

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: Antwerpia, 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
Bruxella, LEOPOLDO KIRSCH, Eng. — Lourenço Marques, J. M. COSTA

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

SUMMARIO

VIAS FERREAS DO ALEMTEJO E ALGARVE, por O. S.....	Pag.
CARTA DA BELGICA, por Kirsch.....	49
PARTES OFFICIAL — Portarias de 31 de janeiro do Ministerio das Obras Publicas.....	52
ARRENDAMENTO DAS LINHAS DO ESTADO.....	52
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	52
NOTAS DE VIAGEM, XXXV — Despesas de viagem — Novos itinerarios — Possibilidades que prosperam — O Algarve estacionario — A nos-a indolencia.....	53
CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO.....	53
LOUVOR BEM MERECIDO.....	54
PARTES FINANCEIRAS — Revue de la Bourse de Paris — Boletim da Praça de Lisbon — Cursos dos cambios, descontos e aéguas — Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receita dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	55
TRACÇÃO ELECTRICA EM LISBOA.....	56 e 57
INVENÇÕES.....	58
FÁBRICO DE WAGONS.....	58
CONSTRUÇÃO AMERICANA.....	58
REGULAMENTO DE SIGNAES.....	59
LINHAS PORTUGUEZAS — Algarve — Pessoal da Companhia Real — Estação de Beja — Lourenço Marques — De Inharrime a Inhambane — Serviço de Wagens-leitos.....	59
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Itália — Cabo.....	59
NOTAS VARIAS.....	60
ARREMATAÇÕES.....	61
CASAS RECOMMENDADAS.....	62
AGENDA DO VIAJANTE.....	62
ANNUNCIOS.....	63 e 64
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE FEVEREIRO.....	63
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	64

VIAS FERREAS DO ALEMTEJO E ALGARVE

CONFERENCIA DO SR. ENGENHEIRO FERNANDO DE SOUZA
NA ASSOCIAÇÃO DOS ENGENHEIROS CIVIS

Em 31 de janeiro de 1898

A questão que serve de tema a esta conferência parece ao illustre engenheiro, não só muito importante mas muito opportuna. Dependem d'ella a prosperidade de varios distritos administrativos comprehendendo concelhos ricos que teem largo futuro agrícola, a exportação de mercadorias preciosas como a cortiça e as lás, e a valorização dos minérios cupricos, manganesianos e ferreos que na província do Alemtejo teem jazigos consideraveis.

Opportuna porque actualmente se pensa na construção da linha do Algarve e porque ha ideias d'uma operação financeira sobre as linhas do Sul e Sueste.

Não é novo o estudo d'este assumpto nas salas da associação, onde se tem erguido tanta outra voz auctorizada. Ha 20 annos foi ali tratado proficientemente por quem podia melhor versar estas matérias.

Mas 20 annos é já um longo periodo. Dentro d'elle muitas construções se emprehenderam e levaram a cabo, muitos estudos se executaram, muita questão tem sido esclarecida pela lição prática e evidenciada pela eloquencia das estatísticas. Construiu-se a Beira Alta, terminou-se a linha do Douro, abriu-se a Beira

Baixa, principiou-se até a de Vendas Novas a Sant'Anna que tão de perto interessa a linha do Sul. Tudo isto pôde ter modificado o estado das cousas, importando alterações correspondentes no plano geral, de modo que, o que se aconselhara ha 20 annos, porventura deixará de ter utilidade actualmente.

As lições da experiência devem ter modificado algumas opiniões então emitidas.

Embora julgue que não ficaria mal á associação a apreciação da operação financeira pela qual se conseguisse os meios de realizar as obras necessarias para completar a rede ferro-viaria do Sul do reino, não tratará d'esta matéria que está affecta ao parlamento, pois conhece que poderia haver duvidas sobre se seria ou não alheia aos assumptos mais especialmente technicos de que a associação costuma ocupar-se.

Parece-lhe todavia que os poderes publicos não teem idéas assentes, nitidamente definidas sobre as linhas do Sul, relativamente ás que são productivas já ou áquellas que conviria abrir ou estabelecer. Deixa-se indeterminado, de facto, no projecto da conclusão da rede, a ligação com a linha de Leste, por exemplo.

Propõe-se com mezes de intervallo e construção de linhas d'Extremoz e de Evora a Zafra, toma-se para limite do capital garantido quantias muito superiores ás necessarias e propõe-se um sistema de garantia de juro que absorveria a renda a receber.

Para esboçar sobre esta matéria uma opinião, e ser methodico como lhe cumpre, vae, em face da carta chorographica, dizer o que pensa sobre a rede ferro-viaria do Alemtejo e Algarve, fazendo a hypothese de que não ha ali um metro de carril, abstrahindo portanto do existente. Depois, pela comparação entre a rede ideal que considera e a rede efectiva que existe, verá os complementos que convém construir para nos approximarmos do typo theorico.

Estudando a província do Alemtejo, vê-se que o tráfego principal tem por destino ou por origem Lisboa. A estatística demonstra-o. Prepondera a tonelagem para a estação do Barreiro sobre a tonelagem para qualquer outro ponto. Lisboa é por isso *terminus*, a testa da linha natural. E' a este terminus que converge a corrente principal, tanto em passageiros como em mercadorias. Cacilhas deve ser pois a testa da linha.

O Algarve, estreita faxa littoral, aproveita muito os transportes marítimos. Precisa de uma linha marginal e outra dando a ligação com Lisboa e com o resto do paiz.

Por outro lado, Evora é o centro geographico e commercial do Alemtejo. A sua posição, a riqueza dos concelhos vizinhos, a sua produção agrícola e pecuária, recommendam este ponto como centro de irradiação, tanto para outros lugares da mesma província como para a ligação com a Espanha e linha do Leste. A estatística do tráfego dos caminhos de ferro do Sul demonstra isso mesmo, como prova pelos numeros que

leu. O trafego além de Evora é pouco importante. O ramal de Estremoz predomina no trafego.

A linha de Cacilhas a Evora por Monte-Mór devia portanto ser a arteria principal. Em Evora devia dar um ramal para a Hespanha por Zafra e outro para a linha de leste para Elvas, outro para o importante centro agricola de Beja prolongado até Moura, outro para Ponte de Sôr.

Esta é a rede preferivel para bem servir o Alemtejo.

O Algarve formaria grupo á parte. Sabe-se que esta pequena e fertil província const tue uma estreita zona banhada pelo mar, a qual, para o Norte, se levanta em pittorescas serranias que a separam do Alemtejo.

Estas serranias teem uma unica portella praticavel. Depois d'ellas começa o risonho valle do Sado.

O caminho de ferro do Algarve devia portanto ser servido pela linha do Sado. Era já a directriz preferida do engenheiro Souza Brandão.

Assim, com a construcção d'esta linha por Setubal, Alcacer, proximidades de Grandola a Garvão, segundo até Villa Real por Messines, com um ramal de Torres a Lagos por Portimão, se constituiria a rede tipo, faltando, p'ra a completar, a ligação da linha do Alemtejo com a do Algarve, a qual iria de Beja a Garvão atravez da região mineira do baixo Alemtejo.

Ia agora estudar a rede existente para a comparar com a que acabara de esboçar.

A construcção das linhas de Sul e Sueste foi cheia de vicissitudes. Primeiramente construiu-se a linha do Barreiro a Vendas Novas com o fim de transpor os areaes d'ali. Construiu-se depois o prolongamento até Evora e Beja. Mais tarde foram contractados os prolongamentos de Beja á fronteira e ao Algarve e de Evora ao Crato, firmando-se o celebre contracto de 1865 que garantia a toda a rede o producto bruto de 3:600:000 réis por kilometro.

Em 1880 propôz-se a ligação de Vendas Novas com Ponte de Sôr; mas tarde deu-se a concessão illegal da linha de Vendas Novas a Sant'Anna, cuja construcção foi começada, mas se acha interrompida desde 1891.

Houve tambem a preocupação de estabelecer a ligação do Alemtejo com a Andaluzia, ligação que felizmente se não operou como se pretendia, pois contribuiria para fazer do porto de Huelva um concorrente temivel do porto de Lisboa.

Julgou-se erradamenta que uma só linha podia servir simultaneamente o Alemtejo e o Algarve e assim se procedeu.

O percurso entre Evora e o Barreiro foi alongado em 7 kilometros. Beja não liga directamente com Evora, como conviria ás mutuas relações dos dois districtos.

Verdade seja que o traçado direito de Evora a Cacilhas, alem de offerecer maiores dificuldades da construcção entre Monte-Mór e Evora elevar-se-ia até uma cota mais alta com prejuizo da exploração.

O Algarve ficou onerado com um percurso grande, perto de 70 kilometros mais do que teria pelo valle do Sado.

A linha do Sueste permanece felizmente em Pias, indecisa á espera de prolongamento. Desistiu-se de ir a Huelva, o que chamaria a este porto hespanhol productos que hoje procuram o porto de Lisboa. Esta ligação tinha ainda os inconvenientes de ser cara e de atravessar terrenos pobres e de escasso rendimento portanto.

Bom foi por isso que se não fizesse.

A solução que parece preferivel é prolongal-a até Moura, fazendo aí o seu *terminis*. São 16 kilometros de construcção facil, embora se não possa esperar d'elles um grande rendimento.

Uma portaria imprudente de 1862, sobre a interpretação a dar ao contracto com a companhia real, opôz-se ao prolongamento até Elvas do ramal d'Estremoz, que ao tempo tinha grande importancia. Deu-se demasiada latitude á interpretação do que seja—via paralela. Adoptou-se a peior das ligações com a linha de Leste—a d'Estremoz ao Crato.

Bom foi, pois, que se não fizessem prolongamentos, para não vir a acontecer que o percurso para o Norte e Beira ficasse mais longo.

De Evora deve partir a linha internacional a Zafra por Chelles ou Jerez, quando possa contar-se com o seu prolongamento em Hespanha. E' a directriz mais curta para a ligação com a Andaluzia, atravessando um territorio rico e povoado tanto em Hespanha, como em Portugal, sem favorecer Huelva contra Lisboa. A linha teria 37 kilometros até Reguengos, e 63 até, á fronteira.

Em 1878, discutindo-se a rede dos caminhos de ferro, deu-se pequena importancia á linha do Algarve.

Julgou-se até que ella podia ser de via estreita.

Construiu-se depois com a bitola normal, e ainda bem que assim se fez. A experiença tem mostrado que ella é mais productiva do que se pensava, não tanto por causa da importancia do seu trafego, mas pelo longo percurso d'este.

A sua tonelagem, de facto, vivifica toda a arteria do Alemtejo até ao Barreiro, não fazendo descer o producto kilometrico da rede.

Actualmente estão-se estudando 53 kilometros de linha entre Villa Real e Faro e cerca de 44 entre Tunes e Lagos, que se constroem sem encargos.

A linha de Beja a Pias não deve ficar ahi mas seguir de futuro até Moura. Como, porém, o rendimento não será grande, poderá addiar-se para melhores tempos.

Mais necessaria é a de Evora a Zafra, bifurcação para Huelva e Sevilha. O traçado deve ir por Chelles ou Mourão. Até Reguengos a directriz seria commun, terminando ahi, á espera da construcção da parte hespanhola.

O trafego seria de bastante consideração.

A ligação de Leste é mais controversa. Ha quem prefira a linha de Estremoz ao Crato; outros querem a que vai a Elvas.

Convinha antes seguir até Borba, servindo este concelho e os de Villa Viçosa e Alandroal, esperando oportunidade para ligação com Elvas, que tem, entre outras vantagens, certas conveniencias estrategicas.

A ligação para o Norte e Beira Baixa devia partir de Evora ou Vendas Novas para ponte de Sôr.

A concessão da linha Vendas Novas-Sant'Anna prejudicou a directriz que partisse de Vendas Novas.

Opina por uma linha de Evora a Ponte de Sôr por Arrayolos, com 95 kilometros de construcção facil, pois custaria tanto como a conclusão da de Vendas Novas a Sant'Anna.

Essa linha serviria melhor as relações com a Beira para onde vão as lás do Alemtejo.

A de Vendas Novas a Sant'Anna deve prolongar-se mais tarde até ás Caldas, mas tem grandes dificuldades de construcção, na sua passagem sobre o Tejo e campos adjacentes, obrigando a grandes viaductos ou á criação de longos aterros que constituiriam verdadeiros diques ou obstaculos ás aguas nas cheias. Esta linha está quasi construida até Coruche. O governo deveria rehavel-a porque pode receber parte do trafego da linha do sul por meio de um jogo de tarifas, e completal-a desde já até Coruche.

A linha do Valle do Sado, de Garvão a Setubal, ainda hoje tem rasão de ser. Encurta o percurso do Algarve

em 70 kilometros e tem um bom perfil, pois não passa nunca por cotas superiores a 100^m e segue sempre o valle principal. Tem poucas pontes, sendo importante apenas uma em Alcacer. Prestava grandes serviços a uma região rica e privada dos benefícios da viação acelerada.

E' necessário não esquecer que as linhas do Sul e Sueste são vias ferreas de fomento agrícola. A tonelagem de productos agrícolos transportados tem crescido extraordinariamente; a cortiça, por exemplo passou de 5.000 a 20.000 ton. Ha muito a esperar da regeneração agrícola do Alemtejo que vae entrando no caminho da cultura aperfeiçoada, applicando largamente os adubos cujo movimento é já grande. A industria mineira parece também resurgir. As minas de Aljustrel, Ourada, Castro-Verde e Casa Branca annunciam centenas de milhares de toneladas de minério a transportar, anualmente.

Isto demonstra que a exploração, feita por via simples, se poderá tornar brevemente difícil. Em vez de collocar a 2.^a via, mais vale construir então a linha de Valle do Sado, a qual serviria de 2.^a, com o seu bello perfil e as suas excellentes condições de tracção.

Resta fallar do terminus da rede.

Em 1878 tratou-se d'esta questão. Fôra concedida á linha de Pinhal Novo a Cacilhas, linha que viria inutilizar a parte, de Pinhal Novo ao Barreiro. Procurou-se por isto realizar no Barreiro os melhoramentos necessários. Ao mesmo tempo a solução do problema pela construção de uma ponte sobre o Tejo destinada a fazer de Santa Apolonia o *terminus* da rede do Sul seduziu muitos espiritos; o optimo difficilmente realisável fez assim esquecer o bom.

Não deixa pois de ser necessário mudar para Cacilhas o *terminus*.

Todos sabem que a navegação do Tejo nem sempre é commoda. Se é facil relativamente de dia, de noite não se dá o mesmo. Isto embaraça as relações entre Lisboa e o Alemtejo e dificulta a organização dos horários.

Do Barreiro não podem sahir os grandes navios com carga completa, por falta de profundidade do canal. Isto aconselharia o escolher Cacilhas.

E' de opinião que este prolongamento se teria talvez executado já, se não fosse o ter-se pensado no grandioso projecto da ponte sobre o Tejo. Este ideal deve pôr-se de lado.

Convém ir a Cacilhas, de preferencia ao Barreiro, até pela economia de tempo na via fluvial — 6 a 8' em vez de 35'.

A linha de Cacilhas-Barreiro até Setubal seria uma linha sub-urbana de Lisboa como a de Lisboa-Cascaes, um derivativo para o excesso da população da capital que procura vida mais barata, melhor alimentação e ar melhor.

O rendimento do prolongamento de Cacilhas pode esquadrar-se com relação a passageiros e com relação a mercadorias. Demonstrou pelas estatísticas que o primeiro era considerável, contando só com o existente e sem entrar com o que deve presumir-se pela circunstância de ser uma linha sub-urbana.

Com relação a mercadorias, a sua vantagem é menor mas ainda importante, pois que, por exemplo, os minérios haviam de preferir Cacilhas, visto que não podem os navios carregar senão metade da sua lotação no Barreiro, sendo necessário completar a carga fora do esteiro de Coina.

Esta linha é portanto vantajosa; tem um rendimento inicial, *líquido* seguro de 6 contos por kilometro. A sua extensão é de 10 kilometros com uma estação no Seixal, e outra no Caramujo. Teria como tributários Cezimbra e Azeitão.

O calculo do rendimento fel-o o conferente com relação a passageiros, recovagens, bagagens e mercadorias, chegando á cifra de 7:144.000. Deduziu depois a verba relativa á depreciação no rendimento dos vapores do Barreiro, chegando á cifra acima de 6 contos.

Demonstrada a conveniencia da sua construcção e a sua exequibilidade, vae ocupar-se do traçado.

Deve partir do Barreiro para que não fique esta estação em ramal, porque pouco se ganhava em fazer a inserção mais acima com o fito de diminuir a importância da ponte no rio de Coina. O traçado deve ser o mais directo possível, porque cada kilometro a mais representaria em onus de 5 contos de réis annuaes supondo apenas 500.000 unidades de tráfego e uma tarifa media de 10 réis. Portanto seguiria das proximidades da 1.^a agulha no kilometro n.^o 1, deixando livre a estação do Barreiro, que seria por emquanto a estação de mercadorias. Para isso passaria a alguns centos de metros a montante d'ella, o suficiente para não estorvar o serviço fluvial da estação.

Seguindo á beira mar pela frente do Alfeite, deve internar-se no Caramujo para não prejudicar as comunicações com o mar que algumas fabricas e estaleiros d'ali teem.

Nos rios Coina e Judeu haveria duas pontes girantes, uma de 400 a 500^m, outra de 300^m, para se não impedir a navegação d'estes rios onde entram as embarcações da pesca do bacalhau e outras.

A estação de Cacilhas offerece dificuldades grandes na sua construcção.

E' necessário que o serviço dos vapores de passageiros se faça em local abrigado dos ventos do Norte e sobretudo do Sueste ou *palmellão*, o mais temivel.

O pontal está orientado para Nor-nordeste. Deve-se construir um muro de caes de 300^m de extensão com a orientação conveniente e com 2^m de altura de agua na preamar, ao qual atraquem os vapores, servindo directamente a plataforma.

Torna-se necessário uma obra de abrigo, que ao mesmo tempo seja acostavel por navios de grande lotação, deixando entre si e o muro uma espécie de doca com a abertura para Nordeste.

Um molhe seria caro, porque não poderia ter a largura e comprimento necessário, sem atingir grandes fundos e encontrar uma camada assás espessa de lodo.

Prefere pois uma ponte-caes parallela ao muro com 5 vias, e 250^m de comprido, que faria ao mesmo tempo de quebra mar, e de caes para serviço fluvial de mercadorias.

Haveria ao todo cerca de 750^m de muro, de facil construcção, a estabelecer, conquistando um terrapleno de 12 hectares prestando-se a uma boa disposição de linhas e ao deposito de mercadorias, como mostra em um desenho da disposição alvitrada.

A construcção dos 11 kilometros de linha e a da estação com toda as obras complementares elevaria o orçamento da linha do Barreiro a Cacilhas, largamente calculado, a 1.120 ou 1.200 contos, quando muito.

Esta cifra está dentro do limite imposto pelo rendimento líquido da linha.

Esta brillante conferencia, em que o sympathico engenheiro prendeu por duas horas a atenção dos seus collegas e admiradores, mereceu-lhe os mais calorosos aplausos.

O sr. Fernando de Souza tem verdadeira auctoridade para falar d'estes assumptos. Não é só a grande competencia technica que deriva da profissão que tão dis-

tinctamente exerce, honrando a corporação a que pertence. Conhece o terreno como poucos, nomeadamente a província do Alemtejo, onde nasceu, e a do Algarve. O seu largo tirocinio como chorographo ao serviço da Direcção geral dos trabalhos geodesicos que lhe deu o ensejo de levantar grande parte d'aquella área percorrendo-a muitas vezes, habilita-o a formar uma opinião segura sobre o assumpto.

Ao serviço do caminho de ferro do Sul e Sueste, sabe bem de perto como e qual é o tráfego d'essas linhas.

A orientação dos seus estudos sociais e a sua vasta erudição fazem também com que lhe seja fácil atacar o problema pelo seu lado económico, e possa pronunciar uma opinião segura sobre as conveniências do traçado a preferir.

Merecem por isso ser meditadas as conclusões a que este distinto engenheiro chegou no seu bello estudo em que revelou ao mesmo tempo um subido interesse pelo bem do paiz e das províncias do sul, e a sua grande competência profissional.

O. S.

CARTA DA BELGICA

Wagons escriptorios. — Rendimento dos caminhos de ferro do Estado. — Velocipedia.

Vae introduzir-se no serviço de verão do anno presente nos caminhos de ferro do Estado belga uma interessante novidade, inspirada pelo sr. ministro de Vandeneereboom. Intercalar-se-hão, nos comboios da linha Bruxellas-Ostende, carruagens d'um novo tipo que se poderão designar sob o nome de *Wagon-gabinete de trabalho* ou *Wagon-escriptorio*.

Os homens de negocio, banqueiros, advogados, jornalistas, etc. terão n'estes wagons tudo o que podem precisar para continuar, durante o trajecto, os seus trabalhos habituais. Considerando a importância do numero e a natureza especial dos passageiros que, no verão, utilizam os comboios da linha Bruxellas-Ostende, este invento é certamente muito digno de menção. A experiência dirá depois se ha motivos para novas aplicações d'esses veículos.

Mr. George de Laveley publicou na revista *Moniteur des Intérêts Matériels* um cálculo interessante dos resultados da exploração dos caminhos de ferro do Estado Belga. Na Belgica nenhuma publicação oficial fornece esta espécie de informações, que não apareceu também, sob qualquer rubrica especial, no orçamento.

Em 31 de dezembro de 1896, o capital de primeiro estabelecimento dos caminhos de ferro do Estado Belga atingia 1.434.500.000 francos, ou cerca de 200 milhões a mais do que em 1886.

O producção bruto no anno de 1896 foi de francos 160.400.000, ou cerca de 6 milhões a mais do que em 1895.

As despesas de exploração elevaram-se a 90 milhões, deixando disponível cerca de 70 milhões, que, em virtude de rendas, aluguéis, etc. paga a linhas particulares exploradas pelo Estado, baixam á cifra de francos 64.200.000.

O rendimento foi portanto de 4,47 % sobre o capital de primeiro estabelecimento.

Destinando 52.200.000 francos a juros e amortização do capital á taxa de 3,66 %, ficam finalmente 12 milhões de lucros líquidos para o tesouro.

A velocipedia toma cada vez mais desenvolvimento na Belgica. Afim de evitar as acumulações que se produzem muito frequentemente nalgumas linhas, o sr. ministro dos caminhos de ferro do Estado Belga acaba de decidir que, durante o verão, serão atrelados furgons com a capacidade para 32 velocipedes, em todos os comboios mais frequentados por cyclistas.

Não contentes com isto os srs. *velocemem* encetam agora uma campanha para conseguir que os cyclistas, com assignaturas para si, possam igualmente tomar assignaturas para o transporte das suas bicycletas.

Kirsch.

PARTES OFICIAIS

Ministério das Obras Públicas, Commercio e Indústria

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro, apresentada pela companhia nacional de caminhos de ferro, concessionária do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandela, relativa ao período decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro do anno findo (1.º semestre do anno económico de 1897-1898); ha por bem, conformando-se com o parecer de 20 do corrente mez do conselho superior de obras públicas e minas, aprovar a referida liquidação e ordenar que á mencionada companhia seja paga, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, a quantia de 26.481.506 1 réis, como liquidação da garantia de juro do 1.º semestre do anno económico de 1897-1898.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos efeitos

Paço, em 31 de janeiro de 1898. — Augusto José da Cunha.

Sua Magestade El-rei, a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro, apresentada pela companhia nacional de caminhos de ferro concessionária do caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, relativa ao período decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro do anno findo (1.º semestre do anno económico de 1897-1898); ha por bem, conformando-se com o parecer de 24 do corrente mez, do conselho superior de obras públicas e minas, aprovar a referida liquidação, e ordenar que á mencionada companhia seja paga, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, a quantia de 31.047.522 3 réis, como liquidação provisória da garantia de juro do 1.º semestre do anno económico de 1897-1898.

O que se comunica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

Paço, em 31 de janeiro de 1898. — Augusto José da Cunha.

ARRENDAMENTO DAS LINHAS DO ESTADO

Segundo consta e o dizem os jornaes oficiosos, logo em seguida á discussão do projecto de lei sobre a conversão da dívida externa e acordo com os credores estrangeiros entrará em discussão nas camaras o projecto de lei sobre arrendamento das linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste, projecto que ficou pendente da sessão anterior e sobre o qual as comissões de fazenda e obras públicas da camara dos deputados já deram o seu parecer.

E' assumpto ainda para demoras, porque o projecto de conversão, declarado questão aberta pelo governo, será largamente discutido tanto na camara electiva como na hereditária, e este mesmo, o de arrendamento das linhas ferreas, não deixará também de originar vasta controvérsia em ambas as casas do parlamento.

Porque ha, pois tempo, publicamos adiante o parecer das comissões, reservando para mais demorado estudo, as emendas feitas por elles no projecto governamental, e a publicação das bases que fazem parte da projectada lei.

Senhores.—As vossas commissões reunidas de fazenda e de obras publicas têm a honra de submeter ao vosso esclarecido exame o seu parecer sobre a proposta de lei n.º 13-L.

Augmentar as receitas do thesouro pelo maior rendimento das linhas ferreas do estado e pela criação de nova matéria collectável, por efeito da construcção de novos caminhos de ferro, que sirvam algumas das mais ricas regiões do paiz, até agora inteiramente privadas dos benefícios da viagem acelerada, tal é o fim da proposta governamental.

Para atingir estes resultados, pede o governo auctorização para adjudicar a duas companhias, para tal fim expressamente constituídas, o arrendamento temporário das redes ferro-viarias do Minho e Douro e do sul e sueste de Portugal, e a construcção e a subsequente exploração dos ramaes, que se julguem necessários para as completar.

Por muito que, no campo da theoria, divirjam ainda hoje os mais versados no assumpto, sobre qual seja o melhor sistema de explorar os caminhos de ferro, na prática são já poucos os que dão a preferencia à exploração directa do estado.

Se exceptuarmos a Allemanha e a Suissa, cujas redes são exploradas pelo governo, e a Russia, a Belgica e a Austria-Hungria, onde o governo explora 0,60, 0,58 e 0,50 das respectivas redes, em todas as demais nações do mundo estão os caminhos de ferro, na sua quasi totalidade, entregues a companhias particulares.

Em França, por exemplo, onde no 1.º de janeiro de 1897 estavam 40.427 kilómetros de vias ferreas em exploração, só 2.728 kilómetros são explorados directamente pelo estado.

Em Portugal, e pondo de parte os caminhos de ferro de via reduzida, que aliás são todos geridos por companhias, são exploradas pelo governo as redes do Minho e Douro e do sul e sueste, na extensão total de 830 kilómetros, e por companhias particulares a rede da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses e a linha da Beira Alta, com a extensão total de 1.326 kilómetros.

Nos cinco annos de 1892 a 1896 foi o rendimento medio kilometrico annual, liquido dos gastos de exploração :

	Réis
Nas linhas exploradas por companhias	1.467.926
Nas linhas exploradas pelo estado	912.519

No mesmo periodo foi, em media, a relaçao entre os gastos da exploração e o producto total do tráfego :

	Réis
Nas linhas exploradas pelo estado	0,54
Nas linhas exploradas por companhias	0,47

Se considerarmos tão sómente o anno de 1896, acharemos os seguintes resultados :

Rendimento liquido por kilometro :

	Réis
Nas linhas administradas por companhias	1.625.583
Nas linhas administradas pelo estado	1.069.990

Relação entre as despesas de exploração e o rendimento total do tráfego :

	Réis
Nas linhas ferreas geridas pelo estado	0,50
Nas linhas ferreas geridas por companhias	0,44

Se, finalmente, compararmos entre si o rendimento liquido kilometrico e os gastos da exploração das quatro principaes linhas ferreas portuguezas, a saber, Norte, Leste, Minho e Douro, no anno de 1896, acharemos, quanto ao primeiro :

	Réis
Nas linhas do norte e de leste	3.373.930
Nas linhas do Minho e do Douro	1.577.466

E pelo que respeita aos segundos :

	Réis
Nas linhas do Minho e Douro	0,47
Nas linhas do norte e leste	0,33

Se não bastasse, portanto, o exemplo de nações tales como a Inglaterra, a França e os Estados Unidos da America, seriam sem duvida suficientes os resultado colhidos no nosso proprio paiz, para levar as vossas commissões a pronunciar-se sem hesitar contra a ingerencia directa do estado na exploração dos caminhos de ferro.

Definido este ponto fundamental da questão, trataram as commissões de examinar se na proposta do governo estão devidamente acautelados os interesses do paiz.

Estudado o assumpto sob este ponto de vista, assentou-se, de acordo com o governo, em que deviam additar-se e modificar-se algumas das disposições da proposta no sentido de tornar mais efficaz a fiscalisação do estado sem tolher em demasia a accão e a iniciativa das companhias arrendatarias.

Entenderam tambem as commissões, sempre de acordo com o governo, que na lista das novas linhas ferreas projectadas, deve substituir-se o ramal de Ermezin de Leixões, por outro que ligue a estação do Porto-A com o porto de Leixões.

Procuraram tambem as commissões assegurar quanto possivel a situação do pessoal menor, actualmente empregado no serviço das redes provisórias do Minho e Douro e do Sul e Sueste.

Pelo que toca aos empregados invalidos, cujos vencimentos annuas foram calculados no orçamento de 1897-1898 em réis 7.431.700 réis na rede do Sul e Sueste e em 8.211.700 réis na do Minho e Douro, resolveu-se, de acordo com o governo, que na proposta se introduzisse uma disposição por virtude da qual, recebam aquelles empregados, enquanto vivos, os mesmos vencimentos que actualmente recebem.

Sobre outro ponto importantissimo recaiu o attento e demorado estudo das commissões.

Por muito que a todos os espiritos se imponha a instant necessidade de se completar de prompto a rede ferro-viaria nacional, ninguem decerto ousaria no actual momento metter homens a tão dispendioso emprehendimento.

Pois ainda a esta instant necessidade dá em parte satisfação a proposta ministerial, por isso que assegura a imediata construcção de novas e importantes linhas ferreas sem desembolso algum no presente, e com encargos pouco sensiveis no futuro.

Um rapido confronto bastará de certo para evidenciar as razões que motivaram outras alterações, mais na forma, do que na essencia, que, de acordo com o governo, foram introduzidas na proposta que as vossas commissões de fazenda e das obras publicas converteram no seguinte

Projecto de lei

Artigo 1.º E' o governo auctorizado a adjudicar, separadamente, em hasta publica, precedendo concurso de sessenta dias, e em conformidade com as bases annexas a esta lei e que d'ella ficam fazendo parte integrante :

1.º A exploração pelo prazo de quarenta annos da rede ferro-viaria do Minho e Douro e a construcção e a subsequente exploração pelo tempo que decorrer desde a sua respectiva conclusão até à expiração do prazo acima fixado, dos seguintes ramaes da mesma rede :

- a) Viana do Castello a Ponte de Lima e Ponte da Barca;
- b) Braga a Ponte da Barca, Arcos e fronteira de Hespanha;
- c) Braga pelo Valle do Cavado a Ruivães e Chaves;
- d) Barcelos a Espozende;
- e) Ligação do caminho de ferro do Douro com o da Beira Alta pelo Valle do Tavora;
- f) Estação do Porto-A ao porto de Leixões.

2.º A exploração pelo prazo de quarenta annos da rede ferro-viaria do Sul e Sueste de Portugal e a construcção e a subsequente exploração pelo tempo que decorrer entre a sua respectiva conclusão e a respectiva conclusão e a expiração do prazo acima fixado, dos seguintes ramaes da mesma rede :

- a) Ligação da rede do Sul e Sueste com a linha de Leste;
- b) Faro a Villa Real de Santo Antonio;
- c) Proximidades de Tunes a Portimão e Lagos;
- d) Barreiro ou proximidades a Cacilhas;
- e) Pias a Moura;
- f) Evora à Fronteira em direcção a Zafra.

§ unico. O governo dará conta ás cortes do uso que fizer d'esta auctorisação.

Artigo 2.º Fica revogada toda a legislação em contrario.

Sala das commissões, em 10 de agosto de 1897.

Marianno de Carvalho (vencido em parte), José Frederico Laranjo, José Maria de Alpoim, Adriano Anthero, Francisco da Silveira Viana, Leopoldo Mourão, Barbosa de Magalhães, Frederico Ramires, F. F. Dias Costa, Manuel Antonio Moreira Junior, João Pinto Rodrigues dos Santos, Augusto Ricca, F. L. de Lacerda Ravasco, J. A. Correia de Barros, relator.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º II, p. v. do Sul e Sueste. — Damos hoje aos nossos leitores esta tarifa, que é reforma da que tem vigorado, desde maio de 1888, para o transporte de matérias de construcção.

Os preços não sofreram alteração, reduzindo-se, porém, o minimo de percurso de 50 para 30 kilometros, ou pagando como tal, o que faz que entre povoações mais proximas se possa aproveitar a applicação d'esta tarifa, muito mais barata do que a geral.

Tem mais uma condição nova, a 5.ª, pela qual aos expedidores de remessas de cimento para o Barreiro é concedido um bonus de 25 por cento, quando, durante um anno, transportem 500 toneladas, e de 30 por cento, se transportarem 2.000.

Ampliação da n.º 1 do Minho e Douro.—Desde 1 do corrente foi ampliada esta tarifa ás remessas de louça de barro ordinaria, mercadoria que ficou incluida na 3.ª série.

Despesas accessórias.—Vae ser modificada a tarifa de despesas accessórias, em vigor nas linhas da companhia real, e a exemplo d'ella, o governo convidiu as demais direcções a adoptarem as mesmas bases, tornando assim a tarifa uniforme.

NOTAS DE VIAGEM

XXXV

Despesas de viagem. — Novos itinerarios. — Povoações que prosperam. — O Algarve estacionario. — A nossa indolencia

Vou, segundo o costume e a promessa feita, indicar quanto pôde gastar quem quiser seguir-me o exemplo e realizar uma excursão de mez e meio nos paizes norte-africanos, digressão que eu, repito, considero uma das mais interessantes que podem fazer os habitantes da nossa peninsula.

Bem entendido que as despesas de uma viagem, muito mais uma viagem de recreio variam até o infinito, segundo o genio e os costumes de quem a faz.

Mas eu não trato de extremos; nem os que, chegando a qualquer cidade, tomam luxuosos aposentos nos primeiros hoteis e se dão a phantasia de alargar as despesas n'um viver principesco, nem os que transformam o prazer em sacrifício, e levando a economia até a miseria, passam inclemencias, esfalfam-se andando a pé, vivem mal nas hospedarias ordinarias, viajam peior em 3.ª classe, comem pessimamente nas locandas e concluem por declarar que fizeram uma excursão de recreio.

Eu não posso viajar como os primeiros, e para viajar como os ultimos... prefiro ficar em Lisboa e passear na Avenida.

A viagem que tenho de descrever custa um pouco mais cara na questão de transportes, proporcionalmente ao percurso que ha a faze, porque, enquanto que no centro da Europa se pôde em muitos casos, sem incommodo, tomar a 2.ª classe dos comboios, em Espanha e na Algeria não deve tomar senão a 1.ª quem quiser ter uma certa commodidade, porque a 2.ª classe é má e frequentada por gente ordinaria cuja companhia não é agradavel.

E' por isso que eu faço a conta só á 1.ª classe em todos os percursos.

De Lisboa a Badajoz custa o bilhete 5.750.

De Badajoz a Gibraltar não ha bilhetes directos; ha que tomal-o para Cordova, por 36,55 pesetas e ahi para Gibraltar por 39,50.

Calculemos o cambio a 200 réis por peseta e teremos a juntar á verba supra 15.210 réis.

De Gibraltar a Oran já disse que o vapor custa 50 francos; de Oran a Auin Temouchen, Tlemcen, Perregaux, Auin Sefra, e volta até Argel gastamos em bilhetes de 1.ª classe 184,40 francos.

De Argel a Tizi-Ouzon, caminho de ferro, 12 francos, e d'ahi em carro a Fort Nacional, 4 francos; a Michelet, 4,50; Maillot e Tazmat (cavallo) 10 francos,

e d'ahi a Constantina, em caminho de ferro, 33,70 francos, teremos mais ao todo 64,20 francos.

De Constantina a Bone e Tunis e digressão a Carthago gastamos 67,40 francos.

Chegamos, portanto, ao extremo da viagem, tendo dispendido em transportes..... réis	5.750
Pesetas 76,05..... "	15.210
Francos 366 ao cambio de 264..... "	96.630

Total..... "	117.590
--------------	---------

O regresso custa-nos:

Tunis a Constantina	francos	52,10
Constantina a Alger..... "	"	52,05
Ida a Biskra e volta..... "	"	45,20
Alger a Oran..... "	"	47,15

Eis-nos pois em Oran tendo, gasto mais 196,60 francos ou réis	51.880
---	--------

Desde então vigora o dinheiro hespanhol:

Oran a Alicante, vapor, 25 pesetas; caminho de ferro de Alicante a Alcazar, Manzanares, Ciudad Real e Badajoz 87,40 pesetas, total 112,40 pesetas ou réis.....	22.480
De Badajoz a Lisboa.....	5.750

Total do regresso.....	80.110
------------------------	--------

Em conclusão, ida e regresso 197.700 réis, ou em numeros redondos 200.000 réis.

Os hoteis e restaurantes em todos os pontos onde temos que dormir e comer não são caros, em geral; com 10 francos por dia vive-se regularmente, o que representa, em 40 dias de viagem, 400 francos ou réis 105.600.

Ponhamos 100.000 réis para trens, omnibus, moços de bagagens, gorjetas etc., e teremos um total de réis 400.000.

Esta importancia corresponderia a uns 270.000 réis se o cambio estivesse ao par, como n'outro tempo.

Em todo o caso, mesmo hoje, para uma viagem de mez e meio, percorrendo, só em caminho de ferro, 6.341 kilometros, e em vapor 470 milhas, não é mais cara do que qualquer viagem no continente.

Quanto ao itinerario, quem quiser pôde tomar outros que mais lhe facilitem a viagem.

A ida por Gibraltar é muito interessante, porque se vê esta cidade, Malaga e Melilla, mas é a mais fatigante, porque se passam tres noites em vapor, o que não é bom.

Por Cartagena é hoje o melhor caminho; posto a viagem por caminho de ferro seja longa, ha apenas uma noite em vapor, e este é mais confortavel.

Talvez ainda este anno se possa seguir por outro caminho, que terá além da vantagem da commodidade, porque é o mais curto, tanto no percurso em caminho de ferro como na travessia marítima, o attractivo da novidade, por ser uma linha ferrea nova e das mais interessantes em obras d'arte.

Refiro-me á viagem por Almeria, que se fará indo a Cordova, d'ahi a Baeza e d'este ponto á Almeria directamente, de onde um serviço de vapores, já hoje estabelecido, nos levará a Oran em pouco mais de 12 horas, visto a distancia ser de 115 milhas apenas.

Termino aqui a minha descripção, já bem longa, de uma excursão que não duvido aconselhar a quem quiser gosar um pouco de originalidade, analysando costumes que quasi nos são desconhecidos, e vendo paizes de que raro se tem tratado entre nós.

Não sucede isso no norte da Europa de onde todos os invernos muitos excursionistas fazem a viagem da

Argelia para se distrahirem e para buscarem o clima temperado, que lhes agrada mais do que os gelos do seu paiz.

E para os atrair não descura a França de tornar aquellas cidades commodas estancias, cheias de animação e d'vida, fazendo-as progredir em melhoramentos cada anno.

Naturalmente nos lembramos de que tambem por cá temos excellente clima temperado, no nosso Algarve, que poderia ser aproveitado para estação de inverno dos friorentos do norte; mas era necessário que tratasssemos a sério dos melhoramentos de que essas cidades tanto necessitam: bons hoteis, theatros, cafés, viação, e, a par d'isto, o reclamo no estrangeiro, os guias illustrados distribuidos a rodo, o serviço de viagens circulatórias internacionaes.

Mas se nós, por uma apathia que não se explica, nada d'isso fazemos, como havemos de ter estrangeiros a visitar-nos?

Nem um guia do paiz temos em portuguez, e apenas um existe em francez que não serve aos que não sabem este idioma. Em inglez, em allemão, Bædeker nunca se animou a fazel-o.

Viagens directas por preços reduzidos tambem não existem.

Finalmente, nada temos que no centro da Europa chame a attenção para o nosso paiz.

CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO

Questionario provisorio da 6.ª sessão—Paris 1900

E' sabido que no congresso de Londres foi resolvido que o proximo congresso se realisasse em Paris em 1900.

A commissão internacional permanente ridigiu já o programma das questões que devem ser discutidas no congresso de 1900. O questionario tem 5 secções.

E' a intenção da commissão que sobre os assumptos d'estas secções se proceda a inqueritos especiaes, referidos a uns certos paizes, de modo que os relatorios que se elaborarem possam constituir como que uma collaboração na solução geral.

Eis o programma:

1.ª SECÇÃO—Via e obras

I—Natureza do metal para carris

Aço duro ou macio. Relação entre a dureza dos carris e a das cintas ou aros. Modo de obter a homogeneidade do metal e dos carris de grande secção. Comprimento das barras.

Observações feitas depois da sessão de Milão em 1887 sobre o desgaste dos carris de aço especialmente nos carris de grande secção. Desgaste dos carris nos tunneis e nas linhas ao longo das costas marítimas.

Condições technicas do fabrico, modo de evitar as bolhas e de reconhecer a sua existencia quando se faz a sua recepção.

3 relatorios (Estados Unidos—Inglaterra e colonias—outros paizes).

II—Juntas dos carris

Progressos realizados nos systemas de juntas dos carris, nomeadamente nas linhas percorridas por comboios rápidos e motores com grandes cargas sobre os eixos.

III—Agulhas, cruzamentos e travessas

Condições de construcção das agulhas, cruzamentos e travessas nas linhas em que estes apparelhos trabalham sem descanso, e especificadamente quando servem a comboios de grande velocidade e a motores com pesadas cargas nos eixos.

3 relatorios (Russia, Austria-Hungria, Países Baixos, Luxemburgo e Alemanha—Inglaterra e colonias—outros paizes).

IV—Conservação da via nas linhas de grande circulação

Methodos de conservação e renovação da via nas linhas de grande circulação com o fim de reduzir as diminuições de velocidade que se impõem aos comboios

3 relatorios (Austria-Hungria, Rumania, Países Baixos, Luxemburgo, Alemanha, Suíça—França—outros paizes).

V—Disposições contra as neves

Meios empregados para prevenir a accumulação de neves nas vias ou para as varrer d'ahi. Estudar os resultados obtidos depois da sessão de Milão sob o ponto de vista de segurança e economia.

4 relatorios (Russia—Hungria—Italia—outros paizes).

VI—Construcção e provas das pontes metalicas

A—Quaes as quantidades de metal empregadas ou a empregar nas pontes das vias ferreas, tendo em consideração as prescrições em vigor nos diversos paizes?

B—Qual a natureza e o valor dos processos usados pelas diferentes administrações de caminhos de ferro nas provas iniciaes e nas provas periodicas das pontes metalicas?

Qual a importancia real que deve attribuir-se a essas provas? E' poder se-ha consideral as como um meio experimental para estabelecer as condições effectivas de solidez e o grau de segurança das mencionadas construcções?

1 relatorio.

VII—Concordancia das diferentes inclinações do perfil

Melhores modos de concordar as diferentes inclinações do perfil.

4 relatorios.

VIII—Conservação das madeiras

Estudar os diversos modos da conservação das madeiras de construcção de toda a especie e, em especial, das madeiras para travessas.

IX—Ballastro

Qualidades d'um bom ballastro. Escolha que deve fazer-se entre ballastros de diversas qualidades, tendo em conta a natureza e a intenção do tráfego, o preço do custo etc. Influencia do ballastro na constituição da via.

2 relatorios (Estados Unidos—outros paizes).

X—Deslocação dos carris

Que relações existem entre as acções perturbadoras das máquinas e deslocação dos carris?

1 relatorio.

(Continua)

LOUVOR BEM MERECIDO

Em ordem geral da Direcção da Companhia Real foi publicado o seguinte:

Na conformidade da Ordem Geral da Direcção n.º 35, passou á situação de reformado, ficando incumbido do serviço das Caixas de Socorros e de Reformas e Pensões, o sr. Julio Cesar Miranda Monteiro, antigo chefe do Movimento.

Adoptando esta medida obrigada por motivo de doença que inhibe o sr. Julio Monteiro de continuar á frente d'um serviço tão violento, julgo dever dar por este meio a tão antigo, como distinto funcionario um testemunho bem notorio do quanto a Companhia apreciou sempre, no largo período em que exerceu o cargo de chefe do Movimento, as suas qualidades de empregado zeloso, activo e competente.

Pertence o sr. Julio Monteiro ao numero dos funcionários que se formaram no serviço d'estes caminhos de ferro desde o seu principio e que tem acompanhado o seu desenvolvimento, correspondendo á confiança que a Direcção n'elles tem depositado para o desempenho das mais importantes funcções.

Apraz-me, pois, reconhecer-l-o e esperar que o sr. Julio Monteiro na sua nova commissão prestará a esta Companhia valioso serviço, de que são garantia a sua longa experienta e os especiaes conhecimentos, que possue de todos os assumptos concernentes ás Caixas de Socorros e de Reformas e Pensões.

São perfeitamente bem cabidos os conceitos d'esta ordem sobre o funcionario que ha mais de 30 annos consagra toda a sua actividade ao serviço da companhia, e que no desempenho do difícil e trabalhoso cargo de chefe do Movimento tantas provas de competencia tem sempre dado.

Sobre este particular mais uma vez vimos engenheiros estrangeiros, das maiores companhias, admirarem o trabalho, rapido e firme, do chefe portuguez, reconhecendo como verdadeira raridade a forma por que o sr. Monteiro, á simples vista, discutia a possibilidade de qualquer alteração de horario de um comboio, tendo sempre de memoria o serviço em vigor, as distâncias entre estações, as curvas, as rampas, todos os elementos para estabelecer a marcha com perfeita segurança da circulação.

PARTE FINANCEIRA

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 février 1898.

Vous ne vous étonnerez pas, puisque la presse des Deux Mondes s'occupe de la question Dreyfus, si je vous dis que cette affaire, surtout depuis le commencement du procès Zola, paralyse les transactions en bourse. Nos cours sont fermes, cela n'est pas douteux, mais l'attention est ailleurs et, quelque désir que l'on ait de se soustraire à cette obsédante question, on y est ramené malgré soi par les conversations particulières, la lecture des journaux, etc. Dans ces conditions, il n'est pas permis de songer à des campagnes de spéculations ni à des introductions de nouvelles valeurs. Les essais qui ont été tentés dans ce sens ont tout-à-fait échoué et, selon toute vraisemblance, les banquiers et les établissements de crédit attendront, pour renouveler leurs tentatives que le calme soit revenu dans les esprits.

Si ces déplorables incidents n'avaient pas surgi, les circonstances seraient plutôt favorables. L'argent est fort abondant; l'industrie a du travail; enfin, le budget lui-même, grâce aux plus-values que l'on n'osait pas espérer, va pouvoir se passer de la surtaxe sur les valeurs. N'est-il pas malheureux que tout cela soit sans effet, parce qu'une affaire, qui aurait dû demeurer du domaine purement judiciaire, a tout envahi?

Nos rentes sont bien tenues, moins sans doute à cause des achats du comptant, lesquels ne doivent pas être excessifs, qu'à la faveur de puissantes interventions qui veillent, avec un sens financier très-sage, à ce que les cours ne fléchissent pas et que par cette coïncidence fâcheuse on n'attribue aux incidents actuels plus d'importance encore qu'ils n'en ont.

L'Italien a de la peine à se reclasser chez nous. La situation budgétaire a beau s'améliorer, les répugnances du public persistent, encouragées d'ailleurs, il faut bien le dire, par les troubles qui ont éclaté en ces derniers temps en Italie.

Pour d'autres motifs que vous êtes à même d'apprécier bien mieux que moi, les rentes Espagnoles sont également tenues à l'écart. Assurément, ici, ce ne sont pas des répugnances de nation à nation qui tiennent le public éloigné. Vous savez, au contraire, avec quelle profonde sympathie on suit les merveilleux efforts que l'Espagne fait pour venir à bout de l'insurrection de Cuba. Mais, peut-on reprocher à ce public de tenir en même temps compte des difficultés financières qui écrasent l'Espagne? Je crois que le jour où l'insurrection sera vraiment terminée, l'Espagne trouvera chez nous tous les capitaux nécessaires, pour peu qu'elle donne des garanties et elle n'aura que l'embarras du choix; mais jusque-là, on se réserve.

On a appris avec plaisir l'ouverture des débats relatifs à la conversion de la rente Portugaise. Toutefois, je ne vous cacherai pas que l'on attend pour se prononcer d'être plus complètement renseigné sur la tournure que prendra la discussion et sur les conditions et actes du projet. Des modifications ont déjà été introduites au projet primitif; d'autres le seront encore. On ne peut donc, pour le moment, affirmer quel sera l'accueil fait ici par les porteurs aux propositions de ce gouvernement, puisqu'on ignore, en somme, ces propositions.

Les fonds Brésiliens sont plutôt délaissés et il en sera ainsi, à mon avis, tant que la question de l'affermage des chemins de fer ne sera pas réglée.

Le nouveau 4% Argentin 1896 a fait son apparition sur notre marché. On a dit malicieusement que les introduceurs avaient songé à prendre l'idée d'arbitrage entre les deux rentes et ce, au détriment de la rente Espagnole.

Je ne vois rien de spécial à vous dire de nos banques. Le moment approche où l'on connaîtra leurs dividendes. On s'accorde assez généralement à ne s'attendre à une augmentation que pour la Banque de Paris et le Crédit Lyonnais.

Nos actions de chemins de fer sont toujours en faveur et font une redoutable concurrence au 3%. A leur suite montent les obligations, non-seulement des grandes lignes, mais des compagnies secondaires. Je vous signale à ce sujet le règlement définitif du litige pendant entre le Sud de la France et le Département du Var. Ce dernier s'est enfin décidé à tenir ses engagements, à la suite de pourparlers qui ont abouti à une transaction qui sauvegarde pleinement les intérêts des actionnaires.

En valeurs industrielles, je vous signale la hausse des valeurs métallurgiques et minières, cuivre surtout, ce qui se comprend du reste avec l'emploi de plus en plus répandu de ce métal dans les installations d'électricité.

Le Mossamedes et la Moçambique ont eu un petit recul.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de fevereiro de 1898.

Para espíritos menos plácidos do que os nossos a situação de expectativa em que as nossas questões financeiras se encontram, esde tanto tempo, seria já um estado desesperado

Mas nós, com este bello clima, este calor no inverno e este sol do céu que se comunica aos espíritos, convidando-nos antes a realizar agradáveis passeios do que a activar indispensáveis negócios, vamos entretendo a vida, sem nos afadigarmos, sem pressas. E' o nosso elemento.

A situação agrava-se, dizem, mas os governos não se dão pressa de, por medidas energicas, extraordinarias, porem cobro a esse mal. Mais urgente é muitas vezes transferir um escrivão de fazenda ou um fiscal do sello do que estudar uma lei económica.

Pela sua parte, o parlamento abre, mas para desrolhar o garrafão da loquacidade do que para discutir os magros projectos que lhe são presentes pelo governo.

Ainda ha pouco um telegramma de Londres nos dizia, que abrira o parlamento britannico lendo-se a fala do trono e que immediatamente, acabada a sessão solemne, a camara reuniu em sessão ordinaria, discutiu e aprovou a proposta e encetou outros trabalhos. Por cá é questão para mais de um mez.

Ha quinze dias, como disse, começou na primeira camara a discussão do projecto da conversão e estamos tão adiantados como se esse projecto fosse apresentado hoje. Nem sequer sobre elle ha uma opinião definida e imparcial, limitando-se cada qual a apreciar o segundo a política que defende, e não segundo os interesses do paiz. Verdade seja que, para os estranhos, esse projecto pouco se entende, como nada se percebe da situação em que estamos, e menos da em que ficaremos.

O governo pede auctorização para negociar, e sabe se que está negociando; o fim é reduzir os nossos encargos anuais, mas como, do lado contrario, estão os que não querem reduzir as suas receitas não se vê bem como isso se consiga.

Veremos o que d'isto tudo resulta, que não serão observações nossas que farão mudar a face das coisas.

Durante a quinzena publicou-se a nota da dívida fluctuante em 31 de dezembro, a qual apresenta uma diminuição de 1:987 contos sobre a de novembro a que nos referimos aqui, sendo 1.121 na externa e 866 na interna.

A comparação, porém, com a de igual data em 1896 é desanimadora como vamos ver.

	1896 contos	1897 contos
No paiz.....	31.070	35.338
No estrangeiro	2.883	4.893
Totaes...	34.862	40.231

Devíamos, portanto, a mais no fim do ultima anno 5.369 contos, sendo 3.359 contos no paiz e 2.010 contos no estrangeiro; isto é quasi duplicámos ahi o nosso débito!

Junta-se a este triste resultado que o relatorio do banco de Portugal, que apareceu na ultima semana, também nada animador é.

A carteira commercial diminuiu durante o anno 2.510 contos; o débito do tesouro aumentou 4.854, o valor das notas em circulação elevou-se 6.126 contos e a reserva metallica decresceu 108 contos.

Finalmente a nota das contas geraes do Estado publicada no Diario e referente a setembro e outubro de 1897, apresenta-nos sobre eguaes dados de 1896 uma diminuição de 1.251 contos no excesso das receitas sobre as despesas.

O movimento bolsista animou um pouco em papeis do Estado, obrigações Ambacas, Phosphoros e Aguas, e acções dos bancos Portugal, Lisboa & Açores, Commercial e Ultramarino, como se vê da tabella das cotações.

O 3% (inscrições), titulos grandes, perdeu uns centesimos em relação à cotação do fim do mez passado; enquanto que os titulos pequenos ganharam 0.35% sobre essa cotação.

Os cambios tiveram uma certa melhoria, a meio da quinzena, por motivo de grandes embarques de generos da Africa e alguns cambios que nos trouxeram os vaiores do Brasil.

Não sustentaram, porém, essa melhoria que fez descer o premo da libra a 2.120 réis perdendo-a de todo hoje, como se vê da cotação abaixo.

O dinheiro para reportes foi facil a 6% e de 5 1/2 a 6 para descontos. O cambio do Brazil perdeu ainda 1\$.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v....	36 1/4	36 3/16	Desconto no Banco de Portugal
" cheque....	36	35 7/8	5 1/2 0 0
Paris 90 d/v.....	790	791	No mercado.....
" cheque.....	793	794	Agio Buenos Ayres.....
Berlim 90 d/v....	323	324	160
" cheque....	326	327	Cambio Brazil....
Francfort 90 d/v....	323 1/2	324 1/2	6 3/4
" cheque....	326 1/2	327 1/2	Premio libra.....
Madrid cheque	993	991	2.160

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

BOLSAS	FEVEREIRO														
	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	-	
Lisboa: Inscripç. de assent.	31,95	-	31,90	-	31,80	31,95	31,90	31,84	31,75	31,60	31,35	31,25	31,25	-	
" coupon.	32,05	-	32	31,95	-	31,95	31,95	31,90	-	31,70	31,35	31,37	31,40	-	
Obrig. 4 0/0 1888.....	14.950	-	14.950	15.000	15.000	-	-	-	-	15.000	-	-	15.000	-	
" 4 0/0 1890 assent.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" 4 0/0 1890 coupon...	-	-	-	39.000	-	39.100	39.100	-	-	-	-	-	-	-	
" 4 0/0 1890 externo...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" 4 1/2 0/0 assent....	43.800	-	44.000	44.000	-	-	-	-	44.000	-	-	-	43.500	-	
" 4 1/2 0/0 coup. int...	-	-	-	-	-	-	-	-	44.000	44.000	-	-	-	-	
" 4 1/2 0/0 externo...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43.800	-	-	
" Tabacos coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Accções B. de Portugal.....	-	-	127.000	-	127.200	127.500	127.000	-	127.000	127.500	127.500	127.500	-	-	
" " Commercial...	-	-	-	-	-	-	-	117.500	-	118.000	-	-	-	-	
" " N. Ultramarino...	93.600	-	94.000	94.600	94.400	94.400	94.500	94.000	-	94.000	94.000	-	-	-	
" Tabacos coupon...	79.000	-	79.000	-	-	80.500	-	-	80.000	-	-	-	-	-	
" Comp. Real.....	-	-	-	-	-	10.400	-	-	-	-	-	10.000	-	-	
Obrig. prediaes 6 0/0.....	94.500	-	94.500	-	-	94.500	-	94.300	94.000	-	-	-	94.400	-	
" " 5 0/0.....	93.300	-	93.300	-	93.100	92.200	-	93.200	93.200	-	-	-	92.500	-	
" C. Real 3 0/0 1.º grau.	-	-	-	71.000	71.300	-	71.500	71.600	-	71.500	71.500	71.500	71.500	-	
" " 2.º grau.	12.500	-	12.900	12.850	12.900	-	13.400	13.400	13.400	-	13.350	13.500	13.500	-	
" C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Atravez Africa.....	-	-	81.000	-	81.400	81.500	81.500	81.800	-	82.000	82.000	82.000	82.000	-	
Paris: 3 0/0 portuguez.....	20,37	20,50	20,70	20,68	-	20,68	20,40	20,55	20,68	20,75	20,50	20,60	-	-	
Accções Comp. Real.....	38	-	39,50	-	39,50	-	-	-	37	-	-	37	-	-	
" Madrid Caceres...	-	17,75	18	18	18	18	18,50	19	20	20	20,25	-	-	-	
" Norte Hespanha...	82	83	83,50	82	82	82	80	80,50	79,50	-	-	-	-	-	
" Madrid Zaragoza...	144,75	146	149	147	148,50	145	145	145,25	-	143,50	-	-	-	-	
" Andaluzes.....	77	80	80	80	80	-	76,50	80	-	-	-	-	-	-	
Obrig. Comp. Real 1.º grau.	267	267	267	268	268,50	270	269	269,50	269	269,50	269	270	-	-	
" " 2.º grau.	48	49	48,50	48,50	49	50	50	50	50	50	50	-	-	-	
" " antigas.	-	-	-	-	-	-	127	-	-	-	-	-	-	-	
" C. Beira Alta.....	64	64	64	64,50	65	-	64	-	64,50	65	-	-	-	-	
" Madrid Caceres.....	-	60	62	62	64	63	64	64	64	65	64	64,50	-	-	
" N. Hesp. (1.ª hyp.)...	233	235	234,75	233	235	235	235,75	234,50	-	232,50	-	-	-	-	
Londres: 3 0/0 portuguez.....	20,25	20,37	20,62	20,62	20,62	20,62	20,62	20,62	20,62	20,62	20,62	20,62	-	-	
Obrig. Atravez Africa.....	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	-	-	
Amsterdam: Atravez Africa...	60,87	-	60,50	-	60,50	-	61	61,25	-	-	-	61,50	-	-	
Bruxellas: Atravez Africa....	60,50	-	-	-	61,50	-	61,75	-	-	-	-	-	-	-	

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhos	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESPDE 1 DE JANEIRO			
		1897-98		1896-97		Totais		Diferença a favor de			
		Kil.	Totais	Kilometr.	Kil.	Totais	Kilometr.	1897-98	1896-97	1897-98	1896-97
COMPAGNA REAL	de a Jan.	693	Réis 63.954.000	Kil. 92.285	693	Réis 53.438.603	Kil. 77.111	Réis 237.888.000	Réis 213.754.412	Réis 21.133.588	-
Antiga rede e nova não garantida.	29 4 Fer.	"	Réis 61.841.000	Kil. 89.236	"	Réis 55.525.710	Kil. 80.123	Réis 299.729.000	Réis 269.280.122	Réis 30.448.878	-
Nova rede garantida.	22 28 Jan.	380	Réis 8.011.000	Kil. 21.081	380	Réis 6.760.397	Kil. 17.790	Réis 29.746.000	Réis 27.041.588	Réis 2.704.412	-
Sul e Sueste...	24 31 Jan.	"	Réis 7.742.000	Kil. 20.373	"	Réis 7.093.290	Kil. 18.666	Réis 34.488.000	Réis 34.134.878	Réis 353.122	-
Minho e Douro.	27 2 Sel.	353	Réis 27.075.468	Kil. 76.701	353	Réis 31.095.403	Kil. 88.088	Réis 715.706.266	Réis 722.052.279	Réis 6.346.013	-
Beira Alta....	15 21 Jan.	253	Réis 5.006.862	Kil. 19.790	253	Réis 4.513.903	Kil. 17.842	Réis 9.745.609	Réis 9.809.377	Réis 63.768	-
Nacional—(Mirandella e Vizeu).....	22 28 Jan.	Réis 105	Réis 1.144.393	Kil. 10.898	105	Réis 1.271.572	Kil. 12.110	Réis 1.144.393	Réis 1.271.572	Réis 126.179	-
Guimaraes....	24 31 Jan.	Réis 34	Réis 1.555.136	Kil. 45.789	34	Réis 1.452.086	Kil. 42.708	Réis 81.136.303	Réis 75.957.395	Réis 5.178.908	-
Norte de Hespanha.....	15 21 Jan.	3656 Ps.	1.560.374 Ps.	Kil. 426.3656 Ps.	3656	Réis 1.442.854 Ps.	Kil. 394 Ps.	Réis 4.625.750 Ps.	Réis 4.358.449 Ps.	Réis 267.301	-
Madrid—Zaragoza—Alicante.....	29 4 Fer.	"	1.536.784	Kil. 420	"	Réis 1.256.872	Kil. 343	Réis 6.162.535	Réis 5.615.322	Réis 547.213	-
Andaluzes....	22 28 Jan.	Réis 1.543.518	Kil. 42								

TRACÇÃO ELECTRICA EM LISBOA

Jornais que recebem informações oficiais disseram ha dias, que a aprovação do contracto entre a camara e a Companhia Carris para o estabelecimento da tracção electrica nas ruas de Lisboa — em toda a cidade de Lisboa, é melhor dizer — ainda está para grande demora, tendo que se esperar o parecer da procuradoria geral da corôa e de outras instâncias officiaes.

Tambem ouvimos certas allusões a que a aprovação d'esse contrâcto não deslisa com tanta suavidade como se julgou, havendo mesmo quem affirme que o ministerio do Reino não o approvará sem que o das Obras Publicas dê parecer final sobre o definitivo projecto das installações, e que este considera necessarias importantes modificações do sistema ou da sua forma de adopção nas ruas da capital.

E' que tambem por lá ha muito quem entenda, como nós, que a cidade tem toda a vantagem em possuir um bom serviço de tremvias, mas que d'ahi até entregar todas as ruas á discrição de uma companhia para as encher de postes, cachorros e fios acreos, inclusivé em ruas estreitas e impropias para consentirem tales installações como as do quadrilatero da Baixa, vae uma grande distancia.

Tambem a questão, aqui levantada, de se dar o exclusivo d'esse sistema de tracção por 99 annos tem sido lida nas instâncias officiaes: e se, sem modestia, podmos dizer que não são as nossas observações que calam nos espíritos, o facto, por nós apontado é, só por si, de molde a determinar uma corrente contraria á aprovação d'aquelle negocio.

Fazemos votos por que algum espirito esclarecido ponha a bom caminho este assumpto, defendendo os verdadeiros interesses da capital, substituindo assim a falta da camara municipal, que d'isso não tem curado até hoje.

INVENÇÕES

Petroleo solidificado. — E' um combustivel economico, de facil emprego e de facil transporte, o que não acontece ao petroleo liquido.

Aproveita resíduos da distillação, pó e miudezas de carvão, serradura de madeira, etc.

Prepara-se aquecendo, ao abrigo do ar ou com vapor sobreaquecido, 10 partes de lexivia de soda e 10 partes d'uma materia gorda, como o sebo, óleo de palma etc, adicionando depois 80 partes do petroleo. Faz-se ferver, durante uma hora, a uma temperatura inferior á do ponto de ebulição do petroleo. Arrefecendo, a massa tem a consistencia do sebo sólido. Podem incorporar-se, aparas de madeira, serraduras e resíduos combustiveis.

Desejando-se productos menos consistentes substituir-se a gordura por ácidos de resina ou resinas.

Obtém-se productos com 90 % de materias combustiveis e menos de 5 % de resíduo fixo.

Como se vê, o processo consiste essencialmente em fazer uma saponificação, em que encorpora depois o petroleo.

Pediu patente de invenção em Portugal, para *aprefeioamento em motores rotatiros*, o sr. William Samuel Colwell.

Pediu tambem patente d'invenção para uma *machina de unprimir, registrar e distribuir bilhetes de todos os*

generos e em especial bilhetes de vias ferreas, o sr. Emile Méderic Bossuet.

Pediu igualmente patente de invenção para um *bate-estacas que se suspenae e solta automaticamente* o sr. Waldemar Drühl, industrial russo, residente em Riga.

FABRICO DE WAGONS

A firma Campo & Moraes da cidade do Porto, requereu pela Repartição da Industria o privilegio d'introdução de nova industria para o fabrício de wagons e carruagens de todos os typos usados nas vias ferreas, quer para passageiros, quer para mercadorias.

Foi publicado nos termos da lei o aviso, marcando o prazo para as reclamações, prazo que é de 120 dias a contar d'í data da publicação do aviso — 18 de dezembro ultimo.

Consta-nos que a repartição de Caminhos de ferro protesta contra a concessão, escudada na consulta do Conselho superior de obras publicas e minas, com o fundamento de que a industria já não é nova, pois se fabricam nas officinas do Estado, tanto dos caminhos de ferro do Sul e Sueste como nas de Minho e Douro, e nas officinas da Campanhia Real, d'essas carruagens e wagons.

Está assim justificado o que dissemos ha tempo sobre o assumpto.

CONSTRUÇÃO AMERICANA

Acaba de effectuar-se nos Estados Unidos da America, entre Bound Brook e Somerville, que estão á distancia d' 4 kilómetros, uma via ferrea electrica n'umas condições verdadeiramente maravilhosas pela rapidez da sua execução.

De facto, principiaram os trabalhos, um sabbado á meia noite e terminaram no domingo seguinte, antes da meia noite. As viaturas circularam quando não tinham ainda decorrido 24 horas.

A construcção foi feita pela companhia «I. G. White» por contracto com a «New-York and Philadelphia Traction Company.»

Era necessário proceder com extrema rapidez e sem a menor preparação ao longo do percurso, para que uma companhia rival, a «New-Brunswick», não fizesse oposição.

Foram para Baltimore, em comboio especial, 250 operarios e 6 carros de ferramentas e provisões; para Philadelphia 300 operarios italianos; todo o pessoal tinha sido escolhido previamente.

No trajecto, cada operario recebeu um numero que collocou na cobertura da cabeça. Um pouco antes da chegada dos operarios tinha-se desembarcado o material com poderosos apparelhos d'incandescencia, os quais se collocaram a 60 metros de distancia uns dos outros.

Os operarios collocaram-se ao longo da linha, segundo a ordem previamente estabelecida, e a que se referia á numeração que lhe havia sido dada.

De 30 em 30 metros havia grandes candieiros de gazolina. Estas operações levaram 15 horas a executar. Os operarios tinham consigo lanternas. A' uma hora da noite começaram os trabalhos. A' 10 horas da manhã estava concluida a preparação do solo. Collocavam-se os carris e iam-se logo fazendo as juntas. Punham-se ao mesmo tempo os fios para o rolador (trolley). Carros com comida serviam os operarios, no proprio local em que trabalhavam.

Iam progredindo esta rapida construcção, quando a companhia «New-Brunswick Traction» enviou 100 italians com a missão de destruir o trabalho.

Deu-se um combate, vitorioso para os constructores. Começou a chover torrencialmente Nem por isso a construcção se interrompeu.

A's 11 horas da noite circulava a primeira carruagem!

REGULAMENTO DE SIGNAES

Segundo informa o nosso collega hespanhol *Gaceta de los caminos de hierro*, tem preenchido completamente o seu fim durante uma pratica de 3 annos o regulamento de signaes, elaborado pelo chefe de exploração da via ferrea de Peñarroya a Fuente del Arco, D. Luis Dehaspe.

Este caminho de ferro de via estreita é do tipo das linhas economicas.

Damos alguns trechos d'este regulamento, aprovado pelo governo hespanhol, e que apresenta pequenas variantes a respeito de outros regulamentos sobre este importante ramo de serviço, que estão em vigor entre nós.

Segundo elle, os discos fixos das estações serão pintados metade de verde e metade de vermelho na parte exterior, e de branco na interior. De noite terão, bem visiveis da via, duas luzes, uma verde e outra vermelha. Em geral a coexistencia da luz verde e vermelha indica paragem, e precauão ao começar o movimento, quando se dê o signal de marcha.

Um toque de corneta prolongado dado pelo chefe da estação indica que pôde transpor o disco um comboio descendente.

Dois toques, também prolongados, indicam que pôde transpor o disco um comboio ascendente.

O signal de alarme dá-se com varios toques curtos e successivos, o que ordena paragem immediata.

Um toque de sineta indica que faltam 5 minutos para sahir um comboio.

Um repique forte e precipitado ordena paragem a um comboio que acaba de sahir.

Tres toques de campainha, dados pelo chefe da estação pessoalmente, sem que possa delegar em outrem a execução d'esta formalidade, é signal de que pôde sahir o comboio.

Para se não confundirem os machinistas nas estações de cruzamento, visto os conductores estarem no furgon ou na cauda do comboio, os chefes farão o signal de partida junto das machinas. Assim se evitam sahidas prematuras e quedas de passageiros ou empregados.

LINHAS PORTUGUEZAS

Algarve.—O sr. ministro das Obras Publicas, depois de ter conferenciado com o sr. governador civil de Faro, mandou lavrar o despacho, auctorizando a construcção do ramal de Tunis a Portimão, sendo dispêndidos cinco contos de réis por mez, até que se abra um credito especial, visto não haver no orçamento actual verba especial.

Pessoal da Companhia Real.—O *Seculo* anda com a chegada de Mr. Roca, novo engenheiro chefe da Tracção da Companhia, como com a marcha *aux flambeaux*.

Annuncia regularmente para todos os dias, até que uma vez hade acertar.

Prevenimos a bem informada folha de que pôde anunciar o de novo para o dia 21, porque talvez acerte.

Estação de Beja.—Um incendio violento destruiu a estação dos caminhos de ferro do Sul em Beja, na noite de 1 do corrente.

Todo o corpo central do edificio foi pasto das chamas, posto os socorros não se fizessem esperar, tanto do caminho de ferro como da cidade.

Conseguiu-se salvar toda a escripturação, bilheteira, deposito de bilhetes, bagagens e recovagens e cofre com todo o dinheiro do rendimento.

Não é conhecida a origem do incendio, julgando-se, porém, que o fogo começou na chaminé da casa da habitação do chefe.

Não houve alteração na marcha dos comboios.

Comquanto o incendio fosse casual, está-se averiguando se elle não foi devido a descuido de algum dos moradores.

Procede-se com urgencia á reconstrucção do edificio incendiado.

Lourenço Marques.—Por combinação entre a companhia dos caminhos de ferro do Transvaal e a direcção da nossa linha de Lourenço Marques, conseguiu-se fazer chegar 8 wagons de bois, 5 de carneiros e 6 de cavallos de Lourenço Marques a Johannesburg em 27 horas.

Mormugão.—Uma correspondencia da India diz que no dia 15 do mez passado o sr. governador geral, acompanhado de uns 12 officiaes, percorreu toda a linha ferrea, em comboio especial. Além do engenheiro-director da fiscalização, que guiou a marcha da locomotiva, tomaram logar no comboio o agente e todo o pessoal superior da companhia.

O sr. governador civil ficou satisfeitos com o es- tado da linha e com a regularidade e metodo com que o serviço é feito. Lamentou que se tenha gasto tanto dinheiro inutilmente e que a linha esteja quasi paraly- sada, em virtude da guerra que lhe é feita pelos vizinhos inglezes, guerra que espera dentro em breve ser terminada, em virtude das negociações diplomáticas entabolidas em Londres.

De Inharrime a Inhambane.—Um dos melhoro- mentos propostos ao governo pelo sr. major Mousinho d'Albuquerque, governador de Lourenço Marques, é a concessão de uma linha, de uns 87 kilometros, entre aquelles dois pontos. O estudo vae ser encetado desde já, para o que foi nomeado o distinto tenente de engenharia, sr. Gonzaga Cerreia.

Na sessão de 14, da camara dos deputados, apresentou o sr. ministro da Fazenda uma proposta para que o governo seja auctorizado a levantar um emprestimo de 450 contos, para a construcção d'esta linha.

Serviço de wagons-leitos.—Desde 3 d'este mez recomeçaram a circular carruagens wagons-leitos nos comboios de leste, partindo de Lisboa ás segundas, quintas e sabbados, e de Badajoz ás terças, sextas e domingos.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Tarragona-Barcelona-França. Reuniu em 24 de janeiro ultimo uma assembléa de obrigatorios d'esta companhia, que suspendeu pagamentos, mas não apresentou ainda as contas em juizo.

Estavam representadas mais de 160.000 obrigações e havia 1868 obrigatorios.

Todos os oradores frisaram a circumstancia de ser essencial conhecer, antes de se tomar qualquer deliberação, a situação financeira da companhia.

Deliberou-se que se nomeasse uma comissão composta de dois membros por cada um dos seguintes grupos de credores:

Portadores de obrigações de emissão de 1864	1876
" " " "	1878
" " " "	1883
" " " "	1886
" " " "	1887
de bilhetes hipotecários	1889

Esta comissão procederá, sob a denominação de comissão geral dos credores, ficando encarregada de estudar, organizar, e executar tudo quanto julgue próprio para a defesa de legítimos direitos dos credores.

Logo que esteja constituída, convidará a companhia do F. C. de M. Z. A. para que, como credora, tome parte na comissão por meio de representantes que eleja.

A comissão já reuniu e deliberou abrir um período de adesões, por meio de talonários, às deliberações tomadas na grande reunião.

Nomeou uma sub-comissão executiva de 7 membros a qual ficou incumbida de centralizar os trabalhos, dando-lhe o maior impulso.

França

Vias ferreas de interesse geral em 1897. Acusam um aumento de 54,5 milhões de francos as receitas das vias ferreas francesas nas linhas d'interesse geral.

O aumento kilométrico foi de 264 quilometros o que implica um aumento de 2.500.000 francos na importância do serviço financeiro no dia em que se techar a conta da exploração parcial das novas linhas.

O accrescimo sobre a receita kilométrica, foi de 1,17% na rede do Estado, 2,27 na de Paris-Lyón-Mediterraneo, 2,85 na do Norte, 2,20 na de Orleans, 1,36 na de Este, 2,84 na do Meio-Dia, 3,08 na do Este-Algeriano, 11,30 na de Bone Guelma, 7 na antiga rede de Tunis 3,25 e 3,93 na nova.

Este aumento de receita não alterou sensivelmente o fundo de garantia de juro porque foi obtido à custa de despesas que não devem levar-se à conta de primeiro estabelecimento, mas competem à exploração.

Estação de Orleans no cais d'Orsay em Paris. Vae ser prolongada ate ao cais d'Orsay a linha d'Orleans seguindo a margem esquerda do rio, umas vezes a céu aberto, outras em tunel. Corresponde com a linha d'Orsay prolongada até ao esquare de Cluny e chega à rua do Bac. Ahi as linhas formam um leque na altura da primcira casa do cais e da «Caixa dos depositos e Consignações», abrindo em 10 vias, que se estendem no sub solo debaixo do quartel do cais d'Orsay, da rua Poitiers, e da Cour des Comptes, isto é em mais de 170m. E' ahi que fica a nova estação.

As 6 linhas do lado do Sena são destinadas ás grandes vias ferreas, as outras quatro são linhas dos arrabaldes.

A estação ocupa alguns centos de metros quadrados mais do que ocupava a actual na praça Valhubert, a qual só tinha 6 linhas.

A companhia já executou as sondagens do solo entre a praça Valhubert e o cais d'Orsay, e vae começar brevemente os trabalhos.

No inquerito a que se procedeu reconheceu-se que a opinião dos habitantes era favorável ao projecto.

Haverá uma estação interna na ponte de Saint-Michel.

Italia

Foi aprovado pelo conselho superior das obras publicas com algumas modificações o projecto de via ferrea do Valle Camonica. A linha mede 47 quilometros e está orçada em 3.650.000 liras.

Tem as estações seguintes: Iseo, Sale Marasino, Marone, Pisogne, Artogne, Piaut Camuno, Dalfo, Borno, Esine, Bianno, Mallegno e Breno, além de 6 apeadeiros.

Os carris são do tipo Vignole com 9,50 de comprimento e o peso de 21 k. por metro.

Os raios das curvas chegam ao minimo de 70m e as inclinações a 30 por 1.000.

Tem 18 tuneis sendo um de 460m. A bitola é de 1,50.

Companhia geral de tracção. Promete grandes prosperidades o futuro d'esta companhia que inaugurou recentemente a linha de tremvias electricos *Montmorency-Enghien-Saint-Gratien*.

I' esta linha vae ser duplicado o numero de viaturas, em virtude do aumento do tráfego. Muito se espera ainda do seu desenvolvimento pois que a estação de Enghien da via ferrea do Norte é uma das que tem maior movimento de passageiros — mais de dois milhões por anno.

A rede de tremvias electricos de *Montpellier* executa la pela mesma companhia, acaba também de ser posta em exploração. Espera-se que a receita media será de 100 f. por viatura.

Central de Aragão. Proseguem com actividade os trabalhos entre Segorbe e Sarriou na linha *Catalayud-Teruel-Sagunto e Grao de Valencia* especialmente na parte entre Jericó e Caudiel.

Começaram também os trabalhos entre Segorbe e Nayceus. Chega já a Torres-Torres o assentamento da via Estão cobertas as estações de Sagunto, Estivella, Soneja e Segorbe.

Cabo

Via ferrea do Buluwayo. Esta linha liga-se à rede geral da colónia do Cabo e chega já a Buluwayo. A secção Cíbola-Buluwayo foi inaugurada em 4 de novembro. Esta via ferrea é o instrumento de colonização da Rhodesia, uma via ferrea de penetração.

Por um convenio feito em maio entre o governo do Cabo e a companhia constructora, ficou aquelle encarregado da exploração, entre Vryburg e Buluwayo.

A construção fez-se rapidamente: uma milha por dia de trabalho, em 325 milhas.

A linha até Buluwayo custou cerca de 1.850.000 lib. e.t.

Pela aprovação do troço até Gobennes ficou a companhia com o subídio annual, durante 10 annos, de 15.000 lib., sendo 10.000 do governo imperial e 5.000 da British South Africa Company. A secção de Palachwe exige algumas obras. Logo que a sua recepção oficial estiver feita, a companhia recebe um subídio análogo.

Buluwayo fica, por esta linha, a 90 horas da cidade do Cabo e a três semanas de Londres. A ideia de penetrar a Bechuanaland com uma via ferrea partindo de Kimberley na raia da colónia do Cabo foi concebida em 1888.

Dirigiu-se o caminho de ferro para Vryburg, onde chegou em 1895. Esta cidade é a capital da Bechuanaland.

D'ahi passou a fazer-se o seu prolongamento até Buluwayo e vae continuar-se ainda.

A bitola é de 3 pés e 6 polegadas, como a das vias ferreas do Cabo. Os carris pesam 60 libras por jarda. As travessas são de aço.

São directores da companhia dos caminhos de ferro da Bechuanaland: Rhodes, Beit, Maguire e Shiel.

O capital foi obtido pela emissão de 2 milhões de libras esterlinas em obrigações de 5%, garantida pela South Africa Company.

Esta linha liga definitivamente a Rhodesia ao imperio britânico e constitue, com a do Congo, a empresa mais importante destes ultimos tempos no continente negro.

NOTAS VARIAS

Aproveitamento industrial do Douro

Projecta-se no vizinho reino a utilização da queda de agua d'aquele rio em *Despoblado de Congoste*, que fica a cerca de 9 quilometros de *Zamora*.

O rio n'este ponto forma uma inflexão brusca de E. O. para N. dando uma saliencia com 5,5 quilometros de comprimento a que corresponde um desnível de 14m.

Suppõe-se que se pôde aproveitar um caudal de 32m por segundo na estiagem, e de 63m no inverno, obtendo-se assim um potencial de 6.000 a 8.000 cavallos.

Oxalá que a ideia se realize e que sirva de exemplo aos portugueses para aproveitarem também os rápidos e os cachões do alto Douro e do alto Tejo.

Grande linha telephonica

Acaba de inaugurar-se uma linha telephonica entre Nova-York e Chicago, que é a maior do mundo. Tem a extensão de 1.520 quilometros e assenta em 43.000 postes com 12m de altura.

O fio é de bronze e tem 4 milímetros de espessura. A nova instalação funciona optimamente.

Inconvenientes dos tremvias electricos de fio aereo

Em Clermont-Ferrand cahiram tres fios telephonicos sobre a linha condutora do trem-via electrico.

Quando os dynamos da fabrica geradora da energia electrica começaram a funcionar, a corrente electrica passou aos fios cahidos e foi incendiar a torre onde vão prender-se os fios da rede urbana.

O incendio propagou-se rapidamente, mas foi tambem rapidamente extinto, graças aos socorros.

O serviço telephonico de Clermont teve, todavia, de interromper-se durante muitos dias.

Tracção electrica em Paris

O conselho municipal d'esta cidade aprovou o projecto de substituição de tracção animal pela electrica nas linhas de Pantin e d'Aubervilliers á praça da Republica, ficando entendido que deve ser feita por accumuladores no interior de Paris e que só se admitem fios aereos fóra da cidade.

Via ferrea electrica

Está em construção entre Mons e Mossu na Belgica uma via ferrea electrica. E' de bitola larga e pertencerá á rede do Estado.

ARREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento d'oleo mineral para injeção de travessas

No dia 9 de março proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 2.250 toneladas d'oleo mineral para injeção de travessas.

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

Lisboa 9 de fevereiro de 1898.

Fornecimento de chapas de ferro

No dia 2 de março proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 791 chapas de ferro para carruagens.

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

Lisboa 31 de janeiro de 1898.

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de lona

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 21 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 1.050 metros de lona para encerados.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 23.100, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importância total do fornecimento, por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação for feita.

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

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

Lisboa, 31 de janeiro de 1898.

Fornecimento de vassouras

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 18 do corrente, na direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de vassouras e escovas de limpeza.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 7.500, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importância total do fornecimento, por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação for feita.

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

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção (largo de S. Roque n.º 22), onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até as 4 da tarde. Lisboa, 7 de fevereiro de 1898.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Venda de papel

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 18 do corrente mes, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes, em Campanhã, na presença do respectivo chefe, se ha de proceder ao concurso publico para a arrematação de papel e bilhetes inutilizados.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 10.000 réis.

As condições da arrematação 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, 4 de fevereiro de 1898.—O chefe dos armazens geraes, *Augusto Negrão*.

LA UNION Y EL FENIX ESPAÑOL

COMPANHIA DE SEGUROS REUNIDOS

Capital social Rs. 2.400.000\$000 effectivos

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

EQUATEUR-ATLANTIQUE & UNION-MARITIME

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

DIRECTORES EM LISBOA

LIMA MAYER & F.º

RUA DA PRATA, 59, 1.º

Hoerder Bergwerks & Hütten-Verein em Westphalie.

Sociedade Anonyma para a extração e fabrico de Ferro e Aço.
Representantes em Portugal: F. Henrique von Hake, Porto, Trav. Rua Formosa 18.
F. Ewald Scharr, Lisboa, Rua da Conceição 17, 2º.

para caminhos de ferro
etc. Carris com ran-
hura, privilegio „Hoerde“
para tremias, carris
Vignoles usuas para vias
ferreas de grandes e pequenas
dimensões, carris para minas,
travessas e outros ferros,
servindo para a construção
de vias ferreas.

PERFIL
29A

Altos-Fornos, Lami-
nagem e Acabamento
de ferro e aço de dif-
ferentes qualidades,
dimensões e desenhos, em:
barris, varões quadrados e
redondos, vigas, chapas para
construções navaes pontes e
para caldeiras de vapor, ferros
de perfis variados,
eixos e rodados

HOERDE

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES
RECOMMENDADAS
MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES

Antwerpia.—A. Manceau.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha
Lisboa.—Ad. Seghers—Rua 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 Amburyst Park.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Paris.—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.
Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.
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 ÚNICOS estabelecimentos que lhes recomendamos, porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

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

LISBOA Avenida-Palace.—Rua do Príncipe, 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—Propri. Victor Sasseti.

LISBOA Hotel Durand.—Rua das Flôres, 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 famílias. *Preços medicos.* Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Três frentes. Praça de D. Pedro, 113.

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

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

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

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

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

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

CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lisbonense.—Estabelecimento de primeira ordem em edifício próprio. Accommodações para famílias. Cozinha esmerada e farta. Propri. Vicente C. de Parámos.

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

PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club.—Magnificas accommodações, acoio inexcedivel, bom serviço, *preços medicos*, 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 acoio inexcedivel.—Carros para a Batalha, Marinha, etc.—Restaurante—Preços medicos.—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 inexcedivel acoio. Casa de banhos, preços medicos. 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.^o ordem, *preços moderados.* Frente do correio, theatros, muito central. Propri. Lopez Munhós.

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

PORTO Hotel Francfort.—O melhor e mais central da cidade.—Salões, banhos, correio e telephone.—Serviço de 1.^o ordem.—Propri. 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 medicos.

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

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

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

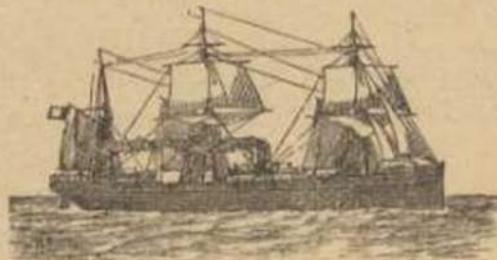
GRANADA Hotel Victoria.—Prop. Federico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

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 medicos.—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 cozinhas—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 **MAGDALENA**, sahirá a 21 de fevereiro.

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

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

AGENTES

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

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de fevereiro de 1898

COMPANHIA REAL

Lisboa	Porto	Porto	Lisboa
a 7-30 m.	9-15 n.	a 6-35 m.	8-30 n.
9-0 n.	7-35 m.	2-8 t.	3-5 n.
10-30 n.	11-5 m.	7-45 t.	5-55 m.
Lisboa V. Alcant.	V. Alcant.	Lisboa	
a 7-30 m.	8-0 n.	a 8-45 m.	8-30 n.
8-15 n.	5-25 m.	8-35 n.	5-35 m.
Lisboa Badajoz	Badajoz	Lisboa	
a 7-30 m.	9-10 n.	a 7-30 m.	8-30 n.
8-15 n.	6-45 m.	7-0 t.	5-35 m.
Lisboa Figueira	Figueira	Lisboa	
7-15 m.	3-3 t.	12-15 n.	10-20 m.
7-15 t.	5-23 m.	1-0 t.	9-50 t.
Lisboa Guarda	Guarda	Lisboa	
7-30 m.	11-40 n.	a 6-30 m.	9-45 n.
8-10 30 n.	11-5 m.	3-30 t.	3-5 m.
Lisboa Santarem	Santarem	Lisboa	
a 2 0 t.	4-34 t.	a 12-30 m.	3-0 t.
Lisboa Entronc.	Entronc.	Lisboa	
a 11-0 m.	3-0 t.	a 5-15 m.	9-0 m.
a 4-30 t.	8-25 n.	a 5-30 m.	1-20 t.
Lisboa Coimbra B.	Coimbra B.	Entronc.	
a 4-0 m.	8-40 n.	2-10 t.	9-30 n.
Lisboa Pampilhosa	Pampilhosa	Lisboa	
i 6-30 t.	11-22 n.	j 5-10 m.	10-10 m.
Aveiro Porto	Porto Aveiro		
b 3-50 n.	6-18 m.	b 4-0 m.	8-12 m.
b 10-0 m.	2-15 t.	b 4-15 t.	6-29 t.
Ovar Porto	Porto Ovar		
b 5-5 m.	6-35 m.	10-45 m.	12-25 t.
1-25 t.	3-10 t.	6-25 t.	8-6 m.
Porto Espinho	Espinho Porto		
8-55 m.	2-37 m.	b 7-0 m.	8-40 m.
4-50 t.	5-52 t.	3-20 t.	4-22 t.
Figueira Alfaredos	Alfaredos	Figueira	
4-30 m.	5-33 m.	12-10 n.	1-13 n.
12-5 t.	12-48 t.	6-10 m.	7-10 m.
2-5 t.	3-6 t.	12-55 t.	1-53 t.
6-25 t.	7-40 t.	3-20 t.	4-4 t.

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

GAZ GAZ GAZ

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

GAZ PARA ILLUMINAÇÃO a 15 reis o metro cubico

GAZ PARA MOTORES a 30 réis o metro cubico

GAZ PARA COZINHA a 25 réis o metro cubico

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

A contagem do **gaz para cozinha** é feita segundo uma tabella que na Companhia se facilita 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 insignificissimo lucro.

Visite-se a exposição permanente de apparelhos para gaz, installada na rua da Boa Vista, 17. Ha alli apparelhos 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

Caldas	Figueira	Figueira	Caldas	Lisboa	Cintra	Cintra	Lisboa	Mangualde	Guarda	Guarda	Mangualde
2-30 t.	7-23 t.	8-15 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.
Figueira	Amieira	Amieira	Figueira	12-15 n.	12-38 n.	6-30 m.	7-30 m.	9-30 m.	1-30 t.	2-50 n.	8-35 m.
6-15 m.	6-38 m.	5-0 m.	5-23 m.	11-30 m.	1-36 t.	9-0 m.	10-0 m.	10-55 m.	3-25 t.	9-45 m.	2-25 t.
C. Sodré	Cascaes	Cascaes	C. Sodré	1-30 t.	2-38 t.	11-0 m.	12-0 t.	12-30 t.	4-30 t.	5-50 m.	7-20 t.
7-0 m.	8-12 m.	5-30 m.	6-41 m.	4-30 t.	5-88 t.	1-0 t.	2-0 t.	5-30 t.	6-30 t.	4-0 t.	5-0 t.
9-0 m.	10-12 m.	7-30 m.	8-41 m.	5-30 t.	6-30 t.	4-0 t.	5-0 t.	7-15 t.	8-32 n.	6-30 t.	7-30 t.
11-0 m.	12-13 t.	8-30 m.	9-40 m.	7-15 t.	7-15 m.	9-2 m.	10-0 m.	10-15 n.	11-22 n.	8-45 n.	9-50 t.
1-0 t.	2-13 t.	10-30 m.	11-33 m.	10-15 n.	11-22 n.	8-45 n.	9-50 t.	12-15 n.	1-22 n.	10-15 n.	11-15 n.
3-0 t.	4-2 t.	1-30 t.	2-32 t.	12-15 n.	12-22 n.	9-50 t.	10-46 n.	12-15 n.	1-22 n.	10-15 n.	11-15 n.
4-45 t.	5-55 t.	3-15 t.	4-20 t.	C. Sodré a P. Arcos	P. Arcos a C. Sodré	Extremoz	Extremoz	Extremoz	Extremoz	Extremoz	Extremoz
8-0 n.	9-4 n.	4-15 t.	5-16 t.	6-0 m.	6-38 m.	9-10 m.	4-40 t.	8-0 m.	5-0 m.	6-30 t.	8-35 m.
10-30 n.	11-33 n.	6-30 t.	7-43 t.	6-30 t.	11-33 t.	11-33 m.	12-0 m.	10-30 n.	11-25 n.	11-25 t.	11-15 n.
12-30 n.	1-39 n.	9-30 n.	10-46 n.	7-0 t.	7-34 t.	7-45 t.	8-25 n.	8-0 m.	6-0 t.	9-0 m.	9-35 m.
C. Sodré Alges	Alges C. Sodré			8-0 m.	8-23 m.	8-40 m.	9-0 m.	Lisboa T. P. Faro	Farol Lisboa T. P.		
8-0 m.	8-23 m.	8-40 m.	9-0 m.	12-0 t.	12-40 t.	1-0 t.	1-35 t.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.
5-30 t.	6-5 t.	6-15 t.	6-50 t.	6-50 t.	6-5 t.	6-50 t.	7-0 m.	Lisboa T. P. Pias	Pias Lisboa T. P.		
7-0 t.	7-34 t.	7-45 t.	8-25 n.	7-0 t.	7-34 t.	7-45 t.	8-25 n.	8-0 m.	5-0 t.	4-40 t.	5-15 t.
Lisboa Sacavem	Sacavem	Sacavem	Lisboa	6-45 m.	7-30 m.	6-15 m.	7-0 m.	Lisboa T. P. Setubal	Setubal Lisboa T. P.		
7-45 m.	8-29 m.	7-45 m.	8-29 m.	9-29 m.	10-29 m.	10-0 m.	11-0 m.	8-0 m.	10-10 m.	8-0 m.	9-50 m.
8-45 m.	9-29 m.	8-45 m.	9-29 m.	9-45 m.	10-29 m.	10-0 m.	10-44 m.	4-30 t.	6-25 t.	2-30 t.	4-40 t.
12-0 t.	12-44 t.	11-0 m.	11-45 m.	12-0 t.	12-44 t.	11-0 m.	11-45 m.	12-30 n.	12-35 t.	12-35 t.	12-35 t.
d 1-0 t.	1-44 t.	1-0 t.	1-45 t.	d 1-0 t.	1-44 t.	1-0 t.	1-45 t.	12-30 n.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.
2-0 t.	2-44 t.	2-0 t.	2-44 t.	2-0 t.	2-44 t.	2-0 t.	2-44 t.	12-30 n.	2-44 t.	2-44 t.	2-44 t.
d 3-0 t.	3-44 t.	3-0 t.	3-45 t.	d 3-0 t.	3-44 t.	3-0 t.	3-45 t.	12-30 n.	3-44 t.	3-44 t.	3-44 t.
4-45 t.	5-29 t.	4-45 t.	5-14 t.	4-45 t.	5-29 t.	5-14 t.	5-14 t.	12-30 n.	4-45 t.	4-45 t.	4-45 t.
5-45 t.	6-29 t.	6-0 t.	6-44 t.	5-45 t.	6-29 t.	6-0 t.	6-44 t.	12-30 n.	5-45 t.	5-45 t.	5-45 t.
7-0 t.	7-44 t.	7-0 t.	7-45 t.	7-0 t.	7-44 t.	7-0 t.	7-45 t.	12-30 n.	7-45 t.	7-45 t.	7-45 t.
8-30 n.	9-14 n.	8-15 n.	8-59 n.	8-30 n.	9-14 n.	8-15 n.	8-59 n.	12-30 n.	9-14 n.	9-14 n.	9-14 n.
9-30 n.	10-0 n.	10-45 n.	9-45 n.	9-30 n.	10-0 n.	10-45 n.	9-45 n.	12-30 n.	10-45 n.	10-45 n.	10-45 n.
10-0 n.	10-45 n.	10-45 n.	10-45 n.	10-0 n.	10-45 n.	10-45 n.	10-45 n.	12-30 n.	10-45 n.	10-45 n.	10-45 n.
12-0 t.	12-48 t.	12-48 t.	12-4								

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior



SAHIRÁ no dia 1 de março, ás 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António. — Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, pelo Canal de Suez, vap. all. **Kanzler**. Sahirá a 25 de fevereiro. Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Bahia, Paragonia, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Paragonia**. Sahirá a 16 de março. Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Bahia, Rio de Janeiro, S. Francisco e Santos, vap. all. **Coblenz**. Sahirá a 20 de fevereiro. João Patrício Alves Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



Bahia, Corrientes, Victoria, Rio e Santos, vap. all. **Corrientes**. Sahirá a 22 de março. Agente, E. George. R. da Prata, 8, 2.º



Barcelona, St. Simon, Cette e Marselha, vap. franc. **St. Simon**. Sahirá a 17 de fevereiro. Agente, H. Burnay, R. dos Fanqueiros, 10, 1.º



Cabo da Boa Esperança, Marques e Beira, vap. franc. **Uruguai**. Sahirá a 22 de fevereiro. F. Garay & C.ª, 19, Praça do Município



Corunha, Orcana, La Pallice e Liverpool, vap. ingl. **Orcana**. Sahirá a 17 de fevereiro. Pinto Basto & C.ª C. Sodré, 64, 1.º



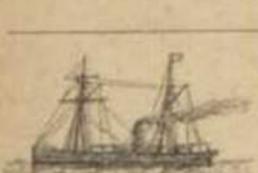
Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor franc. **Portugal**. Sahirá a 28 de fevereiro. Sociedade Torlades. Agente das Messageries Marítimes. R. Aurea, 32, 1.º



Havre e Anvers vapor franc. **St. Jean**. Sahirá a 17 de fevereiro. Agente, H. Burnay. R. dos Fanqueiros 10 1.º



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Vellas), Caes do Pico e Fayal, vap. port. **Funchal**. Sahirá a 20 de fevereiro. G. Arnaud, Caes do Sodré, 84 2.º



Pará e Manaus, vap. ingl. **Cametense**. Sahirá a 21 de fevereiro. Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10.



Pará e Manaus, vap. port. **D. Amelia**. Sahirá a 24 de fevereiro. João Patrício Alves Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vap. franc. **Médoc**. Sahirá a 23 de fevereiro. Sociedade Torlades. Agente das Messageries Marítimes. R. Aurea, 32, 1.º



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro, e Santos vap. franc. **Colonia**. Sahirá a 13 de fevereiro. F. Garay & C.ª Praça do Município 19.



Pernambuco, e Maceió, vap. ingl. **Schooner**. Sahirá a 23 de fevereiro. Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.



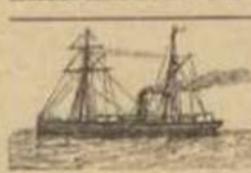
Pernambuco, Maceió, Bahia, R. de Janeiro e Santos, vapor franc. **Companhia**. Sahirá a 5 de março. F. Garay & C.ª, 19, Praça do Município.



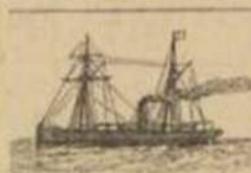
Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Itaparica**. Sahirá a 9 de março. Agente, E. George. R. da Prata, 8, 2.º



Pernambuco, Rio e Santos, vap. all. **Tucuman**. Sahirá a 23 de fevereiro. Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Rio de Janeiro, e Santos, vap. franc. **Corrientes**. Sahirá a 26 de fevereiro. F. Garay & C.ª, 19, Praça do Município.



S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, Santo António do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vap. port. **Angola**. Sahirá a 23 de fevereiro. Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e portos do Pacífico, vap. ingl. **Oropesa**. Sahirá a 16 de março. Pinto Basto & C.ª C. Sodré, 64, 1.º



Valencia, Barcelona, Cette e Marselha, vap. franc. **St. André**. Sahirá a 26 de fevereiro. Agente, H. Burnay, R. dos Fanqueiros, 10, 1.º

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

ANEXO AO N.º 344 DA

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

TARIFA ESPECIAL N.º II — PEQUENA VELOCIDADE

Approvada provisoriamente por despacho de 31 de janeiro de 1898
para começar a vigorar em 1 de março de 1898

Materiaes de construcção

BASES

1.º Grupo

Ardosias, asphalto, azulejos, cantaria escodada, desbastada ou serrada, manilhas ou tubos de barro ou grés, cimento e pozzolana (quando estes artigos sejam contidos em saccos ou barricas).

Peso minimum 2:000 kilogrammas

Percorso minimum 30 kilometros

11 réis por tonelada e kilometro

2.º Grupo

Areia, cal em pedra, pedra para alvenaria, pozzolana a granel, saibro, telha e tijolo.

Peso minimum 7:000 kilogrammas

Percorso minimum 30 kilometros

9 réis por tonelada e kilometro

CONDIÇÕES

1.º Os excedentes do peso minimum acima estabelecido serão taxados por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.

2.º A administração do caminho de ferro não é responsavel pelos danos e avarias que succederem em consequencia da natureza e vicios dos objectos transportados a granel.

3.º As operações de carga e descarga serão feitas por conta e gente dos expedidores e consignatarios, os quaes deverão conformar-se com as indicações dos chefes de estação. Os destinatarios deverão fazer a descarga dentro do prazo de vinte e quatro horas depois da chegada das mercadorias, e, quando esta se não effectue no mencionado prazo, poderá a administração mandar proceder a ella ou conservar os wagons carregados, conforme mais lhe convier, pagando, porém, o consignatario no primeiro caso, os direitos de descarga á rasão de 100 réis por tonelada, e no segundo caso 1\$000 réis por wagon e periodo indivisivel de vinte e quatro horas.

4.º É ampliado por mais quatro dias o prazo determinado nos regulamentos para expedição, transporte e entrega d'estas mercadorias.

5.º Aos expedidores, cujas remessas de cimento consignadas á estação do Barreiro durante um anno attingirem a cifra de 500 toneladas, será concedido o bonus de 25 por cento que se elevará a 30 por cento quando a quantidade transportada attingir 2:000 toneladas.

6.º Estes transportes ficam sujeitos ás condições da tarifa geral e despezas accessorias, em tudo que não forem contrarias ás prescripções da presente.

7.º Fica revogada a anterior tarifa de 21 de maio de 1888.

Lisboa, 1 de fevereiro de 1898.

O Director,

J. P. Tavares Trigueiros.