

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

Annexo d'este numero

Folheto **A Travers les Alpes** par le chemin de fer du St. Gothard.

SUMMARIO

	Pag.
Atravez d'Africa	49
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett	50
Parte Official. — Portaria de 1 de fevereiro do ministerio das Obras Publicas	50
— Regulamento de pontes	52
Volumes pequenos	52
Brinde a todos os nossos assignantes	52
O tunnel o Simplon (illustrado)	52
Notas de viagem. — XII — O café mouro — Viagem sem poeira — Um bando de gafanhotos — Homens de leque — Horario incommodo — Um cirio de arabes que os nossos carolas devem imitar	54
Commercio portuguez	55
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — 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	55 a 57
Publicações recebidas	58
Sul d'Angola	58
O transiberiano	58
Loanda a Ambaca	59
O caminho de ferro mais elevado do mundo	59
Automobilismo	59
Linhas portuguezas. — Renovação de viaductos — Carris de ferro do Porto — Linha do Zaire	60
Linhas hespanholas. — Avila a Salamanca — Pontevedra a Monforte — Pontevedra a Carril. — Santander a Bilbao	60
Linhas estrangeiras. — Austria — Allemanha	61
Arrematações	61
Casas recommendadas	62
Agenda do viajante	62
Annuncios	63
Horario em 16 de fevereiro de 1897	63
Vapores a sahir do porto de Lisboa	64

Atravez d'Africa

Um projecto se annunciou nos ultimos dias, em pequenas locaes do noticiario das folhas diarias, como se fosse a local de menos importancia, facto que, todavia, é para o nosso paiz de primeira grandeza, e devia e deve ser commentado e estudado a fundo, porque as condições em que esse projecto se converter em facto — em factos, diremos melhor, porque nas mil ramificações em que elle pôde dividir-se, affectará tão profundamente os interesses de Portugal, que os seus effeitos se multiplicarão por todas as camadas sociaes — implicarão grandemente com os nossos interesses,

Disseram os jornaes que um grande syndicato inglez se prepara para construir uma grande linha ferrea, de uma a outra margem da Africa, desde Loanda, por Ambaca, Malange e Cassange, tomando depois, por sudoeste, para o Barotz em direcção a Buluwayo, capital da Rhodesia, d'onde seguiria para a Zambezia, e d'ahi ao lago Nyassa, passando atravez dos territorios da companhia a ligar com a bahia de Pemba, onde terá o seu terminus.

Esta noticia, dada por um jornal de Londres, *The*

African Review, é por elle apresentada como um sonho irrealizavel, attento o enorme custo em que tal construcção importaria, calculando se que a linha não teria menos de 2.700 milhas, cerca de 4.350 kilometros, que em total não importariam em menos de 19 milhões de libras, uns 121.000 contos, pelo nosso cambio actual.

Com effeito o traçado parece-nos caprichoso de mais e o custo da obra muito superior ao que seria razoavel.

Mas pensando-se n'este projecto, parece que elle não é tão sonho como á primeira vista se afigura.

A Inglaterra ficaria assim com uma linha de costa a costa, pela qual estabeleceria rapida e commodamente todo o trafego do interior.

A Rhodesia e a sua capital ficariam ligadas á costa occidental e portanto sem necessidade da navegação pelo lado oriental, para as suas relações com a Europa, isto é, encurtando toda a volta pelo cabo ou pelo canal de Suez; uma facil ligação, embora de alguns centos de kilometros, com a linha do Norte do Transvaal e com a já em construcção do Cabo a Palapye e Matabelalandia, estabeleceria a correspondencia com toda a rêde do sul e sugaria todo o trafego do interior, em qualquer sentido que elle pretendesse dirigir-se.

Segundo a mesma revista, o projecto comprehendia a compra da linha de Loanda a Ambaca e a dos terrenos marginaes da linha dentro do nosso territorio, o que demonstra até que ponto vão as aspirações inglezas, e como a sua politica e a sua finança, inspiradas no seu eterno ideal de absorpção, continuam a visar os magros restos que a força das razões, em que se basearam os nossos tratados, nos deixaram.

E' sabido que a nossa companhia de Loanda a Ambaca teve por iniciação a construcção de uma grande linha trans-africana, no sentido d'esta. O tal projecto, pois, não é uma novidade; mas o que não ha duvida é que, a realizar-se, elle teria muito maior importancia do que a muitos se afigura.

A disputa do trafego do interior do grande continente é objecto de aturados estudos por parte dos economistas de todos os paizes, e de porfiada lucta entre as nações que possuem portos no litoral.

As linhas de penetração teem sido reconhecidas por todos como o meio mais effizaz de civilizar, povoar e desenvolver os pontos do interior, onde só as caravanas fazem o trafego, com a morosidade e o elevado custo inherentes a este systema de transportes.

E do que o indigena se habitua ao silvo da machina, e a utilizar este meio de se transportar e á suas fazendas, dão provas evidentes os resultados que teem dado todas as linhas destinadas a este fim.

Estes resultados são ainda pequenos em relação aos sacrificios que cada paiz tem feito para construir e explorar essas linhas, mas são já eloquentes nos beneficios que indirectamente teem produzido, e de que são testemunho as estatisticas aduaneira dos portos.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 8 de fevereiro de 1897.

Consta que a Great Western Railway vae estabelecer um serviço desde Birmingham e condados centraes de Inglaterra, pela via de Reading e em relação com o novo serviço da tarde entre Londres e Paris por Folkestone e Boulogne, que a companhia South-eastern tem intenção de estabelecer, em 1 de junho proximo, serviço que dará um desenvolvimento importante ao nosso trafego continental de passageiros.

Ha tempos diz-se tambem que, tanto a companhia Great-northern como a Midland, pensam em estabelecer comboios directos, desde o norte do paiz até Dover, em correspondencia com o serviço de Calais, e é possível que aquelle projecto da parte da companhia Great Western converta estes rumores em realidades. Crê-se que, para conseguir este fim, os comboios da companhia Midland serão dirigidos pela linha d'esta até Ludgate Hill, Londres, seguindo logo pela linha de Chatham of Dover; os comboios da Great-northern seguirão pela via de Blackfriars, Londres, até entrar nas linhas South-Eastern, pelas quaes vão a Dover. São incontestaveis as vantagens d'uma tal disposição, para os passageiros procedentes de Escocia e do norte de Inglaterra com destino a França, esperando-se com interesse o estabelecimento d'estes novos serviços.

*

Tem agradado geralmente a intenção do Board of Trade, de formar uma commissão departamental para examinar os varios projectos para a melhor ventilação do metropolitan Railway de Londres. Talvez o meio mais simples, e ao mesmo tempo mais efficaz, fosse a abolição das actuaes machinas a vapor e a sua substituição por outras, com tracção electrica, á imitação da District Railway Company, que está a ponto de introduzir equal reforma no seu serviço.

*

Na reunião semestral da companhia Manchester, Sheffield of Lincolnshire, que se realizou em Manchester na semana passada, decidiu-se mudar o nome da referida linha, chamando-a «The Great Central Railway», pedindo-se auctorização para isto n'um *bill* da mesma companhia que ha pouco foi apresentado ao parlamento.

*

O numero total dos accidentes pessoases occorridos nos varios caminhos de ferro, durante os nove mezes até 30 de setembro do anno passado, foi de 789 pessoas mortas e 11.949 feridas. Comparado com o periodo correspondente do anno anterior, mostra-se no numero de passageiros mortos um augmento de 7, e no numero dos feridos um de 379, emquanto que, entre os empregados, o augmento foi de 5 e 874 respectivamente, augmento que se explica algum tanto n'uma nota que vae junta ao relatorio, e que se refere a um novo regulamento do Board of Trade com respeito á maneira de formular o relatorio dos accidentes occorridos. Antes d'esta disposição era costume entre algumas das companhias ferro-viarias fazer publico sómente os accidentes qualificados de graves, mas o novo regulamento exige que se declare ao Board of Trade todo o accidente que impuzer ao empregado o ausentar-se do seu trabalho ordinario por cinco horas em qualquer dos tres dias de trabalho immediatamente seguidos ao accidente.

W. N. Cornett.

PARTE OFFICIAL

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro apresentada pela companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria do caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, relativa ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro do anno findo (primeiro semestre do anno economico de 1896-1897): ha por bem, conformando-se com o parecer de 25 de janeiro findo do conselho superior de obras publicas e minas, approvar a referida liquidação na importancia de réis 31:152#233 e ordenar:

1.º Que, salvas as disposições do artigo 15 da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á companhia nacional de caminhos de ferro aquella quantia de réis 31:152#233, importancia total de juro garantido e liquidado em relação ao primeiro semestre do anno economico de 1896-1897.

2.º Que esta liquidação continue a ser considerada provisoria emquanto não estiverem concluidos todos os trabalhos e rigorosamente feita a medição da linha.

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

Paço, em 1 de fevereiro de 1897. = Arthur Alberto de Campos Henriques.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro, apresentada pela companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella, relativa ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro do anno findo (1.º semestre do anno de 1896-1897): ha por bem, conformando-se com o parecer de 25 de janeiro findo, do conselho superior de obras publicas e minas, approvar a referida liquidação e ordenar que á mencionada companhia seja paga, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, como liquidação da garantia de juro do 1.º semestre do anno economico de 1896-1897, a quantia de 27:199#545 réis.

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

Paço, em 1 de fevereiro de 1897. = Arthur Alberto de Campos Henriques.

Hei por bem approvar o regulamento para projectos, provas e vigilancia das pontes metallicas, que baixa assignado pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 1 de fevereiro de 1897. = REI. = Arthur Alberto de Campos Henriques.

Regulamento para projectos, provas e vigilancia das pontes metallicas

CAPITULO I

Pontes para caminhos de ferro

ARTIGO I — Projectos

Os projectos dos taboleiros e pilares metallicos das pontes de caminhos de ferro devem conter a justificação detalhada das dimensões dadas ás diferentes peças que os compõem, nas condições constantes do presente regulamento, comprehendendo:

1.º O calculo dos esforços maximos supportados, sob a acção da carga permanente e da sobrecarga, pelas vigas principaes, ou pelos arcos nas pontes em arco, tanto nos banzos como na alma ou nas barras de rotula, conforme o typo, e pelas carlingas, longarinas, montantes e pilares metallicos, quando os haja; e bem assim o dos applicados aos rebites e cobrejuntas;

2.º A determinação dos esforços supplementares maximos provenientes da acção do vento nos banzos das vigas principaes ou dos arcos nos pilares metallicos e nas barras dos contraventamentos.

3.º O calculo das deformações produzidas pela carga permanente e pela sobrecarga, podendo, no caso das vigas rectas, limitar-se este calculo ás flechas no meio dos tramos.

§ unico. Nas pontes cujos typos se afastarem dos considerados n'este artigo, serão justificadas as dimensões das peças pela applicação das theorias mais completas que lhes disserem respeito.

ARTIGO II — Qualidade do ferro e do aço

O ferro e o aço destinados á construcção dos taboleiros das pontes de caminhos de ferro devem satisfazer ás seguintes condições:

	Resistencia minima á ruptura Kilog.	Alongamento minimo de ruptura
Ferro laminado, no sentido da laminagem, e ferro forjado.....	34	13 0/0
Ferro laminado, transversalmente.....	28	3,5 0/0
Rebites de ferro.....	36	16 0/0
Aço laminado (aço doce).....	36	25 0/0
Rebites de aço (aço extra-doce).....	38	28 0/0

Os alongamentos devem ser medidos em barretas de 0^m,200 com 500 millimetros quadrados de secção, ou de 0^m,100 com 125 millimetros quadrados.

Poder-se-ha admittir alongamentos inferiores aos indicados n'este artigo, mas em tal caso as resistencias respectivas da ruptura devem augmentar na razão inversa dos alongamentos, pelo menos.

§ 1.º Não será permittido em caso algum o emprego de aço quebradiço (aço duro).

§ 2.º Os furos dos rebites nas peças de aço, depois da punção, devem ser mandrilados na espessura minima de 1 millimetro. Os rebordos das mesmas peças, cortados á tesoura, serão limitados em egual espessura.

ARTIGO III — Limites do trabalho do metal

No calculo das dimensões das diferentes peças dos taboleiros metallicos dever-se-ha sempre ter em vista, que, sob a acção das forças applicadas a essas peças e aos pilares metallicos, comprehendendo os effeitos das variações de temperatura nas pontes em arco, o trabalho do ferro ou do aço por millimetro quadrado não exceda os seguintes limites maximos:

	FERRO Kilogrammas	AÇO Kilogrammas
Nos banzos das vigas principaes:		
Em tramos > 50 metros.....	7	9
Em tramos de 10 a 50.....	5,5 + 0,03 L	7,5 + 0,03 L
Nas carlingas e longarinas, nos banzos dos tramos inferiores a 10 metros, nos montantes e nas barras da rotula sujeitas a esforços n'um só sentido.....	5,5	7,5
Nas barras da rotula sujeitas a esforços alternados de extensão e compressão.....	4,0	6,0
Ferro fundido:		
A tracção directa.....	1,5	-
A tracção com flexão.....	2,5	-
A compressão.....	6	-

Nos ferros laminados, n'um só sentido, submettidos a uma tracção transversal, e tanto no ferro como no aço, sujeitos a esforços cortantes e a escorregamentos perpendiculares ao sentido da laminagem, os coefficients serão reduzidos de 1/3.

Quando o corte e o escorregamento são no sentido da laminagem, a redução pôde ser de 1/5.

Os rebites não devem supportar transversalmente esforços superiores a 1/3 do que actuar na peça mais fraca; e quando sujeitos ao arranque, a mais de 3 kilogrammas além da tensão que supportam em virtude da cravação.

§ 1.º A's peças longas actuadas de topo serão dadas secções sufficientes para não curvarem.

§ 2.º Nos casos, a que se refere o § unico do artigo I, os limites do trabalho do metal não especificados no presente artigo serão prescriptos em cada caso especial pelo governo.

ARTIGO IV — Sobrecargas

Os taboleiros e pilares metallicos devem ter as dimensões necessarias para supportarem, nas condições do artigo antecedente, a passagem de um comboio typo em dupla tracção, cuja composição é a seguinte:

	Via normal			Via de 1,00		
	Machinas	Tenders	Wagons	Machinas	Tenders	Wagons
Numero de eixos.....	4	2	2	4	2	2
Carga em cada eixo — toneladas... 15	13	9	10	8	8	8
Distancia entre os eixos — metros. 1,2	2,5	3,3	1,0	2,5	3,0	
Comprimento total — metros..... 8,8	6,5	7,3	8,8	6,5	6,0	
Peso total — toneladas..... 60	26	18	40	16	16	

O comboio typo occupará diferentes posições sobre a ponte, com as respectivas machinas á frente, de modo a produzir em ca-

da ponto, tanto nas vigas principaes, como nas carlingas, longarinas, montantes e pilares metallicos, os maximos momentos de flexão e os maximos esforços cortantes. Empregar-se-ha, porém, no calculo das carlingas e das longarinas, em logar do comboio typo, um eixo isolado com o peso de 20 toneladas na via normal, e 14 toneladas na via de 1^m,0, todas as vezes que estas cargas produzirem esforços superiores aos resultantes dos comboios typos.

§ 1.º A disposição e os elementos dos comboios typos poderão variar por qualquer fórma, ou os mesmos comboios poderão ser substituidos por sobrecargas uniformemente distribuidas, comtanto que não resultem para as diferentes peças do taboleiro esforços maximos inferiores aos produzidos pelos comboios typos.

§ 2.º Quando o taboleiro tiver de ser corrido, dever-se-ha mostrar que o trabalho do metal, durante o lançamento, não attinge em peça alguma os limites maximos de 7 kilogrammas para o ferro e 9 kilogrammas para o aço.

§ 3.º Nas pontes de taboleiro inferior deverá deixar-se entre as vigas uma largura livre de 1^m,50 para fóra de cada carril, ou total de 4^m,80, e a partir da altura de 0^m,50 acima do nivel do carril, na via normal de 1^m,67. Para a via reduzida, de 1^m,0, a largura total será 4^m,10.

A altura total livre não será inferior a 5^m,0, para ambas as vias.

§ 4.º Nas pontes para vias reduzidas de menos de 1^m,0 de largura, os comboios typos e as minimas larguras livres serão determinadas em cada caso particular pelo governo.

ARTIGO V — Pressão do vento

No calculo dos effeitos do vento ha a considerar duas hypotheses:

1.ª Pressão de 170 kilogrammas por metro quadrado, estando um comboio sobre a ponte.

2.ª Pressão de 270 kilogrammas, com a ponte livre.

Suppor-se-ha que estas pressões actuam integralmente sobre a superficie das partes cheias de uma das vigas, e sobre a superficie da parte cheia da outra viga, reduzida na relação entre a superficie vasia e a total da mesma viga.

Nas peças situadas por detraz das duas vigas, nos taboleiros de dupla via, a pressão do vento considerar-se-ha nulla.

Nos pilares metallicos deve suppor-se que o vento actua integralmente sobre todas as peças.

No caso em que o comboio está sobre a ponte, admittir-se-ha que a sua superficie vertical opposta ao vento é um rectangulo de 3 metros de altura, com um comprimento egual ao taboleiro da ponte e tendo o seu lado inferior 0^m,50 acima do carril. A superficie da viga collocada deante do comboio será deduzida do rectangulo, e considerar-se-ha nulla a pressão sobre a parte da segunda viga occulta pelo comboio.

§ unico. O trabalho do metal sob a acção do vento mais intenso não deverá exceder de 1 kilogramma os limites estabelecidos no artigo III.

ARTIGO VI — Provas

As provas estaticas e dynamicas serão feitas com o comboio mais pesado em circulação na linha em que estiver situada a ponte. Este comboio deverá ter um comprimento tal que cubra todo o taboleiro nas pontes, de um só vão, e os tres maiores tramos contiguos, nas pontes de vigas continuas. Para as provas dos taboleiros de dupla via solidarios, haverá dois comboios.

Na execução das provas proceder-se-ha de modo seguinte:

1.º Nos tramos independentes, o comboio occupará cada tramo, cobrindo-o completamente, com as locomotivas á frente ou ao centro e pelo tempo que se julgar sufficiente;

2.º Nos tramos continuos serão carregados simultaneamente tres tramos alternados, e em seguida os dois tramos contiguos a cada pilar com exclusão de todos os outros tramos. Esta ultima prova será empregada tambem para medir a compressão dos pilares metallicos, quando os haja;

3.º Nas pontes em arco será este carregado em primeiro logar em toda a extensão, e em seguida sómente em metade d'ella. Por ultimo carregar-se-ha o fecho com as duas machinas, com as chaminés juntas;

4.º As provas dynamicas serão executadas com o mesmo comboio que serviu para as provas estaticas. Far-se-ha primeiro passar o comboio com a velocidade de 20 kilometros por hora e em seguida com a de 40 kilometros. Entretanto esta ultima prova poderá ser adiada se a via nas proximidades não estiver bem consolidada, e será suprimida quando a pequena distancia houver uma agulha tomada de ponta ou uma placa rotatoria;

5.º Nos taboleiros de dupla via far-se-ha uma prova em cada via separadamente, e em seguida nas duas vias simultaneamente. Proceder-se-ha do mesmo modo nas provas dynamicas; mas n'este caso os dois comboios caminharão no mesmo sentido;

6.º Em cada uma das provas medir-se-hão as flechas das duas vigas ao meio de cada tramo. Nas pontes em arco serão medidas as deslocções verticaes no fecho e nos rins.

(Continúa).

Volumes pequenos

Conforme dissemos, foi já adoptada, em toda a rêde explorada pela Companhia Real, uma medida especial para classificar os volumes que devem ser considerados pequenos para a applicação das tarifas que correspondam a esta designação.

A base é, como dissemos já, a mesma adoptada pelo correio para as encomendas postaes, com a differença de que este só admitte volumes que, na sua face de maior extensão, não tenham mais de 60 centímetros, emquanto que o caminho de ferro os aceita até á extensão de um metro em um ou mesmo em dois dos seus lados.

Tambem para a medição foi adoptado pela companhia um processo muito mais simples do de que o correio se serve.

Este tem uma tabella logarithmica da correspondencia de diversos numeros com os centimos do metro. Mede-se, portanto, o volume com uma fita metrica, e pelos centímetros que esta indica como medição de cada um dos lados vae-se a essa tabella buscar os numeros logarithmicos, sommados os quaes se sabe se o volume está ou não nas condições de ser aceita como encomenda postal.

Pelo processo adoptado no caminho de ferro, esta operação faz-se com muito maior presteza:

Ha uma fita especial, de oleado, da extensão de 1 metro, dividida em partes eguaes nas quaes estão impressos os numeros.

Com ella se medem successivamente os tres lados do volume, começando sempre pelo principio da fita, e os tres numeros que esta apresenta inscrevem-se n'um papel e sommam-se, sem necessidade de recorrer a qualquer tabella.

Se a somma dá até 1000, o volume é considerado pequeno; se dá mais é recusado, porque excede as dimensões.

Se ao medir a face mais extensa se vê que esta é maior que a fita, o volume está, só por esse facto, fóra das condições para lhe ser applicada a tarifa de volumes pequenos.

Dois exemplos para esclarecer o publico:

Um volume tem em um dos lados extensão a que na fita corresponde o numero.....	447
no outro, o numero.....	359
» » »	181
que sommados dão.....	987

Este volume é considerado pequeno.

Outro volume é um cubo perfeito que em cada um dos seus lados dá egualmente o numero 343.

Como.....	343
Mais	343
»	343

Sommam..... 1:029

este volume só pôde ser expedido por tarifa geral.

Se, medida a face maior de um volume, a fita indica o numero 333 (correspondente á extensão de 27 centímetros) ou outro inferior, embora os outros lados sejam eguaes, não ha que fazer mais medidas porque o volume é considerado pequeno.

Estas fitas servem tambem, e empregando-se o mesmo processo, para a medição das encomendas postaes, tendo-se em attenção que a maior dimensão não pôde ir além do traço a que, na fita, corresponde o n.º 413, isto é, 60 centímetros.

Por estes dias vão ser as fitas distribuidas ás estações e em breve as teremos á venda n'esta redacção, para

commodidade dos nossos assignantes, sendo enviadas pelo correio a quem nos remetter go réis.

A sua feitura foi entregue á acreditada fabrica de oleados do sr. Antonio Jorge Bello que se desempenhou do trabalho com toda a perfeição.

Brinde a todos os nossos assignantes

Tendo a direcção dos caminhos de ferro de S. Gothardo offerecido porção sufficiente do seu primoroso guia *A Travers les Alpes* a que já nos temos referido, fazemos, com este numero, uma *distribuição geral a todos os nossos assignantes e annunciantes*, que certamente apreciarão este elegante livrinho.

Alguns dos nossos leitores já o possuem, tendo-o requisitado a esta redacção em virtude da nossa offerta feita ha dois mezes. Isto não impede que lhes enviemos novo exemplar. Ficarão com dois, dos quaes poderão ceder um a qualquer pessoa de amizade que por certo muito lhe agradecerá.

Ninguém, lendo este primoroso livrinho, examinando-lhe as apuradas illustrações, os bellos mappas a côres, a capa lindamente adornada na frente por uma artistica allegoria aos encantos da Suissa, impressa a côres e ouro, e nas costas por uma perspectiva da linha do Gothardo rompendo as montanhas de gelo, atravessando as cidades e os valles e ladeando os lagos, deixa de sentir desejos de visitar aquella linha ferrea e aquella paiz que é o encanto e a attracção dos veraneadores do mundo inteiro.

A descripção, que o livro contem, completa o attractivo, feita, como é, com toda a elegancia de phrase e todo o entusiasmo por um escriptor de merito que o firma.

E tão interessante a consideramos, que talvez nos resolvamos a dar a sua traducção, para aquelles dos nossos leitores que não conhecem a lingua franceza.

E' questão de termos espaço.

O tunnel do Simplon

Ha quarenta e quatro annos que se pensa n'esta grandiosa obra que, a realizar-se, será a chave de ouro com que a engenharia fechará este seculo em que ella tão importantes progressos tem operado, de fôrma a demonstrar que as grandes distancias, as differenças de nivel enormes, as altas montanhas ou as mais verticaes ravinas são, para ella, problemas de facil resolução para o conseguimento da ligação dos pontos extremos por meio de vias ferreas.

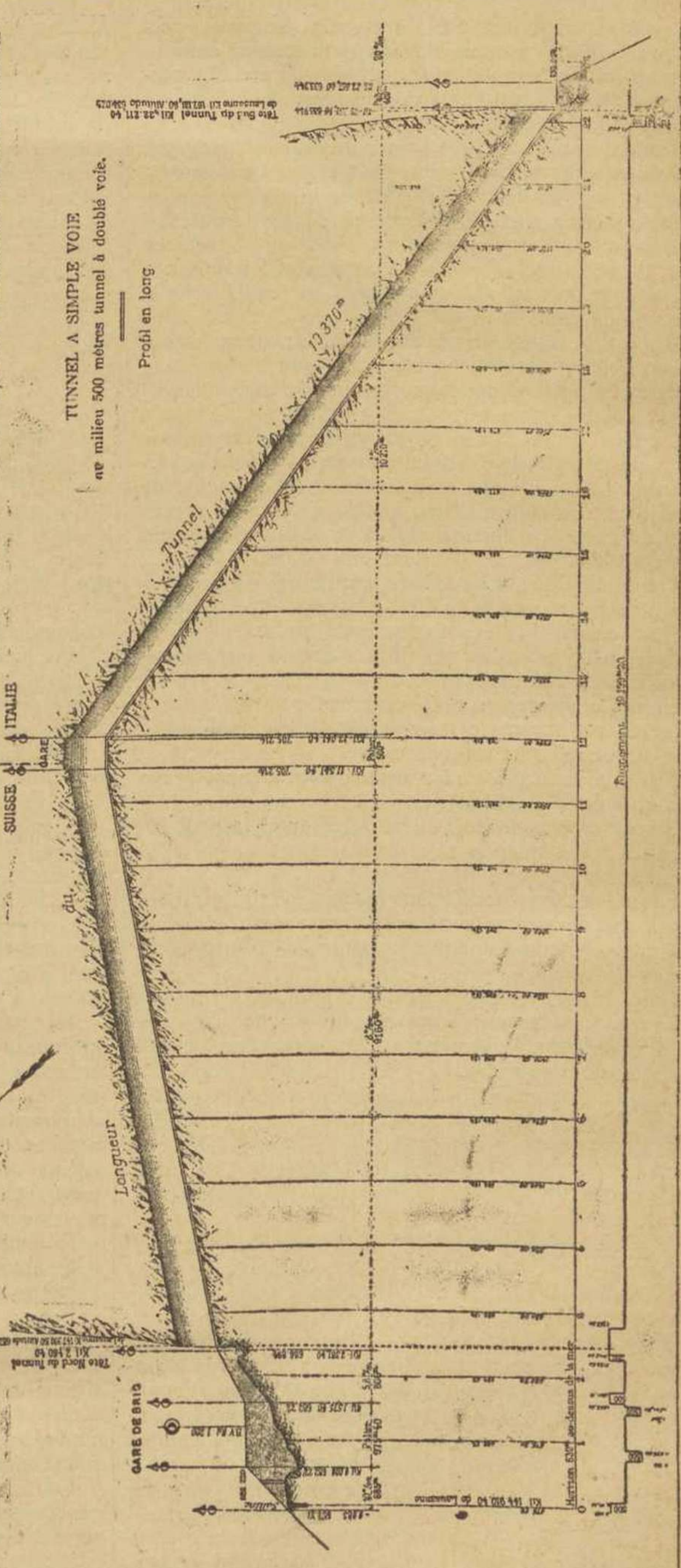
E' pela importancia especial d'esta obra que damos hoje em gravura a carta do seu traçado, entre Brigue e Domo-d'Ossola, com o perfil longitudinal da grande galeria, segundo o projecto considerado definitivo.¹

Este projecto comprehende uma linha de ligação do lado de Italia entre Domo-d'Ossola e Isella, onde será a entrada do grande subterraneo, e outra desde a saída d'este, em territorio suizo, e Brigue. Ao centro, o famoso tunnel medirá 19.731 metros de extensão, isto é, mais 5.000 metros do que o S. Gothardo.

Os estudos repetidos e variados, sobre muitos differentes pontos de vista, que teem sido feitos para esta obra, levaram os engenheiros a estabelecer, para este

¹ Esta gravura é redução na escala de 1 : 133.332 em comprimento e 1:332 em altura, da que publicou o nosso collega *Industrie* de Bruxellas, ao qual pedimos a devida venia.

TUNNEL DU SIMPLON - CARTE DU TRACÉ 1883



trabalho, bases que permitem a sua realização, não só em condições economicas compatíveis com os resultados que d'ella se esperam, como exploração commercial, como no que respeita a evitar os perigos do pessoal da construcção pela elevada temperatura durante a perfuração que tantas vidas custou nos grandes tunnels que até hoje teem sido construidos.

Para este fim e para a conveniente aeração do subterraneo durante a exploração, prevê-se no projecto uma outra galeria, parallelá á principal, a uma distancia de 17 metros desta, destinada ao esgoto das aguas e á conducção do ar frio sob pressão; ar que será comprimido a 100 atmospheras por meio de machinas cujas forças motoras serão fornecidas pelos dois rios que passam proximo das duas bocas do tunnel, o Rhodano e o Chioso.

O traçado, como se vê da planta, atravessa todo o Monte Leone, passando a divisoria que determina a fronteira italo-suiça approximadamente a meio do tunnel.

A bocca norte está á altura de 687,19 seguindo a linha em rampa de 0,002 até attingir o ponto culminante a 705,20 depois do que desce em pendente de 0,007 para a vollante italiana, onde desemboca á cota de 633,75 isto é, menos 53,45 do que a cota norte.

A espessura maxima da montanha é de 2.155 metros.

O methodo que a sociedade empresaria da construcção Brandt Brandan & Comp.^a tenciona empregar para a feitura d'esta obra é absolutamente novo.

Desde o começo dos trabalhos ir-se-hão perfurando, de cada lado da montanha, duas galerias de avanço parallelas, a 17 metros uma da outra.

A cada 200 metros estas galerias são communicadas entre si por galerias transversaes.

A galeria principal será alargada para a construcção da via, unica; a lateral ficará como conductor para a ventilação e mais tarde poderá servir para ser aberta em nova linha quando seja necessario construir a via dupla.

Durante a construcção, esta galeria servirá tambem para a entrada dos wagonetes do transporte das terras, deixando assim mais desembaraçados os trabalhos de avanço do tunnel principal.

Estes, graças ao emprego de 12 grandes perfuradoras hydraulicas de rotação, systema Brandt, que attingem 7,38 em vinte e quatro horas, calcula-se que estarão promptos em seis annos.

Durante a exploração, esta galeria, além do seu fim principal como ventilador do grande tunnel, servirá optimamente para as reparações deste que, pela disposição que acima descrevemos, não offerecerá maiores difficuldades do que uma successão de pequenos tunnels de 200 metros.

Operarios e materiaes de reparação circularão pela galeria suplementar, deixando livre a principal.

No arrancamento das terras durante o ataque tambem se empregará um novo systema.

Como é sabido, depois das explosões as terras ficam a uma curta distancia do ponto de ataque e impossibilitam o avanço immediato das machinas perfuradoras.

No Simplon, pelo emprego de meios hydraulicos far-se-ha que os entulhos sejam projectados, até certo ponto, para os lados da galeria e em maior extensão, de forma a facilitar o seu levantamento e o avanço da machina perfuradora.

A ventilação far-se-ha, como dissémos, pela galeria suplementar, na qual será introduzida uma grande quantidade de ar que, pelas aberturas de communicação d'esta com a principal, ao mesmo tempo que fornecerá ar puro aos operarios, refrescará a rocha.

Prevê-se que a massa de ar que poderá ser introduzida se elevará a 50,ms por segundo.

O custo d'esta monumental construcção está orçado em 54.500.000 francos.

Além d'esta somma, a companhia conta dispender em expropriações, linha d'accessão do lado do norte, estação de Brigue, correção do Rhodano, material de via para o primeiro tunnel e despesas geraes, 4.320.000 francos, formando um total de fr. 58.820.000, ou uns 15.000 contos da nossa moeda, pelo cambio actual.

Contando com mais 16.220.000 fr. para o alargamento da segunda galeria, quando tenha que estabelecer-se a dupla via, o custo total será de 75 milhões de francos ou 19.000 contos de réis.

NOTAS DE VIAGEM

XII

O café mouro — Viagem sem poeira — Um bando de gafanhotos — Homens de leque. — Horario incommodo — Um cirio de arabes que os nossos carolas devem imitar.

Como o comboio parte ás 6 horas da manhã, ha que levantar muito cedo para haver tempo de tomar um café antes de partir, porque em caminho não ha onde se possa ingerir qualquer coisa, a não ser umas beveragens de absintho, limonadas ou outros refrescos... mornos, estupidos e caros.

Mas em Ain-Sefra não abrem os cafés com a luz da madrugada, e portanto preciso é recorrer ao arabe que a essa hora já tem acceso o lar e o café pisado para fazer a sua tradicional bebida.

Porque o café arabe ou mouro não é feito como o preparam os europeus.

Eu lhes digo como é:

O café não é moído, como na Europa, mas pisado em almofariz de pedra até ficar reduzido a pó finissimo, como o nosso pó de gomma, e guardado em latas como as nossas.

A chaminé não tem fogão ou fogareiro, mas um simples montão de lenha ardida, em brasas conchegadas com a cinza da madeira já extincta. Junto ás brasas está uma chaleira com agua.

As cafeteiras são á medida de uma, duas chavenas ou mais, isto é, como as chavenas são pequenissimas, as cafeteiras são pequenas tambem, tendo porém um cabo de 30 a 40 centimetros de comprimento.

Quando ha que servir café, deita-se n'um d'esses diminutos recipientes tres colheres do pó do café, duas pedras de assucar, acaba-se de encher com a agua quente da chaleira, e mesmo destapada a cafeteira, mette-se entre as brasas até que ferva, o que succede poucos minutos depois.

Assim que o liquido ameaça trasbordar tira-se do lume e vasa-se na chavena, já se vê com pó e tudo, e assim se bebe.

O que o leitor não espera é que eu lhe diga que acho muito mais saborosa esta bebida do que o nosso puro e transparente café; e então sem comparação com a agua preta quente que se serve em França, Alemanha e Inglaterra, sem o menor sabor, nem aroma, nem coisa alguma que a recomende.

Terminada a bebida, á porta de um velho mouro, que me fôra indicado por um carregador da estação posto ao meu serviço pelo respectivo chefe, um francez amabilissimo; reunida á minha pequena bagagem a alcofa que trouxera de Saída, de novo fornecida com um almoço constante de carne fria, atum em lata, um kilo de gêlo, pão e vinho, eis-me em marcha de regresso

pelo mesmo caminho (porque não ha outro), com um tempo fresco que é uma delicia.

Só ás 8 e meia começa a aquecer.

Uma nota curiosa não devo esquecer. Em toda a viagem, tanto n'esta, como nas demais linhas da Argelia, no verão, sem ter chovido, não ha, todavia, a menor poeira. E' isto devido a que o terreno que se atravessa é quasi sempre areento, pesado, e a que os comboios andam geralmente com uma velocidade muito moderada. Em todo o caso a falta de poeira torna a viagem, na Africa franceza, muito mais commoda e agradável do que na linha de Hendaya a Bordeus, no expresso que nos leva a Paris.

O sol illuminava a vasta planicie por onde o comboio seguia, uma hora depois da partida, quando pequenas sombras começaram a projectar-se no solo e a interceptar fugitivamente a entrada da luz pela portinhola da carruagem em que eu vinha.

Assomo á portinhola.

Era mais uma novidade que me esperava.

Bandos enormes de gafanhotos voavam sobre o trem, no mesmo sentido que elle levava, mas com menor velocidade, do que resultava que o fumo da machina os fazia dividir em dois grandes grupos, ficando uma parte a cada lado, como respeitaveis alabardeiros.

E respeitaveis eram os bicharocos, tanto na enorme quantidade, como em seu tamanho, alguns de bons 10 centímetros.

Na sua maior parte iam uns ligados aos outros, — formando immensas toalhas cinzentas; outros, como guarda avançada ou exploradores, voavam isolados cerca do bando, fazendo todos um ruido enorme com as asas e alguns tentando atacar as carruagens, visita que eu tive a pouca amabilidade de evitar, enxotando-os com a minha ventarola arabe.

E não se admire o leitor de eu andar de *abanico* como qualquer hespanhola. Na Argelia, a ventarola anda na mão de todos os homens, nativos ou europeos, não por adorno inutil como as nossas bengalas de luxo, mas por commodidade, para afrontar o calor.

Foi então que vi como aquelle insecto roedor descasca as arvores, poisando sobre ellas de fórma a cobri-las quasi por completo e não as abandonando senão quando as deixa perfeitamente nuas de folhas e casca dos troncos, o que consegue em poucos minutos.

No restante do caminho não houve mais novidade, nem mesmo calor de affligir, tendo o thermometer marcado apenas 30 graus, pelas 2 horas da tarde.

A's 5 e um quarto chega-se a Saída, onde ha que ficar de novo.

Como seria agradável se o comboio seguisse, o que, visto estarmos a 70 kilometros de Tisi, ponto de ligação com o ramal de Mascara, nos permittiria chegar ali ás 7 da tarde, ficar n'esta cidade, vel-a na manhã seguinte e no mesmo dia seguir para a linha de Alger no comboio que parte de Mascara ás 8 horas e 40 minutos da manhã.

Mas os horarios parece serem feitos muito de proposito para fazer perder tempo ao viajante, massal-o e obrigar-o a ficar em pontos que já não lhe interessam ou onde nada tem que ver.

A companhia foi ha pouco auctorizada a estabelecer comboios ligeiros com material especial, o que será uma grande commodidade para o publico.

De novo vim, portanto, ficar a noite em Saída onde, em lugar da musica no centro militar, tive outra diversão patusca, a de um bando arabe que tambem tinha o seu tanto de original.

Era uma infinidade de matulões, tocando n'uns tambores infernaes formados por pelles retesadas em tron-

cos ôcos de arvores ou em cascos de camellos, fazendo um ruido ensurdecador, entrando em todas as lojas a dansar, ao som de uma gritaria selvagem acompanhada de pulos, cabriolas, esgares.

Pediam esmola para uma festa que se preparava, e pensando bem, a intenção e o *modus faciendi* devemos concordar que não diverge muito d'esses bandos, pouco menos selvagens, que nós vemos por vezes nas nossas cidades, villas e aldeias pedindo esmola para os cirios.

O que falta é que os irmãos das nossas confrarias se exercitem um pouco na dansa do ventre que, com o auxilio das capas de côres vivas, seria de um grande effeito.

Ahi lhes fica a lembrança.

Commercio portuguez

De janeiro a outubro de 1895-1896

Importação para consumo

(Valores em mil réis)

	1895	1896
Animaes vivos.....	1.617:596	2.156:403
Materias primas para as artes e industrias	12.540:244	12.569:443
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	4.453:038	4.542:053
Substancias alimenticias	10.503:167	10.318:638
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	1.409:945	1.478:000
Manufacturas diversas.....	2.227:726	2.464:303
Taras	59:508	66:013
Somma.....	32.811:224	33.594:853
Ouro e prata em barra e em moeda.....	1.117:165	1.246:863
Total.....	33.928:389	34.841:718

Exportação nacional e nacionalisada

Animaes vivos.....	2.153:015	2.187:061
Materias primas para as artes e industrias	4.908:615	4.605:439
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	229:568	1.003:904
Substancias alimenticias.....	12.942:789	13.070:315
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	93:692	71:710
Manufacturas diversas.....	1.388:969	1.308:972
Somma.....	22.416:648	22.247:401
Ouro e prata em barra e em moeda.....	1.824:708	2.852:599
Total.....	24.241:356	25.100:000

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias. {	Reexportação ...	7.499:019	7.006:438
	Transito.....	1.685:118	1.640:713
Somma.....	9.184:137	8.647:151	
Ouro e prata em barra e em moeda.....	540	970:333	
Total.....	9.184:677	9.617:484	

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia de Seguros Fidelidade

Assemblea geral

De ordem do ex.^{mo} sr. presidente, é convocada a assemblea geral d'esta companhia a reunir no seu escriptorio, largo do Corpo Santo, 13, 1.^o, no dia 22 do corrente, pelas 7 e meia horas da tarde para os fins designados no § 3.^o do art. 16 e nos art. 17 e 18 dos estatutos, e para resolver sobre a escusa pedida pelo sr. vice-pre-

sidente eleito procedendo-se a nova eleição caso a escusa seja aceita pela assembléa. Até ao dia da reunião acham-se patentes os livros da escripturação e balanço relativos ao anno de 1896 para os srs. accionistas que os queiram examinar.

Lisboa, 5 de feveiro de 1897. — O secretario, *Victoriano Estrella Braga*.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 février 1897.

Depuis ma dernière lettre et jusqu'à ces derniers jours, la cote n'avait guère cessé d'enregistrer de la hausse, tant sur les rentes, françaises ou étrangères, que sur les valeurs industrielles, au premier rang desquelles les actions des mines de cuivre. Mais voici que la Bourse a repris un air morose. L'éternelle question d'Orient, qui semblait assoupie, s'est reveillée et a donné, de la plus désagréable façon, preuve de son existence. Là dessus, comme il était facile de le prévoir, forte baisse des fonds turcs et de toutes les valeurs ottomanes, et par voie de conséquence, temps d'arrêt dans la hausse des autres valeurs, la spéculation ne pouvant raisonnablement mener à bonne fin quelque mouvement de grande étendue lorsque des menaces de complications graves en matière de politique extérieure sont suspendues dans l'air. Malgré tout, les cours sont encore supérieurs à ceux d'il y a un mois. Mais je n'oserais par affirmer qu'il en sera encore ainsi le mois prochain.

Le 3 % français est à 102,35; l'Amortissable à 100,80; le 3 1/2 coupon de février détaché, à 105,50. Le bruit court que la question de l'impôt sur la rente pourrait bien revenir à l'ordre du jour. Le ministre des finances vient de déposer quatre ou cinq projets qui touchent à pas mal de choses, et l'on craint qu'à la faveur de ce bouleversement les partisans de l'impôt sur la rente ne parviennent à faire admettre le principe de la retenue sur les coupons.

L'Exterieur a de la peine à se maintenir aux plus hauts cours. On considère généralement ici que l'insurrection est finie, en ce sens que les rebelles, n'ayant plus de chef de la valeur de Maceo, et l'Espagne se montrant disposée à accorder des réformes, les plus sérieuses empêchements à une entente ont disparu. Mais on se met à songer à la carte à payer et aux conditions générales du marché qui ne sont guère favorables à un gros emprunt, et ces reflexions déterminent pas mal d'acheteurs à se liquider.

L'Italien subit toute une série de réalisations qui n'expliquent que trop la hausse si rapide du mois précédent.

Toutes les Valeurs portugaises sont en réaction, moins à cause de la crise ministérielle à laquelle on n'a pas prêté ici toute l'attention qu'elle méritait peut-être, qu'à cause de l'exagération du change. La rente 3 % est à 23,31; l'obligation garantie par la société des tabacs de Portugal finit à 484.

Une nouvelle tension du change à Buenos-Ayres a pesé sur la cote des fonds argentins. Pour un pays essentiellement agricole comme la République Argentine, une récolte médiocre entraîne de graves conséquences pour le trésor. Le fait est d'autant plus regrettable qu'il se produit juste au moment où il est question de reprendre le service intégral de la dette.

L'effort est louable incontestablement, n'excédera-t-il pas les ressources actuelles du pays? Tout le monde est d'accord pour reconnaître que la République Argentine a devant elle un brillant avenir, mais son présent se ressent encore des fautes commises il y a une dizaine d'années.

Les fonds brésiliens ont légèrement reculé depuis une semaine. Là encore le change s'est un peu aggravé. On constate néanmoins avec plaisir, que le gouvernement péruvien s'engage énergiquement dans la voie des économies. D'autre part l'affermage des chemins de fer paraît avoir attiré l'attention de plusieurs syndicats européens, ce qui est évidemment un bon symptôme.

Les valeurs industrielles n'ont pas continué à monter. Les plus favorisées ont gardé le terrain conquis; les autres ont plus ou moins rétrogradé, le Suez notamment qui cloture à 3.187 fr., à cause des diminutions de recettes survenues et à prévoir, comme conséquence de la peste qui sévit dans les Indes.

Les Omnibus sont à 1329 fr.; la Compagnie transatlantique à 357 fr.; les Chargeurs réunis, à 1.490 fr.; les Messageries maritimes, à 700 fr.

Le Bec Auer est à 900. On ne comprend pas la faiblesse relative de ce titre, étant donné le gain de tous les procès engagés contre les contrefacteurs. Les bénéficiaires industriels de la société se maintiennent en outre de la façon la plus rassurante.

Je n'ai rien à vous dire des actions et obligations des Compagnies françaises de chemins de fer, si ce n'est que le public, se faisant lui-même à l'idée d'une conversion possible des obligations 3 %, se porte plus volontiers aujourd'hui sur les nouvelles obligations 2 1/2 % dont le marché s'élargit tous les jours.

Le groupe des chemins espagnols est assez bien tenu. Tout porte à croire que le convenio des Andalouses sera accepté sans récriminations par les créanciers. La consultation est commencée de-

Puis le 1 février à l'occasion du coupon des obligations andalouses, 2^{ème} série. On demande aux porteurs de faire estampiller leurs titres en touchant leurs coupons.

Les titres des Chemins de fer Portugais ont fléchi, comme toutes les autres valeurs portugaises. Mais la situation même de la compagnie n'a pas cessé d'être bonne.

L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de feveiro de 1897.

O facto mais importante da quinzena, que hoje finda, foi o agravamento da crise politica, determinando a demissão do gabinete presidido pelo sr. Hintze Ribeiro, e a formação de um novo ministerio sob a presidencia do sr. Luciano de Castro. Com oito dias apenas de existencia não é possível por enquanto precisar qual venha a ser a orientação do governo, pelo que importa á questão financeira, cuja gravidade se impõe á sua immediata consideração. No entretanto parece que nas praças estrangeiras ha uma tal ou qual confiança nos novos ministros e que alguma coisa se espera da sua iniciativa, no sentido de fortalecer o credito do paiz e de melhorar quanto possível a sua situação, em ordem a honrar os seus compromissos no estrangeiro e a facilitar no interior o desenvolvimento da sua acção. O governo já deu um bom passo, concedendo approvação aos estatutos das associações das classes commercial e industrial, ha quasi tres annos pendentes de despacho. Estas associações estão sendo um centro de activo trabalho de fomento commercial e industrial e podem ser uteis e efficazes cooperadores do governo para o indispensavel e necessario fomento da economia nacional.

Está publicado o relatório annual da gerencia do Banco de Portugal. E' documento de alto valor, que bem claramente demonstra e prova o zelo, intelligencia, dedicação e patriotismo com que a illustre administração d'este estabelecimento bancario defendeu os valiosos interesses que lhe foram confiados. Durante o anno de 1896 o banco descontou letras no valor de 38:453 contos, mais 20 p. c. que no anno de 1895. As transferencias no reino attingiram a avultada somma de 17:308 contos, mais 2:100 contos do que no anno anterior. No Porto o movimento foi de 16:301 contos de desconto de letras. As contas com o estado elevam-se a 41:028 contos. A circulação fiduciaria ficou em 58:933 contos, mais 3:000 do que em 31 de dezembro de 1895. Os lucros geraes do anno elevam-se a 2:152 contos, os quaes, deduzidas as despesas, dão líquidos 1:570. O dividendo será de 8 p. c. O banco tem uma reserva metallica de 13:215 contos, tendo 4:762 em ouro, 8:083 contos em prata e 468 contos em cobre. O fundo de reserva permanente eleva-se a 1:695 contos. O excedente dos valores do activo sobre a circulação eleva-se a 20:964 contos de réis.

O mercado dos cambios esteve bastante animado, principalmente na semana finda, tendo apresentado uma alternativa para melhoria, mas recaindo pouco depois na posição anterior. As letras a 90 dias sobre Londres regularam entre 37 3/16 e 37 1/4 e os cheques oscillaram entre 37 e 36 15/16 sobre Londres e entre 773 e 775 sobre Paris. Houve alguma procura nas inscrições que regularam tanto as de assentamento como as de coupon a 35,25. As obrigações de 4 p. c. de 1888 cotaram-se a 167 1/2 com pequena procura, as de 4 p. c. de 1890, a 437 200, com procura regular. Affrouxaram as obrigações Loanda-Ambaca, provavelmente por se haver protelado a assignatura do contrato com o governo para a elevação das tarifas e prolongamento da linha até Malange. As acções do Banco de Portugal ficam a 1377 000 réis, do Commercial de Lisboa a 1157 000 réis, do Lisboa & Açores a 1147 600, do Nacional Ultramarino a 797 500 réis.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v.....	37 3/16	37 1/4	Desconto no Banco de Portugal.	5 1/2 0/0
» cheque.....	37 1/12	37	No mercado.....	5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	768	769	Agio Buenos Ayres.....	205
» cheque.....	772	774	Cambio Brazil....	8 1/2
Berlim 90 d/v.....	310	311	Premio libra.....	17920
» cheque.....	314	315		
Francfort 90 d/v.....	310 1/2	311 1/2		
» cheque.....	314 1/2	315 1/2		
Madrid cheque.....	17030	17035		

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

BOLSAS	FEVEREIRO													
	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	—
Lisboa: Inscriptões assent...	-	-	34,95	35,05	35	-	35,10	35,15	35,20	35,23	35,25	35,25	35,25	-
» coupon.....	35	-	34,90	35,05	35,01	35,35	35,10	35,20	35,20	35,25	35,25	35,20	35,25	-
Obrig. 4 0/0 1888.....	16.150	-	16.150	16.100	-	16.150	16.150	16.150	16.150	-	16.150	-	-	-
» 4 0/0 1890 assent....	-	-	-	42,500	-	-	-	43,100	43,000	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon...	-	-	-	42,500	42,500	-	-	43,100	43,200	43,200	-	-	43,100	-
» 4 0/0 1890 externo ..	-	-	-	-	-	40,500	-	-	40,500	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.....	48.500	-	48.500	-	-	48.600	49.000	49.000	-	-	-	-	49.000	-
» 4 1/2 0/0 coup. int....	48.500	-	-	48.400	48.500	48.800	49.100	49.100	49.100	49.100	-	-	49.300	-
» 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	125.000	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	-	-	136.000	136.000	136.300	136.700	-	-	136.700	137.000	-	136.500	-
» » Commercial.....	-	-	-	-	120.000	-	-	-	-	115.000	115.600	-	120.000	-
» » N. Ultramarino....	79.200	-	79.500	79.500	-	79.500	-	79.500	-	-	-	-	79.600	-
» Tabacos coupon.....	74.900	-	-	-	-	74.500	-	-	-	-	-	-	74.100	-
» Comp. Real.....	-	-	-	-	13.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0...	-	-	94.000	-	-	-	91.000	94.000	91.000	-	94.000	-	-	-
» » 5 0/0.....	91.000	-	91.000	91.300	91.000	91.300	91.200	91.300	91.300	91.300	91.300	91.300	91.300	-
» Comp. Real 3 0/0.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa.....	81.500	-	81.000	-	80.900	80.000	80.900	80.500	79.700	78.500	77.500	78.000	79.000	-
Paris: 3 0/0 portuguez....	23,62	23,19	23,43	23,60	23,65	23,62	23,50	23,75	23,37	23,25	23,50	23,43	23,50	-
Acções Comp. Real.....	-	-	-	-	52	54	-	-	51	50	50	50	-	-
» Madrid-Caceres.....	34	-	32	34	32	30,25	34	33	-	33,75	-	-	-	-
» Norte de Hespanha..	103,50	106	105	103	101	99	99	99	98	-	98	-	-	-
» Mad. Zaragoza.....	154	160	156	156	154,50	152	151,50	150	-	-	145	-	-	-
» Andaluzes.....	89	-	88	92	92	-	-	89	-	89	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real (1.º grau).	283	280	278	279	279	277	275	275	274	276	270	270	270	-
» » (2.º »)	48	48	45	47	45	42	42	42	41	43	45	48	4	-
» » (antigas)...	125	-	128	-	127	125	120	120,50	121	121,75	121,50	122	122	-
» C. Beira Alta.....	77	75	75	76	76	75	75	75	74	74	72	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	100	97	97	99	100	95,50	96	95	95	-	-	100	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)...	244	244	244	245	243,75	238	240	238	242	239,50	273	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez...	23,75	23,37	23,75	23,87	23,93	23,87	23,87	23,75	23,75	23,25	23,25	23,37	23,37	-
Obrig. Atravez Africa.....	63,66	63,66	63,66	63,66	63,66	63,66	63,66	63,66	63,66	63,66	63,66	63,66	57,61	-
Amsterdam: Atravez Africa.	64,50	63,50	63	63	61	61	58,50	58	51,25	57,50	59	57	-	-
Bruxellas: Atravez Africa...	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	-	-

Recitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				
		1897-96			1896-95			Totaes		Differença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometricas	Kil.	Totaes	Kilometricas	1897-96	1896-95	1897-96	1896-95	
COMPANHIA REAL	Antiga rede	15 21 Janeiro	693	54:760.000	79.018	693	55:017.522	79.390	156:561.000	165:052.566	-	8:491.566
	o nova não garantida.	22 28 »	»	55:471.000	80.044	»	55:017.522	79.390	212:032.000	220:070.088	-	8:038.088
		-	-	54:021.000	77.952	-	53:281.700	76.885	266:053.000	273:351.788	-	7:298.782
	Nova rede garantida.	15 21 Janeiro	380	6:459.000	16.997	380	6:603.478	17.377	18:271.000	19:810.434	-	1:539.434
	22 28 »	»	5:569.000	17.286	»	6:603.478	17.377	24:840.000	26:443.912	-	1:573.912	
	-	-	-	6:601.000	17.371	-	6:690.300	17.606	31:441.000	33:104.212	-	1:663.212
	24 31 Dezemb.	475	16:960.335	35.705	475	16:213.320	34.133	771:845.080	739:767.875	32:077.205	-	-
Sul e Sueste...	1 7 Janeiro	»	13:475.250	28.368	»	14:260.360	30.021	13:475.250	14:260.360	-	785.110	
	8 14 »	»	12:995.135	27.358	»	14:131.150	29.749	26:470.385	28:391.510	-	1:921.125	
	-	-	353	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	8 14 Janeiro	253	4:513.903	17.842	253	5:919.214	23.791	9:809.377	12:262.402	-	2:453.025	
Beira Alta.....	15 21 »	»	5:306.619	20.975	»	5:997.020	23.708	15:115.996	18:259.422	-	3:143.426	
	22 28 »	»	5:193.150	20.526	»	5:695.837	23.513	20:309.146	23:955.259	-	3:646.113	
Nacional (Mirandella e Vizeu).....	1 7 Janeiro	105	1:271.572	12.110	105	1:120.184	10.668	1:271.572	1:120.184	151.388	-	
	8 14 »	»	1:200.832	11.436	»	1:157.442	11.023	2:472.404	2:277.626	194.778	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	22 28 Janeiro	34	1:111.495	32.691	34	946.760	27.845	4:610.190	4:223.340	386.850	-	
Guimarães.....	29 4 Fev.	»	1:195.805	35.170	»	923.268	27.154	5:805.995	5:146.608	659.387	-	
	5 11 »	»	1:095.890	32.232	»	1:069.720	31.462	6:901.885	6:216.328	685.557	-	
	15 21 Janeiro	3656 Ps.	1:442.854 Ps.	394	3656 Ps.	1:473.254 Ps.	402 Ps.	4:358.449 Ps.	4:539.997 Ps.	-	181.548	
Norte de Hespanha.....	22 28 »	»	1:256.872	343	»	1:595.618	436	5:615.322	6:135.615	-	520.293	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	15 21 Janeiro	2927	968.799	330	2927	1.115.059	380	2.731.983	3.269.573	-	537.590	
	22 28 »	»	953.856	325	»	1.136.465	388	3.685.839	4.406.038	-	720.199	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	8 14 Janeiro	1067	244.523	229	1067	275.011	257	485.128	546.623	-	61.495	
Andaluzes.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	15 21 Janeiro	180	21.189	117	180	44.415	246	64.214	119.573	-	55.359	
Zafra a Huelva.	22 28 »	»	23.076	128	»	45.175	250	87.290	164.749	-	77.459	
	29 4 Fev.	»	35.880	199	»	40.669	226	123.170	205.418	-	82.248	

Publicações recebidas

Associação Commercial do Porto.—Recebemos o relatório annual d'esta importante associação, livro que tem sempre o maior interesse porque resenha todo o movimento annual d'aquella cidade no que se refere ao seu commercio e desenvolvimento material. A primeira parte é propriamente descriptiva dos factos decorridos no periodo da ultima administração, dos actos d'ella e das circumstancias que os determinaram, bem como de seu modo de vêr sobre diferentes questões sociaes, que importam principalmente ao commercio que a Associação Commercial do Porto defende.

Refere os trabalhos d'aquella associação para a reforma dos estatutos; acolhimento lisonjeiro por parte dos poderes publicos ás reclamações da associação; obras e reparos indispensaveis executados para conservação do edificio social; reconstrucção da sala e dependencias do tribunal do commercio; mobiliario para a escola do commercio; estabelecimentos annexos, postos semaphoricos, telegraphicos, etc.; situação do commercio; conferencia do conselheiro Ennes na séde da associação; tratados de commercio; a questão cambial; taxas de desconto no banco de Portugal; remodelação do regimen bancario ultramarino; navegação para as colonias portuguezas da Africa; estação ferroviaria central; caes acostavel da alfandega; questão das moagens e importação de cereaes; regimen de sanidade marítima; vocabulario internacional de correspondencia telegraphica; questão vinicola; a reunião de lavradores e commerciantes de vinhos na séde da Associação; reorganisação da marinha mercante; a questão de fazenda; analyse do commercio internacional, e do movimento da marinha mercante; caminhos de ferro do Minho e Douro; obras da 2.^a circumscripção hydraulica, e da barra do Douro; serviços do tribunal do commercio, etc.

A segunda parte é puramente elucidativa e complementar da primeira, inserindo o texto dos documentos mais importantes de correspondencia, a synopse dos trabalhos da direcção segundo as actas das suas sessões, a legislação commercial de 1896, as publicações recebidas por offerta, o movimento da secretaria, a lista de socios que são hoje 655, e a relação estatística do movimento commercial do Porto em 1896 e sua comparação com annos anteriores.

O volume vem nitidamente impresso em bom papel, formando um grosso volume de 480 paginas e 25 mapas estatísticos.

Bohemia antiga, por Thomaz de Mello. — Não é um romance phantasia como esse com que Henry Murger emocionou os leitores e que hoje, posto em musica, faz as delicias do nosso theatro lyrico, o livro que o sr. Thomaz de Mello acaba de publicar. São quadros da vida real; scenas em que o auctor foi actor e de que hoje, obrigado por uma pertinaz enfermidade a ficar em casa, se faz chronista, mantendo na descripção a mesma verve sempre fecunda, o mesmo interesse, a mesma alegria despreoccupada que dá aos factos por elle contados todo o colorido que lhes pertence.

A *Viagem a Sevilha*, acompanhando o rapaz que tocava flauta com as mãos, o *José Confeiteiro* com a sua casa de penhores, o *armario do Chico*, onde, embrulhado n'um gabão, Thomaz de Mello dormiu vinte e duas horas embriagado com orchata, são quadros deliciosos de vida real, contados por quem sabe manejar a penna com uma vernaculidade e uma expansão de pensamento admiraveis.

A *Bohemia Antiga* é um livro para desfazio, para desannuevar o rosto e refrescar o espirito de quem se entrega á sua agradável leitura.

Agradecemos a offerta.

Sul de Angola

Sobre os estudos desta linha, que o sr. engenheiro Serrão foi fazer em Africa, de onde regressou ha pouco a Lisboa, dá as seguintes informações o nosso collega *Economista*, cuja competencia é bem sabida:

Foi-lhe commettido por portaria de 20 de julho de 1895 proceder a um reconhecimento para a construcção de linhas férreas de penetração, tendo por objectivo o Cubango, quer essas linhas tivessem por testa o Lobito ou Benguella, a bahia dos Elephantes ou Mossamedes, devendo o reconhecimento cessar deante das difficuldades de acesso ao planalto.

O sr. Serrão empenhou-se com a maior sollicitude em cumprir a difficil missão que lhe era incumbida, e já n'estas revistas temos dado informação dos seus principaes trabalhos. Depois de variadas tentativas conseguiu achar um traçado relativamente facil para o caminho de ferro de Benguella, attingindo o planalto sem grandes obras d'arte e em condições muito accitaveis.

O estudo da linha férrea de Mossamedes tambem deu bom resultado. N'este estudo collaborou com grande proveito o sr. Arthur de Paiva que, como poucos, conhece a região de Mossamedes. E' sabido que a construcção do caminho de ferro de Mossamedes, que por muito tempo foi considerada como uma obra de primeira necessidade, por ser o meio unico de dar vida ás colonias do planalto, foi embaraçada até hoje por não se ter encontrado um modo facil de vencer a subida da serra da Chella. O distincto engenheiro, o sr. Joaquim José Machado, apresentou um projecto, em que as difficuldades eram vencidas por meio de um systema de reversões, mas elle proprio só o apresentava como solução no caso de se não poder encontrar uma passagem facil.

Parece que dos estudos agora feitos resulta poder fazer-se um traçado em condições muito favoraveis.

Se assim é, suscitarse-ha novamente a questão de preferencia para um caminho de ferro no sul de Angola entre a sahida de Mossamedes e a do Lobito. A questão não tem já hoje a importancia que tinha ha annos, em que as condições de Benguella não eram tão prosperas como hoje e em que ainda não havia conhecimento muito exacto das excepcionaes condições de salubridade e fertilidade da região de Caconda.

Os trabalhos que já estão feitos, em cumprimento das ordens dadas, são os de campo para o ante projecto do pequeno troço entre Catumbella e Benguella, os relativos ao reconhecimento do grande troço entre o monte Saha e Caconda na extensão de 279 kilometros, os do projecto definitivo de cêrca de metade do troço entre Benguella e o monte Saha, o levantamento da planta dos terrenos contiguos á bahia de Lobito, e o reconhecimento para a escolha da melhor directriz entre Mossamedes e a Chella. Resta ainda o reconhecimento para o prolongamento das linhas indicadas até ás cataractas de Maculungungo no Cubango. Estes trabalhos só poderão executar-se mais tarde, e por isso a expedição sob as ordens do sr. engenheiro Serrão recolheu a Lisboa, onde vae proceder aos trabalhos de gabinete, para o que serão necesarios pelos menos tres mezes.

Com effeito, os srs. engenheiros Serrão e Granger já estão, na secretaria da marinha, procedendo aos referidos trabalhos de gabinete.

O Transsiberiano

De todos os caminhos de ferro até hoje construidos ou em construcção, e ainda dos que não passam de simples projectos, nenhum ha tão gigantesco, tão colossal, como o Transsiberiano que, atravessando na sua maior extensão o grande imperio moscovita, deve ligar S. Petersburgo a Vladivostock, no mar do Japão.

E' conhecido o primitivo traçado, e ácerca d'elle e das obras executadas e a executar, já os nossos leitores estão inteirados pelos artigos sobre esse assumpto publicados nos n.^{os} 204 e 205 da *Gazeta*.

Ainda, no nosso penultimo numero, tratamos da passagem da enorme serpe d'aço atravez da Mandchuria, essa provincia do refractario imperio chinez.

Mas ha numerosas modificações ao primitivo traçado, e parece-nos interessante dizer mais algumas palavras a respeito do estado em que ora se encontra esse vasto empreendimento e do custo deveras fabuloso da mais extensa linha ferrea do velho continente, o maior de todos os continentes do globo.

Na realidade, o Transsiberiano deve começar em Tcheliabinsk, ponto terminal da rede europêa que parte de Moscou e de S. Petersburgo. D'essa ponto até Vladivostock, haverá uma extensão de 6.858 *versts* (cada *verst* mede 1 kilometro e 77 metros).

No lago Baikal surgiram difficuldades, previstas é certo, mas que não foi possivel superar senão estabelecendo uma série de barcaças que se estende n'uma extensão de mais de 30 kilometros.

A' saída do lago outro obstaculo. Os engenheiros russos queriam atravessar a Mandchuria afim de abreviar o percurso de 1.000 *versts*, e tambem para grangear á empresa uma melhor receita, por ser rica e populosa aquella região. Mas esbarraram com a má vontade do Celeste Imperio que não vê senão com verdadeiro terror approximar-se a locomotiva. Chegou-se por fim a accordo, sendo a Russia auctorizada a fazer passar a sua linha atravez do territorio da Mandchuria septentrional, reservando-se porém a China o direito de ficar, no praso de trinta annos, de posse d'aquelle troço da linha.

A Mandchuria meridional ficará fechada, e o transsiberiano, que contava seguir á margem do rio Amur, deverá contentar-se com atravessal-o para attingir o ponto terminal, o porto de guerra de Vladivostock.

Prosegue, pois, a execução d'estes trabalhos segundo este traçado hoje definitivo. Mas prosegue com extraordinario ardor. Mais de 70.000 trabalhadores estão noite e dia empregados n'aquellas obras. O caminho de ferro vae sendo aberto á exploração á medida que vae sendo construido. Ha já dez comboios por dia desde Tcheliabinsk a Omsk, a grande cidade universitaria da Sibiria central. Finalmente, a linha já hoje attinge Krasnoïarsk, capital do governo do mesmo nome nas margens do Jenissei. Esta secção representa nada menos de 4.380 kilometros, desde já accessiveis a viajantes e a mercadorias. Julga-se que serão necessarios quatro annos para acabar a linha: 1.º até ao lago Baikal; 2.º até ao rio Amur.

O transporte de viajantes effectua-se em quatro dias, desde Moscou até Krasnoïarsk, isto é 4.380 kilometros.

E' facil de suppor quão caro não custará o transsiberiano, sabendo-se que as ordens imperiaes são de não recuar ante qualquer obstaculo e sacrificar todo o dinheiro que seja necessario para caminhar além até completo destino. No primeiro de janeiro de 1894 já estavam gastos 73 milhões de rublos. Em 1895 despendeu-se pouco mais ou menos a mesma somma. No orçamento para 1896 estava inscripta, para a construcção e material circulante, a verba de 130.593.580 rublos. Os trabalhos devem proseguir em 1897 e durante os annos seguintes ainda com maior actividade. O governo do czar conta effectivamente contrahir um emprestimo de 400 milhões de cruzados, ou 160 mil contos para activar a empresa que prosegue sob a sua alta e vigilante direcção.

Parece fóra de duvida que o custo total do transsiberiano excederá a fabulosa somma de *quatrocentos mil contos de réis*.

Loanda a Ambaca

Na reunião da junta consultiva do Ultramar, de 4 do corrente, foram examinadas as propostas da companhia pelas quaes ella pretende obter os meios necessarios para construir e explorar o prolongamento da linha de Ambaca a Malange.

Para esse fim, e para o rapido acabamento da linha de Ambaca, propõe a companhia elevar em 75 0/0, em média, as actuaes tarifas da linha de Ambaca e cobrar o triplo d'ellas na parte nova, a construir até Malange.

N'este accrescimo de receita basearia a companhia uma operação financeira que a habilitasse com os fundos necessarios para aquelles trabalhos.

O prolongamento da linha até Malange é de uma vantagem extraordinaria, não só para o trafego da via ferrea, como para os progressos d'Angola, cujo movimento augmentará consideravelmente com o commercio do interior, desviado das linhas do Congo por onde hoje desce.

O sr. conselheiro Elvino de Brito declarou que, sendo este projecto de urgencia, era comtudo necessario estudal-o sob todos os pontos de vista, attenta a sua importancia que é, sem duvida, de primeira ordem. O augmento de preços implica, no seu parecer, uma total remodelação no systema tarifario d'aquella linha, a qual tem de fazer-se tendo em attenção as reclamações que a Associação Commercial e o governador de Loanda fizeram, e o parecer da commissão nomeada pelo governo para examinar estas propostas, e não menos a imperiosa necessidade do governo facilitar á companhia os meios de completar a sua rede.

A junta concordou com estas observações, ficando o sr. Elvino de Brito encarregado de elaborar o parecer que será presente n'uma proxima reunião.

O caminho de ferro mais elevado do mundo

O ministro dos estrangeiros dos Estados Unidos do Brazil, por intermedio da legação brasileira na capital do Perú, tem já em seu poder os elementos indispensaveis para o estudo completo das vias de communicação entre aquelle paiz e as republicas marginaes do Amazonas.

Os periodicos fluminenses, dando esta noticia, tratam de demonstrar a conveniencia do estabelecimento de uma linha de navegação a vapôr entre Iquitos e o rio Pachitea, affluente do Ucayali.

A imprensa de Lima tem discutido a possivel communicação, pelos Andes, do Perú com a sua capital, abrindo-se assim, ao mesmo tempo, o caminho do Atlantico pelo Amazonas.

Já funciona regularmente o caminho de ferro de Callao a Oroya, n'um trajecto de 221 kilometros. Esta via chega, em certo ponto, a uma altura de 4.950 metros acima do nivel do mar e é considerada como a mais elevada do mundo.

Com o tempo deve chegar á margem do rio Pachitea, e d'esta fórma ficará resolvida, em parte, a interessante questão dos meios de communicação entre as republicas sul-americanas.

Automobilismo

Os automoveis na Africa franceza

Um grupo de capitalistas de Mostaganem constituiu-se em sociedade, com o fim de instalar, entre Mosta-

ganem e Oran, um serviço regular de diligencias automoveis.

Entre estas duas cidades existe já uma linha ferrea, a linha Alger-Oran, mas o accidentado do terreno obriga-a a tantas voltas que se tornam em mais do dobro os 84 kilometros que separam Oran de Mostagasse. Com effeito, a distancia hoje é de 201 kilometros. O novo serviço de carruagens automoveis permittirá effectuar este projecto em 5 horas e um quarto, havendo duas partidas diarias. O material será o mais confortavel possivel.

Além d'este serviço entre Mostaganem e Oran, a sociedade decidiu crear outro, ligando Arzew a Oran.

A inauguração d'estas linhas realizar-se-ha muito breve; os motores estão promptos e as carruagens sel-o-hão por estes dias.

Tramways automoveis em Paris

A companhia geral de omnibus, de Paris, occupa se actual e activamente em introduzir tramways-automoveis nas linhas Bastilha-Porta de Clignancourt e Bastilha-Cemiterio de Saint-Ouen, linhas estas que teem o maior e mais accidentado percurso.

As novas carruagens automoveis, do typo chamado Serpollet, começarão a ser postas ao serviço do publico em principios de abril e, á medida que forem sendo fabricadas, irão substituindo as trinta carruagens do antigo modelo, actualmente em circulação. Esta substituição total só poderá estar feita em fins de junho ou principios de julho.

LINHAS PORTUGUEZAS

Renovação de viaductos. — Foi substituido no dia 3 de fevereiro o viaducto metallico da ponte de Valle de Fernando kil.^o 176,396 da linha de Leste, de 1 vão de 11.^{mo}.

Esta ponte foi fornecida pela companhia Alliança Fundição de Massarelos, do Porto.

Tambem foram substituidos no dia 10 do corrente os dois primeiros tramos do taboleiro metallico da ponte do Vouga no kil.^o 179,870 do norte.

A substituição dos outros tramos continua.

Esta ponte tem 14 tramos de 18.^m, e foi fornecida pela Companhia Nacional de Fundição e Forjas, de Lisboa.

Carris de ferro do Porto. — Esta companhia requereu á camara licença para estabelecer desde já a tracção electrica nas suas linhas, nas seguintes ruas:

Do Carmo, pelas ruas do Rosario, Carvalhosa, Boavista, até á Foz, Mathosinhos e Leça, pela estrada privada da Companhia, desde a Fonte da Moura á Foz, e pela avenida da Boavista prolongada, ao Castello do Queijo; da rua da Boa Vista, pela Rua de Cedofeita ao Carmo; da rua da Boavista, pelo campo da Regeneração e rua de Gonçalo Christovão á rua de Santa Catharina; da praça de D. Pedro pelas ruas de D. Pedro, Formosa e Santa Catharina até ao Hospital dos Alienados, e para regresso pela rua de Sá da Bandeira, parte da do Bomjardim até aos Congregados, a ligar com a rua de Mousinho da Silveira e praça de D. Pedro.

Pela tracção animal o serviço continuará como está nas linhas do Carmo ao Palacio, do Bolhão ao Bomfim, do Carmo a Paranhos e da Batalha a Campanhã.

Linha do Zaire. — Na ultima reunião, em 6 do corrente, da associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, o sr. Sarrea Prado, prometteu fazer uma conferencia sobre a linha do Zaire de que é concessionario.

Dando sobre esta linha alguns detalhes, o sr. Prado

explicou que sendo a fronteira norte e nordeste d'esta provincia, limitrophe do Estado livre do Congo, cujo regimen aduaneiro é mais favoravel, conforme a conferencia de Berlin, a projectada linha ferrea seguirá quanto possivel essa fronteira, tendo por fim principal a defeza dos legitimos interesses portuguezes, affectados pela differença do regimen aduaneiro do Estado livre do Congo, confinante numa fronteira aberta em mais de 2:000 kilometros, o que permite uma derivação sensivelmente crescente em prejuizo do commercio de Angola.

Notou ainda o sr. Sarrea Prado, que o terminus visado, embora impozesse um grande percurso á linha ferrea, n'elle sem duvida existia uma das condições que a tornava mais viavel financeiramente, devido ao seu notavel alcance, visto que abria a communicação mais curta entre a Europa e o centro da Africa austral, viagem assim realisavel em 12 a 15 dias. Estas circumstancias evidentemente garantiam vantajosas receitas, independentemente da riqueza exploravel de todo o percurso em territorio portuguez.

Nestas condições baseia a sua convicção de que a linha é perfeitamente realisavel, quer technica quer economicamente, sob os pontos de vista da construcção e exploração.

Segundo o projecto, o percurso total até á fronteira leste attinge 1:700 kilometros, que se dividem em quatro grandes secções, tendo a primeira origem na margem esquerda do Zaire e seguindo até á *Matariba, Lunda, Alto-Cassai* e até ao norte do *Barotze* no *Zambeze*.

LINHAS HESPANHOLAS

Avila a Salamanca. — Estão no mais completo abandono os trabalhos do troço d'esta linha, comprehendido entre Avila e Peñaranda.

Desde que as côrtes concederam quatro annos de prorogação para a abertura do indicado troço á exploração, estão aquellas obras inteiramente paralyzadas, facto este que tem sido muito commentado na imprensa do paiz vizinho e censurado pelos periodicos das localidades interessadas.

Um d'estes, *La Voz de Peñaranda*, pede á deputação provincial de Avila que tome as providencias necessarias para que a empresa d'aquella linha ferrea saia da sua apathia.

Pontevedra a Monforte. — A projectada linha ferrea de via reduzida que, partindo de Pontevedra, termine em Monforte, está em via de execução.

A commissão provincial de Lérida nomeou o engenheiro D. Ramiro Pascoal Lourenço para levar a cabo os estudos mediante o preço de 50.000 pesetas, a pagar: 10.000 quando o engenheiro as reclame, e 40.000 logo que os estudos sejam approvados pela Junta consultiva.

A respectiva escriptura de contracto com o referido engenheiro foi já assignada.

Pontevedra a Carril. — Nos primeiros dias do proximo mez de março devem começar os trabalhos da linha ferrea de Pontevedra a Carril, no troço correspondente áquella capital, que comprehende sete a oito kilometros de extensão.

Estas obras darão trabalho a cêrca de quinhentos homens.

Diz-se que, em julho do corrente anno, deve já estar prompta esta linha até Caldas e que em fevereiro de 1898 se effectuará a sua inauguração na totalidade.

Santander a Bilbao. — Parece ser coisa assente que a linha de Santander a Bilbao, que hoje parte de Zorroza, entroncará perto de Ollargán com o caminho de ferro de Durango, estabelecendo-se, d'esta fórma, mais rapida communicação entre a capital da montanha e as provincias de Guipúzcoa e Navarra.

As maiores commodidades e vantagens, porém, para o commercio e para o publico, advirão do assentamento do troço da via de Deva a Santander, prestes a concluir-se, e com o prolongamento até Iruñ do caminho de ferro de Elgoibar, em que já se pensa, pois com a realização d'estas obras, a distancia entre a fronteira franceza e o centro da Peninsula reduzir-se-hia consideravelmente.

LINHAS ESTRANGEIRAS

AUSTRIA

Desde 1 de janeiro do corrente anno foi supprimido o signal de partida dos comboios, por meio de toques de campainha, em todas as estações austriacas. O convite aos viajantes para tomarem seus logares nas carruagens é feito, nas salas d'espera, vocalmente.

O chefe da estação dá ao chefe do trem o signal de partida, este grita *partida* ao conductor mais proximo, o qual por sua vez transmite a ordem ao successivo e assim por deante.

Feito isto, o empregado dos signaes grita *prompto* e o chefe da estação dá o signal definitivo de partida, pondo-se o comboio em marcha, depois do machinista ter feito silvar a locomotiva.

ALLEMANHA

O orçamento prussiano para o exercicio proximo inclue, como de costume, as despesas previstas para a renovação e para o fornecimento do material d'exploração necessario aos caminhos de ferro, no decurso do referido exercicio.

As despesas para as obras d'arte e construcções diversas, metallicas e outras, estão orçadas em 40.650.000 marcos. A conservação das linhas necessitará o fornecimento de 120.708 toneladas de carris, 42.265 toneladas de material miudo e 62.959 toneladas de travessas de ferro. O preço médio dos carris está orçado em Mks. 109,56, o que não differê do actual preço; pelo contrario, o custo médio do material miudo que era de Mks. 147,66, no anno findo, eleva-se no exercicio de 1897-98 a Mks. 166,40 e o das travessas, de Mks. 100,91 a Mks. 101,74.

Os combustiveis estão calculados em 3.697.000 toneladas de carvão de pedra, pelo preço médio de Mks. 8,58 a tonelada, 379.140 toneladas de *briquettes* pelo preço medio de Mks. 9,44 e 92.640 toneladas de coke pelo preço médio de Mks. 12,80 por tonelada.

As despesas previstas para a compra de material circulante elevam-se a 36.880.000 Mks., ou seja 2.970.000 Mks. a mais do que para o exercicio de 1895-96, e decompõem-se como se segue: 348 locomotivas 15.600.000 Mks.; 297 carruagens de passageiros 4.070.000 Mks.; 5.950 wagons de mercadorias 17.210.000 Mks. Convém acrescentar a este total 1.110.000 Mks. para o fornecimento de 16 locomotivas, 19 carruagens de passageiros e 87 wagons de mercadorias destinados a augmentar e substituir o material circulante da rede Luiz de Hesse.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Venda da sucata de carris

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 25 do corrente, na administração do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para a compra de 1.500 toneladas de sucata de carris.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 20.000, o qual será, posteriormente, elevado a 5% do valor total da adjudicação por aquelle dos licitantes a quem a adjudicação fôr feita. Estes depositos terão logar, aquelle na thesouraria da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, 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 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 5 de fevereiro de 1897.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de madeiras

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 1 de março, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade e em presença do ex^{mo} administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 200 pranchões de Suecia, 200 de Riga e 6 vigas tambem de Riga, 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 30.000.

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

Porto, 4 de fevereiro de 1897.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de ferro diverso e chapas

No dia 27 de fevereiro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 171.000 kilogrammas de ferro diverso e chapas.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28 Rue de Châteaudun.

Lisboa, 28 de janeiro de 1897.

Fornecimento de coke para fundição

No dia 8 de março, pela 1 hora da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 200 toneladas de coke para fundição.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da companhia, 28 rua de Chateaudun.

Lisboa, 6 de fevereiro de 1897.

Fornecimento de pão aos armazens de viveres de Lisboa, Entroncamento, Gaia, Castello Branco e Torres Vedras.

No dia 17 do corrente mez, pela 1 hora da tarde, na sala das sessões da comissão administrativa da Caixa de Soccorros e Reformas, estação de Lisboa (Santa Apolonia), perante a delegação da mesma comissão, serão abertas as propostas que tiverem sido recebidas para o fornecimento de pão aos armazens de viveres acima indicados.

As propostas, devidamente fechadas e lacradas, deverão exteriormente indicar: «Proposta para o fornecimento de pão ao armazem de...» e serão redigidas pelo teor seguinte: Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me a fornecer ao armazem de... o pão que me fôr requisitado, na conformidade das condições patentes na Delegação da Caixa de Soccorros, das quaes tomei pleno conhecimento.—(Data e assignatura por extenso e bem intelligivel).

As condições acham-se patentes todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 4 da tarde, na delegação da caixa de soccorros e nas seguintes estações:

Lisboa (Rocio) — Alcantara (terra) — Villa Franca — Santarem — Torres Novas — Payalvo — Coimbra — Aveiro — Porto — Barquinha — Abrantes — Elvas — Castello Branco — Covilhã — Malveira — Torres Vedras — Caldas da Rainha — e Figueira da Foz.

Lisboa, 10 de Fevereiro de 1897.

Typ. do *Commerciò de Portugal*, rua Ivens, 35.—Lisboa

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR

SAIRÁ no dia 1 de março, 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



**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—Prop. Victor Sassetti

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

LISBOA Grand Hotel Central—Caes do Sodré— Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théatres, 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 ordre—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.—Prop. João Nunes.

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

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

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

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 teatro-circo.—Preços variam entre 900 e 1\$400 ré s.

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

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

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

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

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

GUIMARÃES Hotel do Toural.—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 excellent. 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—Prop. 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.—Excellent 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 teatro. Proprietario Clastres Martin, rua de Turin.

TIZI OUZOU (Kabila, Algeria) Grand Hotel des Postes—Excellent 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 Constantine, 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.

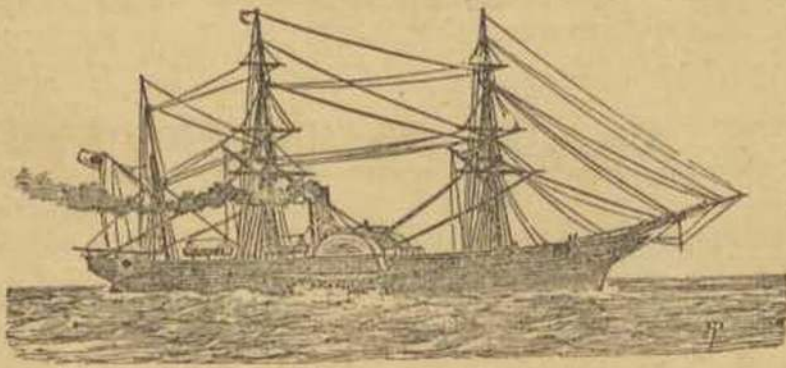
CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hotel—Grands salons — luxueux appartements — Vue du Bosphore — Cuisine et cave de 1.º ordre.

CAIRO Ghesireh-Palace-Hotel—Etablissement de premier ordre.—Grand parc sur le Nile. Luxe et confort—grands salons.

Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

O paquete **THAMES**, sahirá a 23 de fevereiro

As accommodações para passageiros são inexcediveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se teem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

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

AGENTES

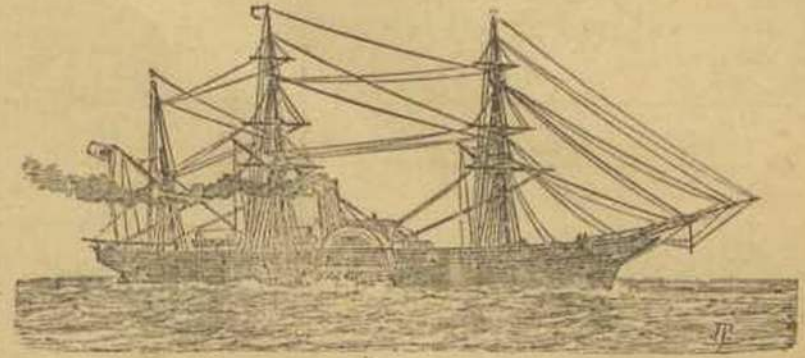
Em Lisboa: — JAMES RAWES & C.^a — R. dos Capelistas, 31, 1.^o

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

BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

NORDDEUTSCHER LLOYD



Carreiras de paquetes para o Brazil, Rio da Prata, Nova-York, Baltimore, Asia Oriental e Australia

Sahidas quinzenaes de LEIXÕES para o RIO DE JANEIRO e SANTOS tocando mensalmente em LISBOA, PERNAMBUCO e BAHIA

Estes magnificos e luxuosos paquetes, illuminados a luz electrica, offerecem todas as commodidades possiveis aos srs. passageiros, visto estarem providos de todos os melhoramentos mais modernos.

Os srs. passageiros de 1.^a classe podem escolher os beliches que desejarem á vista das plantas dos paquetes, que se acham patentes nos escriptorios das agencias no Porto e em Lisboa, mas n'este caso recommenda-se **muita antecedencia**, em vista da grande acceitação que estes luxuosos paquetes teem tido por parte do publico.

Por estes paquetes tambem se acceitam passageiros para **Paranáguá, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul**, com transferencia no Rio de Janeiro para o paquete **Möwe**, da mesma companhia.

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.^o, e em Lisboa ao agente João Patricio Alvares Ferreira, rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de fevereiro de 1897

COMPANHIA REAL				BEIRA ALTA			
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Beja-Faro	Faro-Beja				
Part. 8-30 t.	Cheg. 7-35 m.	Part. 11-20 m.	Cheg. 7-35 t.	Part. Fig. ^a -V. Form.	Cheg. 4-20 t.	Part. V. Form.-Fig. ^a	Cheg. 9-35 m.
2-10 t.	4-0 m.	6-30 m.	2-40 t.	5-30 m.	4-20 t.	8-00 t.	8-00 t.
10-0 t.	11-15 m.	7-45 t.	6-44 m.				
Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.	C. Erano-Evora	Evora-C. Erano				
3. ^{as} e sextas	2. ^{as} e 6. ^{as}	3-0 t.	4-0 t.				
6-00 t.	11-7 t.	4-55 m.	10-30 m.				
Lisb. C.S.-Porto	Porto-Lisb. C.S.						
7-30 m.	9-40 t.						
Aveiro-Porto	Porto-Aveiro						
4-0 m.	6-30 m.						
10-30 m.	2-50 t.						
Lisboa R.-V. Ato.	V. Ato.-Lisboa R.						
7-30 t.	5-25 m.						
Lisb. C.S.-V. Ato.	V. Ato.-Lisb. C.S.						
7-30 m.	8-0 t.						
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.						
7-30 t.	6-45 m.						
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.						
7-30 m.	9-15 t.						
Lisb. C.S.-Sant.	Sant.-Lisb. C.S.						
2-0 t.	4-35 t.						
4-30 t.	7-05 t.						
Lisb. C.S.-Entr.	Entr.-Lisb. C.S.						
4-0 m.	11-11 m.						
11-0 m.	3-0 t.						
Coimb.-Figueira	Figueira-Coimb.						
7-15 m.	9-2 m.						
4-30 t.	6-6 t.						
Lisboa R.-Fig. ^a	Fig. ^a -Lisboa R.						
7-0 m.	3-20 t.						
7-0 t.	5-23 m.						
Lisboa R.-Alfar.	Alfar.-Lisboa R.						
7-0 m.	3-18 t.						
7-0 t.	5-35 m.						
Caldas-Figueira	Figueira-Caldas						
2-30 t.	7-30 t.						
Figueira-Alfar.	Alfar.-Figueira.						
4-30 m.	5-35 m.						
12-5 t.	12-47 t.						
2-20 t.	3-18 t.						
6-25 t.	7-30 t.						
Abrantes-Guard	Guard-Abrantes						
1-3 m.	9-10 m.						
1-45 t.	12-10 m.						
Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.						
7-30 m.	8-34 m.						
9-30 m.	10-36 m.						
11-30 m.	12-32 t.						
1-30 t.	2-36 t.						
4-30 t.	5-36 t.						
5-15 t.	6-15 t.						
7-0 t.	8-22 t.						
9-0 t.	10-2 t.						
Excepto aos sab.	7-30 t.						
10-30 t.	11-35 t.						
Só aos sabbados	9-15 t.						
12-15 m.	1-20 m.						
Só aos domingos e sanctificados	12-30 t.						
1-34 t.	10-15 t.						
Lisb. R.-Queluz	Queluz-Lisb. R.						
8-0 t.	8-33 t.						
8-45 t.	9-17 t.						
Alc. M.-Bemfica	Bemfica-Alc. M.						
6-45 m.	7-5 m.						
9-20 t.	9-40 t.						
Lisboa R.-Socav	Socav-Lisboa R.						
6-15 m.	7-0 m.						
7-45 m.	8-29 m.						
10-0 m.	10-44 m.						
12-0 t.	12-44 t.						
2-0 t.	2-44 t.						
4-45 t.	5-29 t.						
5-30 t.	6-14 t.						
7-15 t.	7-59 t.						
8-45 t.	9-29 t.						
Excepto aos sab.	10-0 t.						
11-0 t.	11-45 t.						
Só aos sabbados	10-0 t.						
12-0 m.	12-44 m.						
Domingos e dias sanctificados							
1-0 t.	1-44 t.						
3-0 t.	3-44 t.						
C. Sodrê-Algês	Algês-C. Sodrê						
8-0 m.	8-23 m.						
10-0 m.	10-20 m.						
C. Sodrê-P. Arc.	P. Arc.-C. Sodrê						
6-0 m.	6-38 m.						
12-0 t.	12-40 t.						
3-0 t.	3-33 t.						
5-30 t.	6-5 t.						
7-0 t.	7-35 t.						
C. Sodrê-Caso.	Caso.-C. Sodrê						
7-0 m.	8-12 m.						
9-0 m.	10-12 m.						
11-0 m.	12-13 t.						
1-0 t.	2-13 t.						
4-45 t.	5-55 t.						
8-0 t.	9-45 t.						
10-30 t.	11-33 t.						
12-30 m.	1-32 m.						
Lisb. T. P.-Faro	Faro-Lisb. T. P.						
4-30 t.	5-0 m.						
Lisboa T.P.-Beja	Beja-Lisboa T.P.						
8-0 m.	3-5 t.						
Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.						
8-0 m.	5-0 t.						
Lisboa-T.P. Ext.	Ext. Lisboa-T.P.						
8-0 m.	3-45 t.						
4-30 t.	11-10 t.						
Lisb.-T.P. Setub.	Setub. Lisb.-T.P.						
8-0 m.	10-10 m.						
4-30 t.	6-25 t.						
C. Branca-Beja	Beja-C. Branca						
6-10 m.	9-0 m.						
4-30 t.	7-24 t.						
Porto-Valença	Valença-Porto						
7-43 m.	1-10 t.						
10-55 m.	3-25 t.						
5-15 t.	11-25 t.						
Camp.-Vianna	Vianna-Camp.						
5-0 m.	10-25 m.						
5-15 t.	10-30 t.						
Vianna-Valença	Valença-Vianna						
7-0 m.	9-15 m.						
6-0 t.	8-10 t.						
Porto-Braga	Braga-Porto						
5-0 m.	8-10 m.						
7-45 m.	10-35 m.						
10-55 m.	1-20 t.						
5-15 t.	8-25 t.						
Nine-Braga	Brága-Nine						
5-25 t.	6-0 t.						
9-0 m.	9-35 m.						
Porto-B. d'Alva	B. d'Alva-Porto						
7-23 m.	3-15 t.						
3-0 t.	10-35 t.						
Porto-Regoa	Regoa-Porto						
5-40 t.	11-30 t.						
3-12 m.	8-15 m.						
Regoa-B. d'Alva	B. d'Alva-Regoa						
6-20 m.	12-5 t.						
3-45 t.	9-20 t.						



Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, (via Suez), vap. allem., **Kanzler**.
Sahirá a **26** de fevereiro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Alexandria, vapor inglez **Favonian**.
Sahirá a **19** de fevereiro.
Mascarenhas & C.^a
L. do Corpo Santo, 10, 1.º



Anvers e Havre, vapor portug., **Saint-Luc**.
Sahirá a **15** de fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a,
R. dos Fanqueiros, 10.



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor allemão,
Buenos Aires. Sahirá a **3** de março.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, **Para-**
guassu. Sahirá a **17** de fevereiro.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Barcelona Cette e Marselha, vapor francez
Saint André.
Sahirá a **22** de fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10



Bordeaux, vapor francez, **Portugal**.
Sahirá a **23** de fevereiro.
— Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Corunha, La Pallice e Liverpool, vap. inglez,
Iberia. Sahirá a **18** de fevereiro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a,
C. do Sodré, 64, 1.º



Havre e Anvers, vap. francez **Saint-Marc**,
Sahirá a **15** de fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a,
R. dos Fanqueiros 10.



Hamburgo, vap. allemão, **Desterro**. Sa-
hirá a **19** de fevereiro.
Agente, Ernesto George
Rna da Prata, 8.



Liverpool, vapor ingiez, **Minho**.
Sahirá a **27** de fevereiro.
Mascarenhas & C.^a,
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Lisbon**.
Sahirá a **20** 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, vapor hespanhol, **Zurbaran**.
Sahirá a **27** de fevereiro.
Mascarenhas & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres e Anvers vapor hespanhol, **Her-**
rera.
Sahirá a **20** de fevereiro.
Mascarenhas & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Madeira, Santa Maria S. Miguel, Terceira, Gra-
ciosa, (Praia), S. Jorge, (Vellas),
Caes do Pico e Fayal, vap. port. **Funchal**. Sahirá
a **20** de fevereiro.
Agentes, G. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



Malaga, Alicante, Valencia e Barcelona, vapor
hespanhol **Balboa**.
Sahirá a **21** de fevereiro.
Mascarenhas & C.^a,
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Pará e Manaus, vap. portug., **Dona Amelia**.
Sahirá a **18** de março.
Agente, J. P. A. Ferreira
R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos,
vap. francez, **Parahyba**.
Sahirá a **5** de março.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio, Santos, Montevideo
e Buenos Ayres, vap. franc.,
Matapan. Sahirá a **28** de fevereiro. — Mes-
sageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão,
Mendoza.
Sahirá a **24** de fevereiro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Rotterdam e Hamburgo, vap. allemão **Bun-**
desrath. Sahirá a **17** de feve-
reiro.
Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8.



S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio
do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo
Redondo, Benguella e **Mossamedes**, vap. portug.,
Cazengo. Sahirá a **23** de fevereiro.
Agente, Emp. Nacional de Nav. R. da Prata, 8.



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos
Ayres e Portos do Pacifico, vap.
inglez, **Orcana**. Sahirá a **17** de fevereiro
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, C. do Sodré, 64, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevi-
deo e Buenos Ayres, vap. ing.,
Thames. Sahirá a **22** de fevereiro.
Agentes, James Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. franc.,
Concordia.
Sahirá a **26** de Fevereiro.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º