a Europa Central, e mesmo bilhetes ordinarios de 1.ª e de 2.ª classe; compra no estrangeiro de qualquer objecto, aluguer de quartos em hotéis, toma de passagens nos paquetes, etc.

Isto tudo, feito com celeridade e a mais absoluta garantia, são elementos para que *Le Rapide* se torne uma empresa utilissima ao publico e importante no seu genero.

BAGAGENS DE PASSAGEIROS

Assim como temos verberado com toda a energia, e repetidas vezes, as disposições que vigoravam para o despacho de bagagens nas fronteiras e nas alfandegas de portos aos passageiros procedentes do estrangeiro, serviço que tantos vexames causava e tantos desgostos produzia nos nossos visitantes, afugentando-os do nosso territorio, devemos saudar agora a publicação do decreto de 31 de dezembro, que abaixo publicamos, pelo qual se põe veto a esses incommodos, adoptando-se medidas liberaes que já não representam o espantinho que se erguia em cada posto fiscal deante do viajante que vem ver-nos.

Vê-se que esse decreto foi bem pensado, porque, sem dar entrada franca a tudo que o passageiro traz nas malas, sem o isentar de uma prudente fiscalização aduaneira, permite, todavia, aos empregados fiscaes destrincharem os artigos que entram para commercio, e que devem, portanto, pagar direitos, dos que se destinam a uso pessoal do passageiro, e ainda os pequenos brindes, recordações, etc. que se encontram sempre em volumes de bagagens de quem faz longas excursões.

O decreto deveria ter uma larga publicidade no paiz e especialmente no estrangeiro, mas como é uma medida salutar e de alcance, ninguém se occupou d'isso.

E parece que não seria mau que a attenção dos nossos consules no estrangeiro fosse chamada para este

ponto, indicando-se-lhes mesmo que lhe promovessem a maior vulgarização.

Art. 1.º Os funcionarios das alfandegas encarregados da visita fiscal aos navios entrados, e os chefes das delegações aduaneiras nas estações dos caminhos de ferro, mandarão distribuir pelos passageiros, no acto de chegada dos navios ou comboios, notas escriptas em portuguez e francez, contendo a indicação resumida do que se entende por bagagem, para os effeitos fiscaes, conforme se acha expresso no artigo 30.º dos preliminares da pauta e na portaria de 29 de janeiro do corrente anno, mencionando-se bem assim as disposições dos artigos 2.º, 6.º, 9.º e 12.º do presente decreto.

Art. 2.º Cumpre aos passageiros declarar se trazem ou não, nas suas bagagens, objectos sujeitos a direitos; e no caso affirmativo, deverão apresental-os.

Art. 3.º Para o exame directo do conteúdo dos volumes de bagagem deverá attender-se ao numero e qualidade d'esses volumes relativamente ás condições do passageiro.

§ unico. Pela administração geral das alfandegas serão dadas instrucções especiaes sobre o modo de se proceder a este exame por forma que seja o mais rapido e summario possível.

Art. 4.º Os objectos separados das bagagens para pagamento de direitos serão immediatamente despachados pelas estações aduaneiras, podendo sair isoladamente ou incluídos novamente nos volumes da respectiva bagagem.

Art. 5.º Para a separação e classificação dos objectos sujeitos a direitos, vindos nas bagagens, os funcionarios respectivos deverão ter em vista que os objectos sejam evidentemente novos, que representem consideravel valor em relação á posição social dos passageiros, ou que seja excessiva a quantidade dos mesmos objectos.

Art. 6.º Os passageiros podem trazer até 5 kilogrammas de tabaco manipulado, para despacho, devendo n'este caso fazer a competente declaração, nos termos do artigo 2.º d'este decreto.

Art. 7.º No caso de contestação por parte dos passageiros, quanto á separação ou classificação de objectos para pagamento de direitos, cabe a deliberação ao director da alfandega, ouvido o chefe da repartição do despacho; e nas delegações, aos respectivos chefes. N'esta deliberação deve haver sempre a maxima tolerancia, excepto quando se reconheça que os objectos contestados tem indubitavel destino á especulação commercial, ou se acham comprehendidos nas condições previstas no artigo 5.º d'este decreto.

Art. 8.º Só serão considerados em tentativa de descaminho, para os effeitos do § 2.º do artigo 8.º do decreto de 27 de setembro de 1894, os objectos sujeitos a direitos, incluídos em bagagens, quando vierem escondidos em fundos falsos ou evidentemente occultos em roupas usadas. O cauteloso resguardo ou acondicionamento d'esses objectos não importa a applicação do disposto no referido § 2.º do artigo 8.º d'aquelle decreto.

Art. 9.º As bagagens vindas por mar ou por terra, embora não acompanhem os passageiros, quando forem por estes recebidas dentro do prazo de um mez, gosarão no respectivo despacho do tratamento concedido ás que acompanham seus donos.

Art. 10.º O vestuario com que os passageiros se apresentarem nunca ficará sujeito a exame, com o proposito de se provar se é novo ou já usado.

Art. 11.º As joias de ouro ou as obras de prata que se reconheça serem de uso pessoal dos viajantes, ficam exceptuados das disposições do regulamento para o serviço das contrastarias.

Art. 12.º O trafego dos volumes de bagagem é gratuito.

Art. 13.º As bagagens, que saírem do paiz, serão applicadas, para os effeitos da respectiva classificação, as disposições d'este decreto relativas á importação ou entrada de bagagens.

Art. 14.º Os volumes de que os passageiros se fizerem acompanhar no seu embarque, com fructos ou outros comestiveis, e bem assim os pequenos objectos que, evidentemente, não possam ser comprehendidos no commercio de exportação, poderão seguir livremente sem dependencia de qualquer formalidade fiscal.

Art. 15.º Continuam em vigor as prescrições do n.º 16.º do artigo 13.º do decreto n.º 2, de 27 de setembro de 1894, salvo o disposto no artigo 6.º do presente decreto.

POSTO DE SIGNALISAÇÃO

Systema Saxby. na bifurcação de Sete-Rios

Deve em breve ser inaugurado este posto de manobra conjugada das alavancas e signaes, installado na bifurcação da linha de Cintura, e do ramal que a liga com a linha de Cintra.

A *cabine*, elevada acima do nivel da plataforma, está collocada ao lado direito da via, dominando todo o conjunto dosapparelhos a cuja manobra é destinada.

Tem 11 alavancas, sendo 7 para os discos e semaphoros, e 4 para as agulhas e respectivos ferrolhos.

O systema de conjugação adoptado assegura a circulação dos comboios de Campolide ou de Bemfica para Chellas, e os de Chellas para Bemfica ou Campolide, garantindo completa segurança da circulação e concentrando todas as manobras em um só agente.

O systema applicado n'esta conjugação é conhecido pelo *systema de grelhas*, inventado pela casa construtora Saxby & Farmer.

E' muito engenhoso e notavel pela simplicidade das peças que constituem todo o mechanismo.

A montagem de todos os apparelhos e transmissões foi effectuada pelo pessoal do Serviço da Via e Obras da Companhia Real.

E' a segunda installação d'este genero que existe em linhas portuguezas, sendo a primeira a existente na estação Central do Rocio.

Tenciona a Companhia Real proceder á construcção de outros postos analogos, proseguindo assim no aperfeiçoamento do material das suas linhas.

NOTAS DE VIAGEM

XXXIV

Melhoramentos em Alicante (agua). — De Alicante á La Encina. — Um mau companheiro. — Viagem incommoda. — Trásbordos successivos — Viagens á Argelia. — A questão Dreyfus. — Christãos, mouros, judeus, arabes e kabilas.

Uma das faltas que Alicante tem hoje, a falta d'agua, vae ser em breve reparada, porque os importantes trabalhos para a conducção das aguas do Sax, d'uma distancia de 50 kilometros, estão muito adeantados, graças á actividade da Compagnie Générale des Conduites d'Eau, empreiteira d'aquellas obras. Esta companhia belga (de Liège) conhecida em toda a Europa, já tem feito outras installações d'este genero em Hespanha (Santander, Barcelona, etc) e mesmo nas nossas colonias, tendo-se encarregado da distribuição das aguas em Loanda e em Ponta Delgada.

Quem parte de Alicante no comboio das 3 horas e 20 minutos da tarde, que é o correio e o mais rapido, ou menos moroso, se quizerem, porque leva 10 horas e 10 minutos para percorrer os 307 kilometros que nos separam de Alcazar de S. Juan, tem tempo de vêr o caminho até Almansa, aonde chega ás 7 horas e 14 minutos da tarde.

Nos primeiros 10 kilometros não verá grande coisa; terrenos aridos, escuros, planos, sem povoações, sem interesse, sem horizonte; mas logo depois começam a apparecer ondulações mais ou menos pronunciadas, sob a linha, e ao lado esquerdo d'esta veem fazer-nos companhia altas montanhas, entre as quaes serpenteiam valles, estendendo-se até sob os carris em que vamos, e obrigando estes a galgal-os sobre repetidos viaductos, até que entramos no desfilamento de *la Hermosa*, de 2 kilometros de extensão.

Vem em seguida a estação de Novelda, e depois d'esta novas ravinas e novas pontes, das quaes uma de grande elegancia pela sua elevação de 30 metros sobre a ravina; curvas apertadas, rampas que attingem 16, e outras difficuldades de trajecto vão sendo vencidas com mais ou menos custo pelo comboio que, afinal, perfura a montanha de *la Correta*, n'um tunnel de 600 metros á cota maxima de 370 metros.

Em breve estamos em Villena, onde nos espera a primeira massada: termos que esperar o comboio de via reduzida, de Alcoy, que vem atrazado.

Quem se dirige de Alicante a Portugal, tem d'estas *diversões*, e as de trasbordos tão frequentemente, que a viagem, diga-se a verdade, torna-se mais fatigante do que a de Lisboa a Paris em comboio ordinario.

Que, afinal, n'esta viagem que estou descrevendo, um trasbordo á 1 hora e meia da madrugada, foi um verdadeiro allivio do martyrio que se me havia infligido até então, e que, se eu fosse para Madrid, se continuaria até lá.

Em La Encina já o compartimento vinha cheio de passageiros, havendo apenas dois logares vagos.

Ahi, porém, ao fazer a ligação com o comboio que vem de Valencia, grande scena sensacional nos esperava:

Abre-se a portinhola e por ella entra um Himalaya de malas, alforjes, saccos, atraz das quaes surgiu um corpulento hespanhol, envolto na tradicional capa, penetrando no compartimento á força, empurrando as malas para sobre os nossos pés, atirando os saccos para cima dos nossos joelhos e mettendo-nos os alforjes pela cara!

Mal o latagão tinha entrado, voltou-se n'um berreiro atroz, com as imprecações mais populares da Hespanha — que lhe haviam roubado a carteira.

E precipita-se sobre um qualquer que estava na plataforma, pretendendo estrangulal-o. Policia, empregados, guarda civil, passageiros, tudo corre, tudo se junta n'um berreiro infernal, até que depois de varias luctas e discussões, se acha a carteira no chão.

Este homem foi o nosso martyrio até que, em Alcazar, á 1 hora e meia da madrugada, trasbordámos para o comboio que vem de Madrid para Sevilha, vendendo-nos livres d'elle. Respirámos, apesar de se nos preparar, logo 3 horas depois, outro trasbordo em Ciudad Real para o comboio de Madrid a Badajoz.

Estes dois trasbordos, que eram então, um da 1 hora e 25 minutos á 1 hora e 49 minutos e outro das 5 horas e um quarto ás 5 horas e 35 minutos da manhã, são hoje das 12 horas e 10 minutos ás 2 horas e 35 minutos um, e das 6 horas ás 6 e 25 minutos outro.

Devem concordar que é uma noite bem passada... a trasbordar.

Não lhes descreverei a viagem desde La Encina em Jeante, porque já o fiz nas minhas antigas *Notas*, quando tratei d'esta linha, ao regresso de Barcelona.

Portanto terminarei no proximo artigo a relação de esta excursão, fazendo, como de costume, o calculo do que ella pôde custar a quem não fôr, como eu ia, munido de passes para todas as linhas, graças aos que me pertencem nas linhas hespanholas, e aos que as companhias francezas promptamente me forneceram para a viagem da Argelia.

E' costume lá fóra considerar assim e encher de amabilidades a imprensa, especialmente a estrangeira.

Devo todavia declarar que não é por gratidão para com todos que me obsequiaram n'esta viagem eu a considero como uma das mais interessantes que um portuguez pôde fazer.

Refiro-me aos meus compatriotas, não só porque para elles escrevo, como porque a nossa posição geographica, no extremo sud-oeste da Europa, nos põe em condições diferentes dos povos do norte.

Os inglezes, para espaiar-se n'uma viagem de recreio, teem a Escocia, as pequenas ilhas do Oceano, a Belgica a poucas horas de viagem; a França no mesmo caso.

Os francezes, os belgas, os allemães, os holandezes,

teem a Suissa como o grande ponto de attracção do excursionista no estio. E os francezes do Sul teem alli, ao pé, a Italia com os seus monumentos artisticos, as suas estações temperadas, os seus encantadores lagos do norte, vulcões, canaes, mil attractivos:

Nós, aqui n'este canto, temos apenas a Hespanha, sem duvida muito interessante, mas que não nos pôde servir para excursão do verão, pelos calores do seu clima, eguaes ou peiores do que os do nosso, e pelos desapparecimento das populações das cidades, nos tempos calmosos.

E se, em vez de ir no verão, formos de inverno, sujeitamo-nos a ver cahir a neve sobre as nossas cabeças, e desabar trincheiras deante do nosso comboio.

Ora a viagem á Argelia faz-se, da Península, muito commodamente com pequena despesa: a visita áquellas povoações, especialmente na sua parte indigena, é curiosissima; aquelle viver especial, aquelles costumes *sui generis* são tudo que ha de pittoresco, de original, de unico, e foi esse o grande attractivo que me levou lá.

E mais eu fui no verão. No inverno todas aquellas cidades se movimentam com a affluencia de estrangeiros; as commodidades augmentam, as diversões apparecem; e a par d'isto tudo, um clima temperado em alguns pontos é de salutar effeito para todos os que querem fugir aos rigores do frio.

Isto, bem entendido, não se dando o caso, que hoje se dá, de qualquer Dreyfus accender a guerra entre aquellas populações, acordando velhos odios represados entre os mouros e os judeus.

E já que toquei n'este ponto, explicarei, incidentalmente, que não se deve considerar a actual agitação como o resultado dos arabes serem assíduos leitores de Zola ou inimigos figadaes do prisioneiro da Ilha do Diabo.

A questão Dreyfus não foi mais que uma repercussão na Argelia dos motins de Paris.

A lucta em Argel, Mostaganem e outras cidades não é exclusivamente de christãos contra israelitas. E' sobretudo dos arabes que odeiam estes, ciumentos de que a França os protege demasiado, e de que o espirito ganancioso do judeu accumule mais haveres do que succede ao arabe.

Argel, Mostaganem, Blidah e outras cidades onde hoje se tem dado a lucta, assim como Oran, Tlemcem são outros tantos focos de revolução latente, em re aquellas duas raças, e se o incendio se propaga e os habitantes dos kabilas veem tomar parte na revolta, haverá então quatro raças diversas a esfacelar-se: christãos, arabes, judeus e kabilas; a carnificina transformar-se-ha em hecatombe!

EXPOSIÇÕES E CONCURSOS

Barcelona

Deve realizar-se nos mezes de maio e junho uma feira-concurso-agricola na cidade de Barcelona, tão interessante pela sua industria e pelos seus progressos nos ultimos annos.

O concurso interessa a agricultura geral, a viticultura e vinicultura, oleicultura, horticultura, criação de gado, machinas e artefactos agricolas, industrias ruraes, productos florestaes, etc.

Haverá exposições permanentes e periodicas em feiras semanaes, concursos especiaes, experiencias e conferencias.

Esta feira-concurso coincide com a Exposição internacional de Bellas Artes e Industrias Artísticas.

Rochefort-sur-Mer

Está annunciada uma exposição internacional e colonial n'esta cidade em outubro de 1898.

Recebem-se todos os productos do commercio, industria, marinha e bellas-artes.

A exposição que, segundo se espera, será superior á realizada na mesma cidade em 1883, é feita sob o sauspicio do departamento e da municipalidade.

PARTE FINANCEIRA

Carteira dos accionistas

Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro Africanos

E' convocada a assembléa geral d'esta companhia para reunir no dia 7 do proximo mez de março, no largo do Pelourinho, 32, 1.º, com o fim de discutir e deliberar sobre os relatórios e contas dos exercicios de 1896 e 1897, tomar conhecimento e deliberar sobre a proposta do conselho de administração, para se dar cumprimento ao artigo 37.º dos estatutos, visto as condições da companhia, podendo eleger-se os logares vagos nos corpos gerentes ou nomear qualquer comissão administrativa ou liquidatária.

Lisboa, 25 de janeiro de 1898.—O presidente da assembléa geral, J. M. Pereira Lima.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 31 de janeiro de 1898.

Quem, no actual momento, tem que escrever sobre finanças portuguezas, precisa revestir-se do mais absoluto espirito de imparcialidade, para não dar razão a que se diga que ataca o credito do paiz.

E' que o desanimo, n'este assumpto, vae affectando os mais esperançados, e bem justificado elle é, quando se vê que retrogradamos cada dia, a cada mudança de situação politica, a cada nova orientação que pretendemos dar a esta vital questão, que desde tanto é o nosso mal—que já vae parecendo irreparavel.

A questão da conversão da nossa divida externa attingiu agora a situação mais palpitante. Foi hoje apresentado nas camaras o projecto, que parece ser definitivamente a base das combinações com os grupos representantes dos nossos crédores, para a regularização da nossa divida.

Os principaes artigos d'esse projecto são os seguintes:

Artigo 1.º E' o governo auctorizado a fixar, por accordo com os portadores de titulos da divida fundada externa, actualmente sujeita ao regimen da lei de 20 de maio de 1893, novas condições relativas ao capital, juro e amortização d'essa divida, comtanto que, sem prejuizo do pagamento do terço do juro em oiro, o encargo resultante d'esse accordo não seja superior ao que provém da execução da referida lei.

§ 1.º A amortização da parte da mencionada divida, que é amortizavel, far-se-ha por sorteio ou por compra no mercado, conforme mais convier ao thesouro, mas de maneira a resgatar-se sempre, em cada semestre, pelo menos o numero de titulos necessários para que a extinção total da divida se realize nos prazos estipulados nos proprios titulos.

§ 2.º A importancia que o thesouro economizar, em cada semestre, pelo facto da amortização dos actuaes titulos amortizaveis se effectuar por compra no mercado, será applicada á amortização dos titulos da divida externa consolidada, tambem por compra no mercado.

§ 3.º Desde que se torne effectivo o referido accordo, serão os seus termos impressos nos proprios titulos da divida externa, podendo a respectiva folha e coupons ser substituida por outra com os juros reduzidos. Este serviço realizar-se-ha nas praças de Londres, Paris, Berlim, Amsterdam e Bruxellas, correndo todas as despesas por conta do governo portuguez.

Art. 2.º Nos termos do artigo 10.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, serão feitos o accordo de que trata o artigo antecedente, especialmente consignadas, em primeiro grau, ao pagamento integral e regular dos juros e amortização da divida fundada externa, sujeita ao novo regimen resultante do referido accordo, as receitas, no continente e ilhas adjacentes, tanto dos direitos de importação de todos os generos e mercadorias, com excepção de tabacos e cereaes, como dos direitos de exportação.

§ unico. As receitas a que se refere este artigo serão entregues, á medida da sua cobrança, para conta do deposito especial, ao Banco de Portugal, que terá a seu cargo o serviço da divida nas praças estrangeiras, onde hoje está fixado o seu pagamento e onde fôr conveniente fixal-o de futuro.

Art. 3.º E' tambem auctorizado o governo a emittir titulos de divida fundada externa do typo de juro, capital e amortização que mais conveniente fôr aos interesses do Estado, para, com o seu producto, consolidar a actual divida fluctuante e fazer face a todas as despesas provenientes da execução do artigo 1.º d'esta lei, as quaes não deverão, em caso algum, exceder a importancia de $\frac{1}{3}$ por cento do valor nominal dos actuaes titulos que se sujeitarem ao novo regimen, não podendo o juro real da quantia mutuada exceder de $\frac{1}{2}$ por cento o juro effectivo correspondente á cotação dos fundos consolidados portuguezes no momento de se realitar a operação.

Por estes artigos se vê, que para garantir o pagamento do juro, damos aos nossos crédores os rendimentos das alfandegas, e ainda transferimos da junta do credito publico para o Banco de Portugal a missão de, por suas agencias no estrangeiro, fazer o serviço d'essa conta.

Ora vê-se que n'essas agencias terão, sem duvida, parte preponderante representantes dos credores, portanto as bases propostas occultam apenas, por um eufemismo transparente, uma fiscalização estrangeira sobre nós.

A isto nos levaram desvarios passados, presentes e o que ainda mais triste é, sem esperança de acabarem no futuro.

Vamos reduzir a nossa divida consolidada e consolidar no todo ou em parte a fluctuante, mas esta — o eterno cancro — a que não se vê senão em pequenas notas no *Diario do Governo*, crescerá em breve, tanto mais que mais sangue encontrará para sugar. Haja vista o estado d'esta conta publicada ultimamente.

A comparação das verbas em 31 de dezembro de 1896 e 30 de novembro ultimo é desoladora.

Contos de réis	30 dezembro 96	30 novembro 97	a mais
No paiz	31.979	36.804	4.825
No estrangeiro	2.883	6.014	3.131
Total	34.862	42.818	7.956

Cerca de 8.000 contos!

Este crescer espantoso dos nossos encargos, e outros symptomas da nossa triste administração é que nos fazem desanimar, e exclamar como um nosso estimavel collega *O Economista*, uma das folhas que mais tem sustentado o espirito optimista e não pôde ser apodada de trabalhar para o descredito publico:

— Isto não caminha bem!

A nossa praça continúa e continuará pouco movimentada em operações.

As inscrições, que no principio da semana ultima animaram um pouco a 32, 40, perderam de novo os decimaes, fechando a 32 as de assentamento, e 32,10 as de coupon; o 4 $\frac{1}{2}$ com premios como o 4 $\frac{1}{2}$ 0/0 desceram tambem.

Subida pronunciada das obrigações prediaes e municipaes, companhia dos Phosphoros, e Ambacas, ganhando estas 500 réis sobre a sua cotação da quinzena passada.

As acções do Banco de Portugal apresentaram tendencia para alta, havendo boa procura a 125.500 sem que os vendedores descessem de 127.000. Consta que o dividendo é de 8 0/0.

As obrigações companhia real, 1.º grau, sustentaram a anterior cotação, não se resentindo da declaração feita nas camaras pelo sr. ministro da fazenda de que as 72.000 na posse do thesouro estão caucionando um emprestimo em Paris; as de 2.º grau tiveram uma pequena alta que é bem justificado se accentue. O papel cambial não teve alterações importantes.

Durante a quinzena o preço do cheque variou pouco:

	Papel	Dinheiro
Londres	36 a 36 $\frac{1}{16}$	35 $\frac{15}{16}$ 36
Paris	792	794
Berlim	326 e 326 $\frac{1}{4}$	327 e 327 $\frac{1}{2}$
Madrid	985 a 991	992 a 996

O preço da libra regulou por: compra 6.640, venda 6.660.

As notas do banco de Inglaterra ficaram 6.655 e 6.675.

O cambio Rio sobre Londres oscillou entre 6 $\frac{13}{16}$ e 6 $\frac{15}{16}$, ficando hoje a 6 $\frac{7}{8}$, cotação á qual o custo da libra no Rio é de 34.909 réis fracos, sendo a equivalencia para a nossa moeda réis 5.241, 5 por 1.000 réis.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v....	36 $\frac{3}{16}$	36 $\frac{1}{4}$	Desconto no Banco de Portugal.
» cheque....	36	35 $\frac{15}{16}$	5 $\frac{1}{2}$ 0/0
Paris 90 d/v.....	790	791	No mercado.....
» cheque.....	793	794	5 $\frac{1}{2}$ 0/0
Berlim 90 d/v.....	323	324	Agio Buenos Ayres.....
» cheque.....	326	327	150
Francfort 90 d/v...	323 $\frac{1}{2}$	324 $\frac{1}{2}$	Cambio Brazil...
» cheque...	326 $\frac{1}{2}$	327 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{7}{8}$
Madrid cheque....	990	995	Premio libra.....
			2.160

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

BOLSAS	JANEIRO												
	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	31
Lisboa: Inscript. de assent. .	32	32,11	32,40	32,48	32,50	-	32,40	32,30	32,25	32,15	32,15	-	32
» coupon. .	32	32,20	32,56	32,50	32,50	-	32,40	32,40	32,20	32,15	32,19	32,10	-
Obrig. 4 0/0 1888.	14.800	-	15.000	15.100	-	-	15.200	-	-	15.100	15.100	14.900	14.950
» 4 0/0 1890 assent. . .	-	-	39.100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon. . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38.500	-	-
» 4 0/0 1890 externo. . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.	43.400	44.000	44.200	44.500	44.300	-	44.300	44.000	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 coup. int. . . .	43.900	44.300	44.600	44.900	44.900	-	-	44.200	-	44.300	-	44.300	44.000
» 4 1/2 0/0 externo.	-	-	-	44.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções B. de Portugal. . . .	-	-	-	-	-	-	125.500	125.000	125.000	124.500	-	126.000	-
» » Commercial.	-	-	-	121.000	121.000	-	-	121.000	121.000	121.000	-	-	-
» » N. Ultramarino.	90.000	90.000	-	-	90.500	-	92.000	93.000	92.800	92.500	92.500	92.500	93.000
» Tabacos coupon.	76.300	-	76.500	-	-	-	-	-	-	-	77.000	-	-
» Comp.ª Real.	10.000	-	-	10.000	-	-	-	-	-	10.000	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0.	-	93.800	93.800	93.800	-	-	-	-	94.000	94.300	-	-	94.500
» » 5 0/0.	92.800	92.800	92.900	-	-	-	-	93.000	93.400	93.500	93.400	-	93.500
» C. Real 3 0/0 1.º grau. . .	-	70.900	70.900	70.900	70.800	-	70.700	70.600	-	70.700	70.700	-	78.800
» » 2.º grau.	-	-	-	-	12.350	-	-	12.400	12.400	12.400	-	12.450	-
» C. Nacional.	-	-	-	-	40.500	-	40.500	-	40.500	-	-	-	-
» Atravez Africa.	80.500	80.500	80.500	80.500	80.500	-	81.000	81.000	81.000	-	81.000	81.000	-
Paris: 3 0/0 portuguez.	20,50	20,50	20,37	20,43	20,31	20,18	20,25	20,60	20,12	20,25	20,31	20,31	-
Accções Comp. Real.	-	-	-	37,50	37	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Caceres.	-	-	-	-	17,50	-	-	17,50	-	17,50	17,50	17,50	-
» Norte Hespanha.	77,50	77,50	-	77,25	78,50	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza.	139	138	138	139	138	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes.	-	-	-	76	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau. . .	265	265	263,50	265	264	265	265	265	264,50	264,50	265	265	-
» » 2.º grau.	-	46,25	46	46	-	46	46	46	46	46,25	46,50	47	-
» » antigas.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» C. Beira Alta.	63	63	64	63,25	63	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Caceres.	-	-	55,75	55	-	55,50	55,50	55	-	56	56	57	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)	218,25	220	220	222	222	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez. . . .	20,50	20,37	20,30	20,37	20,25	20,12	20	20,12	20,12	20,62	20,12	20,12	-
Obrig. Atravez Africa.	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	-
Amsterdã: Atravez Africa. . . .	60,50	-	60,87	60,75	60,50	-	60,87	60	-	60,75	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa. . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração		RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO				
			1897-98			1896-97			Totais		Diferença a favor de		
			Kil	Totais	Kilome- tri as	Kil.	Totais	Kilome- tricas	1897-98	1896-97	1897-98	1896-97	
			a	de	Reis	Reis	a	de	Reis	Reis	Reis	Reis	
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida.	1	7 Jan	693	54:144.000	78.129	693	53:438.603	77.111	54:144.000	53:438.603	705.397	-
		-	-	-	57:225.000	82.575	-	53:438.603	77.111	111:369.000	106:877.206	4:491.794	-
		15	21	-	62:565.000	90.281	-	53:438.603	77.111	173:934.000	160:315.809	13:618.191	-
	Nova rede garantida.	1	7 Jan.	380	6:413.000	16.876	380	6:760.397	17.790	6:413.000	6:760.397	-	347.397
		8	14	-	7:101.000	18.686	-	6:760.397	17.790	13:514.000	13:520.794	-	6.794
		15	21	-	8:221.000	21.634	-	6:760.397	17.790	21:735.000	20:281.191	1:453.809	-
		26	2 Dez	475	15:469.130	32.566	475	11:993.060	25.248	795:162.485	719:923.350	75:239.135	-
Sul e Sueste...		3	9	-	15:917.180	33.509	-	10:475.140	22.052	811:079.665	730:398.490	80:681.175	-
		10	16	-	15:288.030	32.185	-	10:946.960	23.046	826:367.695	741:345.450	85:022.245	-
		-	-	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro.		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		24	31 Dez.	253	8:919.278	35.254	252	10:211.051	40.630	336:419.306	327:832.128	8:587.178	-
Beira Alta.....		1	7 Jan.	-	4:738.747	18.730	-	5:295.474	20.931	4:738.747	5:295.474	-	556.727
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional—(Mi- randella e Vi- zeu).....		24	31 Dez.	105	1:349.448	12.851	105	1:652.628	15.739	72:673.278	69:165.915	3:507.363	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		10	16 Dez.	34	1:222.860	35.966	34	1:068.630	31.430	78:070.397	73:308.647	4:761.750	-
Guimarães		17	23	-	1:510.770	44.434	-	1:196.660	35.195	79:581.167	74:505.307	5:075.860	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norte de Hes- panha.....		1	7 Jan.	3656 Ps.	1.440.884 Ps.	394	3656 Ps.	1.382.116 Ps.	378	1.440.884 Ps.	1.382.116 Ps.	58.768	-
		8	14	-	1.624.491	444	-	1.533.484	419	3.065.376	2.915.594	149.782	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid—Zara- goza—Alican- te.....		1	7 Jan	2927	957.620	326	2927	882.391	301	957.620	882.391	75.229	-
		8	14	-	1.141.371	389	-	880.792	300	2.098.991	1.763.184	335.807	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		24	31 Dez.	1067	440.329	412	1067	382.309	358	15.881.472	16.028.907	-	147.435
Andaluzes.....		1	7 Jan.	-	266.626	248	-	240.604	225	266.626	240.604	26.022	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		8	14 Jan	180	30.286	168	180	19.999	111	52.342	43.024	9.318	-
Zafra a Huelva.		15	21	-	38.203	212	-	21.190	117	90.546	64.214	26.332	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

TRACÇÃO ELECTRICA EM LISBOA

Foi impresso e publicado, em nome da camara municipal, o relatorio da commissão da mesma camara, nomeada para exame dos pedidos da Companhia Carris, sobre a concessão de novas linhas e exploração d'essas, das actuaes e de outras que lhe foram concedidas por anteriores contractos, por meio de tracção electrica, com exclusivo da applicação d'este systema de tracção no perimetro explorado pela companhia.

E' longo e minucioso este documento, na historia que faz das varias concessões feitas á companhia Carris e seus cessionarios pelas camaras que teem gerido os negocios do municipio de Lisboa desde 1870 até hoje, e uma das melhores feições d'este relatorio é a critica, por vezes acerba, com que verbera as camaras que primeiro intervieram no assumpto, por ellas terem feito concessões sem remuneração, prestado facilidades sem compensações, consentindo em tolerancias sem interesse para os cofres municipaes:

Quem, não sabendo de que são capazes os proficientes relatores, em rigorosa attitudo de intransigencia para com a companhia Carris, lêr este relatorio, chegará ao fim da leitura muito convencido de que a commissão era de parecer que a uma companhia, que de todos tem recebido favores e concessões extraordinarias, nada ha mais a conceder, como exemplo de que —emfim— a vereação actual só é composta de homens rispados, integerrimos e capazes de pôrem veto a essa corrente de favoritismo que tem protegido a companhia por parte da camara mãe... ou pae de disvelados extremos.

Mas, ao vêr que as conclusões da commissão se resumem em fazer á companhia todas as concessões que ella agora pretende, o leitor cahirá das nuvens... e será bom que não se demore muito na queda, porque, d'aqui a pouco, arrisca-se a ser cortado a meio pelos fios aereos, com que a companhia vae *embellezar* as ruas da cidade.

Para quem conhece, porém, as mil peripecias d'este negocio, a leitura d'este escripto tem um sabor especial e, por vezes, reveste o character de uma obra de notavel jocosidade, taes são as theorias peregrinas que n'elle se encontram.

Logo a primeira linha é deliciosa! Não resistimos ao desejo de a transcrever. Diz assim:

«Chegam sempre morosas a Lisboa as innovações.»

De fórma que para que os novos processos de viação urbana tenham mais facilidades de ser implantados na capital, o melhor processo que a camara encontra é... fechar-lhes a porta por 99 annos, concedendo á companhia Carris o exclusivo de um systema já velho e banido em outras cidades!

Depois o famoso relatorio historia o inicio dos nossos serviços de viação em commum, e refere-se ás carruagens omnibus, pondo em evidencia que, findos que foram os 20 annos de privilegio de que ella disfructou, a cidade sentiu um allivio ao vêr-se livre d'esse exclusivo, e surgindo, como por encanto, as empresas de transportes baratos, que lhe offereceram conducção facile e commoda em todos os sentidos e direcções.

Fazendo o parallelo do movimento de passageiros nos omnibus em 1848, que foi de 194.783, com o da companhia Carris em 1896, 11.954.545 passageiros, os relatores notam o enorme progresso que, para a viação publica, estes numeros representam.

Ora justamente este argumento é o mais fulminante para a resolução dos nossos proconsules municipaes, dando um exclusivo por 99 annos á companhia Carris.

Porque o privilegio dos omnibus foi por 20 annos acabou em 1865 e a cidade respirou, e as suas commodidades augmentaram.

Se a camara de 1845 houvesse dado esse privilegio por 99 annos, ainda hoje e ainda por 46 annos estaríamos á mercê do carrão incommodo raro e caro para nos transportar a Belem.

Eis a bella situação em que se encontrará a capital d'aqui a 53 annos, atrellada ao carrinho electrico da companhia Carris, vendo com inveja em todas as outras cidades — quem sabe se mesmo em algumas nossas — prosperar e melhorar a viação urbana:

Não podemos acompanhar de commentarios todas as considerações d'este folheto, por isso saltaremos á curiosa declaração da pagina 34 em que são transcritos uns periodos de outro relatorio de um vereador actual defendendo-se da accusação de terem concedido monopolio á companhia carris quando impuzeram aos carros de outras companhias o estúpido imposto de 500.000 por anno, cada um.

A monumental curiosidade d'esses periodos é o seu auctor declarar que, por meio d'essa lei, ficaram salvos os principios da livre concorrência! Esta é de primeira ordem!

Pois se a concorrência existe, se alguns carros sem serem os da companhia circulam nas ruas de Lisboa, deve-se isso á camara, que lhes impõe a taxa mais que extraordinaria de 500.000 réis e se apressa em excluir d'ella todos os que pertencem á companhia, ou á corajosa tenacidade — quasi temeridade — de uma empresa que, nascendo de elementos populares, desprotegida da camara, guerreada pela poderosa companhia, em todos os detalhes dos seus serviços e só escudada pela sympathia do publico, tem sabido sustentar-se e prosperar?

Essa sociedade, de modestos conductores e cocheiros de carros, tem sabido impor-se pela sua seriedade, pela regularidade dos seus serviços, pelo asseio dos seus vehiculos, pelo bom tratamento do seu gado e pela cortezia com que o seu pessoal trata os passageiros.

E' mais do que isso:

Quando governo e camara se dão o braço para alienarem por completo a nossa viação a uma companhia estrangeira pelo periodo de *um seculo*, e a cidade, na sua costumada indolencia, se fica inerte deixando-se dominar por essa nova triplice alliança em que a companhia Carris entra a meias com a camara e governo, é ainda a cooperativa Lusitana que, pugnando com acerto pelos seus interesses, vem tambem defender os da capital *como o deviam fazer* aquelles que para essa defesa foram eleitos.

Singular troca de papeis esta!

Já temos aqui exposto bem claro o nosso parecer; não somos inimigos da companhia Carris: não nos opomos a que esta implante o systema de tracção por electricidade em algumas ruas — n'aquellas que o permitem — mas o dever da camara, agora que a companhia lhe pede concessões, era, em vez de lh'as fazer por uns 100 contos, que no relatorio são impressos em grandes letras, como se fosse uma fortuna nunca vista, trocal-as por uma redução de praso da concessão e de forma alguma lhe dar mais privilegios — que bastantes já ella tem.

INVENÇÕES

Locomotiva electrica Heilmann.—Proseguem, regularmente e com excellentes exitos, as experiencias com esta locomotiva na linha d'Argenteuil a Mantes da Companhia do Oeste.

A marcha da machina, a sua força de tracção e a velocidade dos comboios tem correspondido ás esperanças.

A locomotiva dá facilmente 50 kilometros de velocidade, que pode chegar a 75, rebocando um comboio de 300 toneladas.

Bilheteiro mechanico.—Na estação do Norte em Paris, installou-se recentemente um d'estes engenhososapparelhos que imprimem, registam, marcam e distribuem os bilhetes para passageiros.

Entre outras vantagens tem a de permittir uma grande velocidade na distribuição dos bilhetes, pois, quando sejam para a mesma estação, póde fornecer 100 por minuto.

As manipulações são muito reduzidas. Não é necessario marcar cada bilhete como actualmente, dispensam-se a sua procura e a perda de tempo, em idas e vindas, da caixa bilheteira para o postigo do balcão.

A fiscalização das bilheteiras é muito facilitada tambem por causa do registo que fica n'uma tira especial de papel, onde se marcam automaticamente os bilhetes vendidos, a sua especie e os seus preços.

O apparelho, que tem o aspecto geral d'um distribuidor automatico, funciona por meio d'um motor electrico, ou é movido manualmente pela rotação d'uma manivella, ou ainda pela acção de um peso, como nos relógios.

Na sua base estão installados os rolos impressores dos bilhetes. Sobre elles passam as tiras de cartão em que imprimem. Na parte inferior ha uns compositores circulares com a indicação do dia, mez, anno e hora em que o bilhete se vende, o seu numero e o seu preço.

Na tira de papel, que serviu para a impressão d'estas indicações variaveis, ficam *ipso facto* registadas.

N'um tambor de eixo horizontal estão marcadas as estações. Quando se quer fornecer um bilhete para qualquer d'ellas, faz-se rodar o volante até que o nome respectivo fique em frente da linha de referencia.

Apoiando então o empregado a mão n'um manipulo especial, faz-se a impressão, marcação e registo, sendo expellido por uma calha o bilhete prompto.

Este apparelho, que provavelmente se generalizará e aperfeiçoará, deve prestar grandes serviços na venda de bilhetes para tremvias em linhas muito concorridas com pequeno numero de estações.

Novo acumulador electrico.—A sociedade Werner de acumuladores electricos prosegue no seu empenho de realizar um acumulador verdadeiramente pratico para se utilizar na viação.

As vantagens dos acumuladores nos tremvias são, de facto, tão grandes quando se comparam com as installações em fios aereos ou subterraneos de rolador (*trolley*) e friccionador (*archet*), contacto continuo ou intermittente, que só o seu peso excessivo se tem oposto á sua applicação geral.

O sr. Werner constroe o seu acumulador com uma mistura de cadmio, magnésio e zinco.

Este acumulador é muito menos pesado do que o mais perfeito dos antigos. Um de 8,2 libras de peso deu 33,3 ampères-horas com a força electro-motriz de 2,4 volts no principio e 1,9 no fim.

LINHAS PORTUGUEZAS

Ponte de Seice.—Nos dias 6 de dezembro findo e 21 do corrente foram substituidos dois tramos da ponte de Seice, situada ao kilometro 132 da linha do Norte.

Tem esta ponte 5 tramos metallicos assentes sobre pilares cylindricos de ferro de 10 metros de altura maxima.

Os novos tramos, construidos pela Empresa Industrial Portugueza, foram executados segundo projecto approvedo pelo governo e estudado em conformidade com as novas disposições do regulamento de pontes, oferecendo assim garantia de notavel resistencia e consideravel duração.

O trabalho da substituição dos tramos antigos pelos novos foi feito, como de costume, por pessoal operario do serviço de via e obras da Companhia Real, aproveitando-se o intervallo dos comboios, cuja circulação se não interrompeu.

Estes trabalhos tem sido executados com grande rapidez e empregando-se disposições especialmente estudadas para esse fim, notaveis pela sua simplicidade e engenho, supprindo-se assim installações dispendiosas.

As vigas dos novos tramos são de rotula dividida em paineis com diagonaes cruzadas e montantes correspondendo á inserção das mesmas diagonaes.

São ligadas transversalmente por peças de contraventamento no plano horizontal.

A via assenta sobre longrinas que, ligando as carlingas, constituem a estrutura superior da viga em que assentam as travessas.

As vigas tem dois passeios lateraes sobre consolas, e inferiormente um passeio para inspecção dos ferros.

A ponte é construida de aço *Flusseisen*, sendo todo o material submettido previamente ás provas fixadas no caderno de encargos.

Algarve.—Em reunião do conselho de ministros de 26 do corrente foi resolvido, que se proceda, desde já, á construcção do ramal de caminho de ferro de Tunes a Portimão, sendo as despesas pagas pelo excedente das receitas das linhas do Sul e Sueste.

Por esta fórma o thesouro capitaliza o excedente dos rendimentos d'aquellas linhas, o que é uma sabia medida de administração, que quizeramos ver tornada efectiva e alargada a toda a rede do Estado.

Wagons portuguezes.—Ha dias sahiram das officinas da Companhia Real em Alcantara-terra doze wagons, construidos por pessoal d'aquellas officinas e que vão entrar no serviço dos comboios.

Na construcção, em nada divergem dos que se importam do estrangeiro.

Experimentados, com a assistencia de empregados da fiscalização do governo, foram dados por aptos para o serviço.

Serviços do Centenario.—Tendo a commissão do Centenario da India sollicitado de todas as administrações o seu concurso, para facilitar a vinda a Lisboa de visitantes das festas e grupos populares que venham exhibir-se na feira da Avenida, as companhias Real e Beira-Alta responderam já, assegurando ambas que farão as maiores concessões para esses fins.

E certo que os caminhos de ferro não podem ainda precisar de uma forma definitiva os serviços que farão por essa occasião, porque isso depende do programma dos festejos; mas do que não resta duvida é que haverá, por essa occasião, serviços especiaes baratissimos

que attrahirão a Lisboa numerosissimas pessoas da provincia.

Tracção electrica. — Na 1.^a secção da repartição dos telegraphos está patente durante o praso de quinze dias, a contar do dia 19 de janeiro, o projecto apresentado pela companhia carris de ferro de Lisboa, para o estabelecimento da tracção electrica nas suas linhas, devendo todas as reclamações contra a approvação de tal projecto ser dirigidas á repartição referida.

Pessoal da Companhia Real. — Em sessão de 27 de janeiro o Conselho de Administração tomou as seguintes resoluções sobre pessoal superior.

O sr. Simões de Carvalho, engenheiro chefe da exploração, foi nomeado engenheiro adjunto á direcção geral, para a coadjuvar no estudo dos assumptos relativos a todos os serviços.

O sr. Julio Monteiro, chefe do serviço do movimento, foi reformado, sendo encarregado do serviço da caixa de soccorros e reformas.

O sr. Antonio de Vasconcellos Porto, engenheiro em chefe da Via e Obras, adjunto, foi nomeado engenheiro em chefe da exploração, desempenhando cumulativamente as funções de chefe do serviço do movimento, e continuando encarregado da construcção.

O sr. Ferreira de Mesquita, engenheiro encarregado do serviço de material e tracção, foi nomeado engenheiro em chefe da Via e Obras, adjunto, com a gradação de chefe de serviço.

Para engenheiro chefe do serviço de material e tracção foi nomeado o sr. Roca, actual engenheiro do mesmo serviço no caminho de ferro do Norte de França.

Anteriormente haviam sido feitas as seguintes mudanças do pessoal de exploração:

O sr. sub-inspector Correia foi nomeado inspector na 2.^a secção com residencia em Abrantes.

O sr. José Augusto Ferreira, chefe de Lisboa-Rocio foi nomeado sub-inspector, no lugar do sr. Correia.

Para o seu lugar veio o sr. Luz, chefe do Caes do Sodré, para o lugar d'este o sr. Orvalho, chefe de Cascaes, e para esta estação passou o sr. Martins, chefe de Alcantara-Mar.

Vendas novas a Sant'Anna. — A companhia concessionaria d'esta linha, chamada *dos meridionaes*, requereu ao governo ampliação, por mais 6 mezes, do praso para a conclusão dos trabalhos.

E' pertitamente justo e só nos parece reduzido demais o praso pedido.

Mormugão. — Reuniu no sabado o conselho superior tecnico de obras publicas do ultramar occupando-se das questões do trafego d'este caminho de ferro.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Novo tremvia. — A folha official fixou o dia 26 de fevereiro para a adjudicação em concurso da concessão de uma linha no termo de Madrid, desde *Ventas del Espiritu Santo* até á primeira barreira da *Ciudad Lineal*, pela estrada de 1.^a ordem de Madrid a França por *Junquera*.

O concessionario deve fazer a construcção e a exploração durante 60 annos, no maximo. Ficam a seu cargo as reparações da faxa da estrada em que assenta, mais outra adjacente para o lado do eixo com 0m,5 de largura e outra entre o carril exterior e o passeio.

As obras devem começar dentro do praso de 6 mezes, a contar da data da concessão.

Findo o praso da concessão, todo o material fica sendo propriedade do estado.

Tremvias de Murcia. — Os srs. Durand e Favé adquiriram por escriptura a propriedade da rede da antiga sociedade que explorava as linhas d'esta cidade.

Vão principiar brevemente os trabalhos para substituir a força animal pela electrica e para ampliação de uma linha até *Espínardo*.

Vigo. — Estão muito adeantadas as obras da via férrea que prolonga a de Orense a Vigo, entre a estação d'esta cidade e o molhe de pedra do seu porto. Esta linha deve chegar á *Ribera del Berbes*. O assentamento já está feito até ao molhe.

Norte. — Os comboios-correios, que actualmente só levam carruagens de 1.^a e de 2.^a classe, vão ter tambem carruagens de 3.^a logo que estejam installados os freios de vacuo nas carruagens de 3.^a classe, que se estão modificando nas officinas de Valladolid.

A companhia geral franceza de trem-vias decidiu a substituição da tracção animal pela tracção mechanica na rede de Marseilha. Para fazer face ás despesas que occasiona esta transformação a companhia vae emitir 30.000 novas acções a 650 fr.

França

Na expectativa d'um movimento colossal de passageiros por occasião da exposição de Paris em 1900, a companhia dos omnibus pretende substituir a tracção animal pela tracção mechanica em 16 das suas linhas, ou em 9 pelo menos, contando aquellas em que já funcçãoa este systema.

O motor preferido é o do systema Sespellet.

A companhia pôz de parte a idéa da tracção electrica, de fio aereo e rollador (trolley), por não ser propria para linhas interiores; a de fio subterraneo, por ser grande a despesa da installação; a de contactos superficiaes e de acumuladores, por não estarem ainda praticos estes systemas.

Tremvias. — Foi auctorizada a construcção do tremvia electrico de *Lyon-Vaise* a *Saint-Cyr-au-Mont-d'Or*, no departamento do Rhodano.

Foi auctorizada tambem a construcção d'um tremvia de tracção mechanica, entre *Gières* e *Douniène*, no departamento do Isère. O preço do transporte por viajante e kilometro será de 0f,10 em 1.^a classe e 0f,75 em 2.^a

Italia

A illuminação electrica nas carruagens. — A companhia das *Strade ferrate del Mediterraneo* mandou engenheiros á Suissa e a Inglaterra para estudarem e examinarem as applicações feitas do systema *Stone* com dynamo e acumuladores, para a illuminação dos comboios.

A via férrea de *Bari-Locorotondo* adeantou-se em mais 2.800 metros no mez de dezembro. Concluiu-se a ponte, de 2 tramos de 8 metros, em Lama. Estão adeantadas as pontes de 4 metros de vão nos kilometros 14,612 e 12,20.

A communa de Varzo, provincia de Novara, deliberou concorrer com 10.000 liras para as obras da perfuração do tunnel do *Simplon*.

Suissa

Perfuração do tunnel do Simplon. — Acaba de publicar-se o texto do convenio entre a companhia do *Jura-Simplon* de Berne e os bancos cantonaes de *Vaud*, *Berne*, *Zurich*, *Soleure* e *Neuchâtel* para a obtenção da somma precisa para executar as concessões suissa e italiana relativas á abertura do tunnel d'este monte.

A importancia do emprestimo é de 60 milhões de francos, dividida em 60.000 obrigações de 3 1/2 por cento com *coupons* semestraes e amortizações a partir do 10.^o anno no praso de 50 annos.

O emprestimo é tomado, firme e ao par, por um syndicato com a comissão de 1/2 0/0.

O convenio deve ser approvedo até ao dia 20 de abril de 1898 sob pena de caducidade.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de massaroquinha

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 11 de fevereiro proximo, á 1 hora da tarde, na Administração do bairro oriental, em presença do ex.^{mo} administrador respectivo, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 10.000 kilos de massaroquinha 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 30\$000 réis e apresentar uma amostra da massaroquinha a fornecer.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a

quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 por cento da importância total do mesmo fornecimento.

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

Porto, 18 de janeiro de 1898.

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de cordame

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 3 de fevereiro proximo, na administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de cordame.

Estes depositos serão feitos, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na Caixa geral de depositos á ordem da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

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

Lisboa, 13 de janeiro de 1898.

Fornecimento de carvão de pedra

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 8 de fevereiro proximo, perante o ex.º governador civil de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para a adjudicação do fornecimento de 14.000 toneladas metricas de carvão de pedra.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 2:170\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 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, n.º 22), onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 18 de janeiro de 1898.

Fornecimento de canastras

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 3 de fevereiro proximo, na direcção d'estes caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de canastras.

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

Lisboa, 24 de janeiro de 1898.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de materiaes

No dia 9 do proximo mez de fevereiro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva da Companhia, serão abertas as propostas recebidas para os fornecimentos annuaes dos onze seguintes lotes:

- | | |
|----------|------------------------------------|
| Lote n.º | 1—Archotes, cordas e fio. |
| » | 2—Balões e barris para agua. |
| » | 3—Canastras para carvão. |
| » | 4—Artigos de colchoaria. |
| » | 5—Artigos de drogaria. |
| » | 6—Artigos de folha. |
| » | 7—Escovas de piassaba e vassouras. |
| » | 8—Madeira de pinho. |
| » | 9—Materiaes de construcção. |
| » | 10—Metaes. |
| » | 11—Tecidos. |

As condições e amostras estão patentes em Lisboa na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 25 de janeiro de 1898.

AVIS AUX INVENTEURS

L'Administration de la **GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO** se charge de toutes les formalités nécessaires à l'obtention, prorogations, additions, transferts, etc., de tous brevets d'invention.

Elle peut aussi faire déposer et enregistrer toutes marques de fabrique, récompenses, noms industriels, modèles, dessins industriels, etc.

Traductions et reproductions de dessins. Ces opérations et travaux sont exécutés soigneusement et rapidement, moyennant une commission très-minime.

Renseignements gratuits.

CONTRA A DIABETE

E contra a gotta, herpetismo, arthritismo etc.

AGUA GAZOSA ARSENICAL LITHINADA

PREPARADA PELA COMPANHIA PORTUGUEZA HYGIENE

DIRECTOR TECHNICO — E. ESTACIO

Esta agua é preparada segundo a formula do dr. Martineau, distincto medico francez, que curou 67 diabeticos em 70 que tratou, os 3 não sendo diabeticos arthriticos. Esta agua, tanto mais valiosa quanto a therapeutica é pobre de recursos para esta doença, é tambem muito applicada pelos mais distinctos facultativos nacionaes e estrangeiros, como os ex.ºs srs. drs. Gaspar Gomes, Dujardin Beaumetz, etc., não só contra a diabete, mas tambem contra a gotta, contra o herpetismo, arthritismo, etc.

Vende-se esta agua em garrafas de um terço de litro, a 50 réis, pharmacia Estacio, Rocio, 61 e na sua succursal, rua de S. Paulo, 110, Lisboa. E' tambem de natural efficacia **contra a diabete** o **Vinho Uranado** da mesma Companhia P. Hygiene.

HEMOGLOBINA

GRANULADA

E' muito facil de tomar este preparado. Dóse: duas ou tres colheres das de chá tres vezes por dia, salvo prescripção do facultativo. Para as crianças metade d'esta dóse. Dissolve-se em uma pouca de agua.

Hemoglobina em laminas

Excellent preparação, que se toma facilmente, dissolvida em agua com ou sem assucar, podendo aromatizar-se com cognac, etc., etc.

Dóse: 1/2 colher de chá duas ou tres vezes por dia. Salvo indicação medica, para as crianças, a dóse regula por metade.

Aguas Chloretadas da Amieira

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O successivo augmento no consumo d'estas aguas attestam bem a sua efficacia. Usam-se no tratamento de escrophulose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos do estomago, figado, e baço, inflammções de quaesquer orgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrhæas, anémia e chlorose.

Deposito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo Filhos, Rocio; José Feliciano Alves d'Azevedo, Drogaria, rua do Carmo, 45 e 47.

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 Cª Real.
Paris.—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.
Porto.—Grijó & Cª.—Rua de Traz, 28.
Porto.—João Pinto & Irmão.—Despachantes.—Rua do Mousinho da Silveira, 134.
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 à 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 às 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 ordem—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 accommodações 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. Accommodações 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 accommodações, 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 à 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 sallas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diários.

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

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 Toural.—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 réis diários. 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. Accommodações 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.—Cozinha 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.—Excellent 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.

ROYAL MAIL

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A mais antiga da carreira do Brazil

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio
Montevideo e Buenos Ayres

O paquete **CLYDE**, sahirá a 7 de fevereiro.

As acomodações para passageiros são inexcusáveis em con-
orto, havendo a bordo d'esses paquetes todos os melhoramentos
que se tem inventado para minorar os incommodos de uma via-
gem por mar.

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados por-
tuguezes.

AGENTES

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

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

GAZ

GAZ GAZ

São taes as vantagens offerecidas actualmente ao publico pe-
las **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 con-
sideravel economia**. Os preços estabelecidos são os
mais moderados que é possível.

GAZ PARA ILLUMINAÇÃO a 15 réis 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** fo-
gões 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 insignificantisimo lucro.

Visite-se a exposição permanente de appparelhos para
gaz, installada na rua da Boa Vista, 17. Ha alli appparelhos 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 fevereiro 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	Amieira	Amieira	Figueira	11-30 m.	12-38 t.	7-45 m.	8-45 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.	d 12-30 t.	1-36 t.	9-0 m.	10-0 m.	Porto Valença	Valença Porto		
10-30 n.	11-5 m.	7-45 t.	5-55 m.	6-15 m.	6-38 m.	7-0 t.	7-23 t.	1-30 t.	2-38 t.	11-0 m.	12-0 t.	8-0 m.	1-30 t.	2-50 n.	8-35 m.
Lisboa V. Alcant.	V. Alcant.	Lisboa		Coimbra Figueira	Figueira Coimbra			4-30 t.	5-38 t.	1-0 t.	2-0 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.	7-15 m.	9-2 m.	7-15 m.	9-2 m.	5-30 t.	6-30 t.	4-0 t.	5-0 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.	4-30 t.	6-16 t.	11-0 m.	12-43 t.	7-15 t.	8-32 n.	6-30 t.	7-30 t.	Porto Braga Braga Porto			
Lisboa Badajoz	Badajoz	Lisboa		U. Sodrê Cascaes	Cascaes C. Sodrê			8-45 n.	9-49 n.	7-30 t.	8-29 t.	b 5-0 m.	8-10 m.	5-40 m.	8-35 m.
a 7-30 m.	9-10 n.	a 7-30 m.	8-30 n.	7-0 m.	8-12 m.	5-30 m.	6-41 m.	10-15 n.	11-22 n.	8-45 n.	9-30 t.	d 6-50 m.	8-57 m.	11-45 m.	2-25 t.
8-15 n.	6-45 m.	7-0 t.	5-35 m.	9-0 m.	10-12 m.	7-30 m.	8-41 m.	12-15 n.	1-22 n.	d 10-15 n.	11-15 n.	8-0 m.	10-50 m.	4-30 t.	7-20 t.
Lisboa Figueira	Figueira Lisboa			11-0 m.	12-13 t.	8-30 m.	9-40 m.	1-30 t.	2-38 t.			10-55 m.	1-20 t.	b 6-55 t.	10-30 n.
7-15 m.	3-8 t.	12-15 n.	10-20 m.	1-0 t.	2-13 t.	10-30 m.	11-33 m.	4-45 t.	5-55 t.			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.	3-0 t.	4-2 t.	1-30 t.	2-32 t.	8-0 n.	9-4 n.			Nine Braga Braga Nine			
Lisboa Guarda	Guarda Lisboa			4-45 t.	5-55 t.	3-15 t.	4-20 t.	Lisboa T. P. Faro	Faro Lisboa T. P.			5-25 t.	6-0 t.	9-0 m.	9-35 m.
7-30 m.	11-40 n.	a 6-30 m.	9-45 n.	8-0 n.	9-4 n.	4-15 t.	5-16 t.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	Porto Vianna Vianna Porto			
a 10-30 n.	11-5 m.	3-30 t.	3-5 m.	10-30 n.	11-33 n.	6-30 t.	7-43 t.	Lisboa T. P. Pias	Pias Lisboa T. P.			b 5-0 m.	10-25 m.	b 5-15 t.	10-30 n.
Lisboa Santarém	Santarém Lisboa			12-30 n.	1-32 n.	9-30 n.	10-46 n.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-40 t.	Vianna Valença	Valença Vianna		
a 2-0 t.	4-34 t.	a 12-30 m.	3-0 t.	C. Sodrê a P. Arcos	P. Arcos a C. Sodrê			Lisb. T. P. Extremoz	Extremoz Lisb. T. P.			7-0 m.	9-15 m.	6-0 t.	8-10 n.
Lisboa Entrônc.	Entrônc. Lisboa			6-0 m.	6-38 m.	7-0 m.	7-38 m.	8-0 m.	3-45 t.	9-10 m.	4-40 t.	Porto Barca d'Alva	Barca d'Alva Porto		
a 11-0 m.	3-0 t.	a 5-15 m.	9-0 m.	12-0 t.	12-40 t.	1-0 t.	1-35 t.	4-30 t.	11-10 n.	12-10 n.	7-0 m.	7-23 m.	3-15 t.	10-40 m.	6-45 t.
a 4-30 t.	8-25 n.	a 5-30 m.	1-20 t.	5-30 t.	6-5 t.	6-15 t.	6-50 t.	Casa Branca Faro	Faro Casa Branca			Regoa Barca d'Alva	Barca d'Alva Regoa		
Lisboa Coimbra B.	Coimbra B. Entrônc.			7-0 t.	7-34 t.	7-45 t.	8-25 n.	6-10 m.	7-35 t.	6-30 m.	7-24 t.	Porto Tua	Tua Porto		
a 4-0 m.	8-40 n.	2-10 t.	9-30 n.	C. Sodrê Aligés	Aligés C. Sodrê			Casa Branca Évora	Évora Casa Branca			4-0 t.	10-15 t.	3-15 n.	9-25 m.
Lisboa Pampilhosa	Pampilhosa Lisboa			8-0 m.	8-23 m.	8-40 m.	9-0 m.	3-0 t.	4-0 t.	7-10 t.	8-2 t.	Porto Juncal	Juncal Porto		
i 6-30 t.	11-22 n.	j 5-10 m.	10-10 m.	10-0 m.	10-20 m.	10-30 m.	10-50 m.	Lisboa T. P. Setubal	Setubal Lisboa T. P.			b 4-20 m.	8-36 m.	b 5-43 t.	10-0 n.
Aveiro Porto	Porto Aveiro			2-0 t.	2-20 t.	2-30 t.	2-50 t.	8-0 m.	10-10 m.	8-0 m.	9-50 m.	Regoa Barca d'Alva	Barca d'Alva Regoa		
b 3-50 n.	6-18 m.	b 4-0 m.	8-12 m.	4-15 t.	4-35 t.	4-45 t.	5-5 t.	4-30 t.	6-25 t.	9-30 t.	4-40 t.	6-20 m.	12-5 t.	5-50 t.	9-35 n.
b 10-0 m.	2-15 t.	b 4-15 t.	6-29 t.	Lisboa Sacavem	Sacavem Lisboa			Pinhal Novo Setubal	Pin. Novo Lisb. T. P.			Porto Campanhã	Campanhã Porto		
b 5-5 m.	6-35 m.	10-45 m.	12-25 t.	6-45 m.	7-30 m.	6-15 m.	7-0 m.	3-1 t.	3-43 t.	5-33 m.	7-0 m.	7-51 m.	7-56 m.	5-55 m.	6-0 m.
1-25 t.	3-10 t.	6-25 t.	8-6 m.	7-45 m.	8-29 m.	7-45 m.	8-29 m.	BEIRA ALTA				8-50 m.	8-55 m.	6-20 m.	6-25 m.
Porto Espinho	Espinho Porto			8-45 m.	9-29 m.	8-45 m.	9-29 m.	Figueira F. Oñoro	V. Form. Figueira			9-45 m.	9-50 m.	6-41 m.	6-46 m.
8-55 m.	9-57 m.	b 7-50 m.	8-40 m.	9-45 m.	10-29 m.	10-0 m.	10-44 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	7-55 t.	11-26 m.	11-31 m.	6-56 m.	7-1 m.
4-50 t.	5-52 t.	3-20 t.	4-22 t.	12-0 t.	12-44 t.	11-0 m.	11-45 m.	Figueira Mangualde	Mang. Pampilhosa			2-40 t.	2-45 t.	10-5 m.	10-10 m.
Figueira Alfaiellos	Alfaiellos Figueira			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.	7-6 t.	7-11 t.	1-30 t.	1-35 t.
4-30 m.	5-33 m.	12-10 n.	1-13 n.	d 3-0 t.	3-44 t.	3-0 t.	3-45 t.	—	—	rampilhosa Fig.	—	8-5 n.	8-10 n.	2-45 t.	2-50 t.
12-5 t.	12-48 t.	6-10 m.	7-10 m.	4-45 t.	5-29 t.	d 4-30 t.	5-14 t.	—	—	7-30 m.	9-20 m.	9-30 n.	9-35 n.	4-7 t.	4-12 t.
2-5 t.	3-6 t.	12-55 t.	1-53 t.	5-45 t.	6-29 t.	6-0 t.	6-44 t.	Pampilhosa F. Oñoro	V. Formosa Pamp.			—	—	7-0 t.	7-5 t.
6-25 t.	7-40 t.	3-20 t.	4-4 t.	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.	—	—	9-52 n.	9-57 n.
				8-30 n.	9-14 n.	8-15 n.	8-59 n.					Além d'estes ha mais os das linhas do			
				10-0 n.	10-45 n.	9-45 n.	10-29 n.					Minho, Douro e Braga e companhia Real			
				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 fevereiro, 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, vap. all. **Admiral**. Sahirá a 11 de fevereiro. Agente, E. George.

R. da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vap. all. **D. s-terro**. Sahirá a 2 de fevereiro. Agente, E. George.

R. da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vap. franc. **St. Paul**. Sahirá a 5 de fevereiro. Agente, H. Burnay, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeaux, vap. franc. **Portugal**. Sahirá a 2 de fevereiro. Sociedade Torlades. Agente da Messageries Maritimes.



Bordeaux, vap. franc. **Chili**. Sahirá a 15 de fevereiro. Sociedade Torlades. Agente das Messageries Maritimes.



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor franc. **Cordillere**. Sahirá a 14 de fevereiro. Sociedade Torlades. Agente das Messageries Maritimes.



Havre e Anvers vapor franc. **St. Philippe**. Sahirá a 5 de fevereiro. Agente, H. Burnay.

R. dos Fanqueiros 10 1.^o



Liverpool, vapor port. **D. Amelia**. Espera-se a 3 de fevereiro. João Patricio Alvares Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o



Liverpool, vap. **Lisbon**. Sahirá a 2 de fevereiro. Mascarenhas & C.^a.

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



Londres e Anvers, vap. **M. Saens**. Sahirá a 3 de fevereiro. Mascarenhas & C.^a.

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



Pará e Manaus (via Madeira), vap. ingl. **D. Amelia**. Sahirá a 20 de fevereiro. João Patricio Alvares Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro, e Santos vap. francez **Entre Rios**. Sahirá a 18 de fevereiro. F. Garay & C.^a.

19, Praça do Municipio



Pernambuco, Maceió, Bahia, R. de Janeiro e Santos, vap. francez **Ville de San Nicolas** sahirá a 1 de fevereiro. F. Garay & C.^a, 19, Praça do Municipio.



Pernambuco, e Parahyba do Norte (Cabelledo), vap. **Actor**. Sahirá a 10 de fevereiro. Garland Laidley, R. do Alecrim, 10.



Pernambuco, Rio e Santos, vap. all. **Cintra**. Sahirá a 9 de fevereiro. Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.^o



Rio de Janeiro, e Santos, vap. francez **Carolina**. Sahirá a 13 de fevereiro. F. Garay & C.^a, 19, Praça do Municipio.



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Corrientes**. Sahirá a 27 de fevereiro. F. Garay & C.^a, 19, Praça do Municipio



Rio Grande do Sul e mais portos do Sul do Brazil, vap. all. **Taquary**. Sahirá a 8 de fevereiro. Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.^o



Rotterdam e Hamburgo, vap. all. **Corrientes**. Sahirá a 5 de fevereiro. Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (Santa Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vap. port. **Açor**. Sahirá a 5 de fevereiro. G. Arnaud, Caes do Sodré, 84 2.^o



S. Vicente, e mais ilhas de Cabo Verde, Bissau e Bolama (sem baldeação), vapor port. **Bissau**. Sahirá a 6 de fevereiro.

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



S. Vicente, Rio de Janeiro (directamente), e portos do Pacifico, vap. ingl. **Orellana**. Sahirá a 2 de fevereiro. Pinto Basto & C.^a C. Sodré, 64, 1.^o



Southampton, vapor inglez, **Nile**. Sahirá a 9 de fevereiro. James Rawes & C.^a

R. El-rei, 31, 1.^o



Vigo, La Pallice, (La Rouchelle) e Liverpool, vap. ingl. **Liguria**. Sahirá a 1 de fevereiro. Pinto Basto & C.^a C. Sodré, 16, 1.^o