

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
Bruxellas, LEOPOLDO KIRSCH, Eng. — Lourenço Marques, J. M. COSTA

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

SUMMARIO

| | |
|--|---------|
| FOMENTO NAVAL, por O. S..... | Pag |
| CARTA DA BELGICA, por L. Kirsch | 81 |
| CARTA DE INGLATERRA, por W. N. Cornett | 82 |
| PARTE OFFICIAL—Portarias de 3, 9 e 12 de março do Ministerio das Obras Publicas | 82 |
| O ARCHIPELAGO DOS AÇORES | 83 |
| VIAGENS EM TERRA ALHEIA, por E. T. | 84 |
| CENTENARIO DA INDIA | 85 |
| COMPANHIA DE SEGUROS FIDELIDADE | 86 |
| COMPANHIA NACIONAL | 87 |
| PARTE FINANCEIRA—Revue de la Bourse de Paris — Boletim da Praça de Lisboa—Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas Bolsas portuguesas e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis..... | 87 a 89 |
| CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO (continuação) | 90 |
| INDUSTRIA MINEIRA E SIDERURGICA EM HESPAÑA, por O. S..... | 90 |
| EXPOSIÇÕES E CONGRESSOS | 91 |
| SERVIÇO DE VERÃO EM 1897 | 91 |
| LINHAS PORTUGUEZAS — Mormugão — A questão do sr. Hersent. Algarve — Estação de Espinho — Estação de Coimbra — Atravez d'Africa — Ermezinde a Sintra — Figueira da Foz | 91 |
| LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — Ethiopia — Estados Unidos — Republica Argentina — Japão | 92 |
| ARREMATAÇÕES | 92 |
| CASAS RECOMMENDADAS | 94 |
| AGENDA DO VIAJANTE | 94 |
| ANNUNCIOS | 95 |
| HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE MARÇO | 95 |
| VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA | 96 |

FOMENTO NAVAL

N'um artigo que publicámos n'este logar, recentemente, dissémos, ao criticar o projecto de lei sobre as industrias no ultramar, que preferíamos vêr a intelligente actividade do sr. ministro da marinha exercer-se em alguma cousa de mais util para a economia do paiz, sugerindo então quanto convinha fomentar o desenvolvimento da nossa marinha mercante.

Estava talvez em preparação já a proposta de lei n.º 10, pela qual o sr. conselheiro Dias Costa pretende influir no rejuvenescimento da navegação nacional, que havendo outr'ora cortado com as suas quilhas as ondas de todos os mares, mostrado a sua gloriosa bandeira nos portos de todas as nações e traficado nos empórios commerciaes de todo o mundo, foi lentamente esmorecendo, até cahr no abatimento que as estatísticas demonstram desoladoramente.

Com a mesma isempção com que nos oppuzemos ao projecto de lei relativo ás industrias ultramarinas, prestamos o nosso sincero aplauso ao pensamento do projecto de lei sobre a navegação.

Parece-nos digna de todo o louvor a iniciativa que se tomou, embora divirja quanto á sua execução.

Oxalá o parlamento possa estudar o assumpto como elle o requer, melhorando-o e tornando-o proficuo.

Não cabe nos acanhados ámbitos d'um artigo o estudo completo do projecto. Nem n'este jornal teria o mais azado ensejo a sua discussão.

Não nos furtamos, todavia, ao desejo de dizer sobre elle algumas palavras.

O relatorio obedece ás normas dos relatorios portuguezes, em que ha a preocupação do estylo redondo

tumido, com resonancias de tambor e com palavras esticadas pelo desejo de se escrever d'um modo fóra do trivial. E', porém, completamente desacompanhado de notas estatisticas d'onde possa inferir-se o estado da nossa industria de construcção naval; o numero dos navios com bandeira portugueza na cabotagem e na grande navegação; a arqueação; os movimentos dos portos, etc. Muito vago, portanto.

Preferíamos um cousa mais positiva, uma summula dos mappas que o ministro certamente consultou para ordenar o assumpto; o computo da despesa provavel com os premios; o calculo do imposto addicional, etc. Essas indicações, preciosas para quem quizesse estudar o trabalho, documental-o-hiam, e seriam seguramente mais uteis a todos do que as tiradas gongoricas e os logares communs em que se diluem as idéas do legislador como raros crystaes em muita agua.

O sr. Dias Costa, entendendo que se não pôde bem favorecer a navegação sem do mesmo passo estimular a construcção naval, estabelece premios de construcção, crescentes com a arqueação, maiores para os navios metallicos do que para os de madeira. Estabelece também a concessão de premios para a construcção de machinas e geradores destinados a propulsão dos navios, pormenorizando, como em regulamento, as condições em que se dão esses premios, quaes as provas a fazer e as excepções admittidas em favor da industria estrangeira.

Estes premios traduzem-se por uma diminuição no preço da producção, por isso que a industria, contando com aquelle lucro addicional, pôde reduzir as suas exigencias quando toma a empreitada da construcção.

Concorrem, portanto, directamente para animar a industria, dando actividade aos nossos estaleiros e officinas metallurgicas, e indirectamente para promover o armamento dos navios.

No que toca propriamente á navegação, segue-se um processo equivalente, pois se concedem premios para a navegação de longo curso, mas só para esta.

E' um senão do projecto. Quereríamos que a pequena navegação, a inter-insular e de cabotagem colonial, que tantos beneficios presta, não fôsse esquecida completamente.

Os premios são função do percurso, da tonelagem e da qualidade da embarcação, á vela ou a vapor.

A lista das derrotas parece-nos, porém, limitada, como se nos affigura complicado o processo da contagem com as suas excepções.

Fica uma coisa incerta, sujeita a contestações e a demoras, o pagamento d'estes premios.

Pouco se faz também para atrair á bandeira portugueza os navios construídos no estrangeiro.

Nada se diz sobre salarios consulares, tão irregulares, tão arbitrarios, tão exagerados ás vezes, e que devriam alliviar-se em beneficio da navegação nacional.

Não se estabelecem regras para protecção da mari-

nha mercante nacional pelos direitos de porto diferentes.

Não se facilita a constituição das tripulações, allivian-do na lei do recrutamento as guarnições da marinha mercante que são uma óptima escola da marinha de guerra.

Não se extendem ás variadas industrias que cooperam no armamento d'um navio, benefícios correspondentes aos que se dão áquellas que procedem á instalação dos machinismos e á construcção do casco.

Organisa-se o curso de machinistas para a navegação fluvial e marítima mas não se faz a menor referência aos alunos das escolas industriaes que possuem as habilitações do curso equivalente e que até andam já em tirocinio como aspirantes a bordo dos paquetes.

Varias deficiencias existem, portanto, e d'ahi vem que o projecto não agradou aos armadores, que n'um movimento de despeito chegam a dizer que desadoram a idéa e rejeitam o benefício.

Parece terem ficado descoroçoados.

Tinham direito realmente a esperar mais.

Não têm, todavia, o de deixar de reconhecer que o projecto, mesmo como está, contribuiria para a realisação do seu justo idéal, e que representa uma aspiração digna de encomios, aspiração cujo maior defeito é o de vir tarde.

O. S.

CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 10 de março de 1898.

Um terceiro caminho de ferro no Congo.— Os engenheiros belgas, como se sabe, ocupam-se actualmente do estudo d'uma via ferrea no Sul do Estado Livre do Congo, através da rica região de Katanga, em direcção ao lago Tanganika. Um decreto recente do rei Leopoldo diz-nos que se vão fazer simultaneamente os estudos d'um caminho de ferro em direcção ao Norte, para ligar o Congo com o Nilo. Foi aberto um credito de 300.000 francos para o estudo do dito projecto d'esta terceira linha, que deve partir do rio Itimburi-Rubi. Este rio é navegavel até as cataractas de Lubi, proximo de Akwetana, isto é, até 50 kilometros a montante da sua confluencia no Congo.

A partir de Akwetana, a linha dirigir-se-ha para o Norte até Ubaugi-Ouellé, através da fertil região de Niam-Niams, explorada de lado a lado por Juncker, em 1883.

O Ouellé é navegavel em cerca de 200 kilometros e por isso os transportes se farão pela via fluvial até Nian-guara. D'ahi a linha caminha de novo para o Norte até Redschaaf, porto do Nilo visinho de Gondakora, na região cedida por arrendamento indefinido ao Estado do Congo.

Quando esta nova linha estiver concluída, o que esperamos deve fazer-se rapidamente, estará realizado o sonho grandioso do rei Leopoldo—haverá uma grande via de comunicação através da Africa, ligando a foz do Congo ao delta do Nilo.

*

Pontes de Vierendeel.—A exposição universal de Bruxellas promoveu, tambem como é sabido, um grande concurso científico.

Por esta occasião, o sr. engenheiro Vierendeel publicou uma theoria nova sobre o modo racional de calcular as pontes metallicas. Fez mais: para provar a exactidão da sua theoria, construiu, segundo o seu metodo, uma ponte de trinta metros de vão para via fer-

rea, e pôl-a em exposição no parque de Tervueren. A ponte foi submetida, sob a inspecção de engenheiros e funcionários competentes, a experiencias longas e minuciosas. Finalmente aumentou-se a carga até se provocar a rotura da ponte.

Os resultados d'estas longas experiencias foram muito instructivos. Uma primeira conclusão a tirar é a de que a ponte Vierendeel é 1,75 vezes mais solida do que o sistema em rotula. O seu limite d'elasticidade foi atingido justamente no momento em que, segundo o calculo e segundo a qualidade dos materiais empregados, deveria produzir-se, o que prova que o sistema é tão perfeito como uma viga de alma cheia.

Uma segunda conclusão é a de que a ponte Vierendeel se pode calcular exactamente, enquanto que isso se não consegue na ponte em rotula, embora se empreguem os methodos mais perfeitos e mais complicados.

O coefficiente de segurança da ponte em rotula é 1,40 no maximo; o da ponte Vierendeel 2,45, isto para uma carga de 7,5 por millimetro quadrado, segundo a qual foram calculadas as suas dimensões. Deve notar-se que o coefficiente 1,40 das pontes de rotula não dá uma segurança suficiente contra os choques.

A rotura da ponte Vierendeel produziu-se lentamente e no logar previsto nos calculos.

Verificaram-se, portanto, exactamente, na ponte Vierendeel, as indicações ministradas pelo calculo.

Em resumo:

1.º A ponte Vierendeel é mais rigida do que a ponte em rotula e mesmo do que a ponte de alma plena;

2.º Pode calcular-se exactamente, tão exactamente como uma ponte de alma plena e mesmo uma ponte de rotula articulada;

3.º O seu coefficiente de segurança, (baseado no limite de elasticidade) é muito mais elevado que o da ponte em rotula, quasi na relação de 2 para 1;

4.º A experiência demonstrou que nada ha a alterar nem no methodo de calculo, nem na disposição da construcção preconizada pelo sr. Vierendeel.

L. Kirsch.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 11 de março de 1898.

Uma das questões que ocupam na actualidade a attenção do nosso mundo ferro-viario é a do transporte de bicyclistas. Ha dias apresentou-se na conferencia de administradores de caminhos de ferro uma deputação de membros do Cyclist's Tournig Club, com o fim de procurar uma solução razoável ás dificuldades actuaes motivadas pelo que se chama o conservantismo dos nossos caminhos de ferro. Queixam-se os cyclistas, e com alguma razão, da falta quasi absoluta de facilidades apropriadas para o transporte das suas machinas, do dano que, em consequencia d'isso, soffrem estas, e do elevado preço que se pede para o seu transporte, pois aqui a bicicleta não figura, como no continente, na categoria de bagagem de passageiros, resultando muitas vezes que o ciclista paga muito mais pelo transporte da machine do que pelo de si mesmo. O assumpto tem o seu tanto de interessante, não só para aquelle Club *touriste* como para os cyclistas em geral, cada dia mais numerosos, por isso se aguarda com alguma impaciencia a solução.

*
Annuncia-se que as companhias que exploram a via do Oeste, entre Inglaterra e Escocia,—a London & North Western e a Caledonian,—estão construindo

uns salões de dormir, dos mais elegantes, para o seu serviço de noite entre Londres e Edimburgo; uns verdadeiros palacios em rodas, nos quaes cada viajante terá um compartimento para si, como aposento de hotel.

*
Um relatorio parlamentar publicado ha pouco, mostra que a meados do anno passado havia no Reino Unido umas 1.030 milhas de treinvias, 367 das quaes pertenciam a corporações locaes e 663 a companhias particulares, sendo o numero de cavallos empregados de 37.342 e o de locomotivas de 492. O total do capital era de £ 14.782.700 contra £ 4.207.300 ha vinte annos.

*
A electricidade, como força motriz para os omnibus da London & General Omnibus Company, teve poucos amigos na reunião dos accionistas, que teve lugar ha poucos dias em Londres. O presidente, ao mesmo tempo que admittia que os directores se interessavam muito no desenvolvimento dos veículos automotores, deu poucas esperanças de que estivesse para breve a introdução da força mechanica para a propulsão dos numerosos omnibus que percorrem as ruas da nossa capital.

*
E' bem curioso vêr o que se faz em diferentes partes do paiz, das velhas carroagens dos caminhos de ferro. Muitas d'ellas acham-se empregadas como pavilhões pelos numerosos clubs de cricket, foot-ball e outros sports, em toda a parte, e isto é talvez o seu uso principal, mas quando a companhia ferro-viaria Great Western abandonou a via larga e foram vendidas as suas carroagens assim inutilizadas, viram-se muitas d'ellas em partes muito isoladas, especialmente no condado de Cormvall, empregadas como casas. Diz-se que em Cwn Bargoed, no paiz de Galles, se acha transformada em capella uma carroagem e cabine de signaes.

W. N. Cornett

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um requerimento de Lane & Santos, proprietarios da fabrica de cortiça denominada Santa Cruz, situada na villa do Barreiro, em que pedem licença para ligar a referida fabrica com a estação do Barreiro por um ramal de linha ferrea: ha por bem, conformando-se com o parecer de 17 de fevereiro findo do conselho superior de obras pubblicas e minas, que por copia baixa com a presente portaria, conceder a mencionada licença com as seguintes condições:

1.º A ligação do ramal com a estação do Barreiro será feita inserindo a respectiva agulha na linha directa à saída d'aquela estação e proximo da passagem de nível alli existente, subordinando-se à construcção d'este ramal em tudo o mais ao projecto de 26 de outubro do anno findo, apresentado pelos requerentes e que baixa com esta portaria, assignado pelo director dos serviços de obras pubblicas;

2.º A construcção completa do ramal deverá ser feita pelos requerentes sem o minimo encargo para o Estado;

3.º As cortiças transportadas por este ramal pagaráo, além das taxas que correspondem á expedição para a estação do Barreiro, mais 100 réis por tonelada, como retribuição das evoluções e manobras exigidas pelo seu transporte ao terreno da fabrica e pela dos wagons vazios, devendo a cobrança ser efectuada sobre cada remessa pela estação do Barreiro;

4.º A administração fará conduzir os wagons carregados ao recinto da fabrica e retiralos depois de descarregados;

5.º Os concessionarios deverão responder pela boa conservação do material, enquanto lhes tiver entregue;

6.º O estacionamento dos wagons ficará sujeito ás regras esta-

belecidas pela tarifa das despezas accessorias, como se o ramal fizesse parte integrante das linhas da estação do Barreiro:

7.º A agulha de inserção do ramal estará fechada a cadeado e a chave em poder do chefe da estação, com o qual os concessionarios se deverão entender para a utilização do mesmo ramal;

8.º O governo reserva-se o direito de retirar esta concessão quando assim o exigirem os interesses do Estado, sem que aos interessados assista qualquer direito a indemnização, e ficando as despezas com o levantamento da linha a seu cargo;

9.º Os concessionarios assignarão termo de responsabilidade e submissão a estas condições, no qual será transcripto o documento pelo qual se prove terem pago os emolumentos devidos á fazenda nacional, nos termos da lei de 16 de abril de 1867 e mais impostos, sem o que não terá effeito esta licença.

Paço, em 3 de março de 1898.—Augusto José da Cunha.
Para o director dos caminhos de ferro do sul e sueste.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, datado de 28 de janeiro ultimo, de um novo apeadeiro para o Monte Estoril, na linha de Cascaes, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes: ha por bem, conformando-se com o parecer, de 24 de fevereiro findo, do conselho superior de obras pubblicas e minas, aprovar o referido projecto.

O que se communica para os devidos effeitos ao director fiscal da exploração dos caminhos de ferro.

Paço, em 3 de março de 1898.—Augusto José da Cunha.

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, concessionaria do caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado a conta de liquidação da garantia de juro referente ao primeiro semestre do anno económico de 1897-1898 (1 de julho a 31 de dezembro de 1897), abrangendo a totalidade da linha actualmente em exploração:

Considerando que no accordo de 11 de abril de 1896 se estipulou que o governo pagaria, a contar de 1 de janeiro de 1895, a garantia de juro relativa ás tres secções da referida linha na extensão de 203⁸,71349;

Considerando que n'estas tres secções o rendimento bruto kilometrico foi, durante o mencionado primeiro semestre, inferior ao minimo fixado no artigo 28.º do contracto de 29 de julho de 1885:

Sua Magestade El-Rei, em conformidade com aquelle accordo e com o parecer, de 28 de fevereiro findo, do conselho superior de obras pubblicas e minas: ha por bem aprovar a referida liquidação, relativa ás tres secções e ao primeiro semestre do anno económico de 1897-1898, na importancia de 200:555⁰930 réis, sendo esta liquidação considerada provisoria, nos termos da alinea a) da portaria de 20 de fevereiro de 1893, e das bases 5.º e 7.º do citado accordo de 11 de abril de 1896. Outrosim ha Sua Magestade El-Rei por bem ordenar que se pague á mesma companhia a referida quantia de 200:555⁰930 réis.

Paço, em 9 de março de 1898.—Augusto José da Cunha.

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes apresentado a conta da liquidação da garantia de juro relativa á exploração da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, durante o periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro do anno findo (1.º semestre do anno económico de 1897-1898), e mostrando-se da mesma conta que o rendimento bruto kilometrico foi durante o referido semestre superior ao minimo necessário para o Estado pagar o maximo fixado no artigo 28.º do contracto de 29 de novembro de 1883: ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 28 de fevereiro findo do conselho superior de obras pubblicas e minas, aprovar a referida liquidação na importancia de 46:664⁰089 réis, garantia de juro relativa á linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, durante o periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro ultimo, e ordenar:

1.º Que esta liquidação continue a considerar-se provisoria enquanto não estiver feita a medição rigorosa da linha;

2.º Que se pague á mencionada companhia a referida liquidação de 46:664⁰089 réis.

Paço, em 9 de março de 1898.—Augusto José da Cunha.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um requerimento de Guilherme e João Graham & C.º, negociantes na cidade do Porto, pedindo licença para construirem, como é indicado na planta, que baixa com esta portaria, assignada pelo director dos serviços de obras pubblicas, um cais ao kilometro 137,830 da linha ferrea do Douro, junto á sua quinta dos Malvedos, para carga e descarga de pipas:

Ha por bem, conformando-se com o parecer de 3 do corrente mez do conselho superior de obras pubblicas e minas, conceder a licença pedida com as seguintes condições:

1.º A obra deverá ser feita sob a inspecção e segundo as indi-

cações dadas pela direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro;

2.º O governo reserva-se o direito de retirar a licença para o serviço do caes, quando assim o entenda por conveniente sem indemnização alguma aos concessionarios;

3.º D'esta concessão será lavrado o competente termo de responsabilidade, em que será transcripto o documento que prove que os supplicantes pagaram os emolumentos devidos á fazenda nacional nos termos da lei de 16 de abril de 1867 e mais impostos, sem o que não terá efeito esta licença.

O que se communica ao director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, para os efeitos devidos.

Paço, em 12 de março de 1898.—Augusto José da Cunha.

O ARCHIPELAGO DOS AÇORES

SANTA MARIA E S. MIGUEL

CONFERENCIA DO SR. ADOLPHO LOUREIRO NA ASSOCIAÇÃO DOS ENGENHEIROS CIVIS

Tendo examinado o archipelago da Madeira, a que já nos referimos no numero 243 d'este jornal, ia o conferente ocupar-se do archipelago dos Açores, principiando pelas ilhas de Santa Maria e de S. Miguel. Communicaria aos seus consocios as impressões que a sua visita de estudo lhe despertará.

Muito dignas de observar-se são estas ilhas sob diversos pontos de vista: fauna, flora, geologia, etc. A sua posição, a meia distancia entre o velho e o novo mundo, no caminho da navegação transatlantica, dá-lhes uma importância especial.

A sua agricultura, industria e população constituem-lhes um papel notável na economia publica portugueza.

Mas para que possam satisfazer bem aos fins que a natureza possa ter-lhes reservado na grande navegação, força é que se dotem com as obras e melhoramentos, que a civilisação actual reclama. E' essencial a pharolagem e illuminação d'aquelles mares tão frequentados, facilitar a carga e descarga dos navios e o seu aprovisionamento, e, ao mesmo tempo, cuidar das comunicações interiores, das condições hygienicas das povoações, etc.

Não pôde o conferente estudar todos estes assuntos, e limitar-se-ha a uma notícia sobre as obras marítimas, executadas ou em execução, e que são as mais indispensaveis para quem, só pelos seus portos, se põe em contacto com o resto do mundo.

Não é a primeira vez que trata do assumpto. Já ha 15 annos teve de ocupar-se da ilha de S. Miguel, e deu na sala da Associação conta dos seus trabalhos.

*

O archipelago dos Açores está entre 24°45' e 31°20' de longitude O. e entre 66°50' e 39°45' de latitude N., comprehendendo nove ilhas em tres grupos: Corvo e Flôres, no N. e poente; Terceira, Fayal, S. Jorge e Graciosa, no centro; S. Miguel e Santa Maria—grupo oriental. Além de pequenos ilhotes proximos das ilhas, encontra-se tambem, entre Santa Maria e S. Miguel, e quasi ao meio, o grupo de rochedos chamados as Formigas, constituindo os vertices d'uns montes, que formam um perigoso banco submarino.

Entre as ilhas ficam geralmente amplos e profundos canaes por onde se navega livremente.

As ilhas, de formação vulcanica, patentiam ainda à vista do naturalista as convulsões com que emergiram das ondas, as torturas das suas feridas sangrando lavas, as erosões das torrentes tumultuosas que continuam pela agua a acção encetada pelo fogo. A sua vegetação possante, percorre uma larguissima escala botanica, favorecida pelas condições especiaes do clima e do solo. Nas

crateras adormecem hoje os lagos em que se espelha serenamente a vegetação que os emmoldura. A miude, elevam-se escarpados pincaros, um dos quaes, medido pelo sr. capitão Chaves, tem 2.274,5 de altitude; são frequentes as aguas thermaes, os geyzers. Nalgumas partes sente-se que o solo é uma abobada, sacudido pelos vapores e commoções interiores. Pelas fendas sâem, silvando, nuvens de vapor.

Tem-se a impressão que se está em terra que ainda não socegou, indiferente e passiva.

Os Açores—*Western Island*—segundo a chismam os ingleses, formam os tres districtos administrativos de Ponta Delgada, Horta e Angra, com cerca de 300.000 habitantes, descendentes de portuguezes, de familias flamengas ou de colonos africanos.

Descobertos pelos marinheiros do benemerito infante D. Henrique, satisfeito com a posse das preciosas ilhas da Madeira e Porto Santo, que andava povoando, cedo se povoaram tambem.

Foi pelas Formigas que os nossos navegadores tiveram conhecimento de novas terras em 1431. Continuando as diligencias do infante, o glorioso Gonçalo Velho Cabral descobriu a ilha de *Santa Maria*, nome dado em memoria da jornada de Aljubarrota.

Em 1444 o mesmo Gonçalo Velho descobriu a ilha de S. Miguel, que no anno seguinte foi povoar, encontrando-a deformada na sua configuração, por lhe ter desaparecido um pico conico, arrancado n'uma erupção vulcanica.

De 1444 a 1460 foram successivamente descobertas as restantes ilhas. A Terceira recebeu este nome por ser na ordem das descobertas a terceira; seguiu-se-lhe S. Jorge, Graciosa, Fayal, Pico, Flôres e Corvo.

*

Ha nos Açores tres postos meteorologicos ou observatorios: em Ponta Delgada, Angra e Horta, sendo mais importante o primeiro, confiado ao sr. capitão Chaves, a quem a meteorologia deve muito.

Na ilha das Flôres estabeleceu o mesmo official, recentemente, um posto meteorologico.

Os Açores estão naturalmente indicados para a installação de observatorios meteorologicos internacionaes. O principe de Monaco tem advogado essa idéa. De facto, a sua posição coincide com o centro das curvas das perturbações atmosfericas e das correntes superficiais oceanicas.

A ilha de S. Miguel e a das Flôres, a 100 leguas de distancia, estão na situação de poderem assignalar as tempestades do Atlântico. As tempestades, caminhando para o oriente, podem ser denunciadas de S. Miguel com 4 horas de antecipação e logo que as Flôres e S. Miguel estejam ligadas telegraphicamente, a antecipação pode elevar-se a mais algumas horas.

A despeito da dedicação do illustre director do observatorio e da boa vontade dos michaelenses, o observatorio sente a falta de alguns instrumentos que tem solicitado. Estão n'este caso, uma pendula de precisão e um pleidoscopio para poder dar a hora certa aos navios que queiram regular os chronometros, um scismographo Erving, um magnetographo. (*)

*

Das observações feitas durante um periodo já longo, deduz-se que o clima açoriano é em geral humido e

(*) O sr. capitão Chaves foi agora encarregado pelo governo de visitar o observatorio meteorologico de Paris, a de adquirir ahi instrumentos para a installação d'um posto meteorologico que fique em relação com os mais importantes da Europa, para assim prestar serviços á navegação internacional.

N. da R.

variavel com a orographia e outras condições geographicas das ilhas.

A temperatura não passa além de 30°. Nas grandes altitudes conservam-se sempre as neves.

O clima é, portanto, temperado, ameno, sem variações bruscas.

Em Ponta Delgada a temperatura média hybernal é de 14°,62, na primavera 14°,85, no verão 20°. A média das maximas 24°,5, das minimas 11°.

A pressão atmospherica média ao nível do mar é de 766,20.

O minimo de dias de chuvas annual é, em média, 175, com 890^{mm} de agua. Os mezes mais seccos são os de julho e agosto, os mais humidos os de novembro e dezembro.

Os ventos dominantes são os de W. E., depois os de S. O., e seguidamente os de N. e os de O.

No verão prevalecem os ventos do N. E., do N. e de S. O.; no inverno os de S. O. e de N. E.

Os ventos S. e S. E. são occasioaes, levantando temporaes.

Estes ventos modificam as velocidades das correntes marítimas.

A amplitude das marés, que se julgava ser de 2^m,3 em Ponta Delgada, parece ser menor, não passando de 1^m,88, segundo as observações do sr. engenheiro Cordeiro de Sousa.

*

A ilha de Santa Maria é a primeira que se encontra, partindo da Madeira. A sua constituição geologica é muito interessante.

Vulcanica como as demais, tem terrenos calcareos, d'onde se extráe a cal consumida no archipelago. Só ella e a ilha das Flôres os possuem. A sua physionomia nem por isso deixa de apresentar as profundas ravinas, as caprichosas corregas de erosão, as crateras esvazadas, as grutas basalticas que caracterisam estas formações.

A vegetação cobre as rudezas d'aquellas rochas e parece uma tumida alcatifa no formoso Valle Verde.

Como o mar quebra violentamente contra a ilha, dando, do largo, grande ondulação, os navios não podem approximar-se; fundeam ao longe. Por isso tambem as communicações com a terra são tão precarias. E' difícil pôr a nado as embarcações aduaneiras, sanitarias e de condução de passageiros ou mercadorias. O porto de Villa da Praia, que é a capital, fica na costa do sul em uma reentrancia. Não passa d'uma estreita praia de calhaus por onde os barcos são empurrados até ao mar, á força de braços. Não podendo fundear-se têem de varar-se na praia com grandes dificuldades.

Ha, é verdade, alli um caes com escadas de cantaria, que não pôde utilizar-se, não só por causa das restingas que lhe ficam proximas, mas por falta d'um pequeno molhe de abrigo.

Os barcos, a despeito dos seus marinheiros intrepidos, não podem fazer bom serviço por serem pequenos, mal apparelhados e haver grande ondulação.

N'outros portos dos Açores notam-se analogas deficiencias, apezar de em todos elles se terem encetado obras. Seria de grande conveniencia que o pessoal tecnico das direcções das obras publicas procedesse ao levantamento das plantas respectivas e ao estudo dos melhoramentos a introduzir em cada porto, com o que lucraria o commercio e a humanidade, que paga um largo tributo de vidas por falta de abrigos e obras de protecção.

(Continúa)

VIAGENS EM TERRA ALHEIA

Temos fornecido já aos nossos leitores muitos aportamentos das nossas viagens itinerarias, realizadas sempre debaixo do ponto de vista de uma razoavel economia em tempo e dinheiro. Fizemos, portanto, viagens de reconhecimento, como se diz em linguagem militar, registando aqui rapidamente as nossas impressões, ao lado das prosaicas notas sobre hoteis, preço de bilhetes nas vias ferreas e navios, etc.

E' tempo de repousarmos n'esta carreira, demorando-nos n'aquelles pontos que mais nos deleitaram a vista e o espirito, entrando mais intimamente na psychologia das cidades, examinando os costumes das populações, estudando os seus monumentos artisticos, photographando a sua vida, assistindo ás suas festas, examinando mais d'espaço as suas bellezas naturaes, identificando-nos assim, por um contacto mais demorado, com os centros que percorrermos.

Quem agora escreve o que vae lêr-se apenas arranca, aqui e alli, as folhas da sua carteira, onde lançou fugitivamente as suas impressões, n'uma intenção diferente da que tinha quem fazia as *Notas de viagem*.

Estas notas não terão, portanto, já a concatenação logica de uma viagem seguida e escripta como um Diaario. Serão antes retalhos ou pequenos quadros escriptos ligeiramente sem pretenções d'estylo, traduzindo o modo por que vimos, e mostrando o espelhado dos lagos, a transparencia azulada do ceu, a branura algida das neves que lançam alvas immaculadas ou tunicas liturgicas nos vertices recortados das montanhas, o bulício das cidades, as riquezas dos museus, a elegancia dos passeios, a mobilidade dos mares, tudo atravez do nosso temperamento, como imagens surprehendidas n'um *kodak*, atravez d'um vidro de côn. Serão, portanto, pequenos quadros variados e desconexos, sem methodo nem escola, em que só pretendemos ser exactos.

Nós, os portuguezes, viajamos actualmente pouco. Desde que os mares deixaram de ter mysterios para os nossos audazes navegadores, esbateu-se o nosso espirito, ávido do imprevisto, n'uma quietação adormecida. Na extremidade da Europa começamos a fazer o orçamento das largas viagens e achamol-o cáro.

No proprio paiz raro viajamos. Quantos conhecem as bellezas agrestes do alto Tejo, que corre entre montanhas torturadas e abruptas, de cachão em cachão, antes de se espraiar languidamente nas lezirias? Quantos dilataram a vista pelo formozo Valle de Prazeres na Cova da Beira, subiram a serra da Estrella, foram ao Monte da Arrabida, ás Caldas de Monchique, ás Furnas das ilhas?

Nem a facilidade das communicações, e a diminuição feita no preço dos bilhetes para viagens circulatorias têem contribuido para se accordar d'este torpor, ou para nos desacorrentar das terras em que residimos.

Todavia, deve haver ainda um pouco de atavismo em nós que nos faça sonhar nas grandes viagens a paizes desconhecidos, desejar correr as *sete partidas do mundo*, estudar outras civilisações, examinar outros povos, respirar n'outros climas.

E ha-o de facto.

E' manifesto no nosso povo e nas creanças.

Qual é o provinciano que se não recorda do successo dos *cosmoramás* nas feiras de aldeia?

Uma ingenua machina de madeira pintada, encimada por bandeiras flammantes. Na frente abrem-se, cheios de curiosidade, como pupillas monstruosas, 4, 6 ou 8 len-

tes de crystal, d'onde emergem raios de luz que veem do interior da caixa.

Em torno agrupa-se o povo. O emprezario declama ou canta explicando. Passam pela vista deslumbrada os minaretes arrojados de Constantinopla, os rendilhados de Alhambra, as pyramides dos Pharaós; as perspectivas de Moscow, as aguas do Nilo e do Danubio, os bairros de Paris, as portas de Pekin, os couracados e as paradas militares!

As nossas *Viagens em terra alheia* serão como o cosmorama popular. Vão lêr-se.

O carnaval em Nice

Nice, a encantadora Nice, rainha das festas, succursal do paraizo, odalisca gaiata e provocante com um collar de montanhas floridas a mirar-se no espelho do seu mar admiravel!

Nice irrequieta, que descansa d'uma festa n'outra festa; bailes, regatas, batalhas de flores, mascaradas, cortejos!

No caraval então, que requinte! Parece que o ar se tornou n'um Champagne subtil e inconcebivel, que se bebe quando se respira e que embriaga a todos no meio do perfume das rosas e das mimosas, no deslumbramento da luz purissima que cárdo azul ceruleo impeccavelmente bello.

Ha a febre da alegria.

No passeio dos Ingleses é que palpita o coração do carnaval.

Borda a praia com o seu mar incomparavel. Aqui e além as manchas alegres das villas pittorescas e dos seus mimosos jardins. Ao longe, a Corniche e os montes tenuemente azulados na perspectiva aerea.

Nice espera o signal para o começo das festas. E' um tiro de peça dado por um navio. Começa a desfilar o cortejo como n'uma magica theatral. Cavalleiros, carruagens cobertas de flores, n'uma symphonie de cores e de perfumes. Veem depois os carros allegoricos—o carro da marinha com bellas lobas do mar de faces rosadas, o carro dos caçadores alpinos coroados de flores silvestres, os carros phantasticos mas da phantasia mais extraordinaria e imprevista.

As satyras mais joviaes, são traduzidas alli por deliciosas figuras e composições animadas, sendo a paleta do artista decorador formada pela gamma das mais variadas flores.

Um caudal de alegria e de prazer, uma avalanche de cores, explosões de fanfarras e musicas joviaes. O cortejo de 4 kilometros corre o longo passeio. Lucta-se a ramos de flores de carruagem para carruagem.

Disputam-se os premios a conceder ás mais elegantes equipagens aos mais extraordinarios carros e ás mais distintas decorações. Distribuem-se leques, aguarellas, bandeiras.

O sólo está juncado de petalas que ao morrer soltam os seus aromas enebriantes.

Irrompem os dominós, os pierrots, que exgottam as ultimas munições.

Cá a noite. Abrem-se as portas do Casino. Recomeça-se a festa—um baile de mascaras com trajes luxuosissimos.

Tudo se agita ao rythmo de deliciosas orchestras que nos arrasta.

No porto, os navios illuminados projectam na agua tranquilla um labirintho de estradas coloridas e tremulas que se entre-cruzam.

E as estrelas que furam a noite, parece estarem espreitando, atravez da cidade, em que ha murmúrios de cantos, aonde é que vão esconder-se os alegres pares que perpassam.

E. T.

CENTENARIO DA INDIA

OS CARTAZES

Disseram amavelmente os nossos collegas diarios que o primeiro cartaz do centenario que apareceu em Lisboa foi o colocado á porta da nossa redacção, na rua Nova da Trindade.

Assim foi, não, propriamente, por parte d'este jornal, mas por ser na mesma casa a sede da *Empresa de anuncios nos caminhos de ferro*, que foi encarregada do exclusivo da publicação d'esse cartaz, tanto no paiz como no estrangeiro.

Esta publicação pôde dizer-se que tem sido a mais notavel e rapida que se tem feito em Portugal.

No curto espaço de sete dias foram expedidos 1.900 exemplares, da edição portugueza, para 60 cidades, vilas e logares importantes no nosso continente, 150 estações de caminhos de ferro, 208 camaras municipaes, 150 administradores de concelho, 156 hoteis em cerca de 50 localidades diferentes; para todos os Estados do Brazil, Republica Argentina, Uruguay, toda a costa oriental da nossa Africa, e algumas estações do interior, Estados do sul africanos, possessões da costa occidental, todas as ilhas (Açores e Madeira), etc.

Dos cartazes em francez já se acham expedidos 1.200 e naturalmente parte d'elles affixados em 20 cidades francezas, 7 hollandezas, 40 inglezas, 7 suecas, 10 do Luxemburgo e alguns na Suissa, Alemanha, Austria, Italia e Hespanha para onde vão ser enviados uns 400 exemplares mais.

Como se vê, o cartaz portuguez tem, simultaneamente, aparecido nos paizes mais longinquos, e ainda n'outros estaria já affixado se a edição portugueza, que devia ser expedida para todas as republicas americanas, viesse a tempo.

A SECÇÃO DE INFORMAÇÕES

Começa a funcionar ámanhã esta secção que ficou installada na sala de entrada, á esquerda, anterior á da direcção da Sociedade de Geographia e commissão do Centenario. Junto d'ella haverá uma estação telegrapho-postal.

Esta secção é especialmente destinada aos estrangeiros, aos quaes prestará todos os esclarecimentos de que necessitarem sobre o nosso paiz, mediante pedido por escripto até 10 de maio proximo, e por indicações verbais desde 11 de maio até o fim das festas.

Todo o estrangeiro que vier a Lisboa convirá que se faça inscrever n'um registo que haverá n'aquellea secção, recebendo n'esse acto um cartão com o numero da caixa de correspondencia que lhe fica pertencendo, na qual será reunida toda a correspondencia que, para esse numero, a secção receba.

Em um registo especial serão diariamente inscriptas, por quantidades, as informações prestadas, o numero de peças de correspondencia recebida, e outros esclarecimentos que, findas as festas, darão idéa do movimento da secção.

Este serviço, completamente novo no nosso paiz, é um dos que mais utilidade offerece aos viajantes estrangeiros, que têm alli seguros esclarecimentos sobre tudo que lhes interessa.

As pessoas que desejarem, por occasião das festas, fazer offerta de qualquer impresso, ou pequeno objecto aos estrangeiros inscriptos na secção de informações, remetter-lhes convites, participações, etc., não têm mais que enviar alli o que queiram fazer distribuir ou entregar isoladamente.

Bem entendido que a secção só faz a distribuição aos

seus inscriptos na propria séde, das 10 horas da manhã ás 6 da tarde, não se encarregando de entrega alguma nem de informações fóra da séde.

ALOJAMENTOS

Uma das difficuldades, com que se contava já de antemão, era a de obter alojamento para todos os visitantes, nacionaes e estrangeiros que virão ás festas. Essa vae sendo vencida, reunindo a secção de hoteis noticia de todas as casas que se prestam a receber hospedes, tanto em Lisboa como nas terras proximas, esclarecimentos que vão passar depois á secção de informações.

Para mais facilitar o alojamento a commissão promoveu que um activo emprezario tomasse o edificio do antigo hotel Matta, na Avenida, para alli installar um estabelecimento, que receberá o titulo *Grande Hotel da India*.

Visitámos esta casa e pareceu-nos excellente.

Ha n'ella accomodações para uns 30 hospedes, em quartos isolados, e bellas salas para familias ou grupos de 2 a 6 pessoas, podendo, ao todo, alojar umas 150 pessoas.

Uma grande parte d'estes quartos e salas têem janellas para a Avenida, das quaes se gosam todos os festejos, havendo ao todo 24 janellas n'estas condições. Dos quartos interiores raros são tambem os que não têem luz e ventilação, dando a parte posterior da casa sobre um jardim, onde serão installadas mesas para o serviço de restaurante e cervejaria, com entrada independente e communicação, para serviço exclusivo dos hospedes, por uma escada que liga com a sala de visitas. Mobilia, roupas, louças, talheres, etc., será tudo absolutamente novo e de um typo igual.

O activo proprietario assegurou-nos que o serviço de cosinha será excellente, e os creados uniformizados e attenciosos, falando varios idiomas.

Todos estes alojamentos estão, por uns dias, tomados pelo nosso director para accommodação de um grupo de *touristes* que se espera venha a Lisboa, dirigido pela importante agencia Lubin de Paris.

COMPANHIA DE SEGUROS FIDELIDADE

Mais um anno feliz para esta solida e antiga companhia.

Realizou 76.222\$320 réis de lucros líquidos, o que lhe permite distribuir o dividendo de 55\$000 réis por accão.

O seu fundo de reserva eleva-se a 281 contos.

Pagou, em 1897, 47 contos de seguros do ramo terrestre, 15 apenas do ramo marítimo, tendo para liquidar mais 17.

O maior sinistro que pagou foi da importancia de 7 contos, pelo fogo n'un predio.

Continúa a figurar no seu activo a celebre faca de matto em 1.122\$274 réis. Porque não vende a companhia a faca? Embora perca, ganha o juro.

COMPANHIA NACIONAL

O relatorio da gerencia do anno findo mostra que a situação financeira da companhia vae sendo cada anno mais desafogada.

O crescimento das receitas no anno findo, especialmente na linha de Vizeu, permitiu aumentar extraor-

dinariamente a amortização de obrigações, por compra no mercado, o que vae sustentando a melhoria nas cotações d'estes titulos, já hoje em excellentes condições de preço.

Além d'isso o coupon 16 já foi elevado de 555 réis, preço dos seus anteriores, a 750 réis, e esta quantia foi fixada já para os seguintes.

As receitas brutas durante o anno foram:

| | | |
|--|--------------|------|
| Linha de Mirandella..... | 41.451\$071 | réis |
| » Vizeu..... | 32.542\$196 | " |
| | 73.993\$267 | " |
| As despesas | 50.787\$160 | " |
| O saldo liquido..... | 23.206\$107 | " |
| Juntando o saldo de 1896..... | 6.492\$754 | " |
| e as importancias das garantias de juro pagas pelo Estado..... | 119.830\$636 | " |

foi a receita geral 149.529\$497 " com os quaes a companhia fez face ao pagamento regular dos dois coupons, 15 e 16, amortizou 50 obrigações por sorteio, a 90\$000 réis, pagou 82 contos de réis aos credores, despendeu 4 contos em varias construções, ficando-lhe um saldo disponivel de 14.618\$045, que empregou ainda em uma amortização de um lote de obrigações.

No anno presente ainda a situação se apresenta mais favoravel, porque a importancia das prestações a pagar aos credores é de menos 4 contos do que no passado.

O movimento aumentou 7 % em passageiros e 2,6 % em mercadorias.

A exploração é feita com a maxima economia, achando-se o seu quociente reduzido a 69 % de 72 % que foi no anno anterior.

Esta companhia, embora as suas aspirações sejam modestas, pela pequena extensão da sua rede, está destinada a ter um prospero futuro, porque, ao mesmo tempo que o seu trafego se vae desenvolvendo, a amortização das suas obrigações da 2.ª série vae progredindo, e, em breves annos, em 1903, quando esteja saldada a sua dívida, hoje já reduzida a 381 contos, achar-se-ha n'uma situação relativamente prosperala.

A assembléa d'hoje não se realizou por falta de numero ficando para 31 do corrente á 1 hora da tarde.

PARTE FINANCEIRA

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 mars 1898.

Au début de la semaine la Bourse a été mal impressionnée à la suite de la décision prise par la Chambre relative à l'amendement Fleury-Ravarin ayant trait à la réorganisation du marché financier, puis à propos des mauvaises nouvelles d'Amérique sur le vote des armements par le Congrès.

On est un peu plus calme aujourd'hui sur la tournure de la politique extérieure, car les dernières informations de Washington et de Madrid paraissent plus rassurantes, l'Espagne ayant retiré sa demande au sujet du rappel du Consul Lée à la Havane.

Quoi qu'il en soit, tout la cote des Fonds d'Etats Etrangers s'en est ressentie, et se retrouve d'un mois à l'autre avec une différence assez sensible.

Après avoir reculé jusqu'à 104.¹⁰ le 3 % revient à 104.¹²⁰. L'époque très-rapprochée du détachement d'un coupon de 75 cent. n'est pas étrangère à cette légère reprise.

L'Italien rétrograde de 95 à 94^f.

L'Exterieure pour les motifs connus tombe de 60 à 56^f. Les Fonds Russes malgré les nouvelles de l'Extrême-Orient sont relativement fermes, le 4 % 1880 à 104.⁷⁰ le Consolidé à 103.⁸⁰ et le Chinois de 105 à 105.²⁵.

L'augmentation du change et les bruits d'ailleurs nullement confirmés d'une insurrection à Rio, ont servi de prétexte a des

ventes bruyantes sur les fonds brésiliens. Le 4^o de 1889 finit à 56^{1/2}, le 4^o de 1888 à 58^o et le 5^o de 1895 à 60^o.

La Rente Uruguayenne 3^{1/2} se traite à 45^o.

Le Portugais s'inscrit à 19, 7^o/16, et l'obligation des Tabacs à 48^o.

Les Fonds Argentins s'alourdissent de nouveau le change ayant encore remonté. Quant aux obligations provinciales elles gardent à peu de chose près leurs prix précédents.

Les Fonds Grecs restent stationnaires. Le projet de loi autorisant la France à accorder sur garantie à un emprunt de 120 millions conjointement avec l'Angleterre et la Russie, sera, croit-on, déposé prochainement sur le bureau de la Chambre.

Les valeurs de Suèz sont l'objet d'un relèvement important; l'action passe à 3480^o, la part civile à 2315^o et la part fondateur vers 1330^o. La plus-value actuelle sur 1895 est de 2.100.000 f.

Le Groupe Panama ne varie guère. Parmi les transports Parisiens, les voitures s'inscrivent fermes à 845^o. Cette administration vient de participer en commun avec la Banque Internationale à la constitution d'une société de constructions d'automobiles électriques. Depuis quelques jours la Compagnie a mis en circulation 500 nouveaux véhicules à prix réduits, pour les petites courses dans Paris, pourvus d'un compteur.

Les omnibus reviennent à 1875^o à la suite du vote du projet du métropolitain tel qu'il était présenté par le gouvernement.

Les transports maritimes se maintiennent mais sans animation.

La Compagnie Transatlantique finit à 395 fr. parce que l'on espère assez prochainement des chambres la ratification des conventions postales.

Les Chargeurs Réunis se négocient à 1540 fr., et la part fondateur à 285 fr. Messageries Maritimes à 720 fr. et l'action Havraise à Péninsulaire à 575 fr.

Le Bec Auer s'avance à 720 fr.

— Les fluctuations ont été sans grande importance sur le marché de nos grandes lignes de chemins de fer, quoique l'augmentation dans les recettes depuis le 1.^o Janvier s'élève à 5.176.000 fr.

Le Lyon oscille de 1925 à 1936 fr. l'Est vaut 1119, le Midi 1470 fr., le Nord 2120 fr., l'Orléans 1940 fr. et l'Ouest 1290 fr.

— Les chemins Espagnols, subissent le contre coup de la baisse de la Rente Extérieure.

L'entrain fait défaut dans le compartiment des valeurs d'or, bien que le rendement total des mines sud-africaines soit pour Février de 321.238 onces, contre 313.000 en Janvier.

On prête de plus au gouvernement du Transvaal l'intention de frapper le revenu des mines d'un impôt de 10^o.— En outre le marché parisien a eu beaucoup à souffrir de l'incertitude qui règne au sujet de l'avenir du marché de la Coulisse.

Les nombreuses offres ont fait rétrograder l'East Randt à 109 fr.

Mossamédès cote 13 fr. il est probable que la fin des difficultés accidentelles qui pèsent sur le marché coincidera avec une reprise des cours de cette valeur. En effet les nouvelles du district de Mossamédès sont bonnes, le port de ce nom acquiert chaque jour plus d'importance; la diversité des richesses naturelles du territoire, la constatation du minerai aurifère attirent de nombreux explorateurs qui manifestent leur confiance dans l'avenir de ce pays.

La Mozambique suit le courant et rétrograde à 51 fr.— Les recettes de Novembre 1897 ont atteint £ 16.441 et les dépenses £ 13.720 outre £ 12.415 pour travaux publics, mais une partie des dépenses extraordinaires ne se reproduiront plus.

Sheba oscille de 53 à 55 fr.

En valeurs cuprifères nous retrouvons le Rio mieux tenu à 716 fr.

La Tharsis en reprise à 191 — on évalue à 10 shillings, soit 12 frs. 50, le dividende pour l'exercice 1897.— Le dividende de l'exercice 1896 n'avait été que de 7 schillings, soit 8 frs. 75.

Cape-Copper clôture à 121 fr.

L C

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de março de 1898.

Talvez que a data que vimos de escrever fique notável, e das mais notáveis, na historia do mundo, n'este fim do seculo que parece querer deixar ao seu sucessor uma herança eriçada de dificuldades e complicações, como que exercendo uma vingança do que lhe fez a era passada deixando-lhe encargos de igual gênero que elle, bem ou mal, conseguiu vencer.

E' hoje, diz-se, que será entregue ao presidente dos Estados Unidos o relatorio da commissão encarregada de estudar as causas da catastrofie do Maine, e, se esse relatorio demonstrar que a causa da explosão d'este vapor foi exterior, é quasi certo que o conflito entre aquelle paiz e a Hespanha rebentará.

Quais serão as consequencias d'este conflito, impossível é pre-

vê-lo. A guerra de paizes sobrelevará a guerra de raças; na mais moderna arte da destruição vão aparecer, por certo, novidades em que os americanos são ferteis e surpresas que a Europa não verá com bons olhos.

N'este embate de tempestades sopradas por diferentes ventos talvez que muitos paizes se achem em breve envolvidos, redemoinhando n'essa grande praça que se chama o Atlântico, sem sequer se aquietarem nas suas alamedas — os dois continentes.

A America, desde que entendeu lançar a mão á grande ilha hespanhola, arma-se até aos dentes; pelo seu lado a Europa, apesar das triplices e duplas alianças, mantém de ha muito uma paz armada que é, ao mesmo tempo, uma ruina das suas finanças e uma ameaça latente.

Estes receios, por demais fundados, mantêm os mercados de fundos n'uma incerteza continua e peioram, cada vez mais, a situação dos paizes que têm que recorrer ao credito n'esses grandes centros.

Imagine-se, pois, em que deploraveis condições nos achamos agora, nós, tentando um accordo com credores, no momento em que os proprios grandes paizes não podem estar sozegados do dia de amanhã e tratam, portanto, de precaver-se contra as mais sérias complicações proximas!

Foi uma desgraça que, o que hoje se busca fazer, se não fizesse ha mais tempo, e chegamos a achar razão — agora — para a demora que tem havido na approvação do projecto da conversão que sofreu ainda importantes modificações na comissão de fazenda, tendo por isso que voltar á camara electiva.

O sr. ministro da fazenda tem prompto o novo relatorio que apresentará no fim d'esta semana ás cortes, no qual segundo se diz, ha importantes modificações das leis tributárias.

Resultado da situação a que acima nos referimos, a baixa dos fundos foi quasi geral nas praças estrangeiras onde, ainda para agravar, chegaram a correr boatos da morte da rainha Victoria, da suspensão de pagamentos dos coupons brasileiros e outras terroristas que fizeram baixar consideravelmente o papel de todos os paizes.

Já se vê que o nosso foi tambem na corrente da baixa, que se repercutiu sobre a nossa Bolsa, dando os resultados que vemos na tabella respectiva.

E o que nos valeu, tanto aqui como lá fóra foi o nosso governo mandar declarar categoricamente que tinha já assegurado o pagamento dos coupons de Abril e Julho.

A baixa do cambio do Brazil continua e ajudando-a, para peiorar o nosso em Londres, temos a perspectiva da importação de 60 milhões de kilos de trigo e, portanto, a sua equivalente exportação de ouro.

D'estas descidas continuam a aproveitar as obrigações Prediaes e dos Phosphoros e as acções do tres bancos: Lisboa & Açores, Commercial e Ultramarino, que são agora os papeis preferidos para a capitalização.

O dinheiro, tanto para reportes, como para descontos, foi relativamente facil de 5^{1/2} até 6^o os primeiros, e de 5 a 5^{1/2} os segundos.

As obrigações dos caminhos de ferro 2.^o grau, chegaram a descer a 13.000 réis, mas já retomaram a cotação de 15.000 réis e mais.

Os cambios aggravaram-se, retrahindo-se a entrega da divisa Londres, mesmo a 35^{7/8}, e até sobre Madrid se manteve o preço de 970 para o papel.

O premio da libra elevou-se a 2.300.

O Rio / Londres desceu até 6^{1/4}, elevando-se, todavia, um pouco mais nos ultimos dias.

Fica hoje a 6^{9/32} o que dá o custo da libra no Rio a réis 36.572.

Curso dos cambios, descontos e agios

| | Dinheiro | Papel | |
|----------------------|----------|---------|--------------------------------|
| Londres 90 d.v.... | 35 3/8 | 35 3/16 | Desconto no Banco de Portugal. |
| " cheque.... | 35 1/16 | 35 | 5 1/2 0/0 |
| Paris 90 d.v..... | 803 | 804 | No mercado.... |
| " cheque..... | 812 | 814 | Agio Buenos Ayres..... |
| Berlim 90 d.v.... | 328 | 320 | 175 |
| " cheque.... | 331 | 333 | Cambio Brazil.... |
| Francfort 90 d.v.... | 328 1/2 | 330 1/2 | Premio libra.... |
| " cheque.... | 331 1/2 | 333 1/2 | 2.300 |
| Madrid cheque | 960 | 970 | |

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

| BOLSAS | MARÇO | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|---------|--------|---------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 14 | 15 | - | |
| Lisboa : Inscripç. de assent.. | 29,80 | 20,87 | 30,05 | 31 | 30,80 | 30,70 | 30,50 | 30,40 | 30,30 | 30,70 | 30,60 | 30,55 | 30,55 | - | |
| " coupon. | - | 29,90 | 30,20 | 31 | 30,95 | 30,70 | 30,70 | 30,70 | 30,50 | 30,90 | 30,70 | 30,65 | 35,60 | - | |
| Obrig. 4 0/0 1888 | 14.900 | - | - | 14.900 | - | - | - | 14.950 | - | - | 14.950 | - | - | - | |
| " 4 0/0 1890 assen. | - | - | - | 37.000 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| " 4 0/0 1890 coupon.... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 38.000 | - | - | - | |
| " 4 0/0 1890 externo.... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| " 4 1/2 0/0 assent | - | 42.000 | - | 43.000 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| " 4 1/2 0/0 coup. int.... | - | 42.200 | - | - | 43.500 | - | - | - | - | 42.800 | - | 42.600 | 42.500 | - | |
| " 4 1/2 0/0 externo.... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 42.500 | - | |
| " Tabacos coupon.... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| Acções B. de Portugal.... | 126.500 | - | 126.500 | - | 122.100 | 122.300 | 122.100 | 122.200 | 122.100 | 122.300 | 122.000 | 122.300 | 122.300 | 122.300 | - |
| " " Commercial.... | - | - | 120.500 | - | 120.000 | - | 120.000 | - | - | 120.000 | - | - | - | - | |
| " " N. Ultramarino.. | 96.500 | - | 96.500 | 96.500 | 100.000 | - | 96.200 | 100.000 | - | 96.500 | - | - | - | - | |
| " Tabacos coupon... | 80.300 | 80.200 | - | 80.300 | 80.500 | - | 80.500 | 80.500 | - | - | - | 80.500 | - | - | |
| " Comp.ª Real..... | - | 10.000 | - | 10.000 | - | - | - | - | 10.400 | - | - | 10.300 | 10.300 | - | |
| Obrig. prediaes 6 0/0 | - | - | - | - | - | - | - | 94.800 | 95.000 | - | 95.000 | 95.000 | 95.000 | - | |
| " " 5 0/0..... | 92.800 | 93.000 | 93.000 | 93.100 | 93.200 | 93.200 | 93.200 | 93.400 | 93.300 | - | 93.300 | 93.200 | 93.500 | - | |
| " C. Real 3 0/0 1.º grau. | 72.000 | 72.000 | 72.000 | 72.000 | 72.000 | - | - | - | 72.000 | - | 71.900 | 72.000 | - | - | |
| " " 2.º grau. | 16.200 | 16.000 | 15.900 | 15.000 | 14.400 | - | 13.500 | 15.200 | 13.500 | 15.400 | 15.400 | 15.000 | 14.800 | - | |
| " C. Nacional..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| " Atravez Africa.... | - | 82.100 | 82.100 | - | - | 82.000 | 82.000 | - | - | 82.500 | 82.100 | 82.500 | 82.400 | 82.000 | - |
| Paris : 3 0/0 portuguez.... | 20 | 20,20 | 20 | - | 20 | 19,80 | 19,50 | 19,40 | 19,30 | 19,40 | 19,40 | 19,40 | 19,20 | - | |
| Acções Comp. Real..... | 37 | - | 37 | 38,50 | - | 37,50 | - | - | 38 | 37 | - | - | - | - | |
| " Madrid Caceres.... | - | - | - | - | 20 | 20 | - | - | - | - | 19,25 | - | - | - | |
| " Norte Hespanha.. | 79 | 79 | 79 | 79 | 78 | 78 | 77 | 77 | 77 | 77 | - | - | - | - | |
| " Madrid Zaragoza... | 140 | 141 | 142,50 | 141,50 | 140,50 | 133 | 140 | 137,50 | 134 | 134 | - | - | - | - | |
| " Andaluzes..... | 77 | - | - | - | 73,25 | 73,25 | 71,50 | - | - | - | - | - | - | - | |
| Obrig. Comp. Real 1.º grau. | 268 | 267,50 | 267,50 | 267 | 267,50 | 267 | 267 | - | 266 | 268,50 | 268 | 266,25 | - | - | |
| " " 2.º grau | 61 | 60,50 | 60 | 59 | 55 | 52 | 54 | 56 | 57 | 57 | 56,50 | 55,50 | - | - | |
| " " antigas. | - | - | - | 133,50 | - | - | 131 | - | - | 130,50 | - | - | - | - | |
| " C. Beira Alta..... | - | 64 | - | - | - | 64 | 63,50 | 63,50 | 63,50 | 63 | - | - | - | - | |
| " Madrid Caceres.... | - | - | 64 | - | 61 | - | 61 | - | 61 | 61 | - | - | - | - | |
| " N. Hesp. (1.ª hyp) .. | 227 | 228,50 | 229 | - | 225,50 | 219 | 223,50 | 226,50 | 222 | 224 | - | - | - | - | |
| Londres : 3 0/0 portuguez.... | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 19,87 | 19,83 | 19,75 | 19,75 | 19,37 | 19,50 | 19,25 | - | - | |
| Obrig. Atravez Africa.... | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | - | - | |
| Amsterdam : Atravez Africa.... | - | - | 60,25 | - | 60,75 | - | - | 60,44 | 60,25 | 60,25 | 60 | - | - | - | |
| Bruxellas : Atravez Africa.... | - | - | - | 60,25 | 62,25 | - | - | - | 60 | - | - | - | - | - | |

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

| Linhas | Período de exploração | RECEITAS NO PERÍODO | | | | | | DESDE 1 DE JANEIRO | | | |
|----------------------|-----------------------|---------------------|-----------------|-------------|------|-----------------|-------------|--------------------|------------------|----------------------|--------------|
| | | 1898 | | | 1897 | | | Totais | | Diferença a favor de | |
| | | Kil. | Totais | Kilometrías | Kil. | Totais | Kilometrías | 1898 | 1897 | 1898 | 1897 |
| COMPANHIA REAL | de 18 a 25 Fev. | 693 | Réis 61:187.000 | Réis 88.292 | 693 | Réis 57:090.993 | Réis 82.382 | Réis 420:516.000 | Réis 383:462.018 | Réis 37:053.982 | - |
| | e nova não garantida. | - | Réis 59:574.000 | Réis 85.965 | - | Réis 57:090.993 | Réis 82.382 | Réis 480:090.000 | Réis 440:553.101 | Réis 39:536.899 | - |
| | 26 a 29 Mar. | - | Réis 62:305.000 | Réis 89.906 | - | Réis 55:743.109 | Réis 80.437 | Réis 542:395.000 | Réis 496:296.210 | Réis 46:098.790 | - |
| Nova rede garantida. | 12 a 15 Fev. | 380 | Réis 7:678.000 | Réis 20.205 | 380 | Réis 7:343.007 | Réis 19.323 | Réis 52:675.000 | Réis 48:820.892 | Réis 3:854.108 | - |
| | 19 a 22 Mar. | - | Réis 7:193.000 | Réis 18.928 | - | Réis 7:343.007 | Réis 19.323 | Réis 59:868.000 | Réis 56:163.899 | Réis 3:704.101 | - |
| | 26 a 29 Mar. | - | Réis 8:082.000 | Réis 21.268 | - | Réis 6:960.891 | Réis 18.318 | Réis 67:950.000 | Réis 63:124.790 | Réis 4:825.210 | - |
| Sul e Sueste... | 29 a 1 Fev. | 475 | Réis 16:384.967 | Réis 34.494 | 475 | Réis 14:393.010 | Réis 30.301 | Réis 75:819.187 | Réis 65:627.865 | Réis 10:191.322 | - |
| | 12 a 15 Fev. | - | Réis 18:685.110 | Réis 39.337 | - | Réis 14:456.700 | Réis 30.435 | Réis 94:504.297 | Réis 80:084.565 | Réis 14:419.732 | - |
| | 8 a 11 Out. | 353 | Réis 17:583.125 | Réis 37.017 | - | Réis 15:002.035 | Réis 31.583 | Réis 112:087.422 | Réis 95:086.600 | Réis 17:000.822 | - |
| Minho e Douro. | 15 a 18 Fev. | 353 | Réis 22:464.744 | Réis 63.639 | 353 | Réis 21:115.041 | Réis 59.815 | Réis 879:165.415 | Réis 876:045.287 | Réis 3:120.128 | Réis 814.669 |
| | 22 a 25 Mar. | - | Réis 25:096.087 | Réis 71.09 | | | | | | | |

CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO

(CONTINUADO DO N.º 245)

XIX (IX da 2.ª S.)—(Com a 5.ª secção: «Caminhos de ferro economicos» letra B) Tracção electrica

A—Ensaios de tracção electrica nas grandes vias ferreas.

B—Emprego da tracção electrica nas vias ferreas economicas.
2 relatórios. (Estados Unidos—Outros paizes.)

XX (X da 2.ª S.)—(Com a 3.ª secção: «Exploração») Viaturas automoveis

Emprego das matérias automoveis (vapor, petroleo, electricidade), na exploração das linhas de via larga, mas de pequeno tráfego.

1 relatório.

3.ª secção.—Exploração

XXI (I da 3.ª S.)—(Com a 2.ª secção: «Material e tracção») Illuminação dos comboios

Aperfeiçoamentos recentes na illuminação dos comboios. (Illuminação electrica, acetyleno, bico Auer, etc.)

2 relatórios. (Austria-Hungria, Romania, Países Baixos, Luxemburgo e Alemanha—Outros paizes.)

XXII (II da 3.ª S.)—Armazenagem e transporte das cargas incompletas

A. Instalações para a arrecadação das mercadorias em cargas incompletas nas grandes estações. Carregamento, descarga e armazenagem, etc.

Apparelhos especialmente apropriados para a arrecadação de volumes leves e muito numerosos.

B. Meios de facilitar o transporte de cargas incompletas evitando as suas remoções em transito e a má utilização do material de transporte.

Acondicionamentos destinados a facilitar o transporte dos produtos agrícolas para os grandes centros e mercados.

3 relatórios. (Estados Unidos—Inglaterra e colônias—Outros paizes.)

XXIII (III da 3.ª S.)—Comboios de mercadorias de longos percursos

Circunstâncias em que se devem formar comboios directos de mercadorias para longos percursos,

1 relatório.

XXIV (IV da 3.ª S.)—(Com a 1.ª secção: «Via e Obras») Engates economicos

Emprego de sistemas económicos de engates nas estações em que se não podem instalar os apparelhos Saxby, Vignier, etc., em virtude do seu elevado preço.

1 relatório.

XXV (V da 3.ª S.)—Block-systema automatico

Apparelhos mechanicos ou electricos que permittam realizar automaticamente o block-systema com a via normal fechada no caso de desarranjo nos apparelhos.

2 relatórios. (Estados Unidos—Outros paizes.)

XXVI (VI da 3.ª S.)—Signaes repetidores e signaes ópticos

Signaes acusticos empregados nos tunneis ou em tempo de nevoeiro como repetidores dos signaes ópticos ordinarios

2 relatórios. (França—Outros paizes.)

XXVII (VII da 3.ª S.)—Emprego de telephono

Emprego do telephono na exploração.

Possibilidade de substituir ao telegrapho nas linhas de dupla via ou nas de via simples. Pára-raios que permittam não se interromper o serviço quando haja temporal.

5 relatórios. (Austria-Hungria, Romania, Países Baixos, Luxemburgo e Alemanha—Itália—Espanha, Portugal e paizes das mesmas linguas—Inglaterra e colônias—Outros paizes.)

XXVIII (VIII da 3.ª S.)—Meios de segurança para impedir os choques provenientes de vagons fugidos

A. Sapatinhas de freio para vagons manobrados pela gravidade. Estudo dos diversos tipos. Resultados das experiências.

B. Apparelhos empregados nas estações para evitar que os vagons fujam. Preferencia que deva dar-se a certos tipos em atenção á inclinação da via.

C. Meios e apparelhos adoptados para deter os vagons fugidos. Resultados das experiências.
1 relatório.

XXIX (IX da 3.ª S.)—(Com a 2.ª secção: «Material e tracção»)

Escolha (trage) pela gravidade

Resultado da escolha pela gravidade, sob o ponto de vista da exploração. Sua influência sobre a conservação do material circulante.

1 relatório.

XXX (X da 3.ª S.)—Repartição do material circulante

Melhores regras a adoptar na repartição das carruagens e dos vagons no interior de uma grande rede.

3 relatórios. (Espanha e Portugal, paizes das mesmas linguas e paizes da língua inglesa—França—Outros paizes.)

(Conclui).

INDUSTRIA MINEIRA

E SIDERURGICA EM HESPAÑA

Extrahimos da *Revista Minera* a estatística da produção dos minérios de ferro e a da produção dos ferros nas fábricas do vizinho reino.

De anno para anno se desenvolve alli a exploração dos seus preciosos jazigos e se põe em evidencia a importância das suas ferrarias.

Este exame não nos traz um sentimento de inveja, porque folgamos antes com as prosperidades da nação irmã, mas de pesar, por vêrmos desaproveitadas as excellentes minas de ferro que possuímos, e porque não chegamos a realizar os projectos de instalação da industria siderúrgica em Portugal.

Para não falarmos d'outras, as importantes minas de Moncorvo, zona ferrifera com 10 quilometros de extensão e 1 de largura, em que ha concessões superiores a 1.710 hectares nas serras de Reboredo, Carvalhal, Carvalhosa, Carvalhosinho e Mera, continuam abandonadas, á espera talvez da via ferrea que estabeleça a ligação com a linha do Douro e torne remuneradora a lavra.

Todavia a camada de minério *em rocha* e de *transporte*, é avaliada em 50.000:000 de toneladas.

As minas do Alemtejo e as de Leiria, que deixaram entrever a esperança de que viríamos um dia a ser menos tributários da industria metallurgica estrangeira no que respeita ao verdadeiro rei dos metais—o ferro, também as deixamos de lado.

Os pedidos de concessão de patente de introdução de nova industria para o fabrício de ferro e de aço, e instalação dos altos fornos, sossobram todos; e ha muito já que estão frias as cinzas dos altos-fornos de Pedro-Eanes.

A Espanha dá-nos um exemplo que não sabemos aproveitar.

Em 1896 a exploração das suas minas de ferro deu 6.762:582 toneladas; em 1897 deu 7.468:500, cabendo n'este anno á

| | |
|----------------------------|-----------|
| Província de Viscaya | 5.170:000 |
| » » Santander | 800:000 |
| » » Murcia | 470:000 |
| » » Sevilha | 330:000 |
| » » Almeria | 360:000 |
| » » Granada | 65:000 |
| » » Malaga | 50:000 |

Só a companhia La Orconera de Bilbau extraiu em 1896—951.602, e em 1897—957.710.

A exportação, que em 1896 fôra de 6.272:588 toneladas, subiu em 1897 a 6.884:588, predominando o mi-

nero de Bilbau com 4.802:719 e 4.697:943, muito do qual entra em Essen na celebre ferraria Krupp.

| | |
|---|-----------|
| A Inglaterra importou em 1897..... | 5.091:027 |
| A Hollanda " " | 1.026:027 |
| A França " " | 435:972 |
| A Belgica " " | 224:776 |
| Os Estados Unidos importaram em 1897.. | 59.143 |
| A Alemanha importou " .. | 31:967 |

N'esta lista até a Suecia, que tem ferro excellente, figura com 2.800!

A industria siderurgica parece querer tomar um certo alento ao abrigo de tarifas especiaes para a importação dos carris estrangeiros.

Calcula-se que a producção em 1897 foi de:

| | |
|---|--|
| 297:100 toneladas de gusa | |
| 63:200 " " aço de conversão (Bessemer) | |
| 38:600 " " aço fundido (Martin Siemens) | |
| 134:250 " " aço trabalhado. | |

A exportação de ferro gusa foi em 1896 de 23:805 toneladas e em 1897 de 43.632 sendo d'estas:

| | |
|------------------------------|--|
| 9:720 para a Inglaterra | |
| 9:521 " " Italia | |
| 9:642 " " França | |
| 7:860 " " Alemanha | |
| 5:400 " " Belgica. | |

Esta estatística, que não é ainda muito soridente para a Hespanha, mostra todavia que se vai dando alli um certo incremento a este importante ramo da riqueza nacional e que ha alli actividades e capital para utilisar as preciosidades que a provida natureza semeou no seu bello sólo.

Modesta como é, bem podia servir-nos já de estímulo e de exemplo.

O. S.

EXPOSIÇÕES E CONGRESSOS

Novo congresso internacional de hygiene e demographia em Madrid

Deve celebrar-se nos dias 10 a 17 de abril do corrente anno este congresso, sob a protecção de S. S. M. M. Catholicas.

A ultima sessão foi em Budapest no anno de 1894.

Realiza-se ao mesmo tempo uma exposição internacional.

A junta geral de propaganda e organisação é presidida pelo ministro da *Gobernacion*.

A junta comprehende quatro divisões: a *executiva*, a da *exposição*, a da *fazenda*, a da *recepção* e uma secretaria geral encarregada do expediente.

Tem feito uma activa propaganda que deve contribuir efficazmente para o exito do congresso, que comprehende 10 secções de hygiene e 3 de demographia.

As secções de hygiene são: 1.^a Microbiologia applicada á hygiene; 2.^a Prophylaxia das enfermidades transmissiveis; 3.^a Climatologia e topographia medicas; 4.^a Hygiene urbana; 5.^a Hygiene alimentar; 6.^a Hygiene infantil e escolar; 7.^a Hygiene do exercicio e trabalho; 8.^a Hygiene militar e naval; 9.^a Hygiene veterinaria, civil e militar; 10.^a Architectura e engenharia sanitarias.

As secções de demographia são: 1.^a Technica da estatistica demographica; 2.^a Resultados estatisticos e suas applicações á Demographia; 3.^a Demographia dynamica.

As memorias e communicações do Congresso devem entregar-se até o dia 15 de março ao secretario geral. Podem ser escriptas em hespanhol, portuguez, italiano, francez, inglez, allemão e latim.

A exposição internacional de Hygiene e Demographia fecha em 10 de julho. Terá 10 secções; 1.^a Hygiene didactica; 2.^a Prophylaxia das enfermidades transmissiveis; 3.^a Hygiene urbana; 4.^a Hygiene relativa ás habitações particulares; 5.^a Hygiene do exercicio e trabalho; 6.^a Hygiene militar e naval; 7.^a Hygiene da infancia e escolas; 8.^a Alimentação e vestuario; 9.^a Demographia e estatistica; 10.^a Grupo vario.

O governo concede livre despacho nas alfandegas para os objectos que se destinem á exposição.

As companhias ferro-viarias hespanholas concedem 50 % de abatimento nos bilhetes dos congressistas e suas familias e nos transportes dos objectos da exposição.

Haverá excursões de recreio a Toledo, Escorial, Aranjuez, Granada, etc.

SERVIÇO DE VERÃO EM 1897

| | |
|---|---------------|
| Com os bilhetes de ida e volta do serviço de verão que a companhia real teve em vigór no anno passado viajaram em 1. ^a classe..... | 3:234 pessoas |
| » 2. ^a " | 6:495 " |
| » 3. ^a " | 5:613 " |
| Total... | 15:342 " |

D'estas, quasi 9 por cento, isto é, 1:348 pararam em estações intermedias, 449 tomaram senhas de ampliação de prazo da viagem e 426 mudaram de itinerario entre Alfarellos-Figueira e Lisboa ou o seu ponto de destino. O serviço todo rendeu cerca de 63 contos de réis.

LINHAS PORTUGUEZAS

Mormugão — Consta a um collega, por cartas vindas de Londres, e transmittidas por pessoa de inteira confiança, que ha toda a probabilidade de se modifarem favoravelmente as condições resultantes para a nossa linha ferrea da desleal guerra de tarifas que lhe tem feito a companhia Southern Mahratha. Parece que o governo inglez resolveu não sancionar quaesquer tarifas que representem, em relação ao nosso caminho de ferro, um tratamento diferente do que foi adoptado, em circumstancias eguaes, em relação aos caminhos de ferro da India britannica.

A questão do sr. Hersent. — Reuniu no dia 9, extraordinariamente, o conselho de administração da Companhia Real, para tomar conhecimento da resposta dada pelo sr. Hersent ao officio em que o conselho replicára ás exigencias d'aquele cavalheiro, sobre os termos e condições da liquidação de contas entre elle e a Companhia, pelo contracto de empreitada da construção do muro de supporte para a linha ferrea de Cascaes, até Belem, exigencias que são reputadas exageradas.

A sessão foi demorada, durando desde as 8 horas até perto da meia noite, não ficando, todavia, concluindo o assumpto, que fará o objecto de novas reuniões.

Algarve. — A commissão de pontes metalicas ainda não formulou o seu parecer, parecendo que opinará por que a ponte de Portimão, convenientemente reforçada, poderá servir para passagem de comboios, além do transito ordinario.

O sr. engenheiro Parreira já deu começo aos estudos do prolongamento do caminho de ferro d'aquella villa a Lagos.

O conselho superior de obras publicas em sessão de hontem, aprovou o projecto do primeiro lanço de Faro a Olhão, mandando-se estudar uma variante, afim de approximar a estação do caes da villa, sendo adoptado á sahida de Faro o traçado directo da estação actual do caminho de ferro ao contra-forte do castello, em frente da praça da Rainha.

Estação de Coimbra. — O Conimbricense alvitrou a idéa de ser ampliada esta estação, tanto no edificio de passageiros como nos caes de mercadorias, idéa que, como é natural, teve grandes sympathias locaes, a ponto de, ao que nos diz um correspondente, a camara e outras corporações terem pensado já em reunir os fundos necessarios para essa obra e obter o terreno indispensavel para esse alargamento.

Sem que reconheçâmos a indispensabilidade do trabalho, porque muitas outras estações ha ainda em condições peores, é para louvar se as corporações locaes promoverem esse melhoramento, como é de uso fazer-se em todos os paizes.

Atravez d'Africa. — Foi, por uma portaria do ministerio da marinha, louvada e dissolvida a commissão encarregada de estudar a situação financeira d'esta Companhia, commissão que era constituida pelos srs. conselheiro Antonio Maria Pereira Carrilho, Joaquim Pires de Sousa Gomes e Tito de Carvalho.

Ermezinde a Sinfães. — Diz um jornal que se vae proceder aos estudos d'esta linha, estudos que, crêmos, já estão feitos de ha muito.

Ou nos enganamos?

Figueira da Foz. — Os negociantes de peixe d'esta cidade vão pedir a construcção de um caes coberto, entre o edificio da estação e as latrinas.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Ponte internacional do Minho. — O ministro do Fomento assinou um decreto concedendo a illuminação da ponte internacional sobre o rio Minho á fabrica de luz electrica de Tuy, sem as formalidades da hasta publica, por haver só uma que actualmente podesse concorrer.

Cabo para as Antilhas. — Teve boa informação no ministerio da Governação, e passou para o ministerio do Ultramar, o projecto para o cabo directo entre a Hespanha e as Antilhas. Amarra em Cadiz, na peninsula, e nas Canarias, em Santa Cruz de Teneriffe, ligando esta estação com Vieques e continuando d'allí para Havana.

A «Companhia Industrial para Hespanha» começou a construcção d'uma via ferrea de Castijou (Navarra) ás minas de Moncayo (Soria), atravessando uma região rica e povoada. Tem 37 kilometros de extensão.

Mais tarde deve prolongar-se até Soria, fazendo assim a comunicação directa de Madrid ás províncias do Norte.

O tráfego das minas de ferro que ella serve garante-lhe uma receita considerável.

Ethiopia

Este extraordinario paiz, que até aqui não possuia linhas ferreas, vae ter uma importantissima.

Essa via ferrea põe em comunicação a Abyssinia com o Mar Vermelho em Djibuti, porto no protectorado francez.

O governo francez concedeu a permissão para a construcção dos 80 kilometros que interessam ao seu protectorado. De bom grado accedeu, decerto.

O primeiro troço termina em Harrar, tendo 220 kilometros em territorio ethiopico, além dos 80 kilometros já ditos.

E empreiteiro M. Duparchy.

Feito este troço, que deve ficar concluido em 3 annos, prolonga-se até o Nilo e vae ligar o Congo francez com o Congo belga. Cortará, portanto, a África.

Estados Unidos

A seguinte estatística dá-nos idéa do desenvolvimento que as installações da viação electrica têm tido n'aquelle paiz, e bem assim das transformações operadas nos antigos systemas de tracção.

Esta estatística é tirada d'um artigo publicado pelo *Western Electrician*.

| | No 1.º de janeiro de 1888 | 1898 |
|--|---------------------------|--------|
| Numero de companhias de tremvias em exploração nos Estados Unidos..... | 615 | 806 |
| Numero com tracção animal..... | 566 | 167 |
| Numero do sistema funicular..... | 18 | 38 |
| Numero com tracção a vapor (sem incluir os elevadores)..... | 35 | 33 |
| Numero com tracção electrica..... | 21 | 698 |
| Extensão em milhas das vias funiculares. | 217 | 515 |
| Extensão em milhas das vias com tracção animal | 5.474 | 1.010 |
| Extensão em milhas das vias de vapor.... | 216 | 145 |
| Extensão em milhas das vias electricas.... | 86 | 13.580 |
| Numero de carros com animaes..... | 21.736 | 3.664 |
| Numero de carros com cabo..... | 2.777 | 5.957 |
| Numero de carros de vapor e machinas... | 423 | 318 |
| Numero de carros electricos..... | 172 | 37.097 |
| Numero total de carros de todos os systemas | 25.108 | 47.036 |

República Argentina

Esta república aumentou, em 1897, 5% a sua extensão kilometrica nas vias ferreas em exploração, isto é, 737 kilometros.

Divide-se esse comprimento por 9 linhas.

A que aumentou mais foi a de Bahia Blanca a Rio Colorado — 175; seguiu-se-lhe a de Trenque-Lanquen a Toay — 172 kilometros. A que aumentou menos foi a de Lobos a Navarro — 24 kilometros.

Japão

Este rico paiz, que desabrochou subitamente para a civilização com uma influencia estranha, tem realizado vertiginosamente os maiores progressos em todos os ramos da industria.

Em 1896 applicou a vias ferreas 553.230.020 yens.

Comprava as locomotivas aos Estados Unidos e á Inglaterra, fabrica-as agora com economia.

Explora as suas ricas minas de carvão e quasi desdenha já a hulha de Cardiff.

As suas exportações sobem de anno para anno, tendo um excesso, sobre a importação, de 7 milhões de yens.

Vae-se tornando a Inglaterra da Ásia, como já chamam aquelas ilhas.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de ferro

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 18 de março proximo, na administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de seis longarinas de ferro para máquinas.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 25.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento 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 dez horas da manhã até ás quatro á tarde. Lisboa, 24 de fevereiro de 1898.

Fornecimento de panno-crina

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 17 do corrente na direcção d'estes caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 110 metros de panno crina.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de 8.500 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importância total do fornecimento, por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação for feita.

Estes depósitos serão feitos, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depósitos 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 úteis, desde as dez horas da manhã até às quatro horas da tarde. Lisboa, 2 de março de 1898.

Fornecimento de lona

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 18 do corrente, na direcção d'estes caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então fôrem apresentadas, para a adjudicação do fornecimento de 400 metros de lona para vélus de fragata.

O depósito provisório para poder licitar é da quantia de 6.000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importância total do fornecimento, por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação fôr feita, depósitos que terão lugar, o primeiro na thesouraria d'estes caminhos de ferro, e o segundo na caixa geral de depósitos 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 úteis, desde as 10 horas da manhã até às 4 horas da tarde. Lisboa, 4 de março de 1898.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de ferro, aço, cobre e limas

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 23 do corrente mês, á 1 hora da tarde, na direcção d'estes caminhos de ferro, em presença do sr. engenheiro adjunto, se ha-de proceder ao concurso público para o fornecimento de diversos artigos, e ferro, aço, cobre e pás de aço; e no dia 24, á mesma hora, para o fornecimento de limas, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o depósito provisório de 30.000 réis para o primeiro concurso e de 12.000 para o segundo, devendo apresentar no acto do concurso uma amostra das limas chatas de 16 p., meia canna de 16 p., redondas bastardas de 14 p., triangulares de 16, e bem assim o certificado a que se referem as condições para este fornecimento.

O depósito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôrem adjudicados os fornecimentos, será de 5 por cento da importância dos mesmos.

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 úteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde. Porto, 3 de março de 1898.

Fornecimento de 3.000 metros cubicos de pedra britada

Pelo prezente se faz publico, que no dia 26 do corrente, á 1 hora da tarde, se ha-de proceder, na secretaria da 3.ª secção, d'esta divisão, na estação da Regoa, perante o respectivo chefe, ao concurso público para a arrematação do fornecimento de 3.000 metros cubicos de pedra britada, em duas tarefas.

O depósito provisório, para ser admittido como licitante, será de 12.000 réis para cada uma das tarefas; e o definitivo será de 5 p. c. do preço da adjudicação.

O caderno de encargos e condições da arrematação poderão ser examinados todos os dias úteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, na secção do expediente do serviço de via e obras, na estação do Porto, em Campanhã, e na secretaria da 3.ª secção, na estação da Regoa. Porto, 10 de março de 1898.

Outro fornecimento igual é anunciado para a 4.ª secção, na estação do Pinhão, no dia 31.

LISBOA 1888 PARIS 1889
INDUSTRIA PORTUGUEZA
OLEO PURO BACALHAU
DE FIGADOS DE Lisboa
ANVERS 1884
Arriaga & Sane
Depósito EM LISBOA - Rue dos Bacalhoeiros N.º 135 1.
Depósito NO PORTO - 72, Passos Maçons. 76.

ESTEVÃO NUNES & FILHOS

Fornecedores da Casa Real

Typographia, Lithographia, Estereotypia, Pautação e Timbragens a relevo

Rua da Assumpção 18 a 24

Rua dos Douradores 101 a 111

LISBOA

Officinas illuminadas a luz eléctrica

APOLARO

**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 Amburst Park.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Paris.—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.
Porto.—Grijó & C.º—Rua de Traz, 28.
Porto.—João Pinto & Irmão.—Despachantes.—Rua do Mousinho da Silveira, 134.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.
Valencia d'Alcantara.—Justo M. Estellez—Agente internacional de aduanas y transportes.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.—Nous ne saurons 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 á Estação Central.—Etablissement de premier ordre—tout luxe et confort 200 chambres et salons.

LISBOA Braganza-Hotel.—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.^{er} 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 modicos.* 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.^{er} 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.^{er} 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 acedados, 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 edificio proprio. Accommodações para familias. Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Parainhos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 St Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para familias, *preços modicos*. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão.

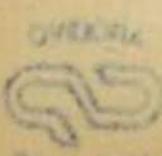
SEVILHA Gran Fonda de Madrid.—Principal estabelecimento de Sevilha—illuminación electrica—luxuosos pateos—sala de jantar para 200 pessoas—banhos.

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

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

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

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





STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A mais antiga da carreira do Brazil

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,
Montevideo e Buenos-AyresO paquete **THAMES**, sahirá a 21 de março.

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

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

AGENTES

Em Lisboa:—JAMES RAWES & C.^a—R. dos Capelistas, 31, 1.^oNo Porto:—W. G. TAIT & C.^a—Rua dos Ingleses, 23, 1.^o

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de março 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. |
| a 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 Entrono. | Entrono. | 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. | Entrono. | |
| 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. | 9-57 m. | b 7-50 m. | 8-40 m. |
| 4-50 t. | 5-52 t. | 3-20 t. | 4-22 t. |
| Figueira Alfarelos | Alfarelos | 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. |

Caldas Figueira

Figueira Caldas

2-30 t. | 7-23 t. | 6-15 m. | 11-0 m.

Figueira Amieira

Amieira Figueira

12-15 n. | 12-38 n. | 5-0 m. | 5-23 m.

6-15 m. | 6-38 m. | 7-0 t. | 7-23 t.

Coimbra Figueira

Figueira Coimbra

7-15 m. | 9-2 m. | 7-15 m. | 9-2 m.

4-30 t. | 6-16 t. | 11-0 m. | 12-43 t.

— — | — — | 9-0 n. | 10-40 n.

C. Sodré Cascaes

Cascaes C. Sodré

7-0 m. | 8-12 m. | 5-30 m. | 6-41 m.

9-0 m. | 10-12 m. | 7-30 m. | 8-41 m.

11-0 m. | 12-13 t. | 8-30 m. | 9-40 m.

1-0 t. | 2-13 t. | 10-39 m. | 11-33 m.

3-0 t. | 4-2 t. | 1-30 t. | 2-32 t.

4-45 t. | 5-55 t. | 3-15 t. | 4-20 t.

8-0 n. | 9-4 n. | 4-15 t. | 5-16 t.

10-30 n. | 11-33 n. | 6-30 t. | 7-43 t.

12-30 n. | 1-32 n. | 9-30 n. | 10-46 n.

C. Sodré a P. Arcos

P. Arcos a C. Sodré

6-0 m. | 6-38 m. | 7-0 m. | 7-38 m.

e 12-0 t. | 12-40 t. | 1-0 t. | 1-35 t.

5-30 t. | 6-5 t. | 6-15 t. | 6-50 t.

7-0 t. | 7-34 t. | 7-45 t. | 8-25 n.

C. Sodré Algés

Algés C. Sodré

8-0 m. | 8-23 m. | 8-40 m. | 9-0 m.

10-0 m. | 10-20 m. | 10-30 m. | 10-50 m.

2-0 t. | 2-20 t. | 2-30 t. | 2-50 t.

4-15 t. | 4-35 t. | 4-45 t. | 5-5 t.

Lisboa Sacavém

Sacavém Lisboa

6-45 m. | 7-30 m. | 6-15 m. | 7-0 m.

7-45 m. | 8-29 m. | 7-45 m. | 8-29 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.

12-0 t. | 12-44 t. | 11-0 m. | 11-45 m.

d 1-0 t. | 1-44 t. | 1-0 t. | 1-45 t.

2-0 t. | 2-44 t. | 2-0 t. | 2-44 t.

d 3-0 t. | 3-44 t. | 3-0 t. | 3-45 t.

4-45 t. | 5-29 t. | d 4-30 t. | 5-14 t.

5-45 t. | 6-29 t. | 6-0 t. | 6-44 t.

7-0 t. | 7-44 t. | 7-0 t. | 7-45 t.

8-30 n. | 9-14 n. | 8-15 n. | 8-59 n.

10-0 n. | 10-45 n. | 9-45 n. | 10-29 n.

12-30 n. | 1-14 n. | 11-30 n. | 12-14 n.

Lisboa Cintra

Cintra Lisboa

7-30 m. | 8-34 m. | 5-15 m. | 6-15 m.

9-30 m. | 10-39 m. | 6-39 m. | 7-30 m.

11-30 m. | 12-38 t. | 7-45 m. | 8-45 m.

d 12-30 t. | 1-36 t. | 8-0 m. | 10-0 m.

1-30 t. | 2-38 t. | 11-0 m. | 12-0 t.

4-30 t. | 5-38 t. | 1-0 t. | 2-0 t.

5-30 t. | 6-30 t. | 4-0 t. | 5-0 t.

7-15 t. | 8-32 n. | 6-30 t. | 7-30 t.

8-45 n. | 9-49 n. | 7-30 t. | 8-29 t.

10-15 n. | 11-22 n. | 8-45 n. | 9-50 t.

12-15 n. | 1-22 n. | d 10-15 n. | 11-15 n.

Mangualde Guarda

Guarda Mangualde

10-5 n. | 1-0 n. | h 4-25 m. | 7-11 m.

MINHO E DOURA

Porto Valença

Valença Porto

8-0 m. | 1-30 t. | 2-50 n. | 8-35 m.

10-55 m. | 3-25 t. | 9-45 m. | 2-25 t.

5-15 t. | 11-25 n. | 1-50 t. | 7-20 t.

Porto Braga

Braga Porto

b 5-0 m. | 8-10 m. | 5-40 m. | 8-35 m.

d 6-50 m. | 8-57 m. | 11-45 m. | 2-25 t.

8-0 m. | 10-50 m. | 4-30 t. | 7-20 t.

10-55 m. | 1-20 t. | b 6-55 t. | 10-30 n.

5-15 t. | 8-25 n. | d 9-15 n. | 11-15 n.

Nine Braga

Braga Nine

5-25 t. | 6-0 t. | 9-0 m. | 9-35 m.

Porto Vianna

Vianna Porto

b 5-0 m. | 10-25 m. | b 5-15 t. | 10-30 n.

Vianna Valença

Valença Vianna

7-0 m. | 9-15 m. | 6-0 t. | 8-10 n.

Porto Barca d'Alva

Barca d'Alva Porto

7-23 m. | 3-15 t. | 10-40 m. | 6-45 t.

Porto Tua

Tua Porto

4-0 t. | 10-15 t. | 3-15 n. | 9-25 m.

Porto Juncal

Juncal Porto

b 4-20 m. | 8-56 m. | b 5-43 t. | 10-0 n.

Regoa Barca d'Alva

Barca d'Alva Regoa

6-23 m. | 12-5 t. | 3-50 t. | 9-35 n.

Porto Campanhã

Campanhã Porto

7-51 m. | 7-56 m. | 5-55 m. | 6-0 m.

8-50 m. | 8-55 m. |

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL

O vapor **Gomes IV** — Commandante Rocha Junior



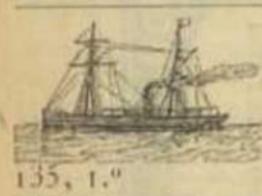
SAHIRÁ no dia 1 de abril, ás 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António. — Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, Via Suez, vap. allemão **Kaiser**. Sahirá a 25 de março.
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Habsburg**. Sahirá a 25 de março.
João Patrício Alvares Ferreira, R. Bacalhoeiros 135, 1.º



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, com escala pela Madeira, vapor port. **Malange**. Sahirá a 22 de março.
Mala Real Portugueza. R. Arsenal, 54, 1.º



Bahia, Rio de Jan. e Santos, vap. all. **Porto Alegre**. Sahirá a 30 de março.
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Barcelona, Cette e Marselha, vap. franc. **St. Jean**. Sahirá a 18 de março.
Agente, H. Burnay, R. dos Fanqueiros, 10, 1.º



Bordeaux, vap. franc. **Cordillère**. Sahirá a 30 de março.
Sociedade Torlades. Agente das Messageries Marítimes. Rua Aurea, 32, 1.º



Copenhagen, Petersburgo vap. din. **Tejo**. Sahirá a 19 de março.
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos-Ayres, vap. fr. **Brésil**. Sahirá a 28 de março.
Sociedade Torlades. Agente das Messageries Marítimes. Rua Aurea, 32, 1.º



Glasgow e Liverpool, vap. esp. **Lista**. Sahirá a 20 de março.
Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Hamburgo, vap. all. **Montevideo**. Sahirá a 17 de março.
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Havre e Anvers vapor franc. **St. Thomas**. Sahirá a 20 de março.
Agente, H. Burnay. R. dos Fanqueiros 10 1.º



Liverpool, vap. ingl. **Lisbon**. Sahirá a 17 de março.
Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo 10, 1.º



Londres, vap. hesp. **Rioja**. Sahirá a 17 de março.
Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Lourenço Marques e Beira, vap. franc. **Rio Negro**. Sahirá a 21 de março.
Agente, F. Garay & C.ª, 19, Praça do Município



Madeira, St. Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa, (Praia) S. Jorge (Velas), Caes do Pico e Fayal, vap. port. **Funchal**. Sahirá a 20 de março.
Germano Arnaud. C. do Sodré, 84, 2.º



Napoles vap. all. **Kaiser**. Sahirá a 25 de março.
Agente, E. George. R. da Prata, 8, 2.º



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio e Santos, vap. franc. **Cordoba**. Sahirá a 18 de março.
Agente, F. Garay & C.ª, 19, Praça do Município



Pernambuco e Parahyba do Norte vap. ingl. **Inventor**. Sahirá a 25 de março.
Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10



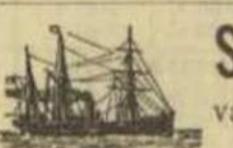
Pernambuco, all. **Babitonga**. Rio de Janeiro e Santos, vap. franc. **Ville de Rosario**. Sahirá a 23 de março.
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Rio de Janeiro e Santos, vap. franc. **Ville de Rosario**. Sahirá a 25 de março.
Agente, F. Caray & G.ª, 19, Praça do Município



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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos-Ayres, vap. ingl. **Thames**. Sahirá a 21 de março.
James Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos-Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacífico, vap. Ing. **Orissa**. Sahirá a 30 de março.
Pinto Basto & C.ª C. Sodré, 64, 1.º



Valencia, Barcelona, Cette e Marselha, vap. franc. **St. Mathieu**. Sahirá a 23 de março.
Agente, H. Burnay, R. dos Fanqueiros, 10, 1.º



Vigo, La Pallice e Liverpool, vap. Ing. **Oravia**. Sahirá a 28 de março.
Pinto Basto & C.ª C. Sodré, 64, 1.º