

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers—1894

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.
Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Bruxellas, ALB. URBAN, Eng. — Paris, L. CRETEY.



Anvers—1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

Encadernações do 9.º anno

Os srs. assignantes que desejarem encadernada a sua collecção do 9.º anno, poderão enviar-nos os numeros e a quantia de 700 réis recebendo em troca o volume elegantemente encadernado.

SUMMARIO

	Pag.
Ascensor Municipio-Bibliotheca, por Raul Mesnier de Ponsard	33
A nossa carta da Belgica, por A. Urban	35
Carta de França, por W.	35
Estatistica	36
Regulamento de sanidade maritima	36
Notas de viagem. — XI — Ain-Sefra — O siróco — Careochas, gafanhotos e andorinhas — O Fausto no Atlas — Passeio ao Tiout — Os arabes no seu Ksar	37
Curiosidades	38
Commercio portuguez	39
Distincções	39
O arrendamento das linhas brasileiras	39
A cotação das obrigações da companhia real	40
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	40 e 41
A hora italiana	42
Systema a tres côres	42
A tracção electrica dos tramvias	42
Os caminhos de ferro da Havana	43
Automobilismo	43
Linhas portuguezas. — Ramal de Cascaes — Guimarães — Signaes de partida — Barreiro a Cacilhas — Lobito a Caconda — Lourenço Marques — Ascensor da Estrella — Novas locomotivas	43
Linhas hespanholas. — Linares a Almeria — Baoza a Linares	44
Linhas estrangeiras. — França — Russia	44
Avisos de serviço	45
Arrematações	45
Casas recommendadas	46
Agenda do viajante	46
Annuncios	47
Horario em 1 de fevereiro de 1897	47
Vapores a sahir do porto de Lisboa	48

Ascensor Municipio-Bibliotheca

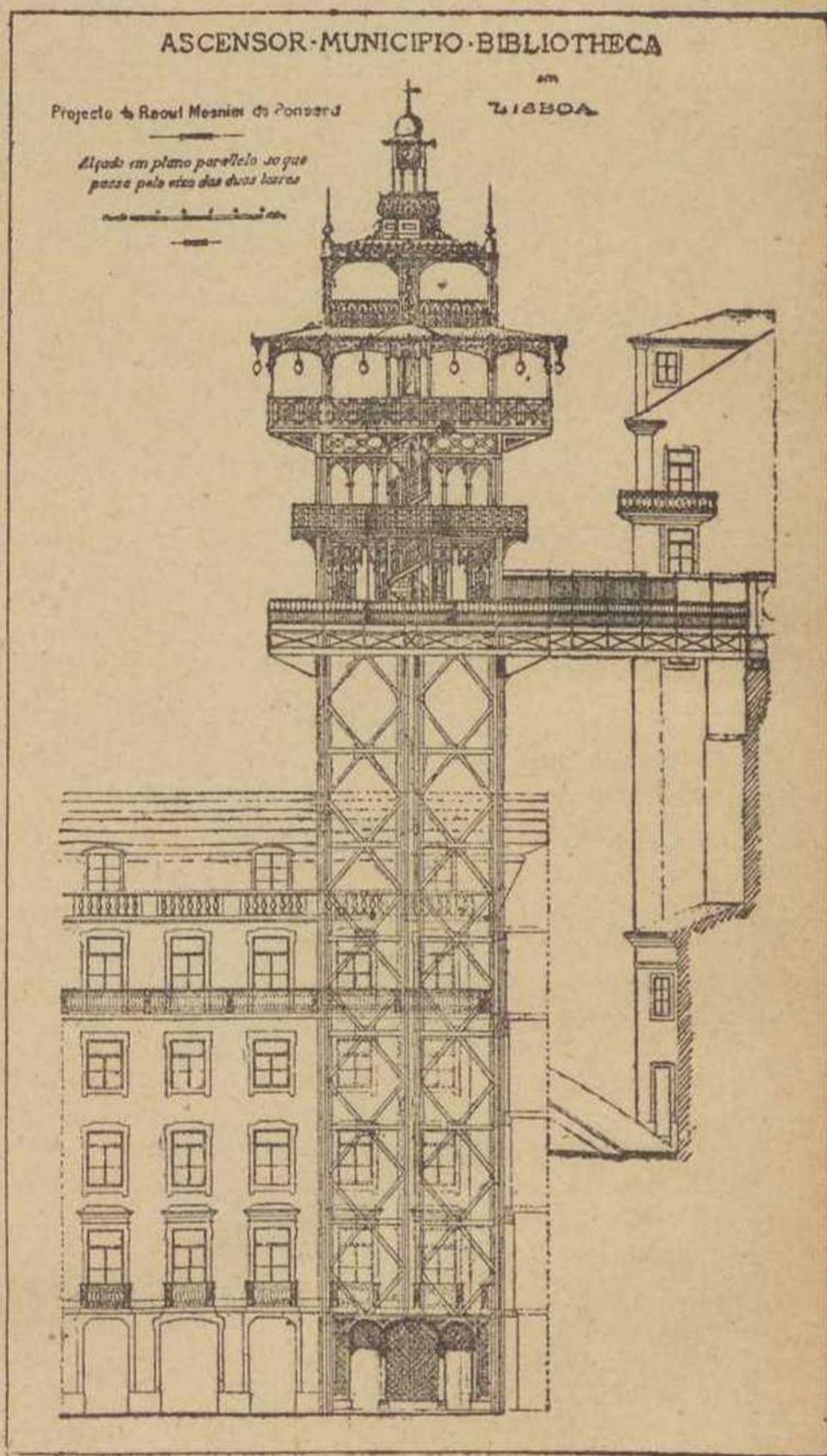
ABRIU com o anno de 1897 este ascensor, cuja construcção, toda executada pela industria nacional portugueza, se esperava com impaciencia e grande curiosidade publica.

Em varios numeros, esta *Gazeta* foi successivamente dando conta das differentes phases pelas quaes passava a gestação d'esta interessante construcção que, se mais não apresenta, pelo menos abre uma pagina animadora no livro da iniciativa e do trabalho nacional, incitando a melhores e mais arrojados commetimentos a numerosa pleiade de espiritos cultos e forças financeiras que podem, em beneficio do paiz, exercer a sua benefica e civilizadora acção.

Abriu, em seguida a experiencias de rigor, exigidas pela illustrada commissão technica delegada pela ex.^{ma} Camara Municipal, commissão presidida pelo ex.^{mo} conselheiro Frederico Ressano Garcia, cujo nome, como engenheiro, professor, publicista e homem de estado dava a mais alta garantia de que não seriam descuidados, tanto quanto as contingencias humanas o permitem, os meios de segurança necessarios, para que fosse,

na parte da integridade individual, sem receio nem hesitação, permittida a exploração publica.

Estas experiencias, presenciadas por uma selecta reunião de vereadores da ex.^{ma} Camara, jornalistas, engenheiros, e numerozo concurso de pessoas de todas



as classes deram o mais cabal e satisfactorio resultado, ficando desde logo na mente de todos a convicção de que o systema merecia o applauso unanime, manifestando-se immediatamente o desejo de se não demorar a inauguração e a entrega ás necessidades da viação d'este novo ascensor.

E foi para satisfazer a este desejo que se inaugurou a sua exploração.

Com effeito, quem, observando de facto o aspecto do ascensor Municipio-Bibliotheca, como actualmente está construído, e o cotejar com a gravura que a *Gazeta* publica, representando a fôrma definitiva que hade revestir o projecto, com certeza achará uma lacuna, que se explica, justamente, pela precipitação da abertura ao publico do ascensor, com o fim de não demorar as vantagens que lhe proporciona, tratando a empresa de, parallelamente á exploração, dar ordem aos acabamentos e mais aperfeiçoamentos technicos, indispensaveis para, no mais alto grau, satisfazer aos preceitos da arte ornamental, á commodidade publica, á rapidez do movimento, e realizar ao mesmo tempo uma bem entendida economia, na racional escolha dos meios motores a empregar.

Como dissemos, a *Gazeta*, em numeros successivos anteriores, deu desenvolidamente noticia technica da empresa; resta-nos apenas agora apresentar algumas considerações sobre o estado actual do ascensor, e as modificações, ou antes addicionamentos, que devem completar a sua funcção definitiva e utilitaria.

O ascensor devera ficar completo, com a fôrma que a gravura hoje apresenta, em menos de 4 mezes. A intenção de proceder a este acabamento, sem suspender o movimento, exige infinitas precauções e cuidados muito intelligentes da parte de quem deve dirigir este trabalho; e abrindo aqui um parenthesis, esperamos que seja quem execute este acabamento o habil mestre Antonio Silverio, a cujo cargo esteve confiada toda a montagem do ascensor. Este distincto artista, com meios de acção limitados, n'um espaço acanhado e devendo attender a innumeradas e difficeis circumstancias locais, conseguiu levantar perto de cento e oitenta toneladas de ferro, com alguns centenas de milhares de arrebites e parafusos, sem que se desse o menor desastre durante tantas e tão variadas manobras; isto devido á vigilante e bem entendida direcção que elle soube imprimir mesmo ás mais insignificantes operações, acompanhando pessoalmente, com uma sollicitude digna dos maiores elogios, todas as phases do trabalho confiado á sua responsabilidade.

E' pois o prazo que indicamos, attendendo ás medidas preventivas a tomar, o necessario para completar o aspecto externo do ascensor, e então, executadas todas as ornamentações, pinturas, dourados, etc., etc., o aspecto ornamental da construcção não será indigno de figurar como uma das interessantes curiosidades da capital.

N'este ponto devemos lembrar que nos presta uma talentosa collaboração o bom gosto e fino criterio artistico do nosso amigo e distincto architecto Luiz Reynaud, a quem confiámos o vestir com as galas e elegancias dignas de uma delicada civilização, os robustos membros de ferro e aço que compõem a ossatura das torres do ascensor que projectámos.

Como se deprehende da gravura, logo acima do pavimento de chegada das cabines, encontra-se uma varanda, circumdando as torres, cujo interior ao nivel do piso da varanda, chamaremos primeiro andar. N'este andar está alojada a roldana grande de passagem do cabo, que ficará escondida por uma caixa de madeira, deixando todo o recinto d'este andar livre para a concorrência publica.

Acima d'este 1.º andar está projectado um segundo, de maiores dimensões, com uma varanda saliente bastante ampla.

Por cima d'este segundo andar existirá um pequeno mirante, sendo este ultimo encimado por um belveder.

Os andares communicam entre si, e com o piso da chegada dos passageiros das cabines, por 2 escadas de caracol externamente e symmetricamente collocadas. O segundo andar communica com o mirante e belveder por meio de uma pequena escada de caracol situada internamente.

A empresa teve, entre outras propostas, a de um cavalheiro estrangeiro, L. Vautelet, propondo-se a ornamentar o 1.º piso das torres com arbustos e plantas, entre as quaes fulguraria de noite uma elegante illuminação, egualmente tenciona utilizar este piso e o 1.º andar e segundo, estabelecendo um café restaurant, servido por criados educados e attenciosos. Projecta diversões de recreio e concertos, installando boa musica no mirante; tenciona dispôr apparatus de projecção e de longa vista, para descobrir toda a vasta paizagem que se disfructa, com verdadeiro encanto, do alto das torres; finalmente, propõe-se tirar um partido intelligente, d'uma obra que tornará a sua frequencia uma verdadeira necessidade da moda, fóra o mais que o espirito fertil e inventivo d'um homem de gosto póde suggerir.

Pondo porem de parte maior digressão no campo da utilização artistica e mundana do ascensor, resta-nos abordar a importantissima questão do systema motor.

Actualmente o movimento é effectuado utilizando a agua como contrapeso. A empresa não principiou a sua exploração com motores seus, como estava no seu programma; para não demorar a exploração ao publico, e hoje recebendo a agua da Companhia das Aguas de Lisboa, ao preço de 100 réis o metro cubico, explora a sua industria em condições extraordinariamente onerosas; mas mercê do muito lisongeiro acolhimento do publico, concorrendo com uma média diaria avultada de passagens, póde dizer-se que a feição financeira da empresa do ascensor dá uma garantia segura ao capital empregado.

A empresa porém fez um sacrificio pesado, e foi com conhecimento de causa que o fez, não querendo, na balança da sua consciencia, deixar que pendesse mais o seu interesse do que a satisfacção do publico.

No emtanto o systema motor está encommendado, bem como as respectivas transmissões. Espera a empresa, sem suspender a exploração do elevador, instalar em menos de um mez todos os orgãos necessarios para um excellente serviço de movimento.

Então desaparecem todas as demoras nas viagens; o trabalho do ascensor é por assim dizer continuo; a economia é consideravel; todas as manobras flexiveis, seguras, e de inalteravel precisão; o movimento das cabines suave e sem trepidações, ficando os orgãos do systema constantemente afinados, só exigindo dos empregados um insignificante trabalho, ao passo que offerece superiores condições de conservação a todo o material.

Daremos brevemente, na *Gazeta*, uma circumstanciada noticia do novo processo motor que estudamos; simples e effizaz, introduzirá uma radical reforma no valor financeiro da empresa.

A sua installação definitiva, junta á completa ultimação do coroamento das torres, dará por fim uma inteira e cabal satisfacção ao publico de Lisboa, á industria nacional e ao illustre e benemerito capitalista portuguez, Dr. Ayres de Campos, que só, com os seus recursos e o seu elevado criterio, com a sua bella dedicacção pelo progresso nacional, manifestado em outras muitas obras de sua iniciativa pessoal, levou á conclusão o ascensor Municipio Bibliotheca.

Raul Mesnier de Ponsard.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 25 de janeiro de 1897.

O movimento geral das correspondencias transportadas pela posta belga, no decurso do anno de 1895, comprehende uma troca de 115.952.228 correspondencias de serviço interno, e 36.146.663 de serviço internacional, o que perfaz um augmento total de 6.679.145 correspondencias sobre o exercicio de 1894!

Isto é sem contar com as 5.068.192 cartas de visita em sobrescripto aberto, as 20.786.583 cartas de serviço, os 110.695.523 jornaes, os 89.061.193 impressos, as 800.940 cartas registadas em serviço interno, as 1.150.229 de serviço internacional e as 248.916 cartas seguras.

Ainda em 1895 o serviço dos correios e telegraphos transportou 1.294.813 expressos, recebeu 326.303 assignaturas de jornaes ou uma diminuição de 446.772 com relação a 1894.

O serviço dos telegraphos recebeu em 1895 um total de 5.671.030 telegrammas, dos quaes 2.751.844 para o serviço interno.

O telephone, em 31 de dezembro de 1895, tinha 9.227 assignantes.

*

Os abusos que referi aos leitores da *Gazeta*, que se deram no uso do livre-percurso nos caminhos de ferro, pelos deputados, acabou de obrigar a secretaria da camara a tomar providencias. D'ora em deante, os deputados que mudarem de residencia não poderão receber um passe senão em troca do seu passe antecedente, e sómente quando se tratar de mudança de duração não inferior a quinze dias.

*

Dizem de Berlim que o governo allemão acaba de approvar, em principio, o estabelecimento de uma linha telephonica entre Berlim e Bruxellas. Mas os trabalhos necessarios para esse fim não deverão ter começo senão depois dos credits terem sido votados pelo Reichstag.

*

Um dos mais ferrenhos apóstolos do socialismo e deputado parisiense, cuja celebridade politica data das commoções que assignalaram os ultimos dias do segundo imperio, acaba de ser victima d'um contratempo que não deixa de ter sua graça.

O deputado em questão, algo friorento, tinha encomendado na Belgica um fogão aperfeiçoado, em que o nickel sobressahia com certa elegancia sobre o fundo sombrio do ferro.

A encommenda chega á alfandega; mas ahi é que o caso se torna divertido.

Sem se importar com a qualidade de destinatario, entendeu o fisco dever fazer-lhe pagar os direitos do fogão como se elle fosse todo de nickel. Mas agora o vereis.

O deputado não esteve pelos autos, e foi tratando de recambiar para a Belgica o fogão, cu jovalor, ao que parece, não dava para o pagamento do direito exigido.

*

Ha um tempo a esta parte que os nossos pick-pockets estabeleceram nos comboios e nas estações dos caminhos de ferro o seu campo de operações.

E' caso para perguntar se a frequencia de taes roubos não decidirá, afinal, o ministro dos caminhos de ferro a organizar um serviço de policia d'um modo racional.

E' certo que nas nossas principaes estações não ha falta de policias; estes funcionarios, porém, estão sendo utilizados em serviços pouco em harmonia com as suas

funções. Estão encarregados, por exemplo, de abrir e fechar as portinholas das carruagens.

Ora, é precisamente no momento de embarque e em volta das bilheteiras e das portas de sahida que se dão as oportunidades mais proprias aos gatunos.

Mas, como esperar em tal occasião a menor vigilancia, se os que deviam exercel-a estão agarradas ás portinholas para as abrir e fechar?

Pois não poderia seguir-se aqui o exemplo das gares francezas e hollandezas, onde os gendarmes, acudindo aos pontos de maior agglomeração, amedrontam os mal intencionados?

Em todo o caso, é indispensavel providenciar.

*

O embaixador da Turquia em Bruxellas sollicitou do ministro da fazenda, da parte do seu governo, um funcionario belga que fosse a Constantinopla com o encargo de organizar na Turquia, para a percepção dos impostos e fiscalização das contas de receita e despesa, um systema analogo ao que vigora na Belgica.

A escolha do ministro recahiu no sr. Laverne, director geral da Thesouraria e da divida publica. Este funcionario deve seguir para Constantinopla para os fins do mez que vem. A sua missão deve durar pelo menos tres annos; os honorarios foram fixados em 30.000 francos por anno. O sr. Laverne terá direito, além d'isso, a uma licença annual de dois mezes.

*

Está-se estudando n'este momento, no ministerio da fazenda, a redução dos direitos de navegação.

Essa redução recahirá sobre certas materias primas cujos transportes, effectuando-se por via aquatica de preferencia a qualquer outra, não exige uma grande rapidez.

*

Os srs. inglezes são uns ratões de bom gosto. Ainda não ha muitos dias que se esfalfavam a demonstrar que a peste assolava Marselha; foi preciso dar-lhes um categorico desmentido.

Agora divertem-se em fazer propalar o boato de que os trabalhos de aterro executados em Bruxellas occasionaram aqui uma epidemia de typhos, que a cidade será infestada todo o verão... que sei eu?

Terão elles inveja da nossa exposiçào, e quererão por isso afugentar d'aqui os seus compatriotas, pelo receio da infecção?

Seja qual fôr o motivo, aliás difficil de penetrar, só ha uma cousa a fazer; é dar-lhes um tão formal desmentido como o que lhes deu o maire de Marselha:

— *A sua historia dos typhos é pura calunnia; não reina a menor epidemia, nem ha a menor ameaça de epidemia na cidade de Bruxellas.*

A. Urban.

CARTA DE FRANÇA

Paris 26 de janeiro de 1897.

Desde a minha ultima correspondencia, poucos factos teem chegado ao meu conhecimento, que interessem aos leitores da *Gazeta*; entre elles, porém, destacam-se dois de bastante importancia, a saber: as experiencias de um trem automovel, e as de uma locomotiva electrica, que ha pouco tiveram logar.

Na semana passada a sociedade dos estabelecimentos Decauville fez na linha de Corbeil-Malesherbes, e na presença de um numero avultado de engenheiros, uma experiencia de trem-automovel, que deu os melhores resultados.

O trem compunha-se de um wagon de 3.^a classe assente em quatro rodas, sendo motoras as duas de deante, e de uma machina do systema Serpollet, já conhecido, collocada ávante e formando corpo com o wagon.

Um jogo de trilhas analogas ás que geralmente se usam nas locomotivas de 7,5 toneladas dá a transmissão do movimento. A potencia de tracção é consideravel, pois bastou apenas uma variação de pressão de 4 a 10 kilogrammas para arrastar o wagon carregado com 17 toneladas de material e 27 viajantes, com velocidades variando de 30 a 50 kilometros por hora em declives de 10 millimetros.

Sendo o consumo maximo de combustivel de dois kilogrammas de *briquettes* por kilometro percorrido, vê-se que a despesa é insignificante.

N'estas condições, a machina arrastou com a maior facilidade mais de noventa toneladas.

As experiencias foram, portanto, inteiramente satisfactorias. A carruagem que serviu para fazel-as foi estudada e construida pela sociedade Decauville para a Sociedade real dos caminhos de ferro do Württemberg.

—Os leitores da *Gazeta* estarão lembrados, por certo, de que em 1893 foi experimentado na linha de Paris ao Havre e a Nantes, a *Fusée*, primeira locomotiva electrica do systema Keilmann, e que os resultados de esse ensaio tinham sido satisfactorios, visto que, durante as experiencias effectuadas n'um percurso total de 1.900 kilometros, essa locomotiva funcionou sem avaria, e sem necessidade de auxilio, rebocando os trens em boas condições e sem atrazo na hora, entrando facilmente nas curvas, funcionando por varias vezes com a velocidade de 108 kilometros, e com adherencia total aos carris.

Em consequencia de taes resultados, a Companhia de Oeste fez construir duas locomotivas de maior potencia, uma das quaes foi experimentada no dia 14 do corrente, na presença de grande numero de engenheiros e de pessoas competentes.

Esta locomotiva, de aspecto imponente, tem 18 metros de comprimento e a força de 1.350 cavallos, podendo rebocar com a velocidade de 100 kilometros por hora um trem de 300 toneladas, isto é, com dobrado peso de trens ordinarios. A caldeira está collocada na parte posterior, e as machinas ávante. O seu peso total, em carga maxima, com agua nas caldeiras e carvão nos paioes, é de 120 toneladas. Parece que, apesar de exceder este peso o das machinas usuaes, esta locomotiva cançará menos a via, visto ser o seu peso repartido por oito eixos, em lugar de quatro ou cinco; e, sendo mais elastica que os locomotivas a vapor, pode funcionar com mais segurança nas curvas.

A velocidade, que será limitada, como é obvio, pela resistencia da via e pelos regulamentos vigentes, poderia attingir 160 e mesmo 180 kilometros!

O ensaio preliminar d'esta locomotiva foi um successo completo. Brevemente terão logar outras experiencias definitivas, na linha de Oeste, e provavelmente na linha de Paris a Rouen, com grande velocidade e carga inteira. Se, como é provavel, derem bons resultados, a locomotiva electrica será definitivamente adoptada para o serviço ordinario da Companhia.

—Manifesta-se actualmente maior actividade em tudo quanto respeita á Exposição Universal de 1900.

Daremos successivamente conta do adeantamento dos trabalhos geraes, e de tudo quanto possa interessar á industria portugueza no grande certamen em que está convidada a tomar a parte.

W.

Estatistica

O movimento e productos da rêde do sul e sueste no ultimo anno, comparados com os do anno anterior, são os seguintes:

	1896		1895	
	Quantidades	Importancias	Quantidades	Importancias
Passageiros				
1. ^a classe.....	33.236	49.289.860	31.677	45.807.182
2. ^a "	75.946	61.124.683	71.886	58.788.808
3. ^a "	271.870	134.924.887	251.284	125.887.200
Grande Veloc.				
Bagagens e recov.	7.718.691	48.273.008	8.176.638	49.863.745
Carruag. e gado..	2.013	3.900.310	2.172	2.428.442
Baldeação e reg..		10.807.227		10.830.278
Diversos		2.103.170		2.166.830
Pequena Veloc.				
Mercadorias.....	188.985.640	319.099.422	179.297.158	304.585.340
Carruag. e gado..	41.652	14.612.084	42.303	15.573.978
Baldeação e reg..		64.837.724		62.768.284
Diversos		3.773.605		3.504.930
Via fluvial				
Passageiros.....	334.161	37.427.390	317.338	35.071.590
Bagagens, etc....	26.353.457	19.032.815	26.302.095	18.924.643
Carruag. e gados.	672	1.018.895	801	1.905.405
		770.225.170		738.106.655
Fóra do trafego				
Diversos		1.619.910		1.661.220
Totales, réis...		<u>771.845.080</u>		<u>739.767.875</u>

Notamos n'esta estatistica um consideravel augmento no movimento de passageiros em todas as classes, elevando-se em total a uma differença de 26.000 passageiros e 15 contos de réis, e egualmonte augmenta em mercadorias por pequena velocidade, 10 mil toneladas e 15 contos de receita. Nos productos totaes o augmento é de 32:077 $\frac{205}{100}$ réis.

A média diaria da receita, que em 1895 fora de réis 2.026 $\frac{761}{100}$, elevou-se em 1896 a 2:108 $\frac{866}{100}$ réis, ou mais 82 $\frac{105}{100}$ réis; o producto kilometrico annual passou de 1:557 $\frac{405}{100}$ réis, em 1895, a 1:624 $\frac{936}{100}$ em 1896, augmentando, portanto, 67 $\frac{531}{100}$ réis.

Regulamento de sanidade maritima

Está finalmente publicado o regulamento pelo qual são modificadas as disposições quarentenarias que tanto temos combatido, como toda a imprensa, por contrarias ao desenvolvimento do paiz, difficultando a entrada de estrangeiros procedentes de além do Atlantico.

Este regulamento baseia-se n'uma maneira de considerar navios e passageiros diferente da que era adoptada até hoje.

Assim, a adopção de medidas sanitarias, tendo por base a procedencia dos vapores, é substituida pela base do estado do navio, sua tripulação e carta de saude que traz.

N'essa conformidade são formuladas seis hypotheses applicaveis em consideração das tres doencas epidemicas, febre amarella, cholera morbus e peste.

E' muito longo o regulamento, occupando quasi treze paginas do *Diario* de 23 do corrente, por isso, na impossibilidade de o publicarmos na integra, temos que nos resumir a dar os artigos 110 e 111, e extracto dos dois seguintes que são a parte mais importante e que mais interessa conhecer aos viajantes do ultramar.

Os dois artigos são os seguintes:

Art. 110.º Os navios serão qualificados:

1.º Conforme as informações e a carta de saúde:

a) Limpos (com carta de saúde limpa);

b) Suspeitos (com carta de saúde suja, mas sem doença suspeita a bordo);

c) Sujos (com carta de saúde suja e doença suspeita a bordo);

2.º Conforme o seu estado intrínseco:

a) Limpos (com boas condições hygienicas, e medico a bordo);

b) Suspeitos (com boas condições hygienicas, mas sem medico a bordo);

c) Sujos (com más condições hygienicas).

Art. 111.º Com fundamento no artigo antecedente e para mais facil applicação das medidas sanitarias, são formuladas as seguintes hypothèses:

Com carta limpa:

Hypothese A — *Navio limpo*: saúde a bordo; boas condições hygienicas;

Hypothese B — *Navio suspeito* (levemente): saúde a bordo; más condições hygienicas;

Hypothese C — *Navio sujo*: doença suspeita a bordo.

Com carta suja:

Hypothese D — *Navio suspeito* (levemente): boas condições hygienicas; saúde a bordo; medico a bordo;

Hypothese E — *Navio suspeito* (fortemente): más condições hygienicas; saúde a bordo;

Hypothese F — *Navio sujo*: doença suspeita a bordo.

O artigo 113 refere-se á cholera-morbus e estabelece as mesmas prescripções nas hypothèses A, B, C e F, alterando as restantes pela seguinte fórma:

Hypothese D — *Com viagem de oito ou mais dias*: exame medico aos passageiros, a bordo ou no lazareto, como na febre amarella.

Com viagem inferior a oito dias: quarentena complementar aos passageiros, não excedente a tres dias.

As bagagens, carga, navio e tripulação serão tratados como em igual hypothese na febre amarella.

Hypothese E — O que está disposto na hypothese anterior, devendo, comtudo, a desinfeccção do navio ser mais rigorosa, e a da bagagem ser por completo.

O 114 diz respeito á peste, fixando nas hypothèses A e B o mesmo regimen da febre amarella e em todas as quatro restantes a quarentena de rigor, para as pessoas, e a desinfeccção a mais rigorosa de toda a bagagem, carga e navio.

Nos mezes de dezembro a fevereiro não ha o menor impedimento á entrada de passageiros, em relação a febre amarella, salvo tendo havido doentes d'esta molestia a bordo do navio.

NOTAS DE VIAGEM

XI

Ain-Sefra. — O sirôco. — Carochas, gafanhotos e andorinhas. — O *Fausto* no Atlas. — Passeio ao Tiout. — Os arabes no seu *Ksar*.

Eu bem dizia que a ida a Ain-Sefra seria a parte mais interessante d'uma viagem na Africa franceza.

Assim foi.

Do caminho já lhes falei; da cidadezinha fundada na encosta dos montes do Ksour pertencentes á cadeia do Atlas, a impressão recebida, logo á entrada, nunca mais se nos desfaz na idéa.

Tem o seu quê das aldeias das vertentes do Etna, aquella povoação em que, a cada momento, os habitantes teem que fugir assustados do furacão que os ameaça.

O *sirôco*, o vento horrivel do deserto, é diario ali, e se umas vezes dura apenas alguns minutos, outras sopra de manhã até a noite, terrivelmente quente, carregado de areias vermelhas do Sahara que vão sepultando as habitações.

Debalde o governador tem mandado plantar toda a encosta da montanha, formando um bosque que pro-

teja a pobre povoação contra a invasão sempre crescente das areias; ellas, finas, penetrantes, n'uma quantidade pasmosa, introduzem-se por toda a parte. Com as janellas e as portas interiores fechadas, contaram-me alguns habitantes que vão achar nos armarios, nas gavetas dos moveis, entre a roupa da cama, punhados de areia.

Areia e carochas.

Estes animaes, de um tamanho descommunal, como um ovo, o corpo, e enormes pernas de mais de um decimetro, apparecem por toda a parte e teem a especialidade de serem indifferentemente domesticos e selvagens.

Innoffensivas ou ferozes não se differenciam senão com muita difficuldade; e a mordedura d'estas é venenosa, dizem.

Sobre estas duas pragas, a dos gafanhotos não é menos para temer.

Estes veem, em enormissimos bandos, do deserto, destruindo tudo, roendo todas as rachiticas plantações.

São de côr violacea, ou melhor, quasi vermelhos.

A' costa do Mediterraneo vem tambem outra familia de gafanhotos, do lado de Tlemcem e Marrocos, que são amarellos raiados de verde. D'estes vieram em 1867 em tal quantidade a Oran que, afogando-se ali na margem do rio, produziram, pelo seu apodrecimento, uma epidemia, na cidade, que fez numerosas victimas.

Agora, segundo dizem os jornaes francezes, lá anda nova multidão d'estes animaes fazendo das suas.

A par d'estes horrendos hospedes vivem ali em singular convivio, em Ain Sefra, bandos de andorinhas, lindas, alegres, voadoras, alojando-se nos beirões dos telhados.

Como lhes disse, chega-se no comboio ás 6 e meia da tarde, e até a hora do jantar não ha mais tempo do que para ir até a velha ponte arabe, de um pittoresco extraordinario, e para olhar de longe a montanha e o bairro arabe.

O jantar é servido n'um recinto á porta do hotel, coberto de parreira e rodeado de palissada entretecida de plantas.

Quando eu, porém, acabava de comer a sopa, um grande ruido produziu-se por toda a parte; gente que corre, portas que se fecham, vento que sibila.

O criado quer, pressuroso, levantar a mesa — é o *Sirôco* que chega, fujam todos, para o interior, se não querem soffrer o *sirôco*.

Insensatez, temeridade, se quizerem, eu não fugi. Pelo contrario.

Era domingo; a praça estava concorrida, e tudo desapareceu assustado. Eu sahi do abrigo em que estava comendo, e vim ao meio do largo *gosar* o effeito do vento.

Effectivamente é curioso.

As areias que elle traz são em tal quantidade, que chegam a interceptar a vista para o outro lado do largo, e essas areias tão quentes que escaldam as faces. Ainda assim isto não é a ponto de se tornar perigoso, quando a violencia do vento não é extraordinaria; e não se encara de frente, porque então não ha olhos que resistam.

Como eu arrotei o tal ventinho de lado, elle contentou-se em queimar-me a cara só de uma banda, deixando-me com um aspecto curioso, mais trigueiro do lado esquerdo, cara e mão.

Durou, porém, d'esta vez muito pouco tempo — uns cinco minutos, se tanto — mas ainda assim achei interessante que um prato que o assustado criado deixára sobre a mesa estivesse totalmente coberto de areia,

que eu recolhi n'uma caixa e ainda conservo. Pesa 25 grammas.

Acabado o jantar, á noite, a transformação na cidade era completa. Os estabelecimentos illuminados, os terraços do hotel e de um café cheios de homens e senhoras, tomando refrescos; ao centro foram postas estantes onde a musica do destacamento veio tocar até ás 10 e meia o *Fausto*, *Mandolinata* e outras peças conhecidas.

Isto, na vertente do grande Atlas, caminho do grande deserto, devem concordar que é especial.

A's 10 horas alguns cornetas percorrem toda a povoação, tocando.

E' o signal para os arabes se recolherem ao seu bairro, o *Ksar*. Depois d'essa hora os que forem encontrados na cidade europea são presos e processados.

Par causa das duvidas os francezes vão conservando estas precauções.

Eram 11 da noite quando a praça começou a esvasiar-se e eu vim para o commodo aposento que me fôra reservado na estação, o que, segundo já disse em artigo anterior, não é já necessario, porque no Hotel de France está-se perfeitamente seguro.

Na manhã seguinte, quem quizer dar um agradável passeio deve erguer-se cedo e, tendo encomendado cavallo e guia, por 9 francos, no hotel, tomar o caminho do Tiout, uma estrada pittoresca por sobre a montanha, que nos leva a esta povoação, um ponto de vista delicioso, a 1.055 metros de altitude, rodeado de vegetação entre a qual ha enormes vinhas, pecegueiros, laranjeiras e outras arvores de fructo.

A distancia é de 20 kilometros que não se percorrem em menos de 3 horas porque o cavallo vae continuamente sobre a areia. Convem levar almoço porque no Tiout não ha hotel.

Passado o calor do meia dia, regressa-se pelo mesmo caminho que é, em parte, na mesma directriz que seguirá o prolongamento da linha férrea já em construcção, para Figuig, por onde se segue ao Touat, que terá a extensão de 100 kilometros e que, fazendo uma grande curva para leste para vencer o alto da montanha, se dirigirá para o Figuig que fica a sudoeste, junto á fronteira marroquina.

Voltando de Tiout, ha ainda tempo de visitar o *Ksar* dos arabes, que é um bairro rodeado de muros de barro formando uma especie de fortaleza. Lá dentro, tudo becos e pateos infectos, casas pobrissimas, imundas, onde os musulmanos vivem como animaes ferozes, olhando os passeantes com certo ar de rancor ou de receio, como o leão na jaula olha para o domador.

E' que os francezes teem mantido ali o respeito á lei pelo argumento da força, e, apenas para contentar os naturaes, consentem-lhes aquelle baluarte de barro, e um intendente para se haver com elles, que, estou certo, não será tão macio como o material dos grossos muros do *Ksar*, mas que, em todo o caso, sempre será mais tolerante de que certos *intendentes* que eu conheço sem ser para serviço de selvagens...

Curiosidades

Um dos serviços da companhia dos caminhos de ferro recebeu de um commerciante de Santarem a seguinte carta:

Ex.^{mo} Sr.—Junto enviamos um sello de 25 réis para V. Ex.^a nos dizer, na volta do correio, quanto poderá pagar qualquer encomenda em pequena velocidade, de 10, 20, 30, 40, 50 a 100 kilos, de qualquer estação de caminhos de ferro de Allemanha, Bordeaux,

França, ou Paris, a Santarem, desejando que V. Ex.^a nos explicasse isto bem.

De V. Ex.^a Att.^o Obg.^o

9-1-97.

F.

A resposta foi a seguinte:

Ill.^{mos} e Ex.^{mos} Srs.—Para satisfazer aos pedidos que V. Ex.^{as} me fazem em seu bilhete de 9 do corrente, alguns detalhes são precisos, porque as condições de exploração de cada uma das rêsdes da Europa Central não são as mesmas, dependendo da orographia dos paizes, da densidade das povoações que atravessam, da maior ou menor extensão das rêsdes que n'um circuito d'aço cobrem o mundo.

Pedem-me V. Ex.^{as} uma tabella de preços de *todas as estações de França e d'Allemanha* para essa cidade, *para todas as mercadorias de todos os pesos, até 100 kilos.*

Mas sendo, como digo, variadissimas as condições a que devem sujeitar-se estes transportes, eu preciso que V. Ex.^{as} me digam qual a via que preferem, o que V. Ex.^{as} poderão saber facilmente pelos seus numerosos correspondentes do norte europeu.

De Göttkendorf, por exemplo, o trafego toma a via Güttenboden, e desce por Schneidmühl, ou inverte para a esquerda, tomando a via Soldau Varsovia e, atravessando a Hungria, aproveitará das tarifas reduzidas que o grande economista Baross introduziu n'aquelle paiz.

De Stralsund já não succede outro tanto; o trafego, no sentido occidental, não deve inflectir sobre Berlim, pela linha de Neubrandenburg, mas, penetrando na rêsde de Schwerin por Rostock, vir a Hamburgo, e, sem tocar em Bremen, descer por Osnabrück e Georgsmarienhütte e ás linhas Rhenanas, de onde facilmente se dirige a Santarem.

A carta Vereinigte Eisenbahn Routen und Lademass-Karte von Mittel Europa, que V. Ex.^{as} certamente conhecem, pôde auxiliar V. Ex.^{as} n'este estudo.

Logo, pois, que V. Ex.^{as} me dêem os esclarecimentos supra, tratarei de emprehender o trabalho para os satisfazer.

Sou etc.

Na hypothese de que aquelle pedido fosse feito *a sério*, como bem nos parece, vamos fazer o calculo do trabalho que daria responder-lhe.

O numero de estações dos caminhos de ferro	
em França orça por	11.500
e em Allemanha.....	18.000
Total.....	29.500

Arredondemos o numero para 30.000 estações.

Para dar os preços de *todas as mercadorias* que se podem transportar, haveria que especificar mais de 1.000; mas supponhamos que se escolhem só 100, o que não é muito, nem representa completa satisfacção do pedido, mas pôde remediar; teremos 30.000 estações por 100 mercadorias darão 3.000.000 verbas, e como o interessado, de Santarem, quer os preços feitos para expedições de 10, 20, 30 kilos etc., até 100, obriga isto a 10 columnas de preços para cada mercadoria e de cada estação, ou um total de 30.000.000 verbas.

Para obter estas, haveria que sommar os participes de cada linha, e como da Allemanha para Santarem ha, regularmente, 11 diferentes companhias, e de França umas 7, tomemos a média que são 9 e com a somma dará 10, o que eleva o numero de verbas a escrever a 300.000.000.

Sendo estas em geral de 4 letras, temos 1.200.000.000 algarismos.

Isto não contando com as multiplicações dos typos kilometricos pelas distancias, para achar os preços de transporte em cada linha, as reduções de moeda allema e franceza á portugueza, a junção de gastos accessorios etc., o que certamente triplicaria o trabalho, elevando-o a bem mais de 4.000 milhões de algarismos.

Acceitemos que se leva o duplo tempo nos calculos e preparação das verbas finaes, do que se emprega na copia d'estas, e vejamos o trabalho que só a simples copia daria:

Temos a inscrever 30.000.000 verbas ao lado de 30.000 estações.

Uma pagina de papel almasso póde comportar um quadro de 33 linhas a 15 columnas de numeros de 5 algarismos, e uma para as estações.

São portanto cerca de 500 verbas por pagina e portanto haverá, para os 30.000.000 verbas, que preencher 60.000 paginas, ou 3.000 cadernos de papel almasso.

Um empregado, em 7 horas de trabalho, precisa ser bem applicado para preencher cinco paginas de escripta, toda em algarismos legiveis e sem erros.

Portanto 10 empregados farão 50 paginas e assim precisarão trabalhar 1.200 dias. O anno tem 300 dias de trabalho, e por isso seriam necessarios 10 empregados a trabalhar incessantemente durante 4 annos ou, para se fazer o trabalho em um anno, 40 empregados.

Se, para os calculos é preciso dupla quantidade de tempo, teremos em total 10 empregados a trabalhar durante 12 annos.

Ganhando cada empregado 30.000 réis mensaes, o custo d'esta obra, só em vencimentos, seria 43:200.000 réis.

Já vimos acima que só para a copia são precisos 3.000 cadernos de papel; para os calculos, que são cinco vezes mais, precisamos de 15.000 cadernos; total 18.000.

Ora pesando uma folha de papel almasso 12 grammas e 60 grammas o caderno, seriam precisos 1.080 kilos de papel para este trabalho — 180 resmas de papel, que a 2.000 réis representam o gasto de 360.000 réis.

Isto tudo para satisfazer, *na volta do correio*, um simples pedido de um commerciante.

Commercio portuguez

De janeiro a setembro de 1896

Importação para consumo

(Valores em mil réis)

	1895	1896
Animaes vivos.....	1.413:760	1.889:660
Materias primas para as artes e industrias	11.266:498	11.228:829
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	3.824:227	3.936:523
Substancias alimenticias.....	9.784:505	9.593:954
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	4.270:995	4.346:167
Manufacturas diversas.....	4.979:530	2.153:246
Taras.....	53:986	60:890
Somma.....	29.593:501	30.209:269
Ouro e prata em barra e em moeda.....	1.107:090	1.233:155
Total.....	30.700:591	31.442:424

Exportação nacional e nacionalizada

Animaes vivos.....	4.933:300	4.993:026
Materias primas para as artes e industrias	4.394:806	4.273:207
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	807:641	908:895
Substancias alimenticias.....	11.557:657	11.480:127
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	86:085	67:247
Manufacturas diversas.....	1.262:906	1.160:382
Somma.....	20.042:395	19.882:884
Ouro e prata em barra e em moeda.....	1.681:426	2.526:901
Total.....	21.723:821	22.409:785

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias. {	Reexportação ...	6.799:196	6.099:076
	Transito	1.570:618	1.437:678
	Somma.....	8.369:814	7.572:754
Ouro e prata em barra e em moeda.....		540	970:333
Total		8.370:354	8.543:087

Distincções

O nosso querido amigo e collega George J. Pratt, da *Railway Official Gazette*, foi proposto pela direcção da *Midland Railway Company* para o logar de gerente em chefe de secção das Locomotivas e secretario do *comité* da mesma secção.

Além do desempenho dos seus deveres officiaes, tem aquelle nosso prezadissimo amigo servido, nos ultimos oito annos, o cargo de secretario do Instituto da *Midland Railway Company*, uma das mais prosperas que n'este genero existem no reino unido.

— Foram agraciados com o grande officialato da ordem de S. Mauricio e S. Lazaro o sr. general Paiva Couceiro, director da fiscalização das linhas ferreas portuguezes, e com o grau de cavalleiro da mesma ordem o sr. Boyer, director da Companhia Real.

O arrendamento das linhas brazileiras

Conforme disse o telegrapho, foi já publicado o decreto sobre o arrendamento das linhas ferreas d'aquelle paiz, sendo as suas principaes condições as seguintes:

O arrendamento é por 60 annos, sendo o seu preço uma contribuição inicial de cinco milhões de libras pagas no acto da assignatura do contracto, uma annuidade fixada pela mais vantajosa das propostas e um adicional de 20 0/0, salvo o que exceder 12 0/0 da renda liquida de todo o capital effectivamente empregado nas linhas.

O deposito de garantia é de 50.000 libras.

A despesa de fiscalização orçada em 100 contos annuaes é de conta do arrematante.

As vias, material circulante etc. serão pelo arrematante conservados em bom estado, sendo este ultimo augmentado segundo as necessidades do serviço. Tanto o material fixo como o circulante serão entregues ao Estado, findo o praso do arrendamento.

O arrematante terá preferencia na concessão de novas linhas e ramaes, poderá proceder á revisão dos preços de tarifas, varial-os segundo o cambio, e alterar os horarios, tudo de accordo com o governo.

O governo reserva-se o direito de tomar posse das linhas e material circulante, temporariamente, para operações militares, pagando ao arrematante a média dos productos dos ultimos cinco annos.

Poderá tambem resgatar a concessão decorridos os primeiros 30 annos, pagando em ouro o valor do resgate pela média dos productos liquidados dos ultimos 5 annos ao cambio do dia, multiplicada por 20 e augmentado este total com o valor das obras feitas nos ultimos tres annos.

Aos empregados é-lhes garantido o direito de reforma e montepios; e se alguns forem despedidos por motivo de redução de pessoal, terão o direito de preferencia para as repartições de correios, telegraphos ou outros serviços publicos.

O governo terá o direito de impôr multas de dois a vinte contos em caso de falta de cumprimento de alguma das disposições do contracto, e mesmo de applicar a pena de rescisão do contracto, sem indemnização, em certos casos mais graves.

A cotação das obrigações da Companhia Real

Em resposta a umas perguntas do sr. Dias Ferreira, no parlamento, o sr. ministro da fazenda declarou o seguinte, segundo o extracto da sessão dado por uma folha diaria officiosa, mais completo do que o official que parece apostada em ser conciso e deficiente, justamente nas questões mais interessantes que se tratam nas camaras.

«Em quanto ao convenio, não era em tres ou quatro dias que os documentos podiam vir á camara; levam mezes a colligir; nem era tambem n'esses poucos dias que elles se podiam compulsar. De resto, sempre foi pelos Livros Brancos que em toda a parte se tomou conhecimento das negociações internacionaes. O que é factó é que se chegou ao accordo de se solver o debito da Companhia Real, que é hoje um *stock* importante de valores para o thesouro.

Mas se os seus collegas foram censurados por lhe mandar de menos, elle, ministro da fazenda, é accusado de lhe mandar documentos de mais!

Como o sr. Dias Ferreira parece preocupado com os compromissos que o governo possa ter tomado com respeito á remissão das linhas, será claro e explicito.

Pelo que se refere á liquidação dos direitos aduaneiros das linhas de Cascaes, viu com satisfação que o illustre deputado, depois de ler os documentos, nada teve que objectar.

Consolou-o, como sendo a resposta mais eloquente á censura que tem lido do governo ter presenteado a Companhia com algumas centenas de contos. A sua consciencia ficou tranquilla. No emtanto explica circumstanciadamente o que se passou sobre a isempção de direitos, até que pelo convenio se liquidou que todo o credito do Estado era de 5.495 contos.

Appareceram protestos contra aquelles direitos aduaneiros, desde que todo o credito estava liquidado, e com determinada fórma de pagamento, e a Procuradoria Geral da Corôa, por considerações de ordem superior, aconselhou que se não devia fazer outra exigencia.

A remissão...

A propria Companhia entende contrariamente ao protesto, conforme a base 16 do convenio, em que não houve modificação ao *statu quo* juridico dos contractos anteriores.

Refere-se ao documento publicado no *Popular*, lido pelo sr. Dias Ferreira (respostas dos representantes do *comité* de Paris á Bolsa, que lhes fez perguntas, que elucidassem o pedido de cotação). N'elle não ha uma palavra de reconhecimento da remissão em determinados termos; o que n'elle se accentua é que o *comité* não julgou opportuno discutir a remissão.

Quando essa resposta foi conhecida em Lisboa, perguntou-se se o governo tinha intervindo na redacção, e respondeu-se que não.

E' unicamente da responsabilidade do *comité*, devendo accrescentar que o convenio em nada alterou os contractos primitivos que se haviam celebrado com respeito á remissão. Mas não obstante ser tudo isto assim, não é intenção do governo resgatar tão cedo as linhas ferreas.

Ao credito e ao bom nome do paiz o que convém sempre é interpretar e executar, *in bona fide*, os contractos e accórdos uma vez feitos.»

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Empresa Nacional de Navegação

Para os devidos effeitos se avisam os srs. compartes que a reunião annual para apresentação de contas realizar-se-ha no dia 27 de fevereiro proximo, pela uma hora da tarde, no edificio do banco Lisboa & Açores.

Lisboa, 27 de janeiro de 1897.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de janeiro de 1897.

Aggravaram-se sensivelmente nos ultimos dias as nossas difficuldades financeiras, tanto pela baixa dos fundos portuguezes no estrangeiro, como pela baixa dos cambios na nossa praça, accentuando-se a escassez de elementos para base de negocios e a desconfiança no estado geral das cousas publicas. Por outro lado a iniciativa do governo não se tem manifestado no sentido de procurar, quanto seja possivel, attenuar a crise por que passa o paiz. Na provincia a questão das subsistencias publicas tende a aggravar-se, a alimentação dos gados torna-se difficil pela falta de forragens appropriadas. Na capital accentua-se a crise do trabalho, augmentando a redução do pessoal empregado nas obras do estado e parallelamente a carestia dos generos de primeira necessidade. Nas officinas e fabricas a tendencia para as grèves vae-se desenvolvendo com singular insistencia, tendo hontem rebentado a grève n'uma das fabricas de tecidos de Xabregas. Tudo isto é indicativo de que o mal estar geral tende a aggravar-se e que a situação está exigindo dos governos uma grande reflexão, prudencia e bom senso para o estudo e solução dos problemas economicos, cuja gravidade se está impondo.

A perspectiva do mercado de cambios foi aggravando dia a dia durante a quinzena, por se ter determinado maior procura em todas as devisas. O governo nos ultimos dias tambem fez compras e isso mais complicou a situação. A tensão cambial é enorme. Hontem terminou o prazo para a importação dos trigos. Esperava-se a publicação do decreto prorogando o prazo, mas até á hora em que escrevo não appareceu. Na camara dos deputados foi apresentada com urgencia uma proposta de lei declarando livre a importação de forragens para o gado. Apesar da urgencia não foi logo votada como as circumstancias parece que aconselhavam.

As inscrições regularam de 35,10 a 35,20, não sendo grande a procura, o que se deve attribuir á circumstancia de haver corrido com certa insistencia, nos centros financeiros, que o governo estava resolvido a ir por deante no seu projecto de conversão. As oscillações cambias foram taes e tantas, que é difficil organizar-lhes o quadro da marcha. As obrigações de 4 p. c. de 1888 tiveram regular procura a 16 $\frac{1}{2}$ 100, as de 4 p. c. de 1890 a 43 $\frac{1}{2}$ 500 (coupon) com limitada procura. Tiveram pouca importancia as transacções sobre obrigações de 4 $\frac{1}{2}$ que regularam a 49 $\frac{1}{2}$ 000 réis, tanto de assentamento como de coupon.

As obrigações do Credito Predial continuaram a ter uma grande preferencia, posto que n'esta quinzena o mercado se mostrasse menos firme. As de 6 p. c. regularam a 94 $\frac{1}{2}$ 000 réis (ass.), faltando de coupon, as de 5 p. c. (ass.) a 91 $\frac{1}{2}$ 300 réis, as de 4 $\frac{1}{2}$ a 89 $\frac{1}{2}$ 000 réis. As obrigações Loanda-Ambaca mantiveram-se a 81 $\frac{1}{2}$ 000 réis. As acções dos bancos cotavam-se: — do Banco de Portugal a réis 137 $\frac{1}{2}$ 000, do Lisboa & Açores 117 $\frac{1}{2}$ 000 réis, do Commercial de Lisboa a 116 $\frac{1}{2}$ 500, do Nacional Ultramarino a 79 $\frac{1}{2}$ 800 réis.

Começou a distribuição dos relatorios dos bancos e companhias pelas suas gerencias do anno findo. São bastante animadores os relatorios que tenho visto, principalmente dos bancos de Lisboa, que deram um dividendo vantajoso e accusaram consideravel augmento nas suas operações. O estudo do conjunto de todos estes relatorios offerece um palpitante interesse pelas indicações seguras que nos dá acerca de uma parte importante da vida economica do paiz, das suas forças, recursos e elementos de acção. Esse estudo, porém, só poderá ser feito quando reunidos todos os relatorios. D'outro modo seria incompleto e por isso imperfeito.

A' ultima hora tem corrido com insistencia na praça boatos de crise ministerial. O governo teria reconhecido a impossibilidade em que se acha de remover as difficuldades cada vez maiores da situação, por lhe faltarem elementos indispensaveis ao desenvolvimento da sua acção, e teria resolvido dar por finda a sua missão. E' claro que reproduzo estes boatos com a devida reserva.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel	
Londres 90 d/v.....	37 $\frac{7}{16}$	37 $\frac{3}{8}$	Desconto no Ban-
» cheque.....	37 $\frac{3}{16}$	37 $\frac{1}{16}$	co de Portugal. 5 $\frac{1}{2}$ 0/0
Paris 90 d/v.....	764	765	No mercado..... 5 $\frac{1}{2}$ 0/0
» cheque.....	768	769	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v.....	310	312	res 189
» cheque.....	314	316	Cambio Brazil... 8 $\frac{15}{16}$
Francfort 90 d/v.....	310 $\frac{1}{2}$	312 $\frac{1}{2}$	Premio libra..... 1 $\frac{1}{2}$ 915
» cheque.....	314 $\frac{1}{2}$	316 $\frac{1}{2}$	
Madrid cheque.....	1 $\frac{1}{2}$ 025	1 $\frac{1}{2}$ 035	

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

BOLSAS	JANEIRO													
	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	—
Lisboa: Inscriptões assent.	35,25	35,30	35,30	35,30	-	-	35,30	35,25	-	35,25	35,30	35,15	35,15	-
» coupon	35,25	35,30	35,30	35,30	35,30	-	35,30	35,30	35,28	35,29	35,25	-	35,09	-
Obrig. 4 0/0 1888	16.150	16.100	16.150	16.150	-	-	-	16.150	-	16.150	16.150	16.150	-	-
» 4 0/0 1890 assent.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43.000	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon	-	-	-	-	43.500	-	-	-	-	43.000	43.000	-	-	-
» 4 0/0 1890 externo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.	-	49.500	49.400	49.000	-	-	-	-	-	49.000	-	48.600	-	-
» 4 1/2 0/0 coup. int.	49.000	-	49.500	49.000	49.000	-	49.000	49.000	49.000	-	49.000	-	48.500	-
» 4 1/2 0/0 externo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções B. de Portugal	137.000	-	-	-	137.000	-	136.100	-	135.000	-	135.000	135.000	-	-
» » Commercial	-	-	-	-	116.500	-	-	120.000	120.500	120.000	-	120.000	120.000	-
» » N. Ultramarino	-	80.000	80.000	80.000	80.000	-	79.500	79.500	79.500	-	79.500	79.100	-	-
» Tabacos coupon	74.600	-	75.000	-	75.000	-	-	-	75.000	75.000	-	75.000	-	-
» Comp. Real	-	-	14.200	-	-	-	8.300	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0	-	94.500	94.100	-	-	-	-	-	-	-	94.400	94.000	94.000	-
» » 5 0/0	-	-	-	91.500	-	-	91.300	91.300	91.300	91.300	91.300	91.300	91.300	-
» Comp. Real 3 0/0	-	-	-	-	-	-	-	-	34.000	34.000	34.000	-	-	-
» C. Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa	81.000	81.000	-	81.000	81.000	-	-	81.000	81.000	81.000	81.000	82.000	81.500	-
Paris: 3 0/0 portuguez	24,87	24,75	24,87	24,90	24,81	24,75	24,81	23,50	23,93	23,80	24	24	24	-
Accções Comp. Real	-	55	50,50	54,50	-	54	54	-	54	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres	36	-	30	34	32	-	-	37,50	-	30	32	32,25	-	-
» Norte de Hespanha	98	98	99,50	98,50	98	98	-	-	-	-	-	-	-	-
» Mad. Zaragoza	154	152	153,50	152,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes	90	90,25	-	88	-	85	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real (1.º grau)	292,51	292	293	293	292	291	291	286	287	285	284	283	-	-
» » (2.º »)	52	51	50	51	51	51	51	50	50	49	48	48	-	-
» » (antigas)	135	133	133	133	133	-	133	-	130	130	130	-	-	-
» C. Beira Alta	-	77	77	-	76	76	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres	100	100	-	100	100	100,75	100	95	95	95	97	101	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)	242	242,50	243,50	244	241,50	240	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez	24,87	24,87	24,87	24,87	24,87	24,87	24,87	23,93	24	24	24,12	24	34	-
Obrig. Atravez Africa	63,66	63,66	63,66	63,66	63,66	63,66	63,66	63,66	63,66	68,66	63,66	63,66	-	-
Amsterdam: Atravez Africa	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	64,50	64,50	-	-
Bruxellas: Atravez Africa	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1897-96			1896-95			Totaes		Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1897	1896	1897	1896		
COMPANHIA REAL	Antiga rede	1 7 Janeiro	693	51:767.000	74.699	693	55:017.522	79.390	51:767.000	55:017.522	-	3:250.522	
	e nova não garantida.	8 14 »	»	50:034.000	72.199	»	55:017.522	79.390	101:801.000	110:035.044	-	8:234.044	
	Nova rede	1 7 Janeiro	380	5:945.000	15.644	380	6:603.478	17.377	5:945.000	6:603.478	-	658.478	
	garantida.	8 14 »	»	5:867.000	15.439	»	6:603.478	17.377	11:812.000	13:206.956	-	1:394.956	
Sul e Sueste	10 16 Dezemb.	475	10:946.960	23.046	475	13:787.670	29.026	741:345.450	708:909.025	32:436.425	-	-	
	17 23 »	»	13:539.295	28.503	»	14:645.530	30.832	754:884.745	723:554.555	31:330.190	31:330.190	-	
Minho e Douro			353	-	-	353	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta	24 31 Dezemb.	253	10:211.051	40.360	253	7:954.248	31.440	327:832.128	310:460.042	17:372.086	-	-	
	1 7 Janeiro	-	5:295.474	20.930	»	6:343.188	25.072	5:295.474	6:343.188	-	1:047.714	-	
Nacional (Mirandella e Vizeu)	16 22 Dezemb.	105	1:351.598	12.872	105	1:268.673	12.082	67:543.287	65:108.282	2:405.005	-	-	
	23 31 »	»	1:652.628	15.739	»	1:183.655	11.272	69:165.915	66:291.937	2:873.978	-	-	
Guimarães	1 7 Janeiro	34	1:056.915	31.085	34	1:135.575	33.399	1:056.915	1:135.575	-	78.660	-	
	8 14 »	»	1:129.400	33.217	»	1:078.725	31.727	2:186.315	2:214.300	-	27.985	-	
	15 21 »	»	1:312.380	38.599	»	1:062.280	31.243	3:498.695	3:276.580	222.115	-	-	
Norte de Hespanha	1 7 Janeiro	3656 Ps.	1:382.110	378	3656 Ps.	1:425.791	389	1:382.110	1:425.791	-	43.681	-	
	8 14 »	»	1:533.484	419	»	1:640.950	448	2:915.594	3:066.742	-	-	-	
Madrid — Zaragoza — Alicante	1 7 Janeiro	2927	882.391	301	2927	1.000.423	341	882.391	1.000.423	-	118.032	-	
	8 14 »	»	880.792	300	»	1.154.091	394	1.763.184	2.154.514	-	391.330	-	
Andaluzes	16 23 Dezemb.	1067	233.491	-	1067	301.104	-	15.646.598	15.434.449	-	-	-	
	24 31 »	»	382.309	358	»	360.983	338	16.028.907	15.795.432	-	-	-	
	1 7 Janeiro	»	240.604	225	»	273.611	256	240.604	273.611	-	-	-	
Zafra a Huelva	1 7 Janeiro	180	23.026	127	180	35.589	197	23.026	35.589	-	12.563	-	
	8 14 »	»	19.999	111	»	39.571	214	43.025	75.158	-	32.133	-	

A hora italiana

E' sabido que na Italia é uso, desde a Edade Media, dividir os mostradores dos relogios em 24 horas em vez de 12, como nos relogios inglezes, suissos e francezes. O relogio da torre de S. Marcos de Veneza bate 24 horas ás 6 da tarde e 6 horas á meia noite, etc.

Os relogios astronomicos marcam tambem 24 horas, mas n'esses começa o dia (dia astronomico) ás 12 horas da manhã.

E' assim que o anno de 1897 começou para os astronomicos ao meio dia de 1 de janeiro, isto é 12 horas depois de, para o resto da humanidade, ter já fenecido o de 1896.

As vantagens do systema são obvias. Um mineiro, um homem que tivesse de passar dias n'um subterraneo, perderia dentro em pouco a noção do dia e da noite quando munido de um relogio trivial. Se tivesse um relogio cujo mostrador fosse dividido em 24 horas, não deixaria de saber *ás quantas andava*.

Hoje já alguns constructores seguem um termo médio. O mostrador dividem-o elles em 24 partes, 12 horas pretas, das 6 da tarde ás 5 da manhã, e 12 de outra côr das 6 da manhã ás 5 da tarde. Transigem assim de certo modo com os dois partidos; mas, como marcam duas vezes XII e não XXIV, estão longe de satisfazer á applicação que actualmente se pretende dar á *hora italiana* para os horarios dos caminhos de ferro.

Segundo lêmos no jornal belga *L'Industrie*, o sr. Vandenpeereboom, ministro dos caminhos de ferro, acaba de decretar a adopção da *hora italiana* aos caminhos de ferro do Estado. O computo das horas para o serviço e horario de comboios terá logar desde a meia noite até á meia noite seguinte. Segue-se que nenhuma differença se notará desde a 1 hora da madrugada até o meio dia; mas desde o meio dia até a meia noite continuar-se-ha a contar as horas do seguinte modo: 13 horas, 14 horas, 15 horas, etc. até 24 horas (meia noite).

Esta adopção deve começar a vigorar em 1 de maio proximo.

Na Italia já este systema estava em vigor nas linhas ferreas desde 1893 e sem a menor reluctancia, como é facil de comprehender, da parte do publico.

Foi o sr. Francesco Genala, então ministro das obras publicas, que decretou essa util alteração para o serviço dos caminhos de ferro.

Mais tarde tornou-se extensiva a outros serviços publicos, e dentro em pouco todas as municipalidades a adoptaram por seu livre arbitrio, de modo que hoje está o systema ali em actividade para todos os usos da vida official desde novembro de 1893.

Não sabemos se a sua adopção n'outros paizes soffrerá opposição motivada, como é natural, pelo uso inveterado do actual systema. O que é certo, porém, é que para o estabelecimento de horarios de comboios e outros poderia ella prestar reaes serviços.

Systema a tres cores

Foi-nos mostrada uma prova do novo processo de gravura e impressão a tres côres que o intelligente director tecnico da officina de photogravura universal foi estudar á America, comprando lá o direito exclusivo do uso d'este processo em Portugal.

Com uma só impressão simultanea, a amarello, azul e vermelho, obtem-se, por este meio, uma infinidade de côres e meias tintas, produzindo um effeito maravilhoso.

As officinas dos Srs. Castello Branco & Alabern estão já executando varias encommendas por este processo, e os seus trabalhos em nada ficam inferiores aos melhores que se fazem no estrangeiro.

A tracção electrica dos tremvias

Parece que os habitantes de Barcelona estão, como os de Lisboa, na perspectiva do mais primitivo e inconveniente dos systemas de tracção electrica: o da transmissão por meio de fios aereos.

Contra tal systema se insurge o jornal de Barcelona, *Industria é invenciones*, de 16 do corrente.

Tratando dos continuos perigos para a segurança publica, faz especial menção dos inconvenientes que apresenta o systema de tracção com linha aérea e com encerramento do circuito pelos carris. Esses inconvenientes não affectam a exploração e serviço das linhas, mas interessam sobremaneira o publico pelas desgraças que occasionam nas pessoas e nos animaes que transitam pela via publica; e tambem as companhias d'aguas, de gaz, telegraphos e telephone pela corrosão dos encanamentos e dos fios, devida á electrolyse.

Ora tal systema só se torna recommendavel pela economia da sua installação, mas é condemnavel por todos os outros motivos. Longe de ser novo, é já antigo e fóra de móda: é indubitavelmente o mais simples e o primeiro que se inventou; os seus resultados, porém, não são taes que, em todas as cidades onde foi empregado, suscitou contra si a opinião publica, tendo-se muitas companhias visto obrigadas a mudar o seu systema de tracção, adoptando umas o conductor subterraneo com fio isolado, outras os accumuladores, outras ainda um systema mixto.

Em varias cidades não foi consentida a installação do systema aéreo, como por exemplo em Paris; e pelo que respeita a Boston, onde elle foi adoptado, já está lavrada sentença condemnatoria contra elle pela lei de 6 de junho de 1894 que fixa a sua total desaparição, no estado de Massachussets, para o anno de 1900.

Escolher, pois, tal systema para Barcelona é retroceder no caminho do progresso, devendo provavelmente começar a exploração das suas linhas quando elle já tiver sido banido nos outros paizes. Quem sabe mesmo se não se destinará a Barcelona o material velho de algumas linhas, já posto de parte nos Estados Unidos!

Pois apesar de todos estes defeitos, apesar do perigo constante para os pobres transeuntes de serem fulminados por um d'aquelles raios, tanto mais temiveis quanto não são annunciados pela trovoadas, parece que todos os centros administrativos, que tiveram de ser ouvidos sobre o projecto, informaram favoravelmente, de sorte que já os habitantes de Barcelona se estão preparando para ver arames transversaes, collocados a 5 metros d'altura, servindo de apoio a outros longitudinaes na calle Mayor, em Gracia e em Barcelona, nas de Fontanella, Pelayo, praças de Catalunha e Palacio, Rondas, passeios de Colon, da Industria y Salon de S. Juan, e a ver em todas ellas, principalmente na praça da Catalunha, grande numero de postes cravados aqui e ali para sustentar os arames; preparam-se igualmente para presenciar ou ser victimas das descargas electricas; para soffrer explosões subterraneas, de que são apenas fraco panno de amostra as succedidas ultimamente na Rambla, e para ter o gosto de serem mimoseados com interrupções e perturbações nos serviços telegraphico e telephonico.

Além d'isso, não poderão de futuro entrar na cidade

carros com cargas cuja altura excede os 5 metros a que estarão os cabos transmissores; e se se organizar qualquer festa ou cavalgada não deverá esquecer nunca a altura inatingível de 5 metros, sob pena de ficarem os carros detidos a meio caminho ou ocasionarem a ruptura de qualquer linha com as consequentes desgraças.

E, se é certo que causas identicas produzem os mesmos effeitos, é egualmente de esperar que as companhias de gaz e agua, entre as quaes se conta a municipalidade de Barcelona, serão victimas da corrosão occasionada pela electrolyse, como succedeu nas varias cidades dos Estados Unidos, em que teem funcionado os tremvias de cabo aéreo com retorno pelos carris.

Terminando, nos Estados Unidos chegou a tal ponto a opposição ao systema, que a *Metropolitan Traction Company* de Nova York offereceu um premio de 50.000 dollars ao inventor de um systema de tremvia urbano que apresente vantagens equivalentes ás do systema de cabo aéreo sem ter os seus inconvenientes.

E... apesar do attrahente engodo da offerta, tal inventor ainda não appareceu.



Os caminhos de ferro da Havana

Segundo noticias que recebemos, o estado das empresas de caminhos de ferro da Havana é deveras desolador, devido á continuação da guerra. Os insurrectos atacam as estações, destroem as linhas e os wagons, afim de tornarem difficeis os meios de communição.

As empresas que mais teem soffrido são: a Companhia do caminho de ferro do Oeste, e a de Matanzas, cujas perdas attingem uma cifra enorme.

Outras empresas tambem teem soffrido bastante, fazendo no emtanto logo a reparação dos estragos, o que representa grande prejuizo, como aconteceu ultimamente ás Companhias de Caibarien, de Cárdenas e de Sagua.

O transporte de tropas é feito com a maior regularidade, apesar dos constantes ataques a que estão sujeitos os comboios, mostrando-se o general Weyler muito satisfeito com o bom serviço que os caminhos de ferro teem prestado.

Ultimamente uma catastrophe, que succedeu no dia 23 de outubro, veiu augmentar os horrores da guerra. N'esse dia um choque violentissimo teve lugar, entre um comboio com tropas, que estava na estação de Güines, e outro que avançava, procedente de Catalina. Ficaram mortos 4 soldados e feridos 36. Foi preso o machinista e o fogueiro.

E' a primeira catastrophe de tão grande importancia que succede nas linhas dos Ferrocarriles Unidos de Habana.

Em presença d'esta desgraça, o sr. D. Luciano Ruiz, presidente da assembléa da companhia, convocou uma reunião, na qual relatou o triste acontecimento, ficando resolvido contribuir a companhia com 16.000 pesetas para as victimas, sendo esta quantia constituida por 10.000 pesetas dos fundos da Companhia, 2.000 das quotas que recebem os membros da direcção, e 4.000 dos ordenados dos empregados na proporção de 10 % do que corresponde a um mez.

Em Cuba foi muito applaudida a direcção da Companhia e os seus empregados por este acto meritorio, tanto mais que se conhece bem que o estado financeiro da companhia não é florescente, e que os empregados teem já uns vencimentos muito reduzidos.

Devido pois á situação devéras embaraçosa em que

se encontram as companhias de caminhos de ferro, reuniram os directores das principaes, e resolveram pedir auctorização á primeira auctoridade administrativa para augmentarem 20 % ás tarifas actuaes, esperando, com este augmento de receita, poderem fazer frente ás circumstancias anormaes que estão atravessando.

As companhias, na data d'esta noticia, aguardavam a resposta do general Weyler, com esperanças de que fosse satisfactoria.



Automobilismo

Omnibus automoveis em Bruxellas

Acaba de ser dirigido ao governo belga um pedido de concessão por vinte annos para uma linha de omnibus automoveis entre a praça communal de Ixelles e a Exposição, na rua da Lei, passando pelas ruas da Paz, de Dublin, Caroly, Maria de Borgonha, de Luxemburgo até á gare, e as ruas de Trèves, Belliard e Breydel até o parque do Cincoentenario.

Os vehiculos automoveis, que os concessionarios se propõem a utilizar, são os carros Ward, movidos por accumuladores electricos.

São os mesmos que circulam nas ruas de Londres desde novembro ultimo, pertencentes á *The London Electric Omnibus Co.*

As suas dimensões são proximamente as dos omnibus ordinarios, e podem ser dirigidos tão facilmente como qualquer outra carruagem. Podem transportar vinte e quatro passageiros, doze no interior e outros tantos na imperial.

A nova linha terá duas secções: a primeira, da praça de Ixelles á de Luxemburgo; a segunda, desde esta ultima até á Exposição, propondo-se os concessionarios a estabelecer carreiras de quarto em quarto de hora.



LINHAS PORTUGUEZAS

Ramal de Cascaes. — Já está prompta a segunda via entre o Caes do Sodré e Alcantara Mar, passando em breve a fazer-se em dupla via o serviço entre estas duas estações, e portanto, em todo o ramal de Cascaes, o que deve facilitar muito o movimento de comboios no proximo verão.

Falta só que se conclua a terraplenagem da parte entre a estação do Caes do Sodré e a ponte dos vapores, para que ali seja construida a estação definitiva.

Guimarães. — Foi de 75:955.037 réis o rendimento em 1896 d'este caminho de ferro, isto é, mais réis 5:537.998 que em 1895, produzindo uma média annual kilometrica de 2:233.971 réis, ou um augmento de 162.882 réis por kilometro. O numero de passageiros foi de 200.782, mais 11.338, e o seu producto foi de 44:100.050 réis, mais 3:224.515 réis do que no anno anterior. Em mercadorias de grande e pequena velocidade a tonelagem foi de 333.823, mostrando o augmento em peso de 4.135 toneladas, e no producto total de 31:854.987 réis, o accrescimento de 2:313.483 réis. As despesas geraes da exploração durante o mesmo anno sommam 24:275.086 réis, menos 604.029 réis comparadas com as do anno anterior.

Signaes de partida. — Como se vê do aviso que adiante publicamos, desde hoje são suprimidos os signaes de uma e duas campainhadas nas estações de passagem das linhas da companhia real, ficando só o signal de tres toques para a partida. São unicamente exceptua-

das as estações em que ha bufete, as de bifurcação e fronteiras.

Do Barreiro a Cacilhas.—Na sessão da camara dos deputados de 18 d'este mez o sr. Costa Pinto interrogou o governo sobre o prolongamento do caminho de ferro do Barreiro a Cacilhas.

O sr. ministro das obras publicas respondeu-lhe que dos estudos a que se procedeu para a construcção d'essa linha averiguou-se que o custo da mesma orça por novecentos contos de réis e que o percurso entre esses dois pontos é de 40 kilometros.

Esse caminho de ferro tem obras d'arte importantissimas. N'esta conformidade mandou ouvir o conselho superior de obras publicas, cujo parecer foi que se procedesse a novos estudos por outra directriz para vêr se assim se conseguia diminuir o preço do kilometro. O paiz está em más circumstancias financeiras, e nem esse augmento de despesa nem a construcção d'esse caminho de ferro são precisos n'esta occasião.

Conformando-se com o parecer e em harmonia com as modificações do conselho superior, mandou o governo estudar um outro traçado. Esses estudos estão-se fazendo.

Lobito a Caconda.—Diz um collega que deve ser enviado brevemente ao ministerio da marinha o projecto de estudos para a construcção do caminho de ferro de Lobito a Caconda, na provincia de Angola, n'uma extensão de 322 kilometros. A construcção da linha é orçada em 6.750 contos, ou cerca de 21 contos por kilometro.

Lourenço Marques.—Segundo um correspondente do *African Review*, afirma-se que o tribunal arbitral de Berne só poderá proferir a sua sentença ácerca da questão d'este caminho de ferro no praso d'um anno.

O engenheiro suizo Nicole, que foi enviado pelo tribunal de Berne a Lourenço Marques, para avaliar a linha ferrea em litigio, passou na cidade do Cabo em meados de dezembro, com o fim de inspeccionar os caminhos de ferro do Natal e do Cabo, competidores do de Lourenço Marques, e o de Pretoria.

O enviado suizo foi muito hem recebido pelo alto commissario inglez da Africa do Sul, e conta regressar a Berne d'aqui a tres mezes.

Não nos agradam muito estes *salamalekes* feitos pelo alto commissario inglez, naturalmente dedicado a prejudicar os interesses da nossa via férrea, ao arbitro que tem de julgar um litigio, para nós de tanta importancia.

Ascensor da Estrella.—Foi lido em sessão de 29 na camara municipal, um officio da Nova Companhia dos Ascensores Mechanicos, requerendo prorogação do praso, que termina em 9 de fevereiro proximo, para conclusão da linha funicular Camões-Estrella, no troço entre o Largo da Estrella e a rua de S. João dos Bem-casados, fundando o pedido no estado economico e financeiro do paiz que lhe annullaria os esforços que empregasse para conseguir os meios para tão importante obra.

Este requerimento foi deferido, sendo a prorogação por mais 5 annos.

Novas locomotivas.—Chegaram de Liverpool duas locomotivas para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

LINHAS HESPAÑOLAS

Linares a Almeria.—Serão dentro em pouco abertas ao serviço publico mais duas estações de linha ferrea de Linares a Almeria; a de Pedro Martinez e a de Alamedilla.

Os engenheiros da divisão inspeccionaram já essa parte da linha, e só se espera a auctorização do governo para entrar em exploração.

Proseguem activamente os trabalhos nas secções em via de

construcção, e pôde afirmar-se que, a não sobrevir algum contra-tempo que dificulte os esforços da Companhia do Sul de Hespanha, não será preciso aproveitar toda a prorogação do praso ultimamente concedido para a conclusão da linha ferrea.

Baeza a Linares.—Em março proximo abre á exploração por completo esta linha que actualmente é explorada pela companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante mas que em vista do contracto de exploração ficará pertencendo á companhia do sul.

O ramal de Almeria a Moreda chegará n'aquella data até Valdimira d'onde haverá trasbordo até Quesada, estabelecendo a communicação entre Almeria e Madrid.

O trajecto em deligencia é de 34 kilometros.

Cremos que será facil admittir-se mercadorias na mesma data.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

A extensão total da rêde do Estado francez explorada em 31 de dezembro de 1895 era de 2.761 kilometros. E como no decurso d'esse anno não foi aberta á exploração nenhuma linha nova, foi aquella a extensão media explorada durante o mesmo anno, com um excesso sobre o anterior, 1894, de 20 kilometros apenas.

O movimento das receitas foi o seguinte:

Viajantes	francos	14.952.048
Mercadorias, grande velocidade	"	4.800.319
" pequena	"	21.579.251
Receitas diversas	"	401.773
Total		41.733.391

As despesas subiram a 31.662.436 francos, deixando portanto o lucro de 10.070.955 francos, ao qual se deve juntar 3.761.590 francos para impostos sobre viajantes e transportes de grande velocidade, sellos, patentes etc., e 3.818.969 francos de transportes gratuitos e contados em attenuação das despesas. O excedente, pois, das verbas recebidas pelo Estado para a sua rêde é de 17 1/2 milhões de francos, o que aliás não deve considerar-se como lucro liquido, porque o Estado, nas suas contas de administração, não menciona as sommas dispendidas em construcções, resgates e reparações de linhas, despesas estas que são inscriptas no orçamento geral.

O effectivo do material circulante era, em 31 de dezembro de 1895, de 549 locomotivas, 1.769 carruagens de viajantes, 14.428 vagonos diversos.

O coefficiente de exploração, que era de 83,46% em 1885, e que gradualmente attingira 76,75% em 1894, diminuiu ainda em 1895, em que não era senão de 75,87%.

Bom será lembrar que o coefficiente de exploração das companhias francezas regula entre 45,26% e 62,74%, o maximo.

A companhia Paris-Lyon-Mediterraneo dirigiu ao ministro das obras publicas de França uma representação pedindo o seu consentimento para que os viajantes provenientes d'Inglaterra com destino á India, via Marselha, possam desembarcar na Joliette pela linha d'Estaque.

Aquella companhia tem boas razões para acreditar que é altamente vantajoso para a prosperidade de Marselha desviar para ali a corrente de viajantes inglezes que actualmente preferem a via Brindisi para o caminho da India, quer na ida, quer na volta. Para esse fim deveriam estabelecer-se comboios especiaes, d'accordo com a Companhia do Norte, com as companhias inglezas e com as de navegação.

A junta consultiva dos caminhos de ferro, adoptando as conclusões do parecer do respectivo relator, informou favoravelmente á auctorização pedida pela companhia, com a reserva, porém, de ser por ella paga uma imposição á Camara do Commercio de Marselha, visto que os comboios tem de attingir os caes e dokas do porto.

RUSSIA

Segundo vemos de uma correspondencia d'um visitante á exposição de Nijni-Nowgorod, o material dos caminhos de ferro achava-se ali representado por bons modelos.

Diz o correspondente:

«Os srs. directores e engenheiros francezes não deveriam deixar de visitar a exposição e examinar os vagonos aqui expostos.

Com isso teria tudo a ganhar o publico francez. Veriam esses senhores,—e admirariam decerto porque nosso paiz não se segue as mesmas idéas,—que na Russia o unico fim que se tem em vista é dar aos passageiros a maior somma de conforto possivel. Sob esse ponto de vista é já o antigo material russo bem superior ao material de que actualmente dispomos.

Mas que diriam os nossos bons directores de caminhos de ferro ao verem, por exemplo, os vagonos de 1.ª classe preparados para o futuro Transsiberiano?

As nossas carruagens-salões, pelas quaes já se exige um tão forte accrescimento sobre o preço ordinario dos logares, nada são, comparadas com aquelles vagons elegantemente ornamentados, munidos de excellentes assentos, cada um dos quaes se transforma á noite n'um não menos excellento leito; são illuminados a luz electrica e conteem todas as commodidades; até mesas de jogo teem!

Esses senhores jamais poderiam admittir que taes loucuras se pratiquem a favor do *vulgum pecus*.

E quanto se admirariam se vissem carruagens de 2.^a classe d'um modelo já em circulação em numerosas linhas, mais confortaveis, muito mais até, que as nossas carruagens de 1.^a classe, acachapadas e sem ar—mas não sem correntes d'ar—nas quaes o menor volume conservado pelo passageiro é um estorvo para os outros!

E como subiria de ponto o seu espanto ao verem carruagens de 3.^a classe, arrançadas de modo tal que á noite, estando a carruagem cheia, poderá cada viajante ter á sua disposição uma tarima, verdade seja que de pau, mas do comprimento de 1^m,75, onde se poderá estender á vontade! E como essas carruagens de 3.^a classe teem 2^m,75 de altura e são munidas de prateleiras onde poderão collocar volumes nada pequenos sem incomodar ninguem, muitos passageiros levam consigo uma pequena enxerga que á noite extendem na tarima e onde dormem como em sua casa.»

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Signaes de partida dos comboios

De 1 de fevereiro proximo em diante, nas estações de passagem de toda a rede serão supprimidos o primeiro e o segundo signal de prevenção antes da partida dos comboios, continuando a ser feito o signal de partida, por meio de tres toques de campainha seguidos, na conformidade do respectivo regulamento.

São exceptuadas d'esta disposição as estações em que ha bufete, as de fronteira e as de bifurcação (menos as de bifurcação das linhas suburbanas de Lisboa) a saber:

Linhas de Leste e Norte.—Santarem.—Entroncamento.—Abrantes.—Torre-Vargens.—Elvas.—Marvão.—Alfarellos.—Coimbra B.—Pampilhosa;

Linha de Oeste.—Cacem.—Torres-Vedras.—Caldas-Rainha.—Leiria.—Amieira;

Linha da Beira-Baixa.—Castello-Branco.—Covilhã; nas quaes continuam a ser dados o primeiro e segundo signal de prevenção, respectivamente por meio de um e dois toques de campainha.

Egualmente continuam a ser dados os tres signaes nas estações extremas:

Linhas de Leste e Norte.—Lisboa (Santa-Apolonia).—Lisboa (Rocio).—Coimbra—Porto;

Linha de Oeste.—Cintra;

Linha de Cascaes.—Caes-Sodré.—Cascaes.

Serviço sem trambordo na estação de Porto Campanhã

Segundo aviso recebido da Administração dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, desde 27 do corrente deixará de haver trambordo em Porto Campanhã para os passageiros e bagagens que, pelos comboios n.ºs 1, 3, 5 e 15, se dirijam a Porto Terminus e para os que d'ali procedam pelos comboios n.ºs 2, 4, 6 e 16.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de mangueiras de lona, de couro e de borracha

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 20 de fevereiro proximo, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de mangueiras de lona, de couro e de borracha, correias de couro e transmissores de algodão.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 42\$000, o qual será, posteriormente, elevado a 5 por cento do valor total da adjudicação por aquelle dos licitantes a quem essa adjudicação for feita. Estes depositos terão logar, aquelle na thesouraria do respectivo caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos referidos caminhos de ferro.

As condições estão patentes na séde da direcção, em Lisboa, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 23 de janeiro de 1897.

Fornecimento de cordame

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 4 do proximo mez de fevereiro, na secretaria da administração do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para o fornecimento de cordame.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 18\$700, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão logar, o primeiro na thesouraria d'estes caminhos de ferro, e o segundo na caixa geral de depositos, á ordem d'esta direcção.

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

Lisboa, 13 de janeiro de 1897.

Fornecimento de 90 chapas de ferro Loromoor

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 15 de fevereiro proximo, na administração do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 90 chapas de ferro Loromoor.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 16\$000, o qual será posteriormente elevado a 5 % do valor total da adjudicação por aquelle dos licitantes a quem essa adjudicação for feita. Estes depositos terão logar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral do depositos, á ordem da direcção dos referidos caminhos de ferro.

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

Lisboa, 21 de janeiro de 1897.

Fornecimento de um torno-revolver e uma machina de fabricar rebites e parafusos

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 27 de fevereiro proximo, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de um torno-revolver e uma machina de fabricar rebites e parafusos.

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

Lisboa, 26 de janeiro de 1897.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Lanço da estrada de serviço de Almendra á estação de Almendra, comprehendido entre a portella dos Garrochos e a estação de Almendra

Pelo presente se faz publico que no dia 17 de fevereiro, ao meio dia, na administração do concelho de Villa Nova de Foscõa, perante o respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para a adjudicação da empreitada constante da construção do pavimento entre os perfis 1 e 95, do lanço da estrada de serviço de Almendra á estação de Almendra, comprehendido entre a portella dos Garrochos e a estação de Almendra.

O deposito provisorio para ser admittido á licitação é de réis 45\$000 e o definitivo será de 5 % da importancia total da arrematação.

O projecto, condições da arrematação e o caderno de encargos podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã até ás 3 da tarde, na repartição de via e obras na estação do Porto em Campanhã, na secretaria da 4.^a secção na estação do Pinhão e na estação de Almendra.

Porto, 20 de janeiro de 1897.

Fornecimento de 4.000 toneladas de carvão de pedra

Pelo presente annunciõ se faz publico que no dia 10 de fevereiro, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade e em presença do exc.^{mo} administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 4.000 toneladas de carvão de pedra, proprio para machinas locomotivas, para os caminhos de ferro Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisorio de 500\$000.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem for adjudicado o fornecimento será de 5 % da importancia total do mesmo fornecimento.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto 12 de janeiro de 1897.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

Antuerpia.—A. Manceau.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Ad. Seghers.—Rua Victor Cordon, 1-A.
Lisboa.—Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.

Lisboa.—Carlos C. Dias — (vinhos, fructas e outras commissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º
Lisboa.—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.
Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Londres.—F. Demolder — 4, Holmdale Road Amburst Park.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Paris.—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.
Porto.—Grijó & C.ª.—Rua de Traz, 28.
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 saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées. car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

- LISBOA Avenida-Palace.**—Rua do Principe, junto á Estação Central.—Établissement de premier ordre— tout le luxe et confort—200 chambres et salons.
- LISBOA Braganza Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre— Propr. Victor Sasseti
- LISBOA Hotel Durand**—Rua das Flores, 71 — 1.ª class — English family hotel — Proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.
- LISBOA Grand Hotel Central**—Caes do Sodré— Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.
- LISBOA Hotel de l'Europe**— Seul hotel français au centre de la ville — Cuisine française.
- LISBOA Francfort Hotel**—No centro da cidade — Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113
- LISBOA Hotel Americano**—P. de S. Paulo, n.º 3.— Proximo dos caes e banhos do arsenal. — Bons quartos e aposentos.—Preços: 1\$000 rs. para cima.
- CASCAES Hotel Central**—De 1.º ordem—Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation—Grand confortable — On parle toutes les langues.
- CASCAES Hotel Bragance**—Appartements pour famille. — Vue splendide sur la mer. Service de 1.º ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lestage.
- CINTRA Hotel Nunes**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.—Propr. 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 réis por dia até 1\$500.—Reducção de preços para caixeiros viajantes.
- CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lisbonense**—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para familias.—Cozinha esmerada e farta. Propr. Vicente C. de Paramos.
- LEIRIA Hotel Central**—Bons aposentos. — Tratamento esmerado e aceio inexcédível. — Carros para a Batalha, Marinha, etc.—Restaurante—Preços modicos.—On parle français.
- FIGUEIRA DA FOZ Hotel Saudade.**—Rua da Saudade, Bairro novo. Magnificas vistas para o mar, muito perto da praia, Colyseu Figueirense, e proximo do Casino Mondego e theatro-circo.—Preços variam entre 900 e 1\$400 réis.
- PRAIA DA NAZARETH Grande Hotel Club**—Magnificas accommodações, aceio inexcédível, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado — Propr. A. de S. Romão.
- 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 — Propr. Adriano & François.
- GUIMARÃES Hotel do Tournal.**—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 réis diarios. Serviço avulso, almoço 400, jantar 600 réis.
- GIBRALTAR Hotel Metropole e Nuevo Hotel Español.**—Situado á entrada da cidade.—Cozinha excelente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—Proprietario, Lorenzo Sacarello.
- SEVILHA Grand Hotel d'Europe**—Proprietarios Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para familias, preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão.
- SEVILHA Gran Fonda de Madrid**—Principal estabelecimento de Sevilha — iluminação electrica — luxuosos pateos — sala de jantar para 200 pessoas — banhos.
- GRANADA Hotel Victoria**—Propr. Federico Iniesta Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.
- CARTAGENA Grand Hotel de Roma.**—No centro da cidade, 70 quartos espaçosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas.—Excelente cozinha—Hospedagem completa desde 5 pesetas—Proprietario Teófilo Garcia.
- ORAN (Algeria) Hotel Restaurant du Louvre.**—Quartos confortaveis desde 2 francos, cozinha farta a preço fixo, desde 2 francos, ou por lista—situação ao centro da cidade em face do theatro. Proprietario Clastres Martin, rua de Turin.
- TIZI OUZOU (Kabila, Algeria) Grand Hotel des Postes**—Excelente serviço de cozinha, bellos aposentos, carros para visitar Fort National, Michelet e grande Kabila. Preços economicos. Proprietario, P. Despous.
- BONE (Algeria) Grand Hotel d'Orient.**—Cours National, principal avenida. Casa de 1.ª ordem. Grandes quartos e salões, boa cozinha. Proprietaria, Madame Léon Peytaud.
- TUNIS Hotel de France.**—Très recommandé par son confortable, sa situation et son excellente cuisine, appartements de familles, omnibus à tous les trains, salon de lecture, jardin—Propriet Ferrier, Rue de Constant ne, 12.
- NICE Riviera-Palace-Hotel**—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes — Ascenseur, salons, orchestre — Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.º ordre.
- CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hotel**—Grands salons — luxueux appartements — Vue du Bosphore — Cuisine et cave de 1.º ordre.
- CAIRO Ghesireh-Palace-Hotel**—Établissement de premier ordre.—Grand pare sur le Nile. Luxe et confort —grands salons.

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 16 de fevereiro, 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, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, (via Suez), vap. allem., **Admiral.**

Sahirá a 5 de fevereiro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Africa Oriental, (pelo Cabo da Boa Esperança), vap. allemão, **Kaiser.**

Sahirá a 8 de fevereiro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Algarve, vapor portuguez, **Gomes IV.**

Sahirá a 15 de fevereiro.
Agentes, Alberto R. Centeno & C.ª
Largo dos Torneiros, n.º 5.



Anvers e Havre, vapor portug., **Saint-Luc.**

Sahirá a 12 de fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª,
R. dos Fanqueiros, 10.



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor allemão, **Rio.**

Sahirá a 10 de fevereiro.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, **Paraguassu.**

Sahirá a 17 de fevereiro.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Bordeaux, vapor francez, **Cordillere.**

Sahirá de 8 a 10 de fevereiro.
— Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.ª, R. Aurea, 32, 1.º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **Brésil.**

Sahirá a 15 de fevereiro. — Messageries Maritimes. Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



Havre e Anvers, vap. franc., **Saint-Filippe.**

Sahirá a 4 de fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª,
R. dos Fanqueiros, 10.



Havre e Anvers, vap. francez **Saint-Marc,**

Sahirá a 12 de fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª,
R. dos Fanqueiros 10.



Liverpool, vapor inglez, **Minho.**

Sahirá a 6 de fevereiro.
Mascarenhas & C.ª
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Oporto.**

Sahirá a 13 de fevereiro.
Mascarenhas & C.ª,
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Loanda, Lourenço Marques e Madagascar, vap. francez, **Ville de Pernambuco.**

Sahirá a 22 de fevereiro.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Londres e Anvers vapor hespanhol, **Montanes.**

Sahirá a 13 de fevereiro.
Mascarenhas & C.ª, T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomè, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, N. Redondo, Benguella, Mossamedes Porto Alexandre e Bahia dos Tigres v. port., **Loanda.**

Sahirá a 6 de fevereiro. Empresa Nacional de Navegação. R. da Prata, 8.



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos, vapor francez, **Corsica.**

Sahirá a 2 de fevereiro.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, **Bahia.**

Sahirá a 5 de fevereiro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro, e Santos, vapor francez, **Corrientes.**

Sahirá a 19 de fevereiro.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, **Buenos Aires.**

Sahirá a 24 de fevereiro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Rio de Janeiro, e Santos, vap. francez, **Concordia.**

Sahirá a 26 de fevereiro.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Rio de Janeiro e portos do Pacifico, vapor inglez, **Potosi.**

Sahirá a 3 de fevereiro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, C. do Sodré, 64, 1.º



Rio de Janeiro, e Santos, vapor francez, **Parahyba.**

Sahirá a 14 de fevereiro.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



S. Miguel, Terceira, Graciosa (S.ª Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flôres, vapor portuguez, **Açôr.**

Sahirá a 5 de fevereiro.
Agente, G. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez, **Saint-Mathieu.**

Sahirá a 3 de fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.



Vigo, La Pallice, e Liverpool, vap. ing., **Orissa.**

Sahirá a 3 de fevereiro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª,
C. do Sodré, 64, 1.º