

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

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

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

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

NOVA DISTINÇÃO A ESTA GAZETA

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

Grande diploma de honra

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

E' a quarta distinção 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.....	101
MELLO BORGES, por V. P.....	102
PARTES OFFICIAL — Portarias de 10 de maio do Ministerio das Obras Publicas.....	103
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	103
PROJECTO DA LEI DO SELLO.....	103
VIAGENS EM TERRA ALHEIA — Constantinopla — por V. P.....	104
ASCENSOR DO LAVRA.....	105
INSTITUTO DE ELECTRICIDADE MEDICA, por O. S.....	106
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	106
OS SERVIÇOS DO CENTENÁRIO.....	106
SERVIÇO DE BANHOS.....	107
METROPOLITANO DE PARIS.....	107
COMPANHIA CARRIS DE FERRO DO PORTO.....	107
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Curso dos cambios, descontos e agravos — Cotações dos fundos portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas Bolsas portuguezas e estrangeiras — Recentes dos caminhos de ferro portuguezes e hispano-hispano 108 e	108
A CONSTRUCTORA.....	109
SEGURANÇA NAS VIAS FÉRREAS.....	109
INVENTOES.....	110
LINHAS PORTUGUEZAS — Carris de ferro do Porto — Guimarães a Fafe — Paragem na Amieira.....	110
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Russia — Belgica — Austria — Turquia — Persia — Republica Argentina.....	111
ENCOMENDAS POSTAIS NA ARGELIA E TUNISIA.....	111
NOTAS VARIAS.....	111
ARREMATAÇÕES.....	112
CASAS RECOMMENDADAS.....	112
AGENDA DO VIAJANTE.....	113
ANUNCIOS.....	113
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE JUNHO DE 1898.....	113 e
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	115

VIAS FERREAS AFRICANAS

Africa oriental

O continente africano, que ainda ha pouco, estava cheio de misterios apenas devendados pelos ousados peoneiros e por impavidos sertanejos portuguezes, esta atraíndo cada vez mais a atenção 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 realizada, 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 fereas, 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 ahi 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 política 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 comunicação.

Até ha pouco, a linha do Cairo parava em Assint; em 6 de março foi aberta até Luxor, termino da via normal de 1^m,5. Começa ahi a via de 1^m,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 Suakin 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 estratégico 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

Torou 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 construção foram votados creditos de 75 milhões de francos.

Tem a bitola de 1^m,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 ingleses que pensam em atravessar a África desde o Cabo a Alexandria em linhas da sua nação.

Os allemaes delinearam vastos projectos que parecem estarem longe de realização. 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 colónia portuguesa 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 Zambezia* a auctorização para construir uma linha de 250 a 300 kilometros, de Quelimane ao confluente do Ruo, 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 affuentes que nascem vias commerciaes de grande valor. Assim o Shire, emissario do lago Nyassa, é obstruído 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 dificuldades naturaes a vencer.

Graças a esses dois troços, de Quelimane ao Ruo 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 ingleses propõem-se ainda prolongar, seguindo um meridiano, a linha do Cabo a Buluwayo 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 vai servir Johanesburgo e Pretoria, cidades que se ligam com o Oceano Índico 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 anunciou-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 máquina na estação da Guarda.

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

Oriundo de uma família distinta de Vizeu, ao completar a sua instrucção scientifica e litteraria deixou-se enlevar pelo entusiasmo das construções de caminhos de ferro, e eis-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 construção das linhas da Beira Alta, Vizeu, Figueira e Beira Baixa.

Conquistara no logar que ocupava 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 construção.

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 distinto obreiro foi encontrar um horrível fim, despedaçado por uma locomotiva.

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

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

Que estas expressões de viva saudade e reconhecimento de um companheiro de trabalho sejam um balsamo para a dor 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 OFICIAL

Ministerio das Obras Públicas, Commercio e Industria

Direcção dos Serviços de Obras Públicas

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 aprovar 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 2.969.516 réis e autorizar 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 communica ao director dos caminhos de ferro do sul e sueste para os efeitos 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 portugueses: ha por bem, conformando-se com o parecer de 9 do corrente do conselho superior de obras publicas e minas, aprovar para os devidos efeitos o mencionado projecto, devendo porém a capacidade das fossas Mouras ser aumentada 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 funcionário 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 prorrogados pagando-se a diferença para o preço de semestre ou anno, apenas com pequena sobretaxa.

O aviso d'esta concessão é assim concebido:

O prazo 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, pôde ser prolongado por mais outros 3 mezes e, findo este prazo, por mais seis mezes; e o dos bilhetes de 6 mezes, por mais 6 mezes, quando a prorrogação for requisitada na estação em que primivamente se houver pedido a assignatura, oito dias, pelo menos, antes de terminar o prazo de validade do bilhete.

Estas prorrogações de prazo 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.^º do art. 1.^º da tarifa a que o presente se refere.

Além da diferença 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 prazo dos seus bilhetes: Quando o preço do bilhete, correspondente ao prazo 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 commissão de fazenda a respeito d'este projecto.

Os ingenuos esperavam que a commissão 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 commissão, 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 rôde 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, restabelecida ao *statu-quo*, isto é, recahindo o imposto só sobre os de preço de 400 réis ou mais. Mas continuam *sabientemente* isentos os bilhetes de transporte por outras vias.

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

E era bem facil corrigir o disparate, incluindo as pequenas remessas sob a designação de «recovagens» de conjunto 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!

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

N'outro ponto que indirectamente se prende com a industria ferro-viaria, mas que muito directamente affeta todas as industrias e commercio, não houve a menor alteração, apesar da lei actual ser já muito prejudicial, a projectada ainda peior, 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 atende senão aos que são postos em Lisboa; isto é, não considera a enorme diferença de publicidade que ha entre um annuncio affixado n'uma capital e um outro n'uma pobre terra da província, 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 capitais da Europa.

Em quanto 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 província, pagam-se 200 réis!

A Empresa d'annuncios nos caminhos de ferro, cujos benefícios são repartidos com as caixas de socorros e pensões dos empregados das diferentes 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 agravam, 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 esmalta-das ou taboletas 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 (1)

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 1.200, lá tinhamos 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 1.200 réis por anno, fica, da mesma forma, prohibitiva para os pequenos annuncios.

Não tem havido meio de fazer comprehendender os nossos politicos que se, em lugar de taxa por mez, se applicasse por dimensões dos annuncios, permittiria 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 pôde 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 selvageria, barbara indizivel.

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

Tinham massacrado os homens, despojado as casas. As mulheres estavam escondidas nos cantos, quasi nuas, acocoradas 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, vassalos turcos, por consequencia.

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

Para se vêr o sultão é necessario obter, pela embaiizada, licença para penetrar n'uma dependencia do palacio de cujas janellas se pôde 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 esquadros 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 automatos e um ar terrivel na fronte.

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, cortezãos, ministros, seguidos de alguns criados com as veneras, que vestem quando devem aparecer ao senhor.

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

Que trajos! Que estofo! Que pedrarias e armas...

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

Chegam os servos espalhando areia no chão, lançam-se um sobre:bo 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 relogios, que não são turcos. Sahe o cortejo do palacio.

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

A' porta da mesquita desengatam-se os cavallos para que elles não possam fugir.

Os eunucos continuam de guarda.

Não é permitido 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 carroagens 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 emfim, n'uma carruagem descoberta e doirada, puxada a 4 cavallos de incomparável beleza, o sultão contemplando impassível 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.

Espectáculo inolvidável!

Um céo 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 céo, 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 solenne 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 espectáculo 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 distinção, o turbante verde.

Como nem todos alli podem ir, constituem procuradores para este efecto. 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 comprehendem 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 semeadas 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 trajes riquissimes 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 benefícios 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, elles 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 trajes são deselegantes. Parecem dominós; não se vestem, empactotam-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 comerciaes que teem sido impostos ao Estado.

Uma curiosidade da terra é a enorme quantidade dc 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 canalização nem se trata da limpeza.

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

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 esplendidás. Formosos tapetes e bellos azulejos nos muros e abobadas.

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

*
— Nota curiosa: o sultão, que permitiu 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 experientia 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 consequencias, é para temer que o mesmo succeda agora.

Por outro lado, tendo-se tratado de uma total reconstrucção 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 diferença 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 freios 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 assunto 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 apparelhos mais modernos e perfeitos para auxiliarem efficazmente o diagnostico.

Despretencioso como é, não se limita a uma catalogação dos apparelhos 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 difficulte technica das suas applicações e em especial ao tratamento das doenças — na therapeutica electrica.

Enaltece, em palavras eloquentes, os serviços dos sábios que utilizaram 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 realizar-se as acções electricas excitantes do organismo, descreve o numeroso material que se emprega e entra na therapeutica electrica, na electrocirurgia e na electrogynéologie.

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

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, u n trabalho valioso e de util vulgarisaçao scientifica, escrito com sciencia e consciencia.

O. S.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Album do «Seculo».—Foi-nos pessoalmente oferecido 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 reprodução dos mais notaveis quadros em que a marinha dos séculos XV e XVI apparece, tanto na sua parte europea, nau, caravellas, galeões, como na índica, juncos malaios, fustas, etc.

Todos os desenhos são delicadamente feitos á pena 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. Ali 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 notável 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 temido influencia n'esse meio artistico.

A obra é ilustrada 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 distinto 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 $\frac{31}{32}$ 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 pôde negar que uma brillante manifestação de boa organisação de serviço e de boa ordem, disciplina e amor pelo trabalho, foi dada pelas nossas linhas férreas por occasião das ultimas festas.

Pôde calcular-se, sem exagero, que, durante ellas, visitaram a capital mais de 150.000 pessoas e, como a sua vinda e regresso se efectuaram n'um prazo muito restrito, de 5 dias, o movimento das estações, especialmente as de Lisboa, foi pasmosamente extraordinário.

E, não obstante uma tal affluencia de público, 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 saída de passageiros, não foram notaveis os atrazos nas chegadas — pôde quasi dizer-se que nem atrazos houve.

O pessoal, tratando o publico com a maior urbanidade, buscou, por todas as fórmas, 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 accommodação descontentava.

Só nas linhas da Companhia o movimento, além do ordinario, das estações de Lisboa calcula-se em 200.000 passageiros chegados e saídos 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, enquanto que agora a média foi dez vezes maior.



SERVIÇO 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 servico 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^m,3 de largura ao nível dos carris, 7^m,10 a 2^m,43.

E' coberto por abobada elliptica com 2^m,08 de ponto.

A contra-abobada inferior tem o vertice a 0^m,70 sob o nível dos carris, sendo a altura total de galeria 5^m,20.

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

A linha passa em alguns pontos em trincheira.

Esta trincheira é revestida inferiormente por uma contra-abobada, lateralmente por muros de supporte de 1^m,3 na base e 1^m no coroamento.

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

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

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

As estações terminos são eguaes, mas só com 130^m.

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

As estações abobadadas ordinarias teem 14^m,14 de largura, 1^m,50 a cima do nível dos carris.

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

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

Os paramentos vistos são de tijolos vidrados.

As plataformas são asphaltadas, com guarnições de granito.

As dificuldades 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 vai certamente triumphar a sciencia do engenheiro e o arrojo dos capitalistas franceses.

COMPANHIA

CARRIS DE FERRO DO PORTO

Na reuniao 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 commissão 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, aprovados por alvará de 30 de novembro de 1894, são convocados os srs. accionistas para se reunirem em Lisboa, na séde social, em assembléa geral ordinaria, 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 exercício de 1897, do relatorio *annual*, e do parecer do conselho fiscal e votação das *conclusões* do mesmo parecer.

Esta assembléa geral, segundo os preceitos do art. 28.^o, compõr-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 séde 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 depósitos das acções depositadas.

A assembléa geral constitue-se e poderá validamente 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.

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

Os cambios que antes das festas estavam maus, apareceram depois d'ellas muito piores, 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 efeitos d'essa situação no encarecimento da materia prima que importa e pretende compensar-se d'esse prejuizo aumentando os precos 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 pôde enviar para além das fronteiras, e o pouco que deixa no paiz é contado, pelo vendedor, ao preço elevado por que vende para exportar.

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

Outra compensação, embora tambem pequena, que poderíamos 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 utilizou.

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 quis propôr ás camaras o aumento 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 2³500 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 tem dinheiro, dinheiro a receber de lá.

Ha quinze dias, com o cambio brasileiro a 2¹¹/₁₆, a libra valia no Rio 42²198 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 1:912²045 réis em moeda portugueza, papel; hoje igual apuração daria 2:415²458 ou mais 503²413 réis, o que é importantissimo lucro de 25,32 por cento.

A discussão e publicação dos documentos do empréstimo 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 fizer esquecer, pela fadiga, do que para o esclarecer, como tanto convinha, pondo a claro as responsabilidades de quem as tem e não pequenas.

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

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

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 forma 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 5¹/₂ e 6%.

Nos proximos paquetes do Brazil espera-se grandes remessas de fundos d'aquelle paiz, ainda assim não tão elevadas como se iria 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 accão e em contrario o Ultramarino firmou-se em 3.000 réis mais.

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

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres go d/v....	28 ¹⁵ / ₁₆	28 ⁷ / ₈	Desconto no Banco de Portugal
" cheque....	28 ⁵ / ₈	28 ⁷ / ₁₆	No mercado....
Paris go d/v.....	995	997	Agio Buenos Ayres.....
" cheque.....	999	1000	Cambio Brazil....
Berlim go d/v.....	407	408	Premio libra....
" cheque....	410	411	
Francfort go d/v...	407 ¹ / ₂	408 ¹ / ₂	3 ² 800 e
" cheque....	410 ¹ / ₂	411 ¹ / ₂	3 ² 900.
Madrid cheque	880	910	

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

MAIO

BOLSAS	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	31
Lisboa: Inscriç. de assent..	29,25	-	-	-	-	-	29	-	28,91	29	29,25	28,30	30,05	30
" coupon.	-	28,30	-	-	-	-	29,29	29,10	-	29,30	-	29,50	-	29,20
Obrig. 4 0/0 1888.....	-	14.600	-	-	-	-	14.600	14.600	14.700	-	14.850	-	14.800	-
" 4 0/0 1890 assen.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 0/0 1890 coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35.000	-	-
" 4 0/0 1890 externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 0/0 assent.....	38.900	-	-	-	-	-	-	38.900	39.100	39.100	39.000	-	39.300	-
" 4 1/2 0/0 coup. int....	-	-	-	-	-	-	-	-	39.000	-	39.100	-	-	-
" 4 1/2 0/0 externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções 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	-
C. Comp.ª Real.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9.350	-
Obrig. prediaes 6 0/0.....	-	-	-	-	-	-	-	95.100	-	-	-	-	-	-
" " 5 0/0.....	93.500	-	-	-	-	-	-	-	93.100	93.500	93.500	93.500	93.500	-
" C. Real 3 0/0 1.º grau.	72.800	-	73.000	-	-	-	-	-	73.000	73.000	73.000	73.000	73.100	-
" " 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
Partiz: 3 0/0 portuguez.....	17,25	17,40	17,50	-	17,20	-	17,80	18,40	18,20	18	18	18	-	-
Acções Comp. Real.....	-	-	-	-	30,25	-	30	-	-	-	-	30	-	-
" Madrid Caceres....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 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 0/0 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 Africa....	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	-	-	-
Bruxelas: Atravez Africa....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1898			1897			Totaes			1898		
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1898	1897	1898	1897	1898	1897
COMPAGNA REAL													
Antiga rede e nova não garantida.	30 6 Maio	693	Réis 60:899.000	Réis 87.877	693	Réis 56:466.115	Réis 81.480	Réis 1.089:335.000	Réis 1.014:022.000	Réis 75:313.000	Réis		
	7 13 "	"	Réis 58:538.000	Réis 84.470	"	Réis 55:810.775	Réis 80.535	Réis 1.147:873.000	Réis 1.069:832.795	Réis 78:040.205	Réis		
	14 20 "	"	Réis 86:083.000	Réis 124.217	"	Réis 55:810.775	Réis 80.535	Réis 1.233:956.000	Réis 1.125:643.570	Réis 118:312.430	Réis		
Nova rede garantida.	30 6 Maio	386	Réis 6:682.000	Réis 17.584	380	Réis 6:215.885	Réis 16.357	Réis 126:012.000	Réis 122:542.980	Réis 3:469.020	Réis		
	7 13 "	"	Réis 6:454.000	Réis 16.984	"	Réis 6:147.225	Réis 16.176	Réis 132:466.000	Réis 128:690.205	Réis 3:775.795	Réis		
	14 20 "	"	Réis 8:805.000	Réis 23.171	"	Réis 6:147.225	Réis 16.176	Réis 141:271.000	Réis 134:837.430	Réis 6:433.570	Réis		
Sul e Sueste...	23 29 Abril	475	Réis 14:896.010	Réis 31.360	475	Réis 12:780.125	Réis 26.905	Réis 266:891.241	Réis 233:957.970	Réis 33:833.271	Réis		
	30 6 Maio	"	Réis 42:076.105	Réis 88.581	"	Réis 14:261.900	Réis 30.025	Réis 308:967.346	Réis 247:319.870	Réis 61:647.476	Réis		
Minho e Douro.	22 28 Jan.	353	Réis 17:679.696	Réis 50.084	353	Réis 17:775.511	Réis 50.355	Réis 73:118.304	Réis 66:759.869	Réis 6:358.835	Réis		
	29 4 Fer.	"	Réis 20:311.553	Réis 57.539	"	Réis 16:359.797	Réis 46.345	Réis 93:429.857	Réis 83:119.666	Réis 10:310.191	Réis		
	5 11 "	"	Réis 19:639.671	Réis 55.636	"	Réis 18:532.148	Réis 52.499	Réis 113:069.528	Réis 101:651.814	Réis 11:417.714	Réis		
Beira Alta....	30 16 Maio	253	Réis 5:798.606	Réis 22.919	253	Réis 6:576.547	Réis 25.994	Réis 92:354.298	Réis 102:384.000	Réis	10:029.702	Réis	
Nacional—(Mi- randella e Vi- zeu).....	9 15 Abril	105	Réis 967.544	Réis 9.214	105	Réis 1:249.801	Réis 11.902	Réis 17:403.791	Réis 19:254.058				

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 concluidas e certamente atingirão um desenvolvimento extraordinário, 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 ocupados pelas officinas e armazens, abrigando tres caldeiras geradoras de 200 metros cubicos de superficie d'aquecimento, igual 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 conjunto 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 «Trové», de pequenas dimensões e grande rendimento de trabalho, sistema 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 auferirm o justo premio no desenvolvimento da sua importante casa.

A SEGURANÇA NAS VIAS FERREAS

O ministro das Obras Publicas frances expediu uma interessante circular sobre este importante assunto, dirigida aos administradores das companhias ferro-viarias, em que lhes chama a attenção para quatro ordens de factos: funcionamento dos freios continuos, insuficiencia das luzes na cauda dos comboios, insuficiencia 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 dos apparelhos e na instalação dos tubos de conjugação que fazem a ligação d'uma para outra viatura. As companhias, para evita 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 illuminacão dos *fourgons* da cauda, nota que, ao passo que todo o material, machinas, carruagens, freios, etc., se tem melhorado, não se aperfeiçoou nem mudou esta illuminacão, 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 pode muitas vezes collocar petardos na linha senão a uma distancia demasiado pequena.

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

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 desse 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 injecção 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 camera 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; realiza-se a absorção por aspiração, como vae vêr-se.

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

Introduzem-se depois n'uma camera fechada e aspira-se d'ella o ar até se obter uma rarefação de 0^m,55 medida na columna mercurial.

A travessa fica livre de liquido e os poros abrem-se, deixando penetrar-se facilmente pelo creosote, que vai 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 secas.

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 Alemanha 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 fizaram-se já experiencias sendo excellentes os resultados.

Guimarães a Fafe. — Dizem de Fafe que causou alli bella impressão e geral contentamento a notícia 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* à 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 térrea de *S. Julian de Musques a Castro Urdiales y Trastavina*.

França

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

As estações de Paris, Lyon, Marseille, Saint-Etienne, Aix-les-Bains e Genève, foram autorisadas a vender bilhetes de antecipação 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 comparação 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 líquidos. A companhia distribue 56 francos por acção.

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

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

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

Montou a iluminação electrica nas estações de Limoges e Nantes.

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

Tinha no 1º 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 circulação o caminho de ferro de S. Petersburgo a Tunesk — 5.400 kilómetros.

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

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

As carruagens comunicam umas com as outras, como nas linhas americanas e nos comboios harmonicos da Alemanha.

Belgica

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

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

Esta linha, não comprehendendo os ramaes, 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 fiscalização 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 deverá prolongar até ao Golfo Persico.

República Argentina

A empresa do *Ferro Carril 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 aquisição d'esta linha põe aquella florescente empresa na posse da viação até ao Sul da província de Buenos-Aires.

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

ENCOMMENDAS POSTAES

NA ARGELIA E TUNISIA

Por acordo entre as companhias de caminhos de ferro e de navegação, estabeleceu-se um novo regimen de transporte de encommendas 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 encommendas que circulam em Argelia, 1,25 francos na estação, e 1,50 no domicilio do destinatario.

Uma encommenda 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^m,5; limite do volume 55 decímetros cubicos.

Podem expedir-se encommendas 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 administração 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 edade, robusto e válido.

O record de juventude pertence a John Magee, presidente do conselho de administração 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^m por 22^m e 14^m,5 e tem uma força de 28.000 cavallos.

Um tunnel sob a neve. — Depois da catastrofe de 12 de julho de 1892, em que foram destruidos 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 às modistas francesas, vai provocando represalias.

Os jornaes de caminhos de ferro lembram que os franceses podiam, sem se prejudicar, afrouxar as encomendas de machinas e apparelhos 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 kilómetros. A nação mais favorecida era os Estados Unidos da America, que tinha 14.433 metros.

Em 1850 chegava-se á cifra de 39.443 kilómetros.

Em 1855 subiu a 66.277; em 1860 a 105.886.

Continua a ascensão, mas menos rapidamente, nos annos seguintes, assim em 1855 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 kilómetros.

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

Concurso de automoveis. — Deve ter-se realizado n'este mez em Inglaterra o concurso para se reconhecer qual o melhor sistema 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 comercial 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 kilómetros n'um dia, repetindo a prova em 4 dias seguidos. Preferem-se as que possam subir em rampas de 6 %.

O record do polo do Norte. — Eis a estatística historica das viagens emprehendidas 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 — Parry	"	81,45	
1876 — Nares	"	83,20	
1882 — Greely	Norte-americano	83,24	
1895 — Nausen	Norueguez	86,14	
	Markham e Parr		

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

Os norte-americanos vão disputá-lo 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 comunicações.

Em setembro de 1893 inaugurou a soberba ponte sobre o Danubio em Tchernawoda, junto ao sitio em que o rio, encontrando as alturas graníticas da Dobruja, se reflecte para o Norte. Esta bella obra d'arte liga Bucharest e a ríde rumaca 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 dócas 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 marítimos e fluviais.

Projecta-se utilizar as quedas d'agua do *Dal Elf* proximo do Elf Kalleby, 165 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 rápidos da Europa. — Os regulamentos alemães marcam a velocidade de 80 kilometros por hora para os comboios de passageiros, que tenham freios continuos.

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

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-Hambugo, 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 alemães não se atinge esta velocidade.

Nos caminhos de ferro austro-hungaros os mais rápidos 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 126 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 dc velocidade.

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

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

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de parafusos para eclipses

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 eclipses.

O deposito provisório 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 edifício da direcção (largo de S. Roque n.^o 22), onde pôdem 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 máquinas

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 máquinas mixtas.

O deposito provisório para poder licitar será da quantia de 30.000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5% da importância total do fornecimento, por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação for feita, depositos que terão lugar 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 pôdem ser examinadas, nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até às 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 provisório para poder licitar será da quantia de 10.500 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5% 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 edifício da direcção (largo de S. Roque n.^o 22), onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até às 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 abertas

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 provisório para poder licitar é da quantia de 30.000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5% da importância total do fornecimento por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação do fornecimento for feita, depositos que terão lugar 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 pôdem ser examinadas, nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até às 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 mês de junho próximo, perante a comissão executiva d'esta 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 Apolónia), todos os dias não santificados, desde as 10 horas da manhã às 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 Apolónia, com a seguinte inscrição exterior: «Proposta para o arrendamento do buffet de Amieira» e redigidas segundo o teor seguinte: «Eu abaixo assinado, 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 quais tomei pleno conhecimento»; data e assignatura por extenso e bem legível.

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 comissão 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 Apolónia), todos os dias não santificados, desde as 10 horas da manhã até às 4 da tarde.

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

Depositó provisório 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, arsenicas 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 aperfeiçoamentos da moderna hydrotherapia, sob todas as fórmas. **Sala d'aerotherapia, pulverizações e irrigações**, inhalações d'acido carbonico nativo.

Gymnasio e sala d'armas. Assistência médica permanente e pharmacia.

Uma magnifica vaccaria.

DOIS EXCELLENTES HOTELIS 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.

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

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

Depositó geral das aguas e administração da companhia:

Rua de D. Pedro, 172 = PORTO

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

Antwerpia.—A. Manceau.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha
Lisboa.—Ad. Seghers—Rua dos Retrozeiros, 142, 1.^o
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.^o
Lisboa.—José F. Canha.—Rua d'El-Rei, 43-45.

Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal, 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Lisboa.—Casa Portugueza de Manuel da Silva, papelaria e tipografia. 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.º—Rua de Traz, 28.
Porto.—João Pinto & Irmão.—Despachantes.—Rua do Mousinho da Silveira, 134.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.
Valencia d'Alcantara.—Justo M. Estellez—Agente internacional de aduanas y transportes.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

LISBOA Francfort Hotel.—No centro da cidade—Aposentos para famílias. *Preços modicos.* Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde. 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.er ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.

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

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

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

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

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 inexcedivel, bom serviço, *preços modicos*, trens d'aluguer e carreira para as estações de Cella e Vallado—Prop. A. de S. Romão.

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

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

AGENDA DO VIAJANTE

Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPÉRIENCE PERSONNELLE.

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. Propr. Lopez Munhós.

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

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

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

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

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

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

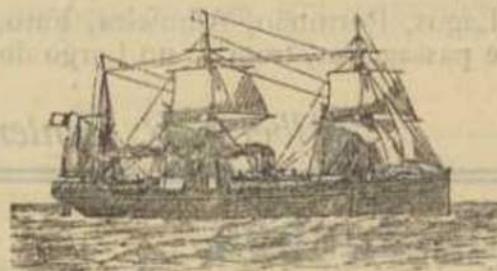
GRANADA Hotel Victoria.—Prop. Federico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

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

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

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

ROYAL MAIL
STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A mais antiga da carreira do Erael

Cherbourg e Southampton

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

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

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

AGENTES

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

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de junho de 1898

COMPANHIA REAL

Lisboa Porto | Porto Lisboa

a 7-30 m.	9-15 n.	a 6-35 m.	8-30 n.
9-0 n.	7-35 m.	2-8 t.	3-5 n.
10-30 n.	11-5 m.	7-45 t.	5-55 m.

Lisboa V. Alcant. V. Alcant. Lisboa

a 7-30 m.	8-0 n.	a 8-45 m.	8-30 n.
8-15 n.	5-25 m.	8-35 n.	5-35 m.

Lisboa Badajoz Badajoz Lisboa

a 7-30 m.	9-10 n.	a 7-30 m.	8-30 n.
8-15 n.	6-45 m.	7-0 t.	5-35 m.

Lisboa Figueira Figueira Lisboa

7-15 m.	3-3 t.	12-15 n.	10-20 m.
7-15 j.	5-23 m.	1-0 t.	9-50 t.

Lisboa Guarda Guarda Lisboa

7-30 m.	11-40 n.	a 6-30 m.	9-45 n.
10-30 n.	11-5 m.	3-30 t.	3-5 m.

Lisboa V. Franca V. Franca Lisboa

k 7-0 t.	7-58 t.	k 5-25 m.	6-58 m.
----------	---------	-----------	---------

Lisboa Santarem Santarem Lisboa

a 2-0 t.	4-34 t.	a 12-30 m.	3-0 t.
----------	---------	------------	--------

Lisboa Entronc. Entronc. Lisboa

a 1-0 m.	3-0 t.	a 5-15 m.	9-0 m.
a 4-30 t.	8-25 n.	a 5-30 m.	1-20 t.

Lisboa Coimbra B. Coimbra B. Entronc.

a 4-0 m.	8-40 n.	2-10 t.	9-30 n.
----------	---------	---------	---------

Lisboa Pampilhosa Pampilhosa Lisboa

i 6-30 t.	11-22 n.	j 5-10 m.	10-10 m.
-----------	----------	-----------	----------

Aveiro Porto | Porto Aveiro

b 3-50 n.	6-18 m.	b 4-0 m.	8-12 m.
-----------	---------	----------	---------

b 10-0 m.	2-15 t.	b 4-15 t.	6-29 t.
-----------	---------	-----------	---------

Ovar Porto | Porto Ovar

b 5-5 m.	6-35 m.	10-45 m.	12-25 t.
----------	---------	----------	----------

1-25 t.	3-10 t.	6-25 t.	8-6 m.
---------	---------	---------	--------

Porto Espinho | Espinho Porto

8-55 m.	9-57 m.	b 7-50 m.	8-40 m.
---------	---------	-----------	---------

4-50 t.	5-52 t.	3-20 t.	4-22 t.
---------	---------	---------	---------

Figueira Alfarelos Alfarelos Figueira

4-30 m.	5-33 m.	12-10 n.	1-13 n.
---------	---------	----------	---------

12-5 t.	12-48 t.	6-10 m.	7-10 m.
---------	----------	---------	---------

2-5 t.	3-6 t.	12-55 t.	1-53 t.
--------	--------	----------	---------

6-25 t.	7-40 t.	3-20 t.	4-4 t.
---------	---------	---------	--------



FABRICA
DE
H. Schalck, Successores

Calçada do Cascão

→ LISBOA

Premiado em todas as exposições

DEPOSITOS

Lisboa: Rua da Magdalena, 17, 1.^o

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 ordinarios, 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.

Caidas	Rigueira	Figueira	Galdas
2-30 t.	7-23 t.	8-15 m.	11-0 m.
8-30 m.	9-35 m.	6-30 m.	7-30 m.
9-30 m.	10-39 m.	7-45 m.	8-45 m.
11-30 m.	12-38 t.	9-0 m.	10-0 m.
d 12-30 t.	1-36 t.	10-0 m.	10-50 m.
1-30 t.	2-38 t.	11-0 m.	12-0 t.
3-30 t.	4-40 t.	1-0 t.	2-0 t.
4-30 t.	5-38 t.	3-0 t.	3-29 t.
5-30 t.	6-30 t.	4 0 t.	5 0 t.
7-15 t.	8-32 t.	6-30 t.	7-30 t.
8-45 n.	9-49 n.	7-30 t.	8-29 t.
10-15 n.	11-22 n.	8-45 n.	9-50 t.
12-15 n.	1-22 n.	10-15 n.	11-15 n.

Lisboa Cintra | Cintra Lisboa

7-30 m.	8-34 m.	5-15 m.	6-15 m.
8-30 m.	9-39 m.	6-30 m.	7-30 m.
9-30 m.	10-39 m.	7-45 m.	8-45 m.
11-30 m.	12-38 t.	9-0 m.	10-0 m.
d 12-30 t.	1-36 t.	10-0 m.	10-50 m.
1-30 t.	2-38 t.	11-0 m.	12-0 t.
3-30 t.	4-40 t.	1-0 t.	2-0 t.
4-30 t.	5-38 t.	3-0 t.	3-29 t.
5-30 t.	6-30 t.	4 0 t.	5 0 t.
7-15 t.	8-32 t.	6-30 t.	7-30 t.
8-45 n.	9-49 n.	7-30 t.	8-29 t.
10-15 n.	11-22 n.	8-45 n.	9-50 t.
12-15 n.	1-22 n.	10-15 n.	11-15 n.

Mangualde Guarda | Guarda Mangualde

10-5 n.	1-0 n.	h 4-25 m.	7-14 m.
---------	--------	-----------	---------

MINHO E DOURO

Porto Valença	Valença Porto
8-0 m.	1-30 t.
10-55 m.	3-25 t.
5-15 t.	11-25 n.
8-0 m.	2-50 m.
10-55 m.	4-30 t.
5-15 t.	7-20 t.

SUL E SUESTE

Lisboa T. P. Faro	Farol Lisboa T. P.
4-30 t.	5-0 m.
8-0 m.	6-30 t.
10-15 n.	7-0 m.
12-15 n.	1-22 n.
8-0 m.	8-45 n.
10-15 n.	9-50 t.
12-15 n.	1-22 n.

Norte Braga | Braga Norte

5-25 t.	6-0 t.
8-0 m.	9-0 m.

Porto Vianna | Vianna Porto

6-0 m.	10-25 m.
b 5-15 t.	10-30 n.

Vianna Valença | Valença Vianna

7-0 m.	9-15 m.
8-0 m.	6-0 t.

Porto Barca d'Alva Barca d'Alva Porto

7-23 m.	3-15 t.
---------	---------

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.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor alemão **Admiral**. Sahirá a 3 de junho. Agente, E. George—Rua da Prata, 8.



Bahia, Rio e Santos, vap. alemão **Pata-gonin**. 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.º



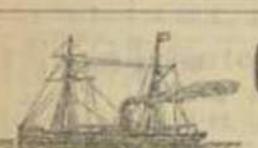
Cabo Verde, Bissau e Bolama (sem baldeação), vap. port. **Angola**. Sahirá a 3 de junho. Empresa Nacional de Navegação.—Rua da Prata, 8, 1.º



Cherbourg e Southampton, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a 22 de junho. Agente, James Rawes & C.ª—Rua dos Capelistas, 31, 1.º



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.ª—C. Sodré, 64, 1.º



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



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



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



Liverpool, vap. inglez **Apollo**. Espera-se a 22 de junho. Agente, Mascarenhas & C.ª—T. Corpo Santo, 10, 1.º



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



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, Ambriz, Cabinda, Ambrozette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, vap. port. **Zaire**. Sahirá a 6 de junho. Empresa Nacional de Navegação.—R. da Prata, 8, 1.º



Pará e Manaus, vap. inglez **Grangense**. Sahirá a 22 de junho. Agente, Garland Laidley & C.ª—R. Alecrim, 10.



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



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



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



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



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



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



Rotterdam e Hamburgo, vapor alemão **Petropolis**. Sahirá a 22 de junho. Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



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



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



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



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.º Real	M. Z. A.
Lisboa (Caes dos Soldados)	28520	25280	
Lisboa-Alcantara Terra.	25550	25250	
Pedrouços	25580	25220	
Porto	28950	18850	
45800			

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 prazo de 24 horas, contado desde o momento em que os wagons sejam postos á disposição para esse fim. Ultrapassando este prazo a Companhia Real cobrará por estacionamento do material 15000 réis por wagon e periodo indivisível 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 despezas accessórias 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 despezas 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 Portugueza-Hespanhola de ...

O expedidor ou o seu representante, preencherá, portanto, todas e quaequer formalidades, nos pontos em que for necessário, pagando todas as despezas 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 quaequer faltas ou avarias que não sejam notadas na occasião da entrega 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 observância e cumprimento das formalidades aduaneiras, em conformidade com as leis em vigor.

Serão de conta e responsabilidade dos expedidores e consignatários todas as consequências que resultarem de qualquer erro, omissoão ou dúvida 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, despezas, 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 consignatário 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.^a 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.^a O pagamento das importâncias que por qualquer título 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.^º do Regulamento do Governo hespanhol de 8 de setembro de 1878.

9.^a 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.^a 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 applicável a breu, no percurso que tenham a effectuar.

11.^a 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.

O Director Geral da Companhia	
Chapuy	
02565	0260
02662	0268
02958	0262
02661	0268

CONSELHO