

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

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

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

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

## SUMMARIO

FOMENTO NAVAL, por O. S.	Pag 81
CARTA DA BELGICA, por L. Kirsch	82
CARTA DE INGLATERRA, por W. N. Cornett	82
PORTE OFFICIAL—Portarias de 3, 9 e 12 de março do Ministerio das Obras Publicas	83
O ARCHIPELAGO DOS AÇORES	84
VIAGENS EM TERRA ALHEIA, por E. T.	85
CENTENARIO DA INDIA	86
COMPANHIA DE SEGUROS FIDELIDADE	87
COMPANHIA NACIONAL	87
PORTE FINANCEIRA—Revue de la Bourse de Paris—Boletim da Praça de Lisboa—Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas Bolsas portuguezas e estrangeiras—Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.	87 a 89
CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO (continuação)	90
INDUSTRIA MINEIRA E SIDERURGICA EM HESPAHHA, por O. S.	90
EXPOSIÇÕES E CONGRESSOS	91
SERVICO 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 Sinfães—Figueira da Foz	91
LINHAS ESTRANGEIRAS—Hespanha—Ethiopia—Estados Unidos—Republica Argentina—Japão	92
ARREMAÇAÇÕES	92
CASAS RECOMENDADAS	94
AGENDA DO VIAJANTE	94
ANUNCIOS	93 95 e 96
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 preferiamos vêr a intelligente actividade do sr. ministro da marinha exercer-se em alguma cousa de mais util para a economia do paiz, suggerindo 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 emporios commerciaes de todo o mundo, foi lentamente esmorecendo, até cahr no abatimento que as estatisticas demonstram desoladoramente.

Com a mesma isempção com que nos oppuzemos ao projecto de lei relativo ás industrias ultramarinas, prestamos o nosso sincero applauso 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 ambitos 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 es-ticadas 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.

Preferiamos um cousa mais positiva, uma summula dos mappas que o ministro certamente consultou para ordenar o assumpto; o computo da despeza provavel com os premios; o calculo do imposto adicional, 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 póde 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 tambem 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 adicional, póde 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. Quereriamos que a pequena navegação, a inter-insular e de cabotagem colonial, que tantos beneficios presta, não fôsse esquecida completamente.

Os premios são funcção do percurso, da tonelagem e da qualidade da embarcação, á véla 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 tambem para attrahir á bandeira portugueza os navios construidos no estrangeiro.

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

Não se estabelecem regras para protecção da mari-



nha mercante nacional pelos direitos de porto differenciaes.

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

Não se extendem ás variadas industrias que coope-ram no armamento d'um navio, beneficios correspon-dentes aos que se dão áquellas que procedem á instal-lação dos machinismos e á construcção do casco.

Organisa-se o curso de machinistas para a navega-ção fluvial e maritima mas não se faz a menor referen-cia aos alumnos 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 movi-mento de despeito chegam a dizer que desadoram a idéa e rejeitam o beneficio.

Parece terem ficado descoroçados.

Tinham direito realmente a esperar mais.

Não têm, todavia, o de deixar de reconhecer que o projecto, mesmo como está, contribuiria para a reali-sação do seu justo ideal, e que representa uma aspi-ração 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 enge-nheiros belgas, como se sabe, occupam-se actualmente do estudo d'uma via ferrea no Sul do Estado Livre do Congo, atravez da rica região de Katanga, em direcção ao lago Tanganika. Um decreto recente do rei Leopoldo diz-nos que se vão fazer simultaneamente os estu-dos d'um caminho de ferro em direcção ao Norte, para ligar o Congo com o Nilo. Foi aberto um cre-dito de 300.000 francos para o estudo do dito proje-cto 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 mon-tante da sua confluencia no Congo.

A partir de Akwetana, a linha dirigir-se-ha para o Norte até Ubaugi-Ouellé, atravez 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 Redschaf, porto do Nilo visinho de Gondakora, na região cedida por arrendamento indefinido ao Estado do Congo.

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

\*

*Pontes de Vierendeel.*— A exposição universal de Bru-xellas promoveu, tambem como é sabido, um grande concurso scientifico.

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

rea, e pôl-a em exposição no parque de Tervueren. A ponte foi submettida, sob a inspecção de engenheiros e funcionarios competentes, a experiencias longas e mi-nuciosas. Finalmente augmentou-se a carga até se pro-vocar 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 systema em rotula. O seu limite d'elasticidade foi atin-gido justamente no momento em que, segundo o cal-culo e segundo a qualidade dos materiaes empregados, deveria produzir-se, o que prova que o systema é tão perfeito como uma viga de alma cheia.

Uma segunda conclusão é a de que a ponte Vieren-deel se pôde calcular exactamente, emquanto que isso se não consegue na ponte em rotula, embora se empre-guem 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 sufficiente contra os choques.

A rotura da ponte Vierendeel produziu-se lenta-mente e no lugar previsto nos calculos.

Verificaram-se, portanto, exactamente, na ponte Vie-rendeel, 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 Pôde 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 li-mite de elasticidade) é muito mais elevado que o da ponte em rotula, quasi na relação de 2 para 1;

4.º A experiencia 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 occupam na actualidade a at-tenção do nosso mundo ferro-viario é a do transporte de bicycletas. 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 razoavel ás difficuldades 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 facilita-des apropriadas para o transporte das suas machinas, do damno que, em consequencia d'isso, soffrem estas, e do elevado preço que se pede para o seu transporte, pois aqui a bicycleta não figura, como no continente, na categoria de bagagem de passageiros, resultando muitas vezes que o cyclista paga muito mais pelo trans-porte da machina 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 im-paciencia 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 palácios em rodas, nos quaes cada viajante terá um compartimento para si, como aposento de hotel.

\*

Um relatório parlamentar publicado ha pouco, mostra que a meados do anno passado havia no Reino Unido umas 1.030 milhas de tremvias, 367 das quaes pertenciam a corporações locais e 663 a companhias particuiarees, 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 logar ha poucos dias em Londres. O presidente, ao mesmo tempo que admittia que os directores se interessavam muito no desenvolvimento dos vehiculos 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 carruagens 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 carruagens assim inutilizadas, viram-se muitas d'ellas em partes muito izoladas, especialmente no condado de Cornwall, empregadas como casas. Diz-se que em Cwn Bargoed, no paiz de Galles, se acha transformada em capella uma carruagem e cabine de signaes.

W. N. Cornett

## PARTE OFFICIAL

### 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 publicas e minas, que por copia baixa com a presente portaria, conceder a mencionada licença com as seguintes condições:

1.<sup>a</sup> A ligação do ramal com a estação do Barreiro será feita inserindo a respectiva agulha na linha directa á saída d'aquella estação e proximo da passagem de nivel alli existente, subordinando-se á 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 publicas;

2.<sup>a</sup> A construcção completa do ramal deverá ser feita pelos requerentes sem o mínimo encargo para o Estado;

3.<sup>a</sup> As cortiças transportadas por este ramal pagarão, 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 vãos, devendo a cobrança ser effectuada sobre cada remessa pela estação do Barreiro;

4.<sup>a</sup> A administração fará conduzir os wagons carregados ao recinto da fabrica e retirar-os depois de descarregados;

5.<sup>a</sup> Os concessionarios deverão responder pela boa conservação do material, enquanto lhes tiver entregue;

6.<sup>a</sup> O estacionamento dos wagons ficará sujeito ás regras esta-

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

7.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> 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 indemnisação, e ficando as despesas com o levantamento da linha a seu cargo;

9.<sup>a</sup> 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 publicas e minas, approvar 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 economico de 1897-1898 (1 de julho a 31 de dezembro de 1897), abrangendo a totalidade da linha actualmente em exploração:

Considerando que no accôrdo 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 203<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 71349;

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

Sua Magestade El-Rei, em conformidade com aquelle accôrdo e com o parecer, de 28 de fevereiro findo, do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar a referida liquidação, relativa ás tres secções e ao primeiro semestre do anno economico de 1897-1898, na importancia de 200:555\$930 réis, sendo esta liquidação considerada provisoria, nos termos da alinea a) da portaria de 20 de fevereiro de 1893, e das bases 5.<sup>a</sup> e 7.<sup>a</sup> do citado accôrdo 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 200:555\$930 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.<sup>o</sup> semestre do anno economico de 1897-1898), e mostrando-se da mesma conta que o rendimento bruto kilometrico foi durante o referido semestre superior ao mínimo necessario para o Estado pagar o maximo fixado no artigo 28.<sup>o</sup> 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 publicas e minas, approvar a referida liquidação na importancia de 46:664\$089 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.<sup>o</sup> Que esta liquidação continue a considerar-se provisoria enquanto não estiver feita a medição rigorosa da linha;

2.<sup>o</sup> Que se pague á mencionada companhia a referida liquidação de 46:664\$089 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.<sup>as</sup>, negociantes na cidade do Porto, pedindo licença para construir, como é indicado na planta, que baixa com esta portaria, assignada pelo director dos serviços de obras publicas, um caes 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 publicas e minas, conceder a licença pedida com as seguintes condições:

1.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> 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 concessionários;

3.<sup>a</sup> 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 effeito esta licença.

O que se comunica ao director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, para os effeitos 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 occupar-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 despertára.

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 importancia especial.

A sua agricultura, industria e população constituem-lhes um papel notavel 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 civilização 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 communicações interiores, das condições hygienicas das povoações, etc.

Não poudes o conferente estudar todos estes assumptos, e limitar-se-ha a uma noticia sobre as obras maritimas, 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 occupar-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, patenteiam ainda á 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 sólo. 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. N'algumas partes sente-se que o sólo é uma abobada, sacudido pelos vapores e commoções interiores. Pelas fendas saem, silvando, nuvens de vapor.

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

Os Açores—*Western Island*—segundo a chrisman os inglezes, 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, cêdo 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 descobria 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 atmosphericas e das correntes superficiaes oceanicas.

A ilha de S. Miguel e a das Flôres, a 100 leguas de distancia, estão na situação de poderem assignalar as tempestades do Atlantico. 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 póde 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, e 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 máximas 24°,5, das mínimas 11°.

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

O minimo de dias de chuvas annual é, em média, 175, com 890<sup>mm</sup> 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 occasionaes, levantando temporaes.

Estes ventos modificam as velocidades das correntes maritimas.

A amplitude das marés, que se julgava ser de 2<sup>m</sup>,3 em Ponta Delgada, parece ser menor, não passando de 1<sup>m</sup>,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 esvasadas, as grutas basalticas que caracterizam 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' difficil 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 têm de varar-se na praia com grandes difficuldades.

Ha, é verdade, alli um caes com escadas de cantaria, que não póde 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, apesar 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 apontamentos 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 hotéis, 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'espaco as suas bellezas naturaes, identificando-nos assim, por um contacto mais demorado, com os centros que percorreremos.

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 differente 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 Diarrio. Serão antes retalhos ou pequenos quadros escriptos ligeiramente sem pretensões d'estylo, traduzindo o modo por que vimos, e mostrando o espelhado dos lagos, a transparencia azulada do ceu, a brancura algida das neves que lançam alvas immaculadas ou tunicas lithurgicas nos vertices recortados das montanhas, o bulicio 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 côr. 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 espraiair languidamente nas lezirias? Quantos dilataram a vista pelo formoso 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 têm 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 civilizações, 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 *cosmoramas* 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 empresario declama ou canta explicando. Passam pela vista deslumbrada os minaretes arrojados de Constantinopola, 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 couraçados 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 descança d'uma festa n'outra festa; bailes, regatas, batalhas de flôres, mascaradas, côrtejos!

No carvaval 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 cáe do azul ceruleo impecavelmente bello.

Ha a febre da alegria.

No passeio dos Inglezes 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 flôres, n'uma symphonia de côres 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 flôres silvestres, os carros phantasticos mas da phantasia mais extraordinaria e imprevisita.

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 flôres.

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

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

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

Irrompem os dominós, os *piérrots*, que exgottam as ultimas munições.

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

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

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

E as estrellas que furam a noite, parece estarem espreitando, atravez da cidade, em que ha murmurios 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 appareceu em Lisboa foi o collocado 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 annuncios nos caminhos de ferro*, que foi encarregada do exclusivo da publicação d'esse cartaz, tanto no paiz como no estrangeiro.

Esta publicação póde 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, villas e logares importantes no nosso continente, 150 estações de caminhos de ferro, 208 camaras municipaes, 150 administradores de concelho, 156 hoteis em cêrca de 50 localidades differentes; 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 (Açôres 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, Allemanha, Austria, Italia e Hespanha para onde vão ser enviados uns 400 exemplares mais.

Como se vê, o cartaz portuguez tem, simultaneamente, apparecido 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 amanhã 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 verbaes 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'aquella 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 ante-mão, 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 empresario 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 acomodações 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 têm janellas para a Avenida, das quaes se gosam todos os festejos, havendo ao todo 24 janellas n'estas condições. Dos quartos interiores raros são também os que não têm luz e ventilação, dando a parte posterior da casa sobre um jardim, onde serão installadas mezas 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 equal.

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 liquidos, o que lhe permite distribuir o dividendo de 55\$000 réis por acção.

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

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

O maior sinistro que pagou foi da importancia de 7 contos, pelo fogo n'um 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, permittiu augmentar extraor-

dinariamente a amortização de obrigações, por compra no mercado, o que vae sustentando a melhora 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 »
Total.....	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 crédores, despendeu 4 contos em varias construcções, 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 crédores é de menos 4 contos do que no passado.

O movimento augmentou 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.<sup>a</sup> série vae progredindo, e, em breves annos, em 1903, quando esteja saldada a sua divida, hoje já reduzida a 381 contos, achar-se-ha n'uma situação relativamente prospera.

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.<sup>1</sup>/<sub>10</sub> le 3 % revient à 104.<sup>2</sup>/<sub>20</sub>. 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.

L'Extérieure pour les motifs connus tombe de 60 à 56.

Les Fonds Russes malgré les nouvelles de l'Extrême-Orient sont relativement fermes, le 4 % 1880 à 104.<sup>1</sup>/<sub>70</sub> le Consolidé à 103.<sup>1</sup>/<sub>80</sub> et le Chinois de 105 à 105.<sup>1</sup>/<sub>25</sub>.

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



ventes bruyantes sur les *fonds brésiliens*. Le 4 % 1889 finit à 56 1/2 le 4 1/2 1888 à 58 et le 5 % 1895 à 60.

La Rente *Uruguayenne* 3 1/2 % se traite à 45.

Le *Portugais* s'inscrit à 19, 7/16, et l'obligation des *Tabacs* à 488.

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 *Suez* sont l'objet d'un relèvement important; l'action passe à 3480, la part civile à 2315 et la part fondateur vers 1330. 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. 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 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. Janv. 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 19 % — 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 Rand* à 109 fr.

*Mossamédès* cote 13 fr. il est probable que la fin des difficultés accidentelles qui pèsent sur le marché coïncidera 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 minéral 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 shillings, 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 notavel, e das mais notaveis, na historia do mundo, n'este fim do seculo que parece querer deixar ao seu successor uma herança erçada de difficuldades e complicações, como que exercendo uma vingança do que lhe fez a era passada deixando-lhe encargos de igual genero que elle, bem ou mal, conseguiu vencer.

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

Quacs serão as consequencias d'este conflicto, impossivel é pre-

vê-lo. A' guerra de paizes sobrelevará a guerra de raças; na mais moderna arte da destruição vão apparecer, 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 Atlantico, 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 accôrdo com crédores, no momento em que os proprios grandes paizes não pôdem estar socegados 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 soffreu ainda importantes modificações na commissão de fazenda, tendo por isso que voltar á camara electiva.

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

Resultado da situação a que acima nos referimos, a baixa dos fundos foi quasi geral nas praças estrangeiras onde, ainda para a aggravar, 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 continúa 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 capitalisação.

O dinheiro, tanto para reportes, como para descontos, foi relativamente facil de 5 1/2 até 6 % 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 1/4 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 Ban-	
» cheque. . . . .	35 1/16	35	co de Portugal.	5 1/2 0/0
Paris 90 d v. . . . .	803	804	No mercado. . . . .	5 1/2 0/0
» cheque. . . . .	812	814	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d v. . . . .	328	320	res . . . . .	175
» cheque. . . . .	331	333	Cambio Brazil. . . .	6 9/32
Francfort 90 d v. . . .	328 1/2	330 1/2	Premio libra. . . . .	2.290
» cheque. . . . .	331 1/2	333 1/2		
Madrid cheque. . . . .	960	970		







## CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO

(CONTINUADO DO N.º 245)

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

A—Ensaio 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 materias automoveis (vapor, petroleo, electricidade), na exploração das linhas de via larga, mas de pequeno trafego.

1 relatório.

### 3.ª secção.—Exploração

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

Aperfeiçoamentos recentes na iluminação dos comboios. (Iluminação electrica, acetylene, bico Auer, etc.)  
2 relatórios. (Austria-Hungria, Romania, Paizes 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 transitio e a má utilização do material de transporte.

Acondicionamentos destinados a facilitar o transporte dos productos agricolas para os grandes centros e mercados.

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

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

Circumstancias 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 economicos 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 opticos*

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

2 relatórios. (França—Outros paizes.)

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

Emprego do telephono na exploração.

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

5 relatórios. (Austria-Hungria, Romania, Paizes-Baixos, Luxemburgo e Alemanha—Italia—Hespanha, Portugal e paizes das mesmas linguas—Inglaterra e colonias—Outros paizes.)

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

A. Sapatilhas de freio para vãos manobrados pela gravidade. Estudo dos diversos typos. Resultados das experiencias.

B. Apparelhos empregados nas estações para evitar que os vãos fujam. Preferencia que deva dar-se a certos typos em atgnção á inclinação da via.

C. Meios e apparelhos adoptados para deter os vãos fugidos. Resultados das experiencias.  
1 relatório.

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

*Escolha (triage) pela gravidade*

Resultado da escolha pela gravidade, sob o ponto de vista da exploração. Sua influencia 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 vãos no interior de uma grande rede.

3 relatórios. (Hespanha e Portugal, paizes das mesmas linguas e paizes da lingua ingleza—França—Outros paizes.)

(Conclue).

## INDUSTRIA MINEIRA

E

## SIDERURGICA EM HESPANHA

Extrahimos da *Revista Minera* a estatística da produção dos minerios de ferro e a da produção dos ferros nas fabricas do visinho reino.

De anno para anno se desenvolve alli a exploração dos seus preciosos jazigos e se põe em evidencia a importancia 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 vêmos desaproveitadas as excellentes minas de ferro que possuímos, e porque não chegamos a realizar os projectos de instalação da industria siderurgica em Portugal.

Para não falarmos d'outras, as importantes minas de Moncorvo, zona ferrifera com 10 kilometros 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 minerio 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 esperanza de que viriamos um dia a ser menos tributarios da industria metallurgica estrangeira no que respeita ao verdadeiro rei dos metaes—o ferro, tambem as deixamos de lado.

Os pedidos de concessão de patente de introdução de nova industria para o fabrico 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 Hespanha 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

Provincia 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 Bilbao extrahi em 1896—951 602, e em 1897—957.710.

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



nerio de Bilbao com 4.802:719 e 4.697:993, 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 Allemanha 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 " " Allemanha	
5:400 " " Belgica.	

Esta estatistica, que não é ainda muito sorridente para a Hespanha, mostra todavia que se vae dando alli um certo incremento a este importante ramo da riqueza nacional e que ha alli actividades e capital para utilizar 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 organização 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.<sup>a</sup> Microbiologia applicada á hygiene; 2.<sup>a</sup> Prophylaxia das enfermidades transmissiveis; 3.<sup>a</sup> Climatologia e topographia medicas; 4.<sup>a</sup> Hygiene urbana; 5.<sup>a</sup> Hygiene alimentar; 6.<sup>a</sup> Hygiene infantil e escolar; 7.<sup>a</sup> Hygiene do exercicio e trabalho; 8.<sup>a</sup> Hygiene militar e naval; 9.<sup>a</sup> Hygiene veterinaria, civil e militar; 10.<sup>a</sup> Architectura e engenharia sanitarias.

As secções de demographia são: 1.<sup>a</sup> Technica da estatistica demographica; 2.<sup>a</sup> Resultados estatisticos e suas applicações á Demographia; 3.<sup>a</sup> Demographia dinamica.

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.<sup>a</sup> Hygiene didactica; 2.<sup>a</sup> Prophylaxia das enfermidades transmissiveis; 3.<sup>a</sup> Hygiene urbana; 4.<sup>a</sup> Hygiene relativa ás habitações particulares; 5.<sup>a</sup> Hygiene do exercicio e trabalho; 6.<sup>a</sup> Hygiene militar e naval; 7.<sup>a</sup> Hygiene da infancia e escolas; 8.<sup>a</sup> Alimentação e vestuario; 9.<sup>a</sup> Demographia e estatistica; 10.<sup>a</sup> 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 vigor no anno passado viajaram em 1.<sup>a</sup> classe.....

3:234	peessoas
2. <sup>a</sup>	6:495
3. <sup>a</sup>	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 praso 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 modificarem 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 differente 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'aquelle cavalheiro, sobre os termos e condições da liquidação de contas entre elle e a Companhia, pelo contracto de empreitada da construção do muro de suporte para a linha ferrea de Cascaes, até Belem, exigencias que são reputadas exaggeradas.

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

**Algarve.** — A commissão de pontes metallicas 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, approvou 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 locais, 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 reconheçamos a indispensabilidade do trabalho, porque muitas outras estações ha ainda em condições peiores, é para louvar se as corporações locais 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 constituída 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 assignou 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'alli para Habana.

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 provincias do Norte.

O trafego das minas de ferro que ella serve garante-lhe uma receita consideravel.

### 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 Africa.

## 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 systema 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

## Republica Argentina

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

### Japão

Este rico paiz, que desabrochou subitamente para a civilização com uma influencia extranha, 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 Asia, como já chamam áquellas ilhas.

## ARREMATACÕES

### 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 fôrem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de seis longarinas de ferro para machinas.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 25.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total do fornecimento, por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação fôr feita.

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 a 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 fôrem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 110 metros de panno crina.

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



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 uteis, desde as dez horas da manhã até ás 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 vélas de fragata.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 6.000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total do fornecimento, por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação fôr feita, depósitos que terão logar, 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 uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 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 annuncio se faz publico que no dia 23 do corrente mez, á 1 hora da tarde, na direcção d'estes caminhos de ferro, em presença do sr. engenheiro adjunto, se ha-de proceder ao concurso publico 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 effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 30.000 réis para o primeiro concurso e de 12.500 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 hem assim o certificado a que se referem as condições para este fornecimento.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôrem adjudicados os fornecimentos, será de 5 por cento da importancia 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 uteis, 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 presente 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 publico para a arrematação do fornecimento de 3.000 metros cubicos de pedra britada, em duas tarefas.

O deposito provisorio, 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 uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, na secção do expediente do serviço de via e obras, na estação do Porto, em Campanhã, e na secretaria da 3.ª secção, na estação da Regoa. Porto, 10 de março de 1898.

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

OLEO PURO BACALHAU DE FIGADOS DE LISBOA

Arriaga & Sane

DEPOSITO EM LISBOA - Rua dos Bacalhoeiros N.º 135 1.º  
DEPOSITO NO PORTO - 72, Passos Manuel, 76.

## ESTEVAO 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 electrica



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

**Antuerpia.**—A. Manceau.  
**Hamburgo.**—Augusto Blumenthal.  
**Leiria.**—Antonio C. d'Azevedo Batalha.  
**Lisboa.**—Ad. Seghers—Rua dos Retrozeiros, 142, 1.º  
**Lisboa.**—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.  
**Lisboa.**—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º

**Lisboa.**—José F. Canha.—Rua d'El-Rei, 43-45.  
**Lisboa.**—João Maria Bravo.—R. do Arsenal, 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).  
**Londres.**—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.  
**Madrid.**—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.  
**Paris.**—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.  
**Porto.**—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.  
**Porto.**—João Pinto & Irmão.—Despachantes.—Rua do Mousinho da Silveira, 134.  
**Valencia d'Alcantara.**—D. Alejandro Campero.  
**Valencia d'Alcantara.**—Justo M. Estellez—Agente internacional de aduanas y transportes.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

**LISBOA Francfort Hotel.**—No centro da cidade—Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 500 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

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

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

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

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

**CINTRA Hotel Netto.**—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e 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.—Reducção de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**GUIMARÃES Hotel do Toural.**—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 réis 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. Accommodações para familias, preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão.

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

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

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

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

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



# ROYAL MAIL

## STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A mais antiga da carreira do Brazil

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,  
Montevideo e Buenos-Ayres

O paquete **THAMES**, sahirá a 21 de março.

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

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

### AGENTES

Em Lisboa: — JAMES RAWES & C.<sup>a</sup> — R. dos Capellis-  
tas, 31, 1.<sup>o</sup>

No Porto: — W. G. TAIT & C.<sup>a</sup> — Rua dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

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

COMPANHIA REAL				Caldas Figueira Figueira Caldas				Lisboa Cintra Cintra Lisboa				Mangualde Guarda Guarda Mangualde							
Lisboa Porto		Porto Lisboa		2-30 t.   7-23 t.		6-15 m.   11-0 m.		7-30 m.   8-34 m.		5-15 m.   6-15 m.		10-5 n.   1-0 n.		4-25 m.   7-14 m.					
a 7-30 m.	9-15 n.	a 6-35 m.	8-30 n.	Figueira Amieira Amieira Figueira				11-30 m.   12-38 t.				MINHO E DOURO							
9-0 n.	7-35 m.	2-8 t.	3-5 n.	12-15 n.   12-38 n.		5-0 m.   5-23 m.		12-30 t.   1-26 t.		9-0 m.   10-0 m.		Porto Valença		Valença Porto					
10-30 n.	11-5 m.	7-45 t.	5-55 m.	6-15 m.   6-38 m.		7-0 t.   7-23 t.		1-30 t.   2-38 t.		11-0 m.   12-0 t.		8-0 m.   1-30 t.		2-50 n.   8-35 m.					
Lisboa V. Alcant.		V. Alcant. Lisboa		Coimbra Figueira Figueira Coimbra				4-30 t.   5-38 t.				10-55 m.   3-25 t.							
a 7-30 m.	8-0 n.	a 8-45 m.	8-30 n.	7-15 m.   9-2 m.		7-15 m.   9-2 m.		5-30 t.   6-30 t.		4-0 t.   5-0 t.		5-15 t.   11-25 n.		1-50 t.   7-20 t.					
8-15 n.	5-25 m.	8-35 n.	5-35 m.	4-30 t.   6-16 t.		11-0 m.   12-43 t.		7-15 t.   8-32 n.		6-30 t.   7-30 t.		Porto Braga							
Lisboa Badajoz		Badajoz Lisboa		C. Sodrê Cascaes Cascaes C. Sodrê				8-45 n.   9-49 n.				Braga Porto							
a 7-30 m.	9-10 n.	a 7-30 m.	8-30 n.	7-0 m.   8-12 m.		5-30 m.   6-41 m.		10-15 n.   11-22 n.		8-45 n.   9-50 t.		b 5-0 m.   8-10 m.		5-40 m.   8-35 m.					
8-15 n.	6-45 m.	7-0 t.	5-35 m.	9-0 m.   10-12 m.		7-30 m.   8-41 m.		12-15 n.   1-22 n.		11-15 n.   11-15 m.		d 6-30 m.   8-57 m.		11-45 m.   2-25 t.					
Lisboa Figueira		Figueira Lisboa		11-0 m.   12-13 t.		8-30 m.   9-40 m.		SUL E SUESTE				8-0 m.   10-50 m.		4-30 t.   7-20 t.					
a 7-30 m.	9-10 n.	a 7-30 m.	8-30 n.	1-0 t.   2-13 t.		10-30 m.   11-33 m.		Lisboa T. P. Faro		Faro Lisboa T. P.		10-55 m.   1-20 t.		b 6-55 t.   10-30 n.					
7-15 m.	3-8 t.	12-15 n.	10-20 m.	3-0 t.   4-2 t.		1-30 t.   2-32 t.		4-30 t.   5-0 m.		6-30 t.   7-0 m.		5-15 t.   8-25 n.		d 9-15 n.   11-15 n.					
7-15 t.	5-23 m.	1-0 t.	9-50 t.	4-45 t.   5-55 t.		3-15 t.   4-20 t.		Lisboa T. P. Plas		Plas Lisboa T. P.		Nine Braga							
Lisboa Guarda		Guarda Lisboa		8-0 n.   9-4 n.		4-15 t.   5-16 t.		8-0 m.   5-0 t.		8-0 m.   4-40 t.		5-25 t.   6-0 t.		9-0 m.   9-35 m.					
a 7-30 m.	11-40 n.	a 6-30 m.	9-45 n.	10-30 n.   11-33 n.		6-30 t.   7-43 t.		Lisb. T. P. Extremoz		Extremoz Lisb. T. P.		Porto Vianna		Vianna Porto					
a 10-30 n.	11-5 m.	3-30 t.	3-5 m.	12-30 n.   1-32 n.		9-30 n.   10-46 n.		8-0 m.   3-45 t.		9-10 m.   4-40 t.		b 5-0 m.   10-25 m.		5-15 t.   10-30 n.					
Lisboa Santarem		Santarem Lisboa		C. Sodrê a P. Arcos		P. Arcos a C. Sodrê		4-30 t.   11-10 n.		12-10 n.   7-0 m.		Vianna Valença		Valença Vianna					
a 2-0 t.   4-34 t.	a 12-30 m.   3-0 t.			6-0 m.   6-38 m.		7-0 m.   7-38 m.		Casa Branca Faro		Faro Casa Branca		7-0 m.   9-15 m.		6-0 t.   8-10 n.					
Lisboa Entrono.	Entrono. Lisboa	a 5-15 m.   9-0 m.		e 12-0 t.   12-40 t.		1-0 t.   1-35 t.		6-10 m.   7-35 t.		6-30 m.   7-24 t.		Porto Barca d'Alva Barca d'Alva Porto							
a 11-0 m.   3-0 t.	a 5-15 m.   9-0 m.	a 5-30 m.   1-20 t.		5-30 t.   6-5 t.		6-15 t.   6-50 t.		Casa Branca Evora		Evora Casa Branca		7-23 m.   3-15 t.		10-40 m.   6-45 t.					
a 4-30 t.   8-25 n.	a 5-30 m.   1-20 t.			7-0 t.   7-34 t.		7-45 t.   8-25 n.		3-0 t.   4-0 t.		7-10 t.   8-2 t.		Porto Tua		Tua Porto					
Lisboa Coimbra B. Coimbra B. Entrono.		a 4-0 m.   8-40 n.		C. Sodrê Algês		Algês C. Sodrê		Lisboa T. P. Setubal		Setubal Lisboa T. P.		4-0 t.   10-15 t.		3-15 n.   9-25 m.					
a 4-0 m.   8-40 n.	2-10 t.   9-30 n.			8-0 m.   8-23 m.		8-40 m.   9-0 m.		8-0 m.   10-10 m.		8-0 m.   9-50 m.		Porto Juncal		Juncal Porto					
Lisboa Pampilhosa Pampilhosa Lisboa		a 4-15 t.   6-29 t.		10-0 m.   10-20 m.		10-30 m.   10-50 m.		4-30 t.   6-25 t.		2-30 t.   4-40 t.		b 4-20 m.   8-36 m.		5-43 t.   10-0 n.					
a 6-30 t.   11-22 n.	f 5-10 m.   10-10 m.			2-0 t.   2-20 t.		2-30 t.   2-50 t.		Pinhal Novo Setubal		Pin. Novo Lisb. T. P.		Regoa Barca d'Alva Barca d'Alva Regoa		6-23 m.   12-5 t.					
a 6-30 t.   11-22 n.	f 5-10 m.   10-10 m.			4-15 t.   4-35 t.		4-45 t.   5-5 t.		3-1 t.   3-42 t.		5-33 m.   7-0 m.		3-50 t.   9-35 n.		Porto Campanhã					
Aveiro Porto		Porto Aveiro		Lisboa Sacavem Sacavem Lisboa				BEIRA ALTA				Campanhã Porto							
b 3-50 n.   6-18 m.	b 4-0 m.   8-12 m.			6-45 m.   7-30 m.		6-15 m.   7-0 m.		Figueira F. Oñoro		V. Form. Figueira		7-51 m.   7-56 m.		5-55 m.   6-0 m.					
b 10-0 m.   2-15 t.	b 4-15 t.   6-29 t.			7-45 m.   8-29 m.		7-45 m.   8-29 m.		5-30 m.   4-20 t.		9-35 m.   7-55 t.		8-50 m.   8-55 m.		6-20 m.   6-25 m.					
Ovar Porto		Porto Ovar		8-45 m.   9-29 m.		8-45 m.   9-29 m.		Figueira Mangualde		Mang. Pampilhosa		9-45 m.   9-50 m.		6-41 m.   6-46 m.					
b 5-5 m.   6-35 m.	10-45 m.   12-25 t.			9-45 m.   10-29 m.		10-0 m.   10-44 m.		3-0 t.   9-50 n.		7-33 m.   10-45 m.		11-26 m.   11-31 m.		6-56 m.   7-1 m.					
1-25 t.   3-10 t.	6-25 t.   8-6 m.			12-0 t.   12-44 t.		11-0 m.   11-45 m.		—		Pampilhosa Fig. <sup>a</sup>		2-40 t.   2-45 t.		10-5 m.   10-10 m.					
Porto Espinho		Espinho Porto		d 1-0 t.   1-44 t.		1-0 t.   1-45 t.		—		7-30 m.   9-20 m.		7-6 t.   7-11 t.		1-30 t.   1-35 t.					
8-55 m.   9-57 m.	b 7-50 m.   8-40 m.			2-0 t.   2-44 t.		2-44 t.   2-44 t.		Pampilhosa F. Oñoro		V. Formosa Pamp.		8-5 n.   8-10 n.		2-45 t.   2-50 t.					
4-50 t.   5-52 t.	3-20 t.   4-22 t.			d 3-0 t.   3-44 t.		3-0 t.   3-45 t.		g 11-28 n.   5-44 m.		4-11-40 n.   5-0 m.		9-30 n.   9-35 n.		4-7 t.   4-12 t.					
Figueira Alfaiellos		Alfaiellos Figueira		4-45 t.   5-29 t.		d 4-30 t.   5-14 t.		Além d'estes ha mais os das linhas do				Minho, Douro e Braga e companhia Real.							
4-30 m.   5-33 m.	12-10 n.   1-13 n.			5-45 t.   6-29 t.		6-0 t.   6-44 t.													
12-5 t.   12-48 t.	6-10 m.   7-10 m.			7-0 t.   7-44 t.		7-0 t.   7-45 t.													
2-5 t.   3-6 t.	19-55 t.   1-53 t.			8-30 n.   9-14 n.		8-15 n.   8-59 n.													
6-25 t.   7-40 t.	3-20 t.   4-4 t.			10-0 n.   10-45 n.		9-45 n.   10-29 n.													
				12-30 n.   1-14 n.		11-30 n.   12-14 n.													



# Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

## CARREIRA OFFICIAL

### 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 Antonio. — Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

*Alberto R. Centeno & C.<sup>a</sup>*

## 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 Patricio 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 Portuguesa, R. Arsenal, 54, 1.º



**Bahia**, Rio de Jan. e Santos, vap. all. **Porto Alegre**. Sahirá a 30 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. **Cordillere**. Sahirá a 30 de março.  
Sociedade Torlades. Agente das Messageries Maritimes. 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, Montevideo e Buenos-Ayres, vap. fr. **Brasil**. Sahirá a 28 de março.  
Sociedade Torlades. Agente das Messageries Maritimes. Rua Aurea, 32, 1.º



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



**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.<sup>a</sup> T. do Corpo Santo 10, 1.º



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



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



**Madeira**, St.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup>, 19, Praça do Municipio



**Pernambuco** e Parahyba do Norte vap. ingl. **Inventor**. Sahirá a 23 de março.  
Garland Laidley & C.<sup>a</sup> R. do Alecrim, 10



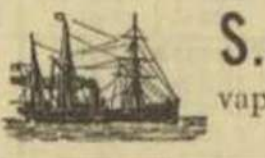
**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Babitonga**. Sahirá a 23 de março.  
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



**Rio de Janeiro** e Santos, vap. fran. **Ville de Rosario**. Sahirá a 25 de março.  
Agente, F. Caray & G.<sup>a</sup>, 19, Praça do Municipio.



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



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos-Ayres, vap. ing. **Thames**. Sahirá a 21 de março.  
James Rawes & C.<sup>a</sup> R. d'El-Rei, 31, 1.º



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos-Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vap. Ingl. **Orissa**. Sahirá a 30 de março.  
Pinto Basto & C.<sup>a</sup> 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. Ingl. **Ora**. Sahirá a 28 de março.  
Pinto Basto & C.<sup>a</sup> C. Sodré, 64, 1.º