

# 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.

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

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

## NOVA DISTINCÇÃO A ESTA GAZETA

Ao nosso jornal acaba de ser conferido pelo jury da Exposição da Imprensa o

### Grande diploma de honra

a maior distincção conferida n'aquelle certamen a jornaes technicos, e que constituia só um premio.

E' a quarta distincção que esta folha recebe, tendo sido premiada em todas as exposições a que concorreu, não só a par de publicações portuguezas, como de estrangeiras.

## ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa especial E. P. n.º 6 da Companhia Real.

## SUMMARIO

VIAS FERREAS AFRICANAS, por O. S.	161
MELLO BORGES, por V. P.	162
PORTE OFFICIAL — Portaria de 10 de maio do Ministerio das Obras Publicas.	161
TARIFAS DE TRANSPORTE	163
PROJECTO DA LEI DO SELLO	163
VIAGENS EM TERRA ALHEIA—Constantinopla—por V.	164
ASCENSOR DO LAVRA	165
INSTITUTO DE ELECTRICIDADE MEDICA, por O. S.	166
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS	166
OS SERVIÇOS DO CENTENARIO	166
SERVICO DE BANHOS	167
METROPOLITANO DE PARIS	167
COMPANHIA CARRIS DE FERRO DO PORTO	167
PORTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas Bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	168 e 169
A CONSTRUCTORA	170
SEGURANÇA NAS VIAS FERREAS	170
INVENÇÕES	170
LINHAS PORTUGUEZAS — Carris de ferro do Porto — Guimarães a Fafe — Paragem na Amieira	171
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Russia — Belgica — Austria — Turquia — Persia — Republica Argentina	171
ENCOMENDAS POSTAES NA ARGELIA E TUNISIA	171
NOTAS VARIAS	171
ARREMATACÕES	173
CASAS RECOMENDADAS	174
AGENDA DO VIAJANTE	174
ANNUNCIOS	173 e 175
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE JUNHO DE 1898	175
VAPORES A SAHAR DO PORTO DE LISBOA	176

## VIAS FERREAS AFRICANAS

### Africa oriental

O continente africano, que ainda ha pouco, estava cheio de mysterios apenas devendados pelos ousados peoneiros e por impavidos sertanejos portuguezes, esta attrahindo cada vez mais a attenção das nações, que procuram expandir a sua população e collocar os seus productos.

Sabemol-o muito bem em Portugal por dolorosas experiencias.

A posse e dominio d'estas vastas regiões vae sendo realisada, não já pelos processos antigos de colonisação directa, pela catechese de missionarios, pela conquista á mão armada.

Essas praticas, que foram as portuguezas, davam muita gloria, mas escassos resultados.

Hoje effectua-se a conquista por meio das estradas commerciaes, e não é com o troar dos canhões que se domina, mas pelo silvo das locomotivas das vias ferreas, que dia a dia se vão internando no sertão negro.

Pareceu-nos por isto conveniente dar conta do estado actual da viação ferrea na Africa Oriental, dando ao mesmo tempo noticia das linhas que ahí se projectam, seguindo os interessantes artigos publicados recentemente no *Moniteur des intérêts matériels*.

Desde o golfo de Suez até ao Zambeze não ha nenhum grande curso de agua que desemboque na costa oriental. Por isso, os caminhos de ferro que se projecta construir ou que teem já secções promptas, são principalmente linhas de penetração, tendo por fim ligar á rede do Egypto ao Mar vermelho ou ao Oceano Indico, a bacia do Nilo, a Abyssinia e os lagos Victoria, Nyanza, Tanganika e Nyassa.

O Nilo superior, cuja conquista parece ser um dos principaes objectivos da politica ingleza, é cortado por uma serie de seis cataractas que embaraçam a navegação.

Só com o estabelecimento de caminhos de ferro se poderá explorar esta região privada de vias de communicação.

Até ha pouco, a linha do Cairo parava em Assint; em 6 de março foi aberta até Luxor, termino da via normal de 1<sup>m</sup>,5. Começa ahí a via de 1<sup>m</sup>,05 que chega a Assouan, ponto que dista 10 kilometros da primeira cataracta. Tem-se pensado em ligar Assouan com Berenice, communicando o Nilo com o Mar Vermelho. Berenice ficaria a 48 horas do Cairo e a 60 de Aden, e assim o trajecto de Brindisi a Bombay se reduziria a 9 dias.

Como o Nilo, a montante de Berber, é navegavel em 2.000 kilometros, projecta-se ligar Berber com Suakim no Mar Vermelho, linha que teria 420 kilometros e que abriria uma grande extensão de territorio. Tambem se tem pensado em ligar Berber com Kassala que a Italia cedeu á Inglaterra.

O Negus, por seu lado, vae construir a linha de Harrar ao porto francez de Djibuti com mais de 300 kilometros, caminho de ferro estrategico e commercial.

O caminho de ferro de Uganda é um dos mais importantes de Africa pelas suas dimensões e pela audacia da sua construcção. Tem 1.057 kilometros e liga o lago Victoria Nyanza com o oceano Indico. O traçado parte do porto de Mombaça, atravessa o deserto de



Toru durante 160 kilometros, transpõe uma portella com 2.600 metros de altitude entre Kenia e Kalimandjaro e chega a Port-Victoria na bahia Bekerley.

Para a sua construcção foram votados creditos de 75 milhões de francos.

Tem a bitola de 1<sup>m</sup>,0 e deve custar 40 a 45.000 francos por kilometro.

Já tem 200 kilometros feitos. Linha de penetração, enriquece o porto de Mombaça, valorisa Uganda e Unyoro, ricas em cereaes e marfim, abre para a influencia europeia a bacia do maior mar interior do continente negro com mais de 66.000 kilometros quadrados e satisfaz até á vaidade patriótica dos inglezes que pensam em atravessar a Africa desde o Cabo a Alexandria em linhas da sua nação.

Os allemães delinearam vastos projectos que parece estarem longe de realisação. Só se fez uma secção de 42 kilometros entre Tanga e Mohesa da linha de Tanga a Pungue, Mohesa e Korogwe que devia prolongar-se até Arasusha proximo de Kilimandjaro.

A principal via de comunicação natural da colonia portugueza de Moçambique é o Zambeze. Infelizmente as dificuldades da sua navegação não permittiam que este rio respondesse ás exigencias d'um movimento commercial consideravel.

Além das quedas e rapidos que fecham o rio a montante de Tete, ha ainda os bancos de areia que quasi impedem a navegação durante uma parte do anno. O governo portuguez concedeu á *companhia dos caminhos de ferro da Zambesia* a auctorisação para construir uma linha de 250 a 300 kilometros, de Quelimane ao confluente do Ruu, pequeno tributario do Shiré, situado na fronteira ingleza, com a garantia do juro de 3 % e diversas vantagens financeiras. As despesas elevar-se-hão a 35 milhões de francos.

O Zambeze recebe importantes afluentes que não são vias commerciaes de grande valor. Assim o Shire, emissario do lago Nyassa, é obstruido pelas quedas entre Impimbi e Katungo, e a secção Katungo-Shiromo não é accessivel aos barcos a vapor no estio. Por isso a sociedade ingleza *African Lakes Corporation* tem estudado a possibilidade de ligar Shiromo no Shiré inferior, a Blantyre, grande centro de culturas.

D'ahi a linha dirigir-se-hia para Impimbi, no Shiré superior, com o desenvolvimento de 208 kilometros, sendo 136 de Shiromo a Blantyre e 72 de Blantyre a Impimbi.

O traçado atravessa uma região rica de plantações de café e tem pequenas difficuldades naturaes a vencer.

Graças a esses dois troços, de Quelimane ao Ruu e de Shiromo a Impimbi, a vasta bacia do Nyassa ficará ligada ao mar. Estas linhas constituirão, além d'isso, uma via de penetração, permittindo attingir facilmente o lago Tanganika, o Moero e a região de Katanga.

Os inglezes propõem-se ainda prolongar, seguindo um meridiano, a linha do Cabo a Bulawayo por Fort Salisbury, que tem 933 kilometros, ligando-a ao lago Tanganika e portanto ao Victoria e ao Nilo.

A rede do Cabo comprehende 3 systemas que partem o 1.º de Capetown, o 2.º de Port-Elisabeth, o 3.º de Cast-London, e são ligados por varias transversaes. Deixando a rede, avança uma linha pelo Estado de Orange, Bloemfontein e vae servir Johannesburgo e Pretoria, cidades que se ligam com o Oceano indico pela linha de Lourenço Marques e pela de Durban que atravessa o Natal.

São estas as principaes linhas projectadas ou a construir na parte oriental do grande continente negro, linhas que hão de contribuir efficazmente para a sua civilisação.

O. S.

## MELLO BORGES

Uma noticia lugubre, ha poucos dias, nos surpreendeu.

Na sua forma laconica e fria o telegrapho annunciou-nos a morte horrorosa de um agente superior do serviço da Companhia Real.

Mello Borges, chefe de secção de via e obras na linha da Beira Baixa havia sido colhido por uma machina na estação da Guarda.

Algumas horas de longo martyrio e para sempre nos era arrebatada aquella alma tão expansiva que alliada a um bello coração tornava Mello Borges uma individualidade de todos sympathica.

Oriundo de uma familia distincta de Vizeu, ao completar a sua instrucção scientifica e litteraria deixou-se enlevar pelo entusiasmo das construcções de caminhos de ferro, e eil-o a alistar-se n'essa pleiade de moços cheios de viço e actividade, que trocavam as commodidades de uma vida tranquilla, pelo imprevisto e o accidentado de uma carreira de sacrificios e arduos trabalhos.

Infatigavel nas variadas missões de que foi encarregado, deixou vinculado o seu nome á construcção das linhas da Beira Alta, Vizeu, Figueira e Beira Baixa.

Conquistara no logar que occupava actualmente, o seu ideal.

Tinha a seu cargo a conservação de uma linha cujos estudos tinha iniciado, e que com tanta proficiencia e dedicação auxiliara na sua construcção.

E fatal destino! No ponto de união das duas linhas a que tanto queria, como tendo recebido d'elle o influxo de uma parte da sua existencia, n'esse mesmo ponto que para elle synthetisava um laço fraternal das linhas da Beira Baixa e da Beira Alta, Mello Borges o seu modesto mas distincto obreiro foi encontrar um horri-vel fim, despedaçado por uma locomotiva.

O seu idolo victimou-o e lhe deu a morte no seu posto de honra, arrebatando-o com as suas possantes garras aos filhos que tanto idolatrava e aos amigos de quem tanto era estimado pelo seu genio alegre e folgassão, e pela sua dedicação que attingia o sacrificio.

A Providencia nos seus altos destinos ao fechar-lhe o tumulo, fez evolvar para junto da sua bella alma, a de um de seus filhos dilectos creança em que concentrava todos os affectos de um pae amantissimo.

Que estas expressões de viva saudade e reconhecimento de um companheiro de trabalho sejam um balsamo para a dôr de seu extremoso pae e sua enlutada familia.

Repousa em paz junto de outros companheiros tão queridos, de que a memoria jamais se apagará no nosso coração.

V. P.

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos Serviços de Obras Publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 27 de julho de 1893 do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 27 de junho do mesmo anno do azeadeiro de S. Mathias ao kilometro 146,567 dos caminhos de ferro do sul e sueste, entre Cuba e Beja, e seu respectivo orçamento, na importancia de 2.969.7516 réis e auctorizar o director d'aquelles caminhos de ferro a mandar proceder á con-



strucção do referido apeadeiro por administração ou empreitada, como julgar mais conveniente para os interesses publicos.

O que se comunica ao director dos caminhos de ferro do sul e sueste para os effeitos devidos.

Paço, em 16 de maio de 1898.—Augusto José da Cunha.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto de saneamento da estação do Entroncamento da linha férrea de leste, datado de 28 de março ultimo e apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes: ha por bem, conformando-se com o parecer de 9 do corrente do conselho superior de obras publicas e minas, approvar para os devidos effeitos o mencionado projecto, devendo porém a capacidade das fossas Mouras ser augmentada em conformidade dos preceitos do seu inventor, mencionados no officio de 30 de abril findo do engenheiro director fiscal de exploração de caminhos de ferro, devendo tambem na construção das fossas e das canalizações observar-se os preceitos mencionados pelo mesmo funcionario no citado officio.

Paço, em 16 de maio de 1898.—Augusto José da Cunha.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

**Bilhetes de assignatura.**—Como dissémos, a Companhia Real resolveu que, desde hoje, os bilhetes de assignatura tomados para os arredores de Lisboa sejam pagos em prestações, que outra coisa não é os bilhetes de trimestre ou semestre poderem ser prorogados pagando-se a differença para o preço de semestre ou anno, apenas com pequena sobretaxa.

O aviso d'esta concessão é assim concebido:

O praso dos bilhetes de assignatura de 3 mezes, do art. 2.º da tarifa especial n.º 14, de grande velocidade, em vigor na data do presente e que d'ora avante forem tomados, póde ser prolongado por mais outros 3 mezes e, findo este praso, por mais seis mezes; e o dos bilhetes de 6 mezes, por mais 6 mezes, quando a prorrogação for requisitada na estação em que primitivamente se houver pedido a assignatura, oito dias, pelo menos, antes de terminar o praso de validade do bilhete.

Estas prorogações de praso são limitadas a um anno: cessam, portanto, aos 12 mezes da data do primitivo bilhete. A cada pedido de prorrogação tem que vir junta a photographia do assignante nos termos da condição 4.ª do art. 1.º da tarifa a que o presente se refere.

Além da differença entre os preços da tabella do art. 2.º, correspondente aos prazos de prorrogação, terão os assignantes que satisfazer as seguintes sobretaxas cada vez que requeiram a ampliação do praso dos seus bilhetes: Quando o preço do bilhete, correspondente ao praso de um anno, fôr:

inferior a 20.000 réis . . . . .	1.000 réis por bilhete
de 20.000 a 50.000 réis . . . . .	2.000 " " "
superior a 50.000 réis . . . . .	3.000 " " "

**Especial E. P. n.º 6 da Campahia Real.**—Por lapso da expedição do nosso numero passado não foi distribuida esta tarifa a alguns dos nossos assignantes. Vae com este numero a todos.

## PROJECTO DA LEI DO SELLO

Já está distribuido na camara electiva, o parecer da comissão de fazenda a respeito d'este projecto.

Os ingenuos esperavam que a comissão alterasse, ou amenizasse, pelo menos, as aterradoras tabellas d'este imposto, peioradas em cada nova remodelação que elle soffre, e bastantes teem soffrido nos ultimos annos.

Enganaram-se, como era de esperar; a comissão, bem ao contrario, desunha-se em elogios á equidade,

aos principios de justiça, á bem pensada remodelação, á suave incidencia do imposto e sua applicação, fazendo o panegyrico da intelligencia do ministro ou de quem o ajudou n'este attentado, que outra coisa não é a rede varredoura representada por esta lei a que nem o mais modesto quadrado de papel de seda escapa!

No que se refere aos caminhos de ferro, a verba do imposto sobre bilhetes, lá vem, felizmente, restabecida ao *statu-quo*, isto é, recahindo o imposto só sobre os de preço de 400 réis ou mais. Mas continuam *sabiamente* isentos os bilhetes de transporte por outras vias.

Tambem as guias de mercadorias não mereceram um minuto de attenção dos conspícuos legisladores; continuam a pagar 60 réis, embora pelo transpote se pague 50 réis apenas.

E era bem facil corrigir o disparate, incluindo as pequenas remessas sob a designação de «recovagens» de conjunco com as bagagens, ficando assim sujeitas ao imposto de 20 réis.

E a par d'isto afadigam-se os conselhos superiores em reclamar que as tarifas sejam baratas!

Emfim, reparou-se o contrasenso do sello de 10 réis em bilhetes de vintem, e vamos que já foi uma conquista em que nos lisongecemos de ter tomado parte.

N'outro ponto que indirectamente se prende com a industria ferro-viaria, mas que muito directamente affecta todas as industrias e commercio, não houve a menor alteração, apesar da lei actual ser já muito prejudicial, a projectada ainda peor, e sobre uma e outra ter havido persistentes, reiteradas e bem documentadas reclamações.

Referindo-nos aos annuncios que são postos nas estações dos caminhos de ferro:

Desde seu principio que a lei do sello, tratando do imposto sobre annuncios em cartazes ou quadros, não attende senão aos que são postos em Lisboa; isto é, não considera a enorme differença de publicidade que ha entre um annuncio affixado n'uma capital e um outro n'uma pobre terra da provincia, n'uma estação de pequena importancia.

Note-se que, mesmo na capital, o sello de cartazes está, no nosso paiz, muitissimo superior ao que se paga nas principaes capitães da Europa.

Emquanto que em Paris se pagam 12 até 24 centimos, em Madrid 10 centimos, em Bruxellas entre 6 e 72 centimos (unicamente os de grandes dimensões), em Lisboa, como na mais isolada aldeia da provincia, pagam-se 200 réis!

A Empresa d'annuncios nos caminhos de ferro, cujos beneficios são repartidos com as caixas de socorros e pensões dos empregados das differentes linhas, tem reclamado insistentemente contra esta inequidade; tem demonstrado á saciedade o prejuizo que d'ella resulta, até para o proprio thesouro; tem representado ás camaras, relatado o facto ás commissões de fazenda encarregadas de examinar as propostas de lei apresentadas pelos ministros, mas baldado tem sido o empenho.

Estas commissões, porque, em grande parte, nada entendem do que seja commercio (da actual é relator um ecclesiastico!) e porque, sendo escolhidas pelo proprio ministro, não podem ir contra o parecer d'este, nada fazem senão confirmar, quando não aggravam, o parecer d'este.

Como exemplo dos contrasensos de tal lei citaremos um facto.

Como se vê no estrangeiro por toda a parte, o que mais abunda em annuncios expostos á intemperie em pontos desabrigados são os quadros, chapas esmaltadas ou taboetas pintadas, algumas luxuosamente, o



que dá em resultado que as estações apresentam um aspecto de asseio constante.

Aqui entendeu uma mente esquentada que os annuncios pintados deviam pagar 600 reis por mez (!)

Isto porque viu, em tempo, nas ruas de Lisboa uns enormes quadros em que um hotel annunciava jantares áquelle preço.

Se em lugar de ser um hotel modesto fosse o Ave-vida-Palace, onde o jantar, com vinho, regula por réis 17200, lá tínhamos o sello do duplo!

Mas os annuncios desapareceram logo, afugentados por tal barbaridade, e o sabio legislador ficou... talvez muito contente do seu achado.

Outra reforma de lei reduziu a taxa de 600 a 300 réis, mas por tal forma ella era elevada que elevada ficou, e o thesouro continuou a quasi nada receber, porque apenas uns 6 annuncios n'esse genero ha em todo o paiz.

A lei em projecto diminue ainda esta taxa para 100 réis, mas representando 17200 réis por anno, fica, da mesma fórma, prohibitiva para os pequenos annuncios.

Não tem havido meio de fazer comprehender os nossos politicos que se, em lugar de taxa por mez, se applicasse por dimensões dos annuncios, permitiria isso annunciar em pequenas chapas metallicas, e quadros pintados.

Insistem em que tanto deve pagar um quadro de 60 metros quadrados como os que estão na estação do Rocio, como um pequeno annuncio de 4 decimetros ou menos, e não ha tiral-os d'ahi.

O que se lhe ha-de fazer?

## VIAGENS EM TERRA ALHEIA

### III

#### Constantinopla

Todas as sextas feiras o sultão vae a uma mesquita orar publicamente. Os seus antecessores iam visitando successivamente os templos mais afamados, agora renunciou-se a essas peregrinações que podiam ser perigosas. Pareceu mais prudente construir expressamente uma mesquita mais perto — a Hamidié.

E' ahi que o chefe dos crentes se dirige uma vez cada semana, pelo meio dia. E só n'estes dias sahe do seu palacio!

Ahi vive sempre, entregue a um trabalho insano que se póde avaliar, sabendo-se que nada se faz ou se ordena sem a sua auctorisação. Não se constroe um edificio, nem se abre uma estrada sem que o saiba; nem um estrangeiro viaja sem a sua permissão. Para tudo é preciso o Iradie do sultão. A espionagem tem-a elle maravilhosamente montada.

Em todos os logares publicos: cafés, cervejarias, theatros, tremvias, hospedarias, etc., ha um ou mais espiões que escutam a nossa conversação, as nossas palavras e vão contar tudo, desvirtuando, quando preciso, para mostrar zelo e merecer qualquer gratificação!

Os subditos europeus estão ao abrigo d'estas patifarias, porque as respectivas embaixadas não permitem que se moleste os seus nacionaes. Tem-se renunciado a isso ha muito, custa caro; mas parece que os desgraçados indigenas estão expostos a mil vexames, multas, prisões, maus tratos, etc., etc.

Disseram-nos na embaixada que ha quinze mezes tiveram de caminhar sobre sangue, vendo degollar milhares de homens, seis mil, pelo menos.

Em Constantinopla pouparam as mulheres, parece; mas nas provincias foi espantoso; scenas d'uma selvaria, barbara indizivel.

Um dos secretarios contou-nos que tinha sido encarregado de fazer um inquerito e percorrerá mais de 300 casas.

Tinham massacrado os homens, despojado as casas. As mulheres estavam escondidas nos cantos, quasi nuas, acoradas no chão como animaes aterrados e batidos qua não ousam lutar nem fugir e se deitam para esperar a morte.

Os assassinatos e roubos foram de noite.

Era horrivel: mas, coisa curiosa, nem um europeu foi maltratado ou insultado, inquietado ou mal olhado.

As victimas eram unicamente os armenios, vassallos turcos, por consequencia.

Iamos, porém, longe já da cerimonia da sexta feira ao Selamlic.

Para se vêr o sultão é necessario obter, pela embaixada, licença para penetrar n'uma dependencia do palacio de cujas janellas se póde examinar o cortejo.

A's 10 horas da manhã chegam as tropas: infantaria, cavallaria e artilharia.

E' a guarda imperial. Regimentos magnificos, bellos homens e soberbos cavallos.

Numerosos esquadrões de lanceiros, de lança com bandeira encarnada e crescente branco, manobrada com uma uniformidade e com brio notavel.

Dois regimentos de zuavos, de turbante verde, marcham lançando para a frente a perna, hirta sem flexão no joelho, com uma regularidade de automatoss e um ar terrivel na frente.

Cada regimento tem um estandarte particular de seda branca, azul ou preta com bordados e letras, além da bandeira nacional encarnada com crescente branco.

Postadas as tropas em alas, só aos convidados é permitido que se approximem da mesquita. Apenas se reserva entre os regimentos um espaço para onde vão algumas mulheres que querem vêr e aclamar o sultão.

Vão chegando os officiaes dos regimentos que não estão de serviço, generaes, funcionarios, cortezaes, ministros, seguidos de alguns criados com as veneras, que vestem quando devem apparecer ao senhor.

No dia em que presenciámos este espectaculo havia ali chefes chegados do deserto, do interior de Damasco e de Bagdad para apresentar os seus respeitos e offerendas ao chefe dos crentes.

Que trajos! Que estofos! Que pedrarias e armas!...

E depois, que magestoso porte, que olhar altivo, que perfeição de fórmas!

Chegam os servos espalhando areia no chão, lança-se um soberbo tapete sobre os degraos da mesquita e sobre o limiar da porta.

O mufti sóbe ao minarete, a chamar para a oração.

«Só Deus e Deus e Mohamet o propheta de Deus», exclama, apertando as mãos nos ouvidos para não ensurdecer.

Vae dar meio dia nos nossos relógios, que não são turcos. Sahe o cortejo do palacio.

Veem primeiro os escravos; seguem algumas carruagens, com esplendidas equipagens, tendo cada uma quatro odaliscas veladas, guardadas por eunucos negros ás portinholas.

A' porta da mesquita desgatam-se os cavallos para que ellas não possam fugir.

Os eunucos continuam de guarda.

Não é permittido ás odaliscas a entrada na mesquita nem que assistam á cerimonia. E parece que consideram em extraordinario favor a simples concessão de figurarem no cortejo!

Depois d'estas carruagens veem os dignatarios, civis e militares com as suas fardas scintillantes, cheias de ouro e bordados, a que se seguem os filhos e outros paren-



tes masculinos do sultão, e enfim, n'uma carruagem descoberta e doirada, puxada a 4 cavallos de incomparavel belleza, o sultão contemplando impassivel todos os seres humanos que se curvam até ao chão á sua passagem.

As tropas apresentam armas e saudam-o com umas exclamações gutturaes que os echos repetem ao longe.

Espectaculo inolvidavel!

Um céu azul e puro, um sol brilhante que multiplicava os reflexos das pedrarias e doirados; d'um lado o palacio e os jardins, a entrada da mesquita cheia de uniformes; á esquerda o Bosphoro tão azul como o céu, e no fundo as collinas da costa da Asia.

Acabada a cerimonia, durante a qual offerecem aos convidados, da parte do sultão, chá, café e cigarros, retira tudo pela ordem inversa. Mas o que ha de solemne na entrada, converte-se em comico na partida.

O sultão sóbe para uma elegante victoria a dois cavallos, que elle guia, e que sahe a trote. Todos os dignatarios o seguem, correndo, e a pé!

Vale-lhes o ser curto o trajecto.

\*

Assisti tambem a um espectaculo diverso, mas curioso. Sabeis que o bom musulmano deve, uma vez ao menos, visitar Méca e orar sobre o tumulo de Mahomet. Consideram-se privilegiados os peregrinos que executaram a viagem; usam até, como distincção, o turbante verde.

Como nem todos alli podem ir, constituem procuradores para este effeito. O sultão manda todos os annos representantes seus com ricos e preciosos presentes.

Partem no primeiro dia do Ramazan. Sahem do palacio com muitos camellos carregados, sacerdotes e uma forte escolta. E' a este nucleo que se juntam os que empreendem a viagem.

Forma-se uma interminavel corda de homens e animaes: burros, cavallos, mulas, bufalos, camellos; chefes com fatos bordados, e miseraveis quasi nus.

A caravana sahe do palacio, dirige-se ao Bosphoro, passa a Scutari em barcos.

Juntam-se outros peregrinos mais fanaticos. Espera-se durante alguns dias os retardatarios. Segue então a caravana até Méca, deixando sempre a estrada semeada de cadaveres.

\*

Uma das impressões que dá esta cidade é a dos contrastes. Como população encontram-se representadas todas as raças e todos os povos: Persas, Chinezes, Japonezes, Gregos, Croatas, Dalmatas, Russos, Judeus.

Passam por nós personagens com trajos riquissimos e homens esfarrapados, ou quasi nus. Equipagens esplendidas, carros nunca vistos, cavallos incomparaveis e pilecas dignos das touradas hespanholas.

Aqui, um palacio de marmores polychromos, alli, uma casa infecta; a mesquita orgulhosa, o mercado ignobil; um jardim elegante, ao lado d'um cemiterio devassado.

Verdadeiro kaleidoscopio.

\*

Os incendios são um dos espectaculos frequentes de Constantinopla, e mesmo... um dos beneficios da cidade, uma utilidade real em certos casos.

A propria auctoridade recorre «ao architecto vermelho» para livrar a cidade de alguns focos de infecção.

Imaginae os destroços que aqui vão em velhos edificios de madeira!

\*

As mulheres. Se são turcas ricas só sahem de carruagem e sob o véo; as que não são ricas sahem a pé, mas sempre veladas tambem, embora não tanto occultas que se não possa reconhecer-lhe os rostos.

Parece que n'um passeio junto ao Bosphoro, se não ha musulmanos, ellas levantam de bom grado os véos, deixando-se admirar pelos europeus.

Os romances d'amor são, todavia, extremamente perigosos e acabam ás vezes á punhalada. Os turcos tomam muito a serio a fidelidade conjugal.

Os trajos são deselegantes. Parecem dominós; não se vestem, empacotam-se.

As gregas são bellas, conservam os perfis das gravuras, estatuas e medalhas antigas e vestem muito bem.

As judias horrorosas.

Os turcos pouco se aproveitam da polygamia, que lhes permite 4 mulheres e 4 concubinas. E' demasiado caro.

A vida é barata, em virtude dos convenios commerciaes que teem sido impostos ao Estado.

Uma curiosidade da terra é a enorme quantidade de cães que circulam, vivem, nascem e morrem nas ruas.

Cães especiaes, mixtos de cão, lobo e raposa. Cada matilha está de posse de um bairro. Fazem a limpeza das ruas, de sociedade com os corvos. E' o que vale, porque não ha canalisação nem se trata da limpeza.

Chamam tambem a attenção do viajante as fontes, que são muitas, e algumas verdadeiras maravilhas architectonicas.

Os cemiterios, muito numerosos, geralmente ao pé das mesquitas, não teem um ar triste. Os tumulos dos homens são diversos dos das mulheres. Geralmente empregam os marmores azues, verdes ou brancos, com letras doiradas.

As mesquitas são 418, sendo 99 antigas egrejas e profanadas. Algumas ha esplendidas. Formosos tapetes e bellos azulejos nos muros e abobadas.

Ha tambem templos catholicos: lazaristas, franciscanos, etc., egrejas russas, gregas, bulgaras, servias, egrejas unidas, egrejas dissidentes...

\*

—Nota curiosa: o sultão, que permittiu o estabelecimento dos tremvias, do gaz, dos elevadores... não consente a illuminação electrica nem os telephones com medo dos dynamos. Para elle dynamos é coisa parecida com a dynamite e por igual perigosa!

V.

## ASCENSOR DO LAVRA

Já estão installados os novos carros d'este ascensor e reparados os estragos feitos pelo enorme e original desastre que se deu em 2 de dezembro do anno passado e de que démos aqui noticia detalhada.

Ao que nos consta fez-se mesmo nova experiencia dos freios adoptados agora, mas tão particular foi ella que nem os jornaes de maior informação deram a menor noticia.

Este segredo, devemos confessal-o, não é de molde a inspirar confiança no publico, naturalmente mal impressionado com a recordação do desastre e do perigo de que milagrosamente escaparam os passageiros, ha 6 mezes.

Ouvimos mesmo assegurar que o systema de freios empregado não é o que maiores garantias offerece.



Ora, sabida a inconsciencia com que a camara municipal desprezou, da outra vez, os avisos da sua repartição technica, sobre o estado da linha, preparando um desastre que podia ter as mais tristes consequências, é para temer que o mesmo succeda agora.

Por outro lado, tendo-se tratado de uma total reconstrução da linha, teria sido de conveniencia, para o publico e para a companhia, prolongal-a pelo largo até a embocadura d'este na Avenida.

A posição da caixa do carro em relação ao leito do mesmo, visto a differença de perfil da linha, era facil de alterar pelo systema que foi empregado no ascensor dos Guindaes, no Porto.

Esperemos, pois, que antes do novo serviço ser aberto á exploração publica se apure bem se, os freies dão garantia; e se a companhia, no seu proprio interesse, não vier dar essa prova, venham os technicos, os competentes, dizer o que sobre tão importante assumpto entenderem.

Vae n'isso a segurança de muitas vidas e em nome d'ellas os convidamos a falar.

## INSTITUTO

DE

## ELECTRICIDADE MEDICA

O illustre clinico, professor e publicista, conselheiro Virgilio Machado, que se constituiu uma especialidade nas sciencias physico-chimicas applicadas á medicina, publicou agora e apresentou no congresso de medicina, brilhante prologo das festas do centenario, um interessante folheto, em que dá conta da installação do seu gabinete clinico, onde tem os instrumentos e aparelhos mais modernos e perfeitos para auxiliarem effizamente o diagnostico.

Despretencioso como é, não se limita a uma catalogação dos aparelhos que existem nos seus laboratorios: chimico, de radiographia e de electricidade medica. O illustre academico, auctor de livros e tratados d'estas materias, entra na difficil technica das suas applicações e em especial ao tratamento das doenças — na therapeutica electrica.

Enaltece, em palavras eloquentes, os serviços dos sabios que utilisaram na medicina as conquistas da physica, passa em revista os serviços que a medicina recebeu d'este ramo de conhecimentos, revela factos em que, mesmo os que são por dever de officio obrigados a versar estas materias, encontram novidades, estuda as acções biologicas da electricidade, trata do modo por que podem realisar-se as acções electricas excitantes do organismo, descreve o numeroso material que se emprega e entra na therapeutica electrica, na electrocirurgia e na electrogynecologia.

Tratando das numerosas applicações da electricidade; occupa-se com mais desenvolvimento da radioscopia e radiographia, de resultados tão maravilhosos e surprehendedentes.

Consagra algumas palavras á analyse chimica, frisando quanto importa empregal-a n'alguns casos.

O folheto é impresso em papel *couché* e acompanhado de excellentes phototypo-gravuras, que representam o material dos laboratorios do auctor.

E', portanto, um trabalho valioso e de util vulgarisação scientifica, escripto com sciencia e consciencia.

O. S.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**Album do «Seculo».**—Foi-nos pessoalmente offerecido pelo seu auctor, o sr. Joaquim de Mello, este primoroso trabalho, que é uma das mais interessantes publicações feitas por occasião do centenario.

O sr. Mello, com um espirito de observação, cuidadoso e competente, dá-nos n'esse album a reproducção dos mais notaveis quadros em que a marinha dos seculos XV e XVI apparece, tanto na sua parte europea, naus, caravellas, galeões, como na indica, juncos malaios, fustas, etc.

Todos os desenhos são delicadamente feitos á penna com uma minucia de detalhes e uma correccão de linhas que o pequeno album se torna um verdadeiro documento historico.

A carta da derrota do grande navegador, feita pelos dados colhidos no roteiro de Alvaro Velho, é de um grande valor, pela perfeita precisão do traçado. O sr. Mello prestou um bom serviço á historia reunindo no seu album tantos elementos dispersos para a apreciação da marinha d'aquellas epochas.

N'uma bella exposição feita na casa *O Gato Preto* tem sido admirados pelo publico os desenhos originaes do sr. Mello, de que no album veem copias. Ahi se vê ainda melhor a admiravel perfeição do trabalho.

**Carteira do Artista.**—A acreditada livraria do sr. José Bastos, antiga casa Bertrand, do Chiado, está editando uma publicação muito interessante, a «Carteira de Artista, apontamentos para a historia do theatro portuguez e brasileiro».

Esta obra, cujo auctor, o sr. Souza Bastos, é dos mais competentes para tratar do assumpto, vae prestar um notavel serviço á arte dramatica.

Além das noticias biographicas de todos os artistas, escriptores dramaticos e criticos portuguezes e de quasi todos os do Brazil, dará tambem apontamentos sobre os mais notaveis do estrangeiro, e ainda sobre musicos, pintores, empresarios, ensaiadores e todos que tem tido influencia n'esse meio artistico.

A obra é illustrada com 20 perfeitas gravuras originaes em cada caderneta (52 paginas) que custa apenas 100 réis.

**Calculo Portatil.**—Recebemos 2 exemplares d'esta nova obra do distincto professor de commercio sr. Magalhães Peixoto.

É um elegante volume de 112 paginas, encadernado em percaline, e em formato de carteira, proprio para se trazer no bolso afim de ser consultado em qualquer occasião sobre os mais precisos calculos mercantis.

A obra contem 12 capitulos, e consta de tabellas de cambios inglezes de 6 a 27 <sup>31</sup>/<sub>32</sub> e de 30 a 53, formulas de juros simples e compostos, descontos por fóra e por dentro, annuidades, e taboa do valor das acções e obrigações dos principaes bancos, companhias, etc., etc.

Encontra-se á venda em todas as livrarias por 500 réis.

Pena foi, porém, que o sr. Peixoto limitasse as suas tabellas do cambio das libras áquellas taxas, limites que agora estão sendo excedidos, sem que, no cuidadoso trabalho do sr. Peixoto, tão completo em outros pontos, encontremos os elementos de calculo de que necessitamos.

## OS SERVIÇOS DO CENTENARIO

Não se póde negar que uma brilhante manifestação de boa organização de serviço e de boa ordem, disciplina e amor pelo trabalho, foi dada pelas nossas linhas férreas por occasião das ultimas festas.



Póde calcular-se, sem exaggero, que, durante ellas, visitaram a capital mais de 150.000 pessoas e, como a sua vinda e regresso se effectuaram n'um praso muito restricto, de 5 dias, o movimento das estações, especialmente as de Lisboa, foi pasmosamente extraordinario.

E, não obstante uma tal affluencia de publico, para attender a qual ninguem poderia esperar que nem o pessoal nem mesmo as proprias estações estavam preparadas, o serviço correu sem o menor incidente, a contento de todos.

Tanto para as grandes linhas como para os pequenos percursos houve sempre comboios para quantos quizeram vir a Lisboa, e especialmente no regresso, a aglomeração aos trens da noite da Companhia Real, e de tarde ao vapor do Sul era tal que, ao vêr as estações regorgitando de publico, parecia impossivel que houvesse material para toda aquella grande massa seguir aos seus destinos.

Houve comboios desdobrados e alguns triplicados, levando o maximo da carga, e, apesar de obrigados a demoras em transito pela numerosa sahida de passageiros, não foram notaveis os atrasos nas chegadas — póde quasi dizer-se que nem atrasos houve.

O pessoal, tratando o publico com a maior urbanidade, buscou, por todas as fórmulas, cumprir os seus deveres, merecendo elogios, não só das respectivas direcções como dos proprios passageiros, ainda mesmo dos que uma ou outra pequena contrariedade na accomodação descontentava.

Só nas linhas da Companhia o movimento, além do ordinario, das estações de Lisboa calcula se em 200.000 passageiros chegados e sahidos nos 5 dias, de 15 a 20.

Nunca houve um tão grande movimento nas nossas linhas férreas.

Por occasião do centenario de Camões o numero não excedeu 14.000; o henriquino deu, para o Porto, uns 25.000; o antonino trouxe a Lisboa 48.000 pessoas, mas durante cerca de 1 mez, 20 dias pelo menos, o que dá uma média de 2.000 por dia, emquanto que agora a média foi dez vezes maior.

## SERVICO DE BANHOS

Começa a vigorar, provavelmente no dia 11, o serviço de bilhetes de ida e volta entre varias estações da Companhia Real, Minho e Douro, etc., que costuma estabelecer-se todos os annos, na epocha do verão.

O serviço d'este anno é igual ao do anno passado, com varias ampliações, taes como: bilhetes de ida e volta para Luso e Cannas, tanto de Lisboa como do Porto, e as viagens do Porto a Figueira, ou de Covilhã a Figueira, Espinho, Granja e Porto poderem fazer-se indistinctamente pelas vias Alfarellos ou Pampilhosa, as procedencias do Porto; e pela Beira Alta ou Beira Baixa as procedentes da Covilhã.

## METROPOLITANO DE PARIS

Este caminho de ferro segue quasi exclusivamente em galeria por Vincennes, praça da *la Nation*, avenida Diderot, rua de Lyon, praça da Bastilha, ruas de St. Antoine e de Rivoli, praça da Concordia, avenida dos Champs Elysées, praça de *l'Etoile*, avenidas Victor-Hugo e Bugeand, e avenida da Grande Armée.

Começa e termina em pontos proximos do caminho de ferro de Cintura.

As curvas teem, em geral, um raio superior ou igual a 100 metros.

As inclinações maximas são de 0,04 por metro.

As concordancias, tanto em perfil como em planta, são feitas por curvas parabolicas.

O tunnel tem 6<sup>m</sup>,3 de largura ao nivel dos carris, 7<sup>m</sup>,10 a 2<sup>m</sup>,43.

E' coberto por abobada elliptica com 2<sup>m</sup>,08 de ponto.

A contra-abobada inferior tem o vertice a 0<sup>m</sup>,70 sob o nivel dos carris, sendo a altura total de galeria 5<sup>m</sup>,20.

O extra-dorso da contra-abobada inferior é plano. A espessura minima da contra-abobada é de 0<sup>m</sup>,50, a dos pés direitos 0<sup>m</sup>,75, a da abobada, no fecho, 0<sup>m</sup>,55.

A linha passa em alguns pontos em trincheira.

Esta trincheira é revestida inferiormente por uma contra-abobada, lateralmente por muros de suporte de 1<sup>m</sup>,3 na base e 1<sup>m</sup> no coroamento.

Sobre estes assenta o pavimento de vigas metallicas e abobadilhas de tijolo.

As estações são, umas sob abobadas, outras sob pavimentos de estrutura metallica. Tem 75<sup>m</sup> de comprimento e duas plataformas de 4<sup>m</sup> de largura, deixando entre si a largura de 5<sup>m</sup>,50 para as duas vias.

Só a estação dos Champs-Elysées tem 150<sup>m</sup> e tres vias com plataformas intermedias, o que eleva a largura total a 17<sup>m</sup>.

As estações terminos são eguaes, mas só com 130<sup>m</sup>.

As estações da praça da Etoile e da Nation teem dois andares, havendo em cada andar uma estação abobadada de 105<sup>m</sup>, para duas vias.

As estações abobadadas ordinarias teem 14<sup>m</sup>,14 de largura, 1<sup>m</sup>,50 a cima do nivel dos carris.

A abobada é elliptica e tem 3<sup>m</sup>,50 de ponto. A contra-abobada inferior tem o vertice a 0<sup>m</sup>,70 do nivel dos carris. A abobada tem a espessura de 0<sup>m</sup>,75 no fecho. A altura total é de 5<sup>m</sup>,70.

Nas estações de pavimento metallico a largura é de 13,5. São ellas analogas ás primeiras, differindo apenas na cobertura, que é aqui feita com vigas de aço normaes á via, postas de 4<sup>m</sup>,5 em 4<sup>m</sup>,5 ligadas, e por longrinas a 1<sup>m</sup>,93, que sustentam a abobadilha de tijolo.

Os paramentos vistos são de tijolos vidrados.

As plataformas são asphaltadas, com guarnições de granito.

As difficuldades da execução d'este grandioso projecto são enormes. É necessario atravessar terrenos pouco firmes e camadas aquosas, passar sob sobre-cargas grandes, sob edificações, etc., assegurar a impermeabilidade das construcções, etc.

Mas de tudo isto vae certamente triumphar a sciencia do engenheiro e o arrojo dos capitalistas francezes.

## COMPANHIA

### CARRIS DE FERRO DO PORTO

Na reunião da assembléa geral d'esta Companhia, em 14 de maio, tratou-se da proposta de Companhia Thomson Houston, para a transformação de todo o material, adaptando-o á tracção electrica.

A comissão nomeada para apreciar a proposta regeitou-a por maioria.

A assembléa pronunciou-se no mesmo sentido.

Alguns accionistas exprimiram a opinião de que as obras deviam executar se por conta propria, attendendo ao estado de prosperidade da companhia, cujos dividendos não tardarão a ser de 32 por cento.



## PARTE FINANCEIRA

### Carteira dos accionistas

#### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Nos termos dos art. 31.º, 35.º e 39.º dos estatutos d'esta Companhia, approvados por alvará de 30 de novembro de 1894, são convocados os srs. accionistas para se reunirem em Lisboa, na sede social, em assembléa geral ordinária, no dia 30 de junho proximo futuro, ao meio dia.

#### Ordem do dia

Eleição do presidente e vice-presidente da mesma assembléa geral, em conformidade com o art. 38.º dos estatutos.

Apresentação das *contas respectivas* ao exercicio de 1897, do relatório *annual*, e do parecer do conselho fiscal e votação das *conclusões* do mesmo parecer.

Esta assembléa geral, segundo os preceitos do art. 28.º, compôr-se-ha dos accionistas possuidores de 100 ou mais acções da Companhia.

Para poder tomar parte na assembléa devem as acções nominativas ter sido averbadas até o dia 31 do corrente inclusivé, e as acções ao portador ser depositadas até as 4 horas da tarde do dia 16 de junho proximo futuro.

Em Lisboa: na sede da Companhia.

Em Paris: nas caixas do Crédit Lyonnais, na Société Générale de Crédit Industriel & Commercial, na Société Générale pour favoriser le développement du commerce et l'Industrie en France, Comptoir National d'Escompte e no Banco de Paris & des Pays Bas.

Em Londres: nas caixas dos banqueiros Glynn Mills Currie & C.º. Em Berlim e Francfort: nas caixas do Bank fur Handel & Industrie.

Os bilhetes de admissão á assembléa serão passados pela comissão executiva, em vista das acções averbadas ou dos recibos dos depositos das acções depositadas.

A assembléa geral constitue-se e poderá válidamente deliberar nos termos dos art. 33.º, 36.º, 37.º e 39.º dos estatutos.

Lisboa, 26 de maio de 1898.—O presidente do conselho de administração, (a) Antonio Maria Pereira Carrilho.

## BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 31 de maio de 1898.

Póde-se dizer que a quinzena começou côr de rosa e acaba côr de chumbo. As festas do centenario serviram apenas para nos distrahir das nossas maguas durante alguns dias, mas n'esse periodo o agravamento das nossas dificuldades parece que se agachou como o chacal, para nos saltar ás guellas assim que a chuva estalou os ultimos globos da rua Aurea e o empresario inglez retirou os ultimos cordeis de bandeiras do Chiado.

Os cambios que antes das festas estavam maus, appareceram-nos depois d'ellas muito peiores, com grande gaudio dos especuladores e acaparadores de cambias que passam a vida a espalhar todos os boatos terroristas tendentes a piorar as cotações e a alterar o premio do ouro.

Nem sequer a pequenas compensações que uma situação d'estas traz a um paiz nos vem animar um pouco.

Referimo-nos ao beneficio que as industrias nacionaes e o commercio de exportação auferem n'estes casos, o qual não se tem feito sentir.

A industria sente os effeitos d'essa situação no encarecimento da materia prima que importa e pretende compensar-se d'esse prejuizo augmentando os preços da sua producção para o que lhe dá larga margem a elevação do preço do artigo estrangeiro.

O commercio de exportação lança mão de tudo quanto póde enviar para além das fronteiras, e o pouco que deixa no paiz é cotado, pelo vendedor, ao preço elevado por que vende para exportar.

De toda a forma a victima é o consumidor, para o qual a vida se torna mais difficil cada dia.

Outra compensação, embora tambem pequena, que poderiamos ter — a vinda de estrangeiros, animados pelo baixo preço da nossa moeda que lhes permite viver em Portugal em condições muito economicas, essa tambem não a temos tido; nem sequer as festas do Centenario o attrahiram!

Outro factor poderia concorrer, embora levemente, para afrouxar a carreira da depreciação da nossa moeda, mas esse tambem, por uma teimosia do governo, por uma falta de criterio, não se utilisou.

A moeda do Centenario era já pedida pelo estrangeiro em quantidade muito superior á cunhagem auctorizada. De Londres, diz-se, pediam 600 contos; de Paris mais de 200. A casa da moeda bateu só 500 contos e o governo não quiz propôr ás camaras o augmento d'este total.

Resultado foi que os dinheiros estão sendo repartidos no paiz, que, diga-se a verdade, não podia tambem ser privado de adquirir algum, mas a especulação grande é pequena, só trata de o obter para o exportar com agio, que reverte em seu proveito exclusivo. A collecção já se vende a 2.500 réis, isto é com 800 réis, quasi 25 % de agio. Sujeito ha que, perdendo uma hora para obter, na Casa da moeda ou no Banco, cada collecção, emprega o seu dia n'este negocio que lhe dá, em tres ou quatro collecções que obtém, uns dois ou tres mil réis. Não é mau.

Finalmente nem a melhoria do cambio do Rio sobre Londres nos tem valido. E não obstante essa melhoria, accentuando-se mais diariamente, graças ás boas negociações feitas pelo proprio presidente da republica na sua viagem pela Europa — mais feliz do que a dos varios negociadores que nós temos enviado aos mercados europeus, essa subida do cambio representa um consideravel lucro para todos que teem dinheiro, dinheiro a receber de lá.

Ha quinze dias, com o cambio brasileiro a 11/16, a libra valia no Rio 42.198 réis fracos, e como em Lisboa valia 8.060, correspondia a taxa Rio sobre Lisboa a 523; logo que o Brazil cota 6 %, e portanto a libra custa 34.900, vendendo-se em Lisboa por 8.410, a taxa desceu a 414 por cento, tão baixa como ha mais de um anno não está.

Quem, n'estas condições, tivesse ha quinze dias que transferir do Brazil para Lisboa 10.000.000 de réis fracos, obteria aqui 1.912.504,5 réis em moeda portugueza, papel; hoje igual apuração daria 2.415.458 ou mais 503.953 réis, o que é importantissimo lucro de 25,32 por cento.

A discussão e publicação dos documentos do emprestimo sobre as 72.218 obrigações dos caminhos de ferro tambem tem sido de molde para prejudicar o nosso credito.

A politica foi esse negocio um valioso achado, embora da forma por que ella o tem discutido mais sirva para o fazer esquecer, pela fadiga, do que para o esclarecer, como tanto convinha, pon-do a claro as responsabilidades de quem as tem e não pequenas.

Tanto é o nosso descabro cambial que até sobre Hespanha estamos tendo a cotação abaixo do par, apesar do estado de guerra e de revolta d'aquelle paiz!

Pois este nosso vizinho não tem pouco para se preocupar com a situação das suas relações internacionais.

A viagem do ministro das colonias da Grã-Bretanha a Gibraltar, n'um rapido transporte que fez o trajecto em 3 dias, não carece de importancia. Por certo que o ministro não foi lá ver o elevador da montanha nem a alameda.

Poderá, porém, ver que na pequena povoação La Línea, situada junto do terreno neutro que separa o Peñon da Hespanha, em S. Roque, monte fortificado que fica sobranceiro á bahia, e em Algeciras que fórma o outro lado da bahia, ha dezenas de milhares de soldados aquartelados... para o que der e vier... ou para o que vier com desejos de dar...

O dinheiro para descontos tem regulado entre 5 e 5 1/2 e 6 %.

Nos proximos paquetes do Brazil espera-se grandes remessas de fundos d'aquelle paiz, ainda assim não tão elevadas como seria para esperar d'uma tal melhoria de cambio, visto que os pedidos se vão reservando para ainda melhor cotação que se assegura será breve, elevando-se a taxa até 10 e talvez 12 Rio s/ Londres.

Como se vê da nossa tabella, os fundos do Estado tiveram uma pequena melhoria em relação ao meio do mez.

O Banco de Portugal fraquejou 2.000 réis em acção e em contrario o Ultramarino firmou-se em 3.000 réis mais.

Os demais valores sem alteração sensivel, excepto as obrigações Ambacas que teem baixado em resultado da exploração estar interrompida, em parte, pelos estragos causados pelos ultimos temporaes que destruíram a ponte do Quinha.

### Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v....	28 15/16	28 7/8	Desconto no Ban-
» cheque....	28 5/8	28 7/16	co de Portugal
Paris 90 d/v.....	995	997	No mercado....
» cheque.....	999	1000	5 1/2 %
Berlim 90 d/v.....	407	408	Agio Buenos Ay-
» cheque....	410	411	res.....
Francfort 90 d/v...	407 1/2	408 1/2	100
» cheque...	410 1/2	411 1/2	Cambio Brazil...
Madrid cheque....	880	910	6 7/8
			Premio libra....
			3.800 e
			3.900.



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

BOLSAS	MAIO													
	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	31
Lisboa: Inscript. de assent. coupon.	29,25	—	—	—	—	—	29	—	28,91	29	29,25	28,30	30,05	30
Obrig. 4 1/2 1888.....	—	28,30	—	—	—	—	29,29	29,10	—	29,30	—	29,50	—	29,20
" 4 1/2 1890 assen. ....	—	14,600	—	—	—	—	14,600	14,600	14 700	—	14 850	—	14,800	—
" 4 1/2 1890 coupon....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35,000	—	—
" 4 1/2 1890 externo....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 1890 assent. ....	38,900	—	—	—	—	—	—	38,900	39,100	39,100	39,000	—	39,300	—
" 4 1/2 1890 coup. int. ....	—	—	—	—	—	—	—	—	39,000	—	39,100	—	—	—
" 4 1/2 1890 externo....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Tabacos coupon....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accções B. de Portugal....	—	—	—	—	—	—	—	—	118,500	—	119,000	119,000	119,000	119,000
" " Commercial....	118,000	—	—	—	—	—	—	—	119,000	—	118,500	—	—	—
" " N. Ultramarino..	99,000	98,800	99,800	—	—	—	98,400	98,800	99,200	—	100,000	—	—	103,300
" Tabacos coupon....	70,000	—	—	—	—	—	—	70,000	70,000	70,000	—	—	71,000	—
" Comp. <sup>a</sup> Real....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,350	—
Obrig. prediaes 6 1/2 1888....	—	—	—	—	—	—	—	95,100	—	—	—	—	—	—
" " 5 1/2 1888....	93,500	—	—	—	—	—	—	—	93,100	93,500	93,500	93,500	93,500	—
" C. Real 3 1/2 1.º grau.	72,800	—	73,000	—	—	—	—	73,000	73,000	73,000	73,000	73,100	—	73,000
" " 2.º grau.	—	12,500	—	—	—	—	12,400	12,200	—	12,400	12,400	12,450	—	12,700
" C. Nacional....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Atravez Africa....	77,000	77,000	—	—	—	—	—	74,000	74,000	73,500	73,000	73,000	73,100	73,100
Paris: 3 1/2 1888 portuguez....	17,25	17,40	17,50	—	17,20	—	17,80	18,40	18,20	18	18	18	—	—
Accções Comp. Real....	—	—	—	—	30,25	—	30	—	—	—	—	30	—	—
" Madrid Caceres....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15,50	—	—	—	—
" Norte Hespanha....	55	54	52,50	—	53	54	55	55	55	55	54,50	—	—	—
" Madrid Zaragoza....	105	107	106	—	107	110	113	109	109,50	111	111,50	—	—	—
" Andaluzes....	56	55	55	—	56	55	59	—	56	—	55	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau.	230	229	229	—	230	228	225	222,50	225	225	224	222,50	—	—
" " 2.º grau	38	38	38,25	—	—	38,25	38	39	38,75	38	38,75	38	—	—
" " antigas....	—	—	—	—	—	—	108	108	108	—	—	—	—	—
" C. Beira Alta....	55	55	55	—	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid Caceres....	48	44	—	—	—	45	—	48,50	49	48,50	—	48	—	—
" N. Hesp. (1.ª hyp)....	194	192,50	191	—	192,25	193	195	195	192	195	197	—	—	—
Londres: 3 1/2 1888 portuguez....	17,25	17,25	17,25	17,25	17,50	17,50	17,87	18,25	18	18	18	—	—	—
Obrig. Atravez Africa....	50	50	50	50	50	50	50	50	50	45	45	45	—	—
Amsterdam: Atravez A rica....	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	—	—
Bruxellas: Atravez Africa....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1898			1897			Totaes		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1898	1897	1898	1897
Antiga rede e nova não garantida.	30 6 Maio	693	60:899.000	87.877	693	56:466.115	81.480	1.089:335.000	1.014:022.000	75:313.000	—
	7 13 "	"	58:538.000	84.470	"	55:810.775	80.535	1.147:873.000	1.069:832.795	78:040.205	—
	14 20 "	"	86:083.000	124.217	"	55:810.775	80.535	1.233:956.000	1.125:643.570	118:312.430	—
	30 6 Maio	386	6:682.000	17.584	386	6:215.885	16.357	126:012.000	122:542.980	3:469.020	—
Nova rede garantida.	7 13 "	"	6:454.000	16.984	"	6:147.225	16.176	132:466.000	128:690.205	3:775.795	—
	14 20 "	"	8:805.000	23.171	"	6:147.225	16.176	141:271.000	134:837.430	6:433.570	—
	23 29 Abril	475	14:896.010	31.360	475	12:780.125	26.905	266:891.241	233:057.970	33:833.271	—
	30 6 Maio	"	42:076.105	88.581	"	14:261.900	30.025	308:967.346	247:319.870	61:647.476	—
Sul e Sueste...	22 28 Jan.	353	17:679.696	50.084	353	17:775.511	50.355	73:118.304	66:759.869	6:358.835	—
	29 4 Fev.	"	20:311.553	57.539	"	16:359.797	46.345	93:429.857	83:119.666	10:310.191	—
	5 11 "	"	19:639.671	55.636	"	18:532.148	52.499	113:069.528	101:651.814	11:417.714	—
	30 16 Maio	253	5:798.606	22.919	253	6:576.547	25.994	92:354.298	102:384.000	—	10:029.702
Beira Alta....	7 13 "	"	4:327.109	17.103	"	4:058.774	16.043	96:681.407	106:442.774	—	9:761.367
	9 15 Abril	105	967.544	9.214	105	1:249.801	11.902	17:403.791	19:254.058	—	1:850.267
	16 22 "	"	1:151.610	10.967	"	1:173.507	11.176	18:555.401	20:427.565	—	1:872.164
	23 29 "	"	1:127.652	10.739	"	1:270.048	12.095	19:683.053	21:697.613	—	2:014.560
Nacional—(Mi- randella e Vi- zeu).....	23 29 Abril	34	1:474.068	43.354	34	1:333.655	39.225	23:328.866	21:009.238	2:319.628	—
	30 6 Maio	"	1:272.415	37.423	"	1:388.147	40.827	24:601.281	22:397.385	2:203.896	—
	29 5 Maio	3672 Ps.	1:772.217	482	3672 Ps.	1:566.547	426	29:321.665	26:293.259	3:028.406	—
	6 12 "	"	1:808.530	492	"	1:596.359	434	31:130.195	27:889.618	3:240.577	—
Norte de Hes- panha.....	13 19 "	"	1:770.162	482	"	1:584.064	431	32:900.358	29:473.683	3:426.675	—
	30 6 Maio	2927	1:346.496	460	2927	1:086.158	413	21:492.346	18:126.669	3:365.677	—
	7 13 "	"	1:394.051	476	"	1:219.275	416	22:886.398	19:345.944	3:540.453	—
	23 29 Abril	1067	372.580	349	1067	296.089	277	5:941.921	4:675.306	266.615	—
Andaluzes....	30 6 Maio	"	445.333	417	"	319.852	299	6:387.254	4:995.159	1:392.095	—
	7 13 "	"	405.325	379	"	267.098	342	6:792.579	5:262.257	1:530.322	—
	7 13 Maio	180	37.299	207	180	28.830	160	620.993	550.990	70.003	—
	14 20 "	"	30.588	169	"	40.182	223	651.581	591.172	60.409	—



## A CONSTRUCTORA

Este importantíssimo estabelecimento industrial portuense solemnizou no dia 27 o 4.º anniversario da sua instalação, fazendo coincidir com essa festa a inauguração das novas officinas para a fabricação de material de caminhos de ferro.

Com essas novas instalações, que ainda não estão de todo concluídas e certamente attingirão um desenvolvimento extraordinario, visto serem unicas no paiz, afora as privativas de algumas das linhas ferreas que só fabricam para consumo da rede a que pertencem, *A Constructora* conta com uma vasta superficie de 18:000 metros quadrados da qual 10:200 metros são occupados pelas officinas e armazens, abrigando tres caldeiras geradoras de 200 metros cubicos de superficie d'aquecimento, egual numero de machinas motoras desenvolvendo a força de 80 cavallos, um dynamo de 10 cavallos, tres motores electricos, 76 machinas-ferramentas, dezoito forjas fixas, seis volantes, um martello-pilão de 5:000 kilogrammas, etc.

Trabalham na fabrica 380 operarios.

No acto da inauguração todas estas machinas e os artistas trabalhavam em plena actividade, formando um conjuncto impressionante o movimento e o ruido constante, febril, d'aquella enorme somma de trabalho produzindo-se rapidamente de todos os lados e em tão diversas applicações.

As officinas estão organizadas no genero de algumas que conhecemos nas grandes companhias de caminhos de ferro estrangeiros; especialmente a seccão de torno e polimento de latão deu-nos a idéa perfeita de outras que já vimos bem longe d'aqui.

O aproveitamento da sucata, o trabalho da perfuradora electrica movel são tambem já conhecidos por quem tem visitado as grandes fabricas lá de fóra e a sua introdução no nosso paiz muito honra a fabrica *Constructora*.

Funcionou tambem uma bomba «*Trouvé*», de pequenas dimensões e grande rendimento de trabalho, systema do qual *A Constructora* tem o privilegio.

Com o entusiasmo com que vemos sempre os progressos do trabalho nacional, especialmente quando, como no caso presente, nos dão fundadas esperanças de productividade, felicitamos os srs. Isidro Campos e Alfredo de Moraes Carvalho, donos do estabelecimento, que gira com a firma Campos & Moraes, pela sua actividade e poderosa iniciativa, das quaes desejamos auferir o justo premio no desenvolvimento da sua importante casa.

## A SEGURANÇA NAS VIAS FERREAS

O ministro das Obras Publicas francez expediu uma interessante circular sobre este importante assumpto, dirigida aos administradores das companhias ferro-viarias, em que lhes chama a attenção para quatro ordens de factos: funcionamento dos freios continuos, insufficiencia das luzes na cauda dos comboios, insufficiencia do signal optico á disposição dos conductores da cauda, utilidade de haver nas machinas um signal especial para o caso de perigo.

Quanto ao primeiro, a circular diz que se teem feito grandes progressos na instalação dosapparelhos e na instalação dos tubos de conjugação que fazem a ligação d'uma para outra viatura. As companhias, para evitar desastres, numeram os tubos pertencentes a cada lote fornecido e rejeitam todo o lote quando no serviço se

quebram mais de 10 %. Parece ao ministro elevada esta percentagem e que conviria baixar o limite.

Quanto á illuminação dos *fourgons* da cauda, nota que, ao passo que todo o material, machinas, carruagens, freios, etc., se tem melhorado, não se aperfeçoou nem mudou esta illuminação, como é essencial para impedir os choques, pois que não são sufficientemente visiveis estas luzes a distancia.

Quando o conductor da cauda tem de prevenir um comboio que o segue, de que houve uma paragem inesperada no proprio comboio, não pôde muitas vezes collocar petardos na linha senão a uma distancia demasiada pequena.

Por isso só lhe resta agitar a sua lanterna para fazer parar o comboio. Mas este signal é insignificante. Torna-se necessario pôr á disposição d'estes agentes outros meios de acção mais efficazes, foguetes ou qualquer outra cousa com que possam prevenir a tempo o machinista do comboio que vem atraz.

Parece-lhe tambem de utilidade empregar um signal sonoro como as *sereias*, que o machinista faria actuar quando houvesse uma paragem irregular e forçada.

O ministro recommendou que se lhe dêsse conta das medidas que se pretenda tomar em virtude da sua indicação.

## INVENÇÕES

### Creosotagem de travessas

O engenheiro militar do exercito hespanhol, sr. Ruiz Montléo, preconisa como mais conveniente, pela economia de materia prima e pela perfeição da injeção que entra mais intimamente nas fibras da madeira, o processo da sua invenção, que consiste, resumidamente, no seguinte:

Em vez de se introduzirem as travessas n'uma camara ou cylindro hermeticamente fechado e onde se lança depois o creosote, injectado por uma bomba premente até que a pressão accusada no manometro suba a 7 atmospheras, que é o processo ordinario; realisa-se a absorção por aspiração, como vae vêr-se.

Começa-se por submergir n'um banho de creosote, á temperatura de 60º a 80º centigrados, as travessas a preparar. Conservam-se ahi durante uma a duas horas.

Introduzem-se depois n'uma camara fechada e aspira-se d'ella o ar até se obter uma rarefação de 0<sup>m</sup>,55 medida na columna mercurial.

A travessa fica livre de liquido e os poros abrem-se, deixando penetrar-se facilmente pelo creosote, que vae descendo atravez da madeira, infiltrando-se nas fibras.

No processo de compressão os poros cerram-se; n'este processo de aspiração os poros abrem. D'ahi a maior penetração do liquido antiseptico.

Gasta-se menos creosote e não se perde tanto porque as travessas sahem seccas.

O creosote entra na madeira de pinho dura cerca de 7 centimetros. Se a madeira é mais branda, ainda penetra mais.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Carris de ferro do Porto.**—Chegaram da Allemanha mais dois carros electricos para a Companhia Carris de Ferro do Porto, um da casa Schuckert, de que é representante n'aquella cidade o sr. Emilio Biel, e outro da casa Siemens, da qual são representantes os srs. Campos & Moraes. D'aquelle fizeram-se já experiencias sendo excellentes os resultados.



**Guimarães a Fafe.** — Dizem de Fafe que causou alli bella impressão e geral contentamento a noticia telegraphica relativa ao governo ter em conta o prolongamento da linha férrea de Guimarães a Fafe, requerido pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães.

**Paragem na Amieira.** — Desde 17 de maio os comboios correios e mixtos da linha do Oeste passaram a ter paragem no apeadeiro de banhos da Amieira, para serviço dos passageiros que se destinam áquelle estabelecimento balnear ou d'elle precedam.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Hespanha

Espera-se que no proximo mez de julho chegue a linha *Linares a Almeria* á estação de Baeza. A secção entre Alicun e Salado abriu já para o serviço publico.

No viaducto do Salado pouco falta por estarem quasi promptas os pilares, devendo correr-se brevemente os tramos.

Estão quasi concluidas as obras da via férrea de *S. Julian de Musques a Castro Urtales y Trastayna*.

### França

A companhia Paris-Lyon-Marseille acaba de inaugurar um serviço que interessa muito ao publico e deve dar á mesma companhia vantagens apreciaveis.

As estações de Paris, Lyon, Marseille, Saint-Etienne, Aix-les-Bains e Genève, foram auctorizadas a vender bilhetes de antecipaçaõ para as 3 classes, validos durante mezes e com abatimento de 10 %.

Os bilhetes são para os trajectos entre estas estações e as dos arrabaldes, ou vice-versa.

Os bilhetes entregues até fim de outubro valem até 31 de dezembro, e os entregues dentro dos dois ultimos mezes do anno são validos até 31 de dezembro do anno seguinte.

**Caminho de ferro de Lyon.** — Durante o anno de 1897 a receita foi de 401.331.026 francos, e a despesa 179.300.026 o que dá liquido 222.031.000. Em comparaçaõ com o anno de 1896 houve um excesso sobre as receitas de 15.328.590 francos e sobre as despesas de 5.514.044, ou 8.814.546 francos liquidos. A companhia distribue 56 francos por acção.

**Paris-Orleans** — Durante o anno de 1897 a companhia substituiu os carris de cabeça dupla pelos carris Vignole em 28 kilometros, e os carris de ferro pelos de aço em 78 kilometros. Só tem actualmente 6,2 % de carris de ferro.

Collocou uma setima travessa por carril de 5,5 metros em 6 kilometros de via.

Installou o block-systema nas secções de Saint-Sulpice-Laurière, Orleans-Vierzon, e na bifurcaçaõ de Ussel em Limoges.

Montou a illuminaçaõ electrica nas estações de Limoges e Nantes.

Construiu um hotel para viajantes e excursionistas em Vic-sur-Jère e melhorou o de Lioran.

Tinha no 1.º de janeiro de 1898 o seguinte material:

714 locomotoras para passageiros e mixtas

553 ditas de mercadorias

83 ditas de manobras

1.253 tenders

3.728 carruagens

27.682 bagageiras (fourgons) e wagons diversos.

Além d'isto 33 carruagens e 829 wagons de balastro, do serviço de via e obras.

### Russia

Está aberto á circulaçaõ o caminho de ferro de S. Petersburgo a Tunesk — 5.400 kilometros.

O expresso que o percorre move-se durante 6 dias e 6 noites sem interrupções extraordinarias.

O comboio tem livreria, gymnasio, salão com piano, etc.

As carruagens communicam umas com as outras, como nas linhas americanas e nos comboios *harmonicos* da Allemanha.

### Belgica

Parece que na rede do estado belga vae ser introduzida a tracção electrica.

E' na linha de Mons a Boussu que se começa.

Esta linha, não comprehendendo os ramacs, mede 10.750 metros.

Vae ser posto a concurso o fornecimento do material, exigindo-se um periodo de garantia de 2 annos, durante os quaes o fornecedor explora a linha sob a fiscalizaçaõ do Estado.

### Austria

Foi inaugurado no dia 9 de maio pelo imperador o metropolitano de Vienna.

### Turquia

A companhia de caminhos de ferro de *Smyrna a Cassaba* pediu ao ministerio competente o exame da secção de Alachéhir Uchak e a de Uchak a Kara-Hissar Sahib, que estão concluidas e aguardam a vistoria official.

### Persia

Está sendo estudado por conta d'uma companhia germano-belga um caminho de ferro entre Teheran e o Mar Caspio, que ulteriormente se devera prolongar até ao Golfo Persico.

### Republica Argentina

A empresa do *Ferro Car. il del Sud* adquiriu a propriedade das linhas, do material circulante e de todos os elementos que constituem a empresa do *ferro-carril Buenos Aires a la Ensenada*.

A acquisiçaõ d'esta linha põe aquella florescente empresa na posse da viaçaõ até ao Sul da provincia de Buenos-Aires.

Foi approvedo o projecto para a construcçaõ d'uma linha que ligue *Chivilcoy* á estação de *Rivas* na via férrea do Pacifico.

## ENCOMMENDAS POSTAES

NA

### ARGELIA E TUNISIA

Por accordo entre as companhias de caminhos de ferro e de navegaçaõ, estabeleceu-se um novo regimen de transporte de encomendas postaes, que é o que funciona, ha mezes, em França.

O maximo do peso passou de 5 a 10 kilogrammas.

A taxa é, para as encomendas que circulam em Algeria, 1,25 francos na estação, e 1,50 no domicilio do destinatario.

Uma encomenda de Paris aos portos argelianos custa 1,75 e uma de Paris para o interior de Argelia 2,30 francos.

A taxa de entrega no domicilio é sempre de 25 centimos.

Limite das dimensões 1<sup>m</sup>,5; limite do volume 55 decimetros cubicos.

Podem expedir-se encomendas de valor declarado até 500 francos.

## NOTAS VARIAS

Desenvolve-se a mania dos *records*. O record de longevidade dos directores de companhias ferro-viarias pertence actualmente a sir Edward Blount, presidente honorario do conselho de administraçaõ dos caminhos de ferro de l'Ouest e presidente em exercicio da companhia dos caminhos de ferro *P. L. M.*, que attingiu ha pouco 90 annos de idade, robusto e válido.

O record de juventude pertence a John Magee, presidente do conselho de administraçaõ da *Fall Brook Railway Company* nos Estados Unidos, e que tem apenas 29 primaveras.

O record de velocidade transatlantica foi ganho pela companhia *Norddeutscher Lloyd* com o seu paquete Kaiser Wilhelm der Grosse, que chegou á velocidade de 23 1/2 nós por hora.

Este barco, construido pela Companhia Vulcano de Stettin, é de 20.000 toneladas, mede 216<sup>m</sup> por 22<sup>m</sup> e 14<sup>m</sup>,5 e tem uma força de 28.000 cavallos.



*Um tunnel sob a neve.*—Depois da catastrophe de 12 de julho de 1892, em que foram destruídos a aldeia de Bionnait, a da Fayet e o estabelecimento de banhos de Saint-Gervais, estudou-se o modo de prevenir novos desastres.

A solução adoptada foi a de perfurar uma galeria, a 3.400 metros de altitude, que irá sangrar um poço formado na geleira.

O tunnel atravessa a geleira de Tête Rousse e abre na geleira de Rionasset, que assim se liga com o fundo do poço.

A resolução das damas norte-americanas, de patriotismo feroz, que preferem andar mal vestidas a dar os seus dollars ás modistas francezas, vai provocando represalias.

Os jornaes de caminhos de ferro lembram que os francezes podiam, sem se prejudicar, afrouxar as encomendas de machinas eapparelhos diversos de origem americana usados na industria de transportes.

No fim de algum tempo poder-se-hiam suspender por completo esses fornecimentos.

*Vias ferreas no globo.* A extensão linear total das linhas ferreas existentes em 1830 não excedia a 400 kilometros. A nação mais favorecida era os Estados Unidos da America, que tinha 14.433 metros.

Em 1850 chegava-se á cifra de 39.443 kilometros.

Em 1855 subiu a 66.277; em 1860 a 106.886.

Continua a ascensão, mas menos rapidamente, nos annos seguintes, assim em 1865 contam-se 144.889, em 1870, 221.980; em 1875, 294.409; em 1880, 571.771.

Actualmente ultrapassou-se já a somma de 700.000 kilometros.

Com esta extensão podia envolver-se de linhas ferreas o globo, 17 vezes, no equador.

*Concurso de automoveis.*—Deve ter-se realisado n'este mez em Inglaterra o concurso para se reconhecer qual o melhor systema de automoveis, proprios para o transporte de mercadorias nas cidades e para a sua distribuição em pequenos trajectos e pequenos pezos.

A iniciativa do concurso partiu da associação commercial de Liverpool, onde se prevê que a automovel virá a substituir os carros de tracção animal, como a locomotora nas vias ferreas os substituiu para os grandes transportes.

Conferem-se premios de 2500, 1750 e 1250 libras.

Cada viatura deve percorrer 50 a 60 kilometros n'um dia, repetindo a prova em 4 dias seguidos. Preferem-se as que possam subir em rampas de 6 0/0.

*O record do polo do Norte.* Eis a estatistica historica das viagens comprehendidas com o fim de se attingir o polo arctico.

Annos	Viajantes	Nacionalidades	Latitude a que chegaram
1596	Barentz	Hollandez	79,40
1607	Hudson	Inglez	80,23
1700	Phipps	"	80,48
1806	Scoresby	"	81,30
1827	Parrz	"	81,45
1876	Nares	"	83,20
1882	Greely	Norte-americano	83,24
1895	Nausen	Norueguez	86,14
	Markham e Parr	"	

Durante 165 annos os inglezes conservaram o record, avançando 253 milhas; agora pertence aos hollandezes.

Os norte-americanos vão disputar-o brevemente. O jornalista Walter Wellmann marcha em julho acompanhado por sua esposa, com uma expedição a bordo do vapor Savona.

O governo da Rumania tem-se dedicado com a maior sollicitude ao desenvolvimento das communicações.

Em setembro de 1893 inaugurou a soberba ponte sobre o Danubio em Tchernawoda, junto ao sitio em que o rio, encontrando as alturas graniticas da Dobruja, se reflecte para o Norte. Esta bella obra d'arte liga Bucharest e a rede rumailica ao porto de Kustendje no Mar Negro.

As obras d'este porto começaram em 1897 e ficam concluidas em 1899.

Pensa-se n'uma linha de barcos de Kustendje a Antuerpia e Cardiff.

As dôcas de Turnu-Leverin custaram 6.500.000 francos de 1890 a 1895.

O parlamento votou agora 10 milhões de francos para o desenvolvimento dos serviços maritimos e fluvias.

Projecta-se utilizar as quedas d'agua do Dal Elf proximo do Elf Kalleby, 160 kilometros ao Norte de Stockholm, para fornecerem energia electrica a esta cidade.

Pretende-se captar 20.000 c. v.

A estação principal custaria 3 milhões, a linha 4 milhões e a estação de transformação em Stockholm um milhão.

Segundo o projecto obtinha-se a força ao preço de 55 francos por cavallo e por anno.

*Os comboios mais rapidos da Europa.*—Os regulamentos allemães marcam a velocidade de 80 kilometros por hora para os comboios de passageiros, que tenham freios continuos.

Este limite, que póde elevar-se a 90 kilometros, com uma auctorisação especial, poucas vezes se attinge.

Na Belgica, em que a estabilidade da linha é maior, permitem-se velocidades de 100 kilometros, e na Inglaterra são, em geral, superiores as velocidades e não ha limite estabelecido.

Nos comboios do Estado prussiano, o mais rapido é o de Berlim-Hamburgo, que percorre 286 kilometros em 3 horas e 36 minutos, o que dá a velocidade média de 79 kilometros, ou a de 81, se se descontarem as paragens de 4 minutos.

Nos restantes Estados allemães não se attinge esta velocidade.

Nos caminhos de ferro austro-hungaros os mais rapidos são: o comboio que faz o trajecto de Vienna-Pesth, 278 kilometros, em 3 horas e 5 minutos, o que dá as velocidades de 68 e 71 kilometros; e o de Vienna-Eger—456 kilometros em 7 horas, com 65 e 67 kilometros de velocidade.

Na Belgica, o comboio de Bruxellas a Ostende percorre 120 kilometros em 1 hora e 35 minutos, o que dá a velocidade média de 80 kilometros.

Em França, Paris-Calais, gasta 3 horas e 42 minutos, percorrendo 295 kilometros, o que dá 79 kilometros de velocidade.

Na Italia, Bolonha-Brindizi, gasta 14 horas em 763 kilometros, o que dá 54 kilometros de velocidade.

Na Inglaterra, Londres-Bristol gasta 2 horas e 15 minutos para percorrer 192 kilometros, o que dá a velocidade de 85 kilometros.



## ARREMATACÕES

## Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

## Fornecimento de parafusos para eclisses

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 4 de junho proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de trinta e cinco mil parafusos para eclisses.

O deposito provisorio para poder licitar será da quantia de 20.000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação for feita, depositos que serão feitos, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral dos depositos, á ordem dos caminhos de ferro do sul e sueste.

As condições do concurso estão patentes no edificio da direcção (largo de S. Roque n.º 22), onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 14 de maio de 1898.

## Fornecimento de ferro para machinas

Faz-se publico que, pelas 12 horas da tarde do dia 14 de junho proximo, na administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de seis longarinas de ferro para machinas mixtas.

O deposito provisorio para poder licitar será da quantia de 30.000 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 for feita, depositos que terão logar na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

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

Lisboa, 24 de maio de 1898.

## Fornecimento de zarcão

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde do dia 7 de junho proximo, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 3.000 kilogrammas de zarcão.

O deposito provisorio para poder licitar será da quantia de 10.000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação do fornecimento for feita, depositos que serão feitos, aquelle, na thesouraria do caminho de ferro, e este, na caixa geral de depositos, á ordem dos caminhos de ferro do sul e sueste.

As condições do concurso estão patentes no edificio da direcção (largo de S. Roque n.º 22), onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 25 de maio de 1898.

## Fornecimento de tampas e fundos de caixas de lubrificação para wagons

Faz-se publico que, pelas 12 horas do dia 18 de junho proximo, perante a administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abert-

tas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 250 tampas e 250 fundos de caixas de lubrificação para wagons.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 30.000 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 do fornecimento for feita, depositos que terão logar na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

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

Lisboa, 27 de maio de 1898.

## Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Arrendamento do buffet da estação de Amieira, durante os annos de 1898 e 1899.

Pela 1 hora da tarde do dia 7 do mez de junho proximo, perante a commissão executiva desta Companhia, na estação de Lisboa (Rocio), serão abertas as propostas até aquella hora recebidas para o arrendamento do buffet da estação de Amieira até 31 de dezembro de 1899.

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

As propostas serão endereçadas em carta fechada á Direcção Geral d'esta Companhia, em Lisboa, na estação de Santa Apolonia, com a seguinte inscripção exterior: «Proposta para o arrendamento do buffet de Amieira» e redigidas segundo o teor seguinte: «Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me para com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a tomar de arrendamento o buffet da estação de Amieira, até 31 de dezembro de 1899, pela quantia de... réis (por extenso), na conformidade das condições que estiveram patentes e das quaes tomei pleno conhecimento»; data e assignatura por extenso e bem legivel.

Lisboa, 24 de maio de 1898.

## Fornecimento de uniformes

Pela 1 hora da tarde do dia 20 de junho proximo futuro, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas até aquella hora recebidas para o fornecimento de uniformes, para o pessoal de estações e de trens, até 31 de dezembro de 1899.

As condições para esta arrematação estão patentes na repartição do pessoal de Exploração (estação de Lisboa, Santa Apolonia), todos os dias não santificados, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

As propostas deverão ser enviadas á Direcção Geral da Companhia (estação de Santa Apolonia) em sobrescripto fechado e com a indicacão exterior seguinte: «Proposta para o fornecimento de uniformes».

Deposito provisorio a fazer na Caixa da Companhia, 100\$000 réis.

Lisboa, 25 de maio de 1898.

## ESTABELECIMENTO HYDROLOGICO DE PEDRAS SALGADAS

Estação thermal desde 10 de Maio até 10 de Outubro

Aguas alcalinas, ferruginosas, lithicas, arsenicaes e gazosas

Uteis no tratamento de muitos padecimentos, do apparelho digestivo, figado, rins, bexiga, gotta, albuminuria, diabete, etc., etc.

Casa de banhos com todos os apparelhos e aperfeicoamentos da moderna hydrotherapia, sob todas as fórmas. Sala d'aerotherapia, pulverisações e irrigações, inhalações d'acido carbonico nativo.

Gymnasio e sala d'armas. Assistencia medica permanente e pharmacia.

Uma magnifica vaccaria.

DOIS EXCELLENTEIS HOTEIS DE 1.ª CLASSE. — Grande hotel e hotel do Avelames. Um hotel de 2.ª classe — hotel da Boa Vista.

Preços diversos, conforme a ordem do hotel e a qualidade dos aposentos.

Extenso parque, passatempos variados ao ar livre, jogos, lago, carreira de tiro, etc., etc. Salão para concertos e dança, gabinete de leitura. Serviço telegraphico, carruagens para passeios e digressões.

Jornada: caminho de ferro até a Regoa: desde este ponto a Pedras Salgadas, carruagens e malaposta.

Deposito geral das aguas e administração da companhia:

Rua de D. Pedro, 172=PORTO



**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).  
**Lisboa.**—Casa Portuguesa de Manuel da Silva, papelaria e typographia. Rua Larga de S. Roque, 139 e 141. Telephone 220.  
**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 Mouzinho 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—1.ª 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, 200 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**PORTO Hotel Continental.**—R. Entreparedes (Frente 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 sallas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diários.

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

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

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

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

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

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

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

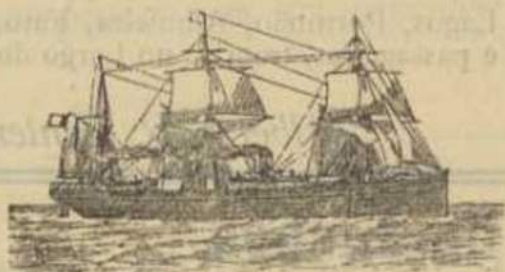
**CARTAGENA Grand Hotel de Roma.**—No centro da cidade, 70 quartos espaçosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas.—Excellente cozinha—Hospedagem completa desde 5 pesetas—Proprietario, Teófilo Garcia.

**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.





STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A mais antiga da carreira do Frazil

Cherbourg e Southampton

O paquete **CLAYDE**, sahirá a 2 de junho.

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

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

## AGENTES

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

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

FABRICA  
DE

H. Schalek, Successores

Calçada do Cascão

LISBOA

Premiado em todas as exposições

DEPOSITOS

Lisboa: Rua da Magdalena, 17, 1.<sup>o</sup>

Porto: Rua da Fabrica, 25

PRODUCTOS

*Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, prego de arame quadrado e redondo, carda de machina, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinários, botões de fazenda de lã e seda, etc., etc. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos, em todas as cores e tamanhos.*

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de junho 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.					8-30 m.	9-39 m.	6-30 m.	7-30 m.				
9-0 n.	7-35 m.	2-8 t.	3-5 n.	Figueira Amieira	Amieira Figueira			9-30 m.	10-39 m.	7-45 m.	8-45 m.	MINHO E DOURO			
10-30 n.	11-5 m.	7-45 t.	5-55 m.	12-15 n.	12-38 n.	5-0 m.	5-23 m.	11-30 m.	12-38 t.	9-0 m.	10-0 m.	Porto Valença	Valença Porto		
				6-15 m.	6-38 m.	7-0 t.	7-23 t.	12-30 t.	1-36 t.	10-0 m.	10-53 m.	8-0 m.	1-30 t.	2-50 n.	8-35 m.
Lisboa V. Alcant.	V. Alcant. Lisboa							1-30 t.	2-38 t.	11-0 m.	12-0 t.	10-55 m.	3-25 t.	9-45 m.	2-25 t.
a 7-30 m.	8-0 n.	a 8-45 m.	8-30 n.	Colimbra Figueira	Figueira Colimbra			4-30 t.	5-38 t.	3-0 t.	3-59 t.	5-15 t.	11-25 n.	1-50 t.	7-20 t.
8-15 n.	5-25 m.	8-35 n.	5-35 m.	7-15 m.	9-2 m.	7-15 m.	9-2 m.	5-30 t.	6-30 t.	4-0 t.	5-0 t.	Porto Braga Braga Porto			
				4-30 t.	6-16 t.	11-0 m.	12-43 t.	7-15 t.	8-32 n.	6-30 t.	7-30 t.	b 5-0 m.	8-10 m.	5-40 m.	8-35 m.
Lisboa Badajoz	Badajoz Lisboa							8-45 n.	9-49 n.	7-30 t.	8-29 t.	d 6-50 m.	8-57 m.	11-45 m.	2-25 t.
a 7-30 m.	9-10 n.	a 7-30 m.	8-30 n.	C. Sodrê Cascaes	Cascaes C. Sodrê			10-15 n.	11-22 n.	8-45 n.	9-50 t.	8-0 m.	10-50 m.	4-30 t.	7-20 t.
8-15 n.	6-45 m.	7-0 t.	5-35 m.	7-0 m.	8-12 m.	5-30 m.	6-41 m.	12-15 n.	1-22 n.	10-15 n.	11-15 n.	10-55 m.	1-20 t.	6-55 t.	10-30 n.
				9-0 m.	10-12 m.	7-30 m.	8-41 m.	SUL E SUESTE				5-15 t.	8-25 n.	d 9-15 n.	11-15 n.
Lisboa Figueira	Figueira Lisboa			11-0 m.	12-13 t.	8-30 m.	9-40 m.	Lisboa T. P. Faro	Faro Lisboa T. P.			Nave Braga Braga Nave			
7-15 m.	3-3 t.	12-15 n.	10-20 m.	1-0 t.	2-13 t.	10-30 m.	11-33 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	5-25 t.	6-0 t.	9-0 m.	9-35 m.
7-15 t.	5-23 m.	1-0 t.	9-50 t.	3-0 t.	4-2 t.	1-30 t.	2-32 t.	Lisboa T. P. Pias	Pias Lisboa T. P.			Porto Vianna Vianna Porto			
Lisboa Guarda	Guarda Lisboa			4-45 t.	5-55 t.	3-15 t.	4-20 t.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-40 t.	b 5-0 m.	10-25 m.	b 5-15 t.	10-30 n.
7-30 m.	11-40 n.	a 6-30 m.	9-45 n.	5-30 t.	6-32 t.	4-15 t.	5-16 t.	Lisboa T. P. Extremoz	Extremoz Lisboa T. P.			Vianna Valença	Valença Vianna		
10-30 n.	11-5 m.	3-30 t.	3-5 m.	8-0 n.	9-4 n.	6-30 t.	7-43 t.	8-0 m.	3-45 t.	9-10 m.	4-40 t.	7-0 m.	9-15 m.	6-0 t.	8-10 n.
Lisboa V. Franca	V. Franca Lisboa			10-30 n.	11-35 n.	8-0 t.	9-14 t.	4-30 t.	11-10 n.	12-10 n.	7-0 m.	Porto Barca d'Alva	Barca d'Alva Porto		
k 7-0 t.	7-58 t.	k 5-25 m.	6-53 m.	12-30 n.	1-32 n.	9-30 n.	10-46 n.	Casa Branca Faro	Faro Casa Branca			7-23 m.	5-15 t.	10-40 m.	6-45 t.
Lisboa Santarém	Santarém Lisboa			C. Sodrê a P. Arcos P. Arcos a C. Sodrê				6-10 m.	7-35 t.	6-30 m.	7-24 t.	Porto Tua Tua Porto			
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 Evora	Evora Casa Branca			4-0 t.	10-15 t.	3-15 n.	9-25 m.
Lisboa Entrone	Entrone Lisboa			c 12-0 t.	12-40 t.	1-0 t.	1-35 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-10 t.	8-2 t.	Porto Juncal Juncal Porto			
a 11-0 m.	3-0 t.	a 5-15 m.	9-0 m.	4-15 t.	4-50 t.	6-15 t.	6-50 t.	Lisboa T. P. Setubal	Setubal Lisboa T. P.			b 4-20 m.	8-36 m.	b 5-43 t.	10-0 n.
a 4-30 t.	8-25 m.	a 5-30 m.	1-20 t.	7-0 t.	7-34 t.	7-45 t.	8-25 n.	6-50 m.	8-23 m.	8-0 m.	9-50 m.	Regoa Barca d'Alva	Barca d'Alva Regoa		
Lisboa Coimbra	Coimbra B. Entrone			C. Sodrê Algés Algés C. Sodrê				4-30 t.	6-25 t.	4-45 t.	6-35 t.	6-20 m.	12-0 m.	a 1-0 t.	9-35 n.
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.	Pinhal Novo Setubal	Setubal Pin. Novo			Porto Campanhã Campanhã Porto			
Lisboa Pampilhosa	Pampilhosa Lisboa			10-0 m.	10-20 m.	10-30 m.	10-50 m.	3-1 t.	3-42 t.	4-45 t.	5-7 t.	7-51 m.	7-56 m.	5-55 m.	6-0 m.
i 6-30 t.	11-22 n.	j 5-10 m.	10-10 m.	2-0 t.	2-20 t.	2-30 t.	2-50 t.	5-20 t.	5-41 t.	—	—	8-50 m.	8-55 m.	6-20 m.	6-25 m.
Aveiro Porto	Porto Aveiro			Lisboa Sacavem Sacavem Lisboa				BEIRA ALTA				9-45 m.	9-59 m.	6-41 m.	6-46 m.
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			11-26 m.	11-31 m.	6-56 m.	7-1 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.	9-25 m.	7-55 t.	2-40 t.	2-45 t.	10-5 m.	10-10 m.
Ovar Porto	Porto Ovar			8-45 m.	9-29 m.	8-45 m.	9-29 m.	Figueira Mangualde	Mang. Pampilhosa			7-6 t.	7-11 t.	1-30 t.	1-35 t.
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.	2-50 n.	7-39 m.	10-45 m.	8-5 n.	8-10 n.	2-45 t.	2-50 t.
1-25 t.	3-10 t.	6-25 t.	8-6 m.	12-0 t.	12-44 t.	11-0 m.	11-45 m.	—	—	rampilhosa Fig. <sup>a</sup>	—	9-30 n.	9-35 n.	4-7 t.	4-12 t.
Porto Espinho	Espinho Porto			d 1-0 t.	1-44 t.	1-0 t.	1-45 t.	—	—	7-30 m.	9-20 m.	—	—	7-0 t.	7-5 t.
8-55 m.	9-57 m.	b 7-50 m.	8-40 m.	2-0 t.	2-44 t.	d 2-0 t.	2-44 t.	rampilhosa F. Oñoro	V. Formosa Pamp.			Além d'estes ha mais os das Linhas do			
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 11-82 n.	5-44 m.	4-11-40 n.	5-0 m.	Minho, Douro e Braga e companhia Real.			
Figueira Alfaiellos	Alfaiellos Figueira			4-45 t.	5-29 t.	d 4-30 t.	5-14 t.								
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.	12-55 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.								

a) Lisboa-Caes dos Soldados — b) Porto-Campanhã — d) só aos domingos e dias santificados — f) só no dia 23 de cada mez — g) só ás quartas e sabbados — h) só ás quintas e domingos — i) só ás terças e sextas — j) só ás segundas e sextas — k) só á semana, 3.<sup>a</sup> classe.



# Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

## CARREIRA OFFICIAL

### O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior



**SAHIRÁ** no dia 1 de junho, 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), vapor allemão **Admiral**. Sahirá a 3 de junho.  
Agente, E. George—Rua da Prata, 8.



**Bahia**, Rio e Santos, vap. allemão **Patagonia**. Sahirá a 8 de junho.  
Agente, E. George—R. da Prata, 8.



**Bordeaux**, vap. franc. **Cordillere**. Sahirá a 7 de junho.  
Sociedade Torlades. Agente das Messageries Maritimes.—Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Cabo Verde**, Bissau e Bolama (sem baldeação), vap. port. **Angola**. Sahirá a 3 de junho.  
Empresa Nacional de Navegação.—Rua da Prata, 8, 1.<sup>o</sup>



**Cherbourg** e Southampton, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a 2 de junho.  
Agente, James Rawes & C.<sup>a</sup>—Rua dos Capelistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**Copenhagen**, vap. dinamarquez **Douro**. Sahirá a 15 de junho.  
Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



**Corunha**, La Pallice e Liverpool, vap. inglez **Orissa**. Sahirá a 7 de junho.  
Agente, E. Pinto Basto C.<sup>a</sup>—C. Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres, vapor francez **Brésil**. Sahirá a 6 de junho.  
Sociedade Torlades. Agente das Messageries Maritimes. Rua do Ouro, 32.



**Hamburgo** vap. allemão **Montevideo**. Sahirá a 6 de junho.  
Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



**Havre** e Anvers, vap. franc. **S. Mathien**. Sahirá a 9 de junho.  
Agente, H. Burnay & C.<sup>a</sup>—Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool**, vap. inglez **Apollo**. Espera-se a 2 de junho.  
Agente, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>—T. Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Lourenço Marques**, e Beira, vap. franc. **Uruguay**. Sahirá a 22 de junho.  
Agente, Augusto Freire.—19, P. do Municipio.



**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Principe, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, vap. port. **Zaire**. Sahirá a 6 de junho.  
Empresa Nacional de Navegação.—R. da Prata, 8, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus, vap. inglez **Grangense**. Sahirá a 2 de junho.  
Agente, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>—R. Alecrim, 10.



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Arensburg**. Sahirá a 7 de junho.  
Agente, João Patricio Alvares Ferreira. R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos-Ayres, vapor francez **Médoc**. Sahirá a 15 de junho.  
Sociedade Torlades. Agente das Messageries Maritimes. R. do Ouro, 32.



**Pernambuco**, Rio e Santos, vap. allemão **Babitonga**. Sahirá a 15 de junho.  
Agente, E. George.—R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. francez **Cordoba**. Sahirá a 19 de junho.  
Agente, Augusto Freire.—19, Praça do Municipio.



**Rio de Janeiro** e Santos, vap. franc. **California**. Sahirá a 14 de junho.  
Agente, Augusto Freire.—19, Praça do Municipio.



**Rio de Janeiro** e Santos, vap. franc. **Ville de Rosario**. Sahirá a 26 de junho.  
Agente, Augusto Freire.—19, Praça do Municipio.



**Rotterdam** e Hamburgo, vapor allemão **Petropolis**. Sahirá a 2 de junho.  
Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



**S. Miguel**, Terceira, Graciosa (Santa Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vap. portug. **Açor**. Sahirá a 5 de junho.  
G. Arnaud. Caes Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Buenos-Ayres, Montevideo, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Liguria**. Sahirá a 8 de junho.  
Agente, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>—C. Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Valencia**, Barcelona, Cettz e Marselha, vap. franc. **St. Thomas**. Sahirá a 7 de junho.  
H. Burnay & C.<sup>a</sup>. Rua dos Fanqueiros, 10 1.<sup>o</sup>





# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Serviço combinado com a Companhia dos Caminhos de ferro de Madrid-Zaragoza-Alicante*

## TARIFA ESPECIAL E. P. N.º 6 — PEQUENA VELOCIDADE

(E. P. n.º 4 de M. Z. A.)

PARA TRANSPORTE DE

# BREU, por wagons completos

Desde 15 de Maio de 1898

### PREÇOS POR 1:000 KILOGRAMMAS

Das estações abaixo a Belmez sem reciprocidade	Total	Repartição	
		C.ª Real	M. Z. A.
Lisboa (Caes dos Soldados) . . . . .	45800	25520	25280
Lisboa-Alcantara Terra. . . . .		25550	25250
Pedrouços . . . . .		25580	25220
Porto . . . . .		25950	15850

### CONDIÇÕES

- 1.ª Esta tarifa só será applicada ás expedições por wagons completos de 10:000 kilogrammas ou que paguem como tal.
- 2.ª As operações de carga e descarga são de conta e risco dos expedidores e consignatarios. Para cada uma d'estas operações é concedido o praso de 24 horas, contado desde o momento em que os wagons sejam postos á disposição para esse fim. Ultrapassando este praso a Companhia Real cobrará por estacionamento do material 15000 réis por wagon e periodo indivisivel de 24 horas á partida; e as linhas hespanholas pesetas 0,25 por hora e wagon, á chegada, reservando-se a faculdade de proceder á descarga por conta do consignatario, cobrando n'este caso 0,50 pesetas por tonelada.
- 3.ª As remessas taxadas por esta tarifa ficam isentas do pagamento das despesas accessorias de manutenção e transmissão para a Companhia portugueza.
- 4.ª Além dos preços supra indicados cobrar-se-hão os impostos para o Governo hespanhol, e o imposto de sello em Portugal.
- 5.ª As despesas d'Alfandega ficam a cargo dos expedidores e consignatarios.
- 6.ª Para a applicação d'esta tarifa é indispensavel que o expedidor se encarregue de preencher todas as formalidades da Alfandega, onde terá que verificar as prescripções aduaneiras por si ou por agente seu para o que deverá fazer na respectiva nota de expedição a declaração seguinte:

**Todas as operações e formalidades aduaneiras são confiadas por minha conta e risco, sem responsabilidade alguma para os caminhos de ferro, ao cuidado do Sr. ... na fronteira Portuguesa-Hespanhola de ...**

O expedidor ou o seu representante, preencherá, portanto, todas e quaesquer formalidades, nos pontos em que fôr necessario, pagando todas as despesas que isso occasionar. As mercadorias taxadas por esta tarifa não poderão sair das estações de fronteira, sem que as prescripções supra sejam cumpridas, não se responsabilizando as Companhias combinadas por quaesquer faltas ou avarias que não sejam notadas na occasião da eutrega ao



agente do expedidor, nem pela demora que houver desde que a mercadoria chegue á estação de fronteira até que seja de novo entregue ao caminho de ferro para ser reexpedida

As remessas devem ser acompanhadas de 1 exemplar da nota de expedição e 2 exemplares da — **Declaração para as Alfandegas** — para observancia e cumprimento das formalidades aduaneiras, em conformidade com as leis em vigor.

Serão de conta e responsabilidade dos expedidores e consignatarios todas as consequencias que resultarem de qualquer erro, ommissão ou duvida que se suscite em virtude da inexactidão ou deficiencia das declarações feitas em a nota de expedição e seus annexos.

As Companhias combinadas declinam toda a responsabilidade pelos atrasos, despesas, multas, etc., que possam resultar nas alfandegas portugueza ou hespanhola por deficiencia ou irregularidades dos documentos que devem servir para o preenchimento d'estas operações e formalidades. A Companhia hespanhola cobrará pela paralysação do material na fronteira, quando a haja, desde 24 horas depois de ser posta a mercadoria á disposição do expedidor, do consignatario ou de quem os represente para os effeitos do despacho na alfandega, pesetas 0,25 por hora e wagon até que as remessas sejam novamente postas á disposição do caminho de ferro, promptas para seguirem ao seu destino.

7.<sup>a</sup> As Companhias reservam-se o direito de ampliar até o duplo os prazos regulamentares de expedição e transporte, sem que por isso sejam obrigadas a qualquer indemnisação.

8.<sup>a</sup> O pagamento das importancias que por qualquer titulo gravem a mercadoria deverá effectuar-se na estação de partida ou, não sendo assim, na de chegada antes das remessas serem retiradas dos armazens da Companhia destinataria, onde se procederá ao repeso ou reconhecimento da mercadoria, não se admittindo reclamação alguma, logo que ella tenha sahido dos referidos armazens, isto em conformidade com o artigo 158.<sup>o</sup> do Regulamento do Governo hespanhol de 8 de setembro de 1878.

9.<sup>a</sup> As expedições effectuadas segundo a presente tarifa não poderão exceder a carga de 3 wagons. As notas de expedição deverão, pois, fraccionar-se em grupos de 3 wagons o maximo, não devendo n'ellas mencionar-se peso superior ao que possa ser carregado em 3 wagons.

10.<sup>a</sup> A presente tarifa será applicada *de officio* sempre que os seus preços resultem mais beneficiosos para os expedidores, e estes não sollicitem, na sua nota de expedição, a applicação de outra que seja tambem applicavel a breu, no percurso que tenham a effectuar.

11.<sup>a</sup> Ficam em tudo o mais em vigor as condições das Tarifas Geraes de cada rede no que não seja contrario ao que na presente se estipula.

**Advertencia.** — Sempre que n'isso haja vantagem para o expedidor as remessas destinadas ás estações abaixo indicadas, comprehendidas entre Belmez e a fronteira de Badajoz, poderão ser taxadas pelos preços estipulados na presente para Belmez:

Badajoz, Talavera la Real, Montijo, Garrovilla, Aljucén, Merida, D. Alvaro, Villagonzalo, Guareña, Valdetorres, Medellin, D. Benito, Villanueva de la Serena, Magacela, Campanario, Castuera, Almorchon, Zujar, Valsequillo, El Porvenir de la Industria (ap.), La Calera (ap.) e Peñarroya.

Lisboa, 1 de Maio de 1898.

Linha		Total	O Director Geral da Companhia
A	B		
1	2	18800	Chapuy
3	4		
5	6		
7	8		