

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

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

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

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

SUMMARIO

VIAÇÃO ACCELERADA NAS COLONIAS, por Belchior Machado.....	
CARTA DE INGLATERRA, por W. N. Cornett.....	113
PARTES OFFICIAL—Portaria de 4 de abril do Ministerio das Obras Publicas.....	115
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	116
CENTENARIO DA INDIA.....	116
MACHINAS PARA ENSAIAR METAES.....	116
A CAMARA DE LISBOA E A VIAÇÃO.....	117
O BICO AUER.....	118
PARTES FINANCIERAS — Carteira dos accionistas—Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa—Curso dos cambios, descontos e agios—Cotações dos fundos portuguezes e títulos de caminhos de ferro na Bolsas portuguezas e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóis.....	119 a
COMMERCIO PORTUGUEZ.....	121
VIAGENS EM TERRA ALHEIA—II—Jerusalem, por A. G.....	122
NOVA INDUSTRIA.....	122
LINHAS PORTUGUEZAS — Algarve—Renguella—Inhambane ao Inharrime—Louvor merecido—Novo comboio—Minas de Moncorvo—Lourenço Marques—Casques—Regoa à fronteira.....	123
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha—França—Italia—Suecia—Hungria—Bulgaria—Canada.....	124
ARREMATAÇÕES.....	125
CASAS RECOMMENDADAS.....	125
AGENDA DO VIAJANTE.....	126
ANUNCIOS.....	126
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE ABRIL.....	127
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	127
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	128

VIAÇÃO ACCELERADA NAS COLONIAS

Os caminhos de ferro nas nossas possessões ultramarinas. Sua utilidade como meios de desenvolvimento de riqueza, ocupação, política, defesa e colonização.

Não admite discussão a vantagem dos caminhos de ferro. Basta dizer que approximam os Estados, as cidades e os homens, facilitando a permuta dos productos, d'idéas, tornando communs os interesses e fazendo desaparecer as malquerenças os odios nacionaes.

Nos paizes velhos, onde a agricultura, o commercio e a industria têm grande desenvolvimento, os caminhos de ferro são de grande utilidade porque ligam os centros de população e collocam os povos em condições quasi analogas pela facilidade de concorrerem aos mercados com os productos das regiões que habitam.

Nos paizes novos é preciso primeiro construir caminhos de ferro que atravessem regiões ferteis e salubres para que as povoações se formem, a agricultura, o commercio e a industria se desenvolvam.

As estradas ordinarias prestam bom serviço nos paizes pequenos, como auxiliares dos caminhos de ferro, porque as distancias a vencer são relativamente pequenas. Não acontece o mesmo nos vastos territorios das nossas provincias de Moçambique e Angola, onde só as vias ferreas podem ser adoptadas como meios de communicação, attentas as grandes distancias a percorrer e a necessidade de povoar o interior das duas provincias com os europeus.

E' certamente devido á escassez de vias ferro-viarias nas nossas possessões ultramarinas que elles se encontram em grande estado de atrazo; além do commercio indígena pouco mais se faz, e seguir-se-ha o mesmo sistema se as estradas de ferro não se desenvolverem rapidamente.

O que seria Lourenço Marques, apesar do seu excelente porto, se não fosse o caminho de ferro?

O grande e rapido desenvolvimento commercial que tem tido esta cidade é, fóra de duvida, devido á via ferrea, sem a qual poderíamos ter a certeza que estaria ainda n'um estado muito grande de atrazo.

O rendimento da alfandega de Lourenço Marques foi em:

1892.....	151:793	135 réis
1893.....	232:620	653 "
1894.....	247:877	675 "
1895.....	351:088	470 "
1896.....	710:458	732 "

Estes numeros são significativos e comprovam o que fica dito.

Hoje, tanto portuguezes como estrangeiros, affluem a Lourenço Marques e tentam estabelecer industrias e desenvolver o commercio, que, se não tem tido o aumento que seria para desejar, é devido por certo ao pouco cuidado que mereceu, até ha pouco tempo, o primeiro porto da Africa do Sul.

Oxalá desapareçam de uma vez para sempre as dificuldades que se têm opposto ao engrandecimento da cidade de Lourenço Marques, para que ella brevemente esteja em condições, senão superiores, pelo menos eguaes ás suas irmãs da Africa do Sul.

Esta cidade tem sido nos ultimos 2 annos um grande aumento de população e commercio, devido certamente á ligação do nosso caminho de ferro com Johannesburg; e quanto não lucrou a nossa província de Moçambique com uma pequena linha de 80 kilómetros, pois tal é a extensão do nosso caminho de ferro?

As linhas ferreas n'esta província, têm, além das vantagens que ficam indicadas, o carácter especial de servirem igualmente bem para a exploração dos territorios do interior do continente negro situados para além das nossas fronteiras.

Basta, com efeito, uma simples inspecção da costa da Africa do Sul e um summario estudo sobre tarifas de transportes ferro-viarios para demonstrar que a enorme linha Capetown-Mafeking-Buluwayo, com o seu projectado prolongamento até ao Zambeze, não pode, por mais baratas que sejam as suas tarifas, monopolizar a exploração d'aquelles territorios. E d'isto é seguro indicio o tratado anglo-portuguez, em virtude do qual tomámos o compromisso de construir a nossa linha do Pungue para ser prolongada através os terri-

torios da Chartered Company e até entroncar com a linha a que nos referimos. Por outro lado, nas sucessivas e por vezes inesperadas evoluções por que passam as relações entre os povos, não nos surprehenderia muito que a linha transvaaliana Elandsfontein-Klerksdorp, hoje destinada a servir jazigos auríferos e carboníferos, fôsse entroncar com a linha já citada, Capetown-Buluwayo, em qualquer ponto nas proximidades de Vaal River, a mais de 150 milhas de Klerksdorp. Esta junção ficaria approximadamente a 700 milhas de Capetown e a 513 milhas de Lourenço Marques.

Que admiraria, pois, que a resolver-se aquella junção, fôsse derivada para o nosso porto uma parte da exploração dos territorios de Bechuana Land e, especialmente, da Chartered Company?

Não duvidamos que, mais cedo ou mais tarde, será uma realidade a existencia de uma linha ferrea central sulcando o continente africano de Norte a Sul: a uma tal linha competirá necessariamente a função de *arteria principal* d'onde se distribuirão os productos de exploração das diversas zonas do grande continente por outras arterias transversaes que d'ella irradie na direcção dos pontos da costa, segundo dadas condições geographicas, economicas e políticas. Assim, o que já hoje sucede ou estará, porventura, prestes a suceder para as linhas ferreas da costa oriental portugueza, deverá realizar-se para todas as linhas transversaes de penetração que se fôrem construindo, á medida que se desenvolver a construção da linha ferrea central já definida do lado Sul, pelo troço Capetown-Mafeking-Buluwayo.

Loanda tem-se desenvolvido bastante e não se pôde duvidar que muito tem concorrido para isso o caminho de ferro que parte de Loanda e se dirige para Ambaca, internando-se já 308 kilometros, devendo atingir Ambaca, que dista d'aquella cidade 364 kilometros, em outubro proximo.

E' uma necessidade absoluta e urgente o prolongamento d'esta linha até o Cuango, passando por Malange, para impedir que o commercio interior seja desviado em grande parte para o Congo Belga.

Como medida politica é d'um grande alcance, porque garantirá a ocupação da região de Leste e a maneira unica de podermos afirmar a nossa jurisdicção efectiva em muitos pontos do norte da província; e como medida economica, pelo desenvolvimento do commercio d'Angola, impedindo que, com a conclusão da linha do Congo Belga, todos os productos do sertão sigam pelo Cuango até Stanley Pool, abandonando o nosso território.

Além das grandes vantagens apontadas, temos ainda que os indigenas, em contacto com os europeus, tentam, pela sua indole, imitar os, e d'ahi a obrigação de trabalhar para poderem realizar os seus desejos.

O caminho de ferro de Mormugão tem 82 kilometros de extensão, liga a cidade Vasco da Gama com a India Ingleza, e, se não tem tido o desenvolvimento a que a sua posição geographică e o seu bello porto lhe dão direito, é porque erros acumulados têm concorrido para que o trafego se tenha desviado da nossa linha.

A cidade Vasco da Gama pouco tem aumentado desde a construção do caminho de ferro, sendo a causa principal a falta de terrenos para edificações, dando em resultado que os individuos que desejavam alli estabelecer-se, para comerciar, não o têm podido fazer, por lhes faltar logar onde podessem edificar armazens e casas de habitação.

Accresce a isto não ter havido carreira de navegação

directa entre Mormugão e os portos da Europa, tendo as mercadorias que transitam pelo caminho de ferro de ir primeiro a Bombaim, para seguirem aos seus destinos, percorrendo inutilmente grandes distancias.

O porto de Mormugão podia fazer uma concorrência ao de Bombaim, mas infelizmente, ou pela nossa incuria ou pelo nosso temperamento e indolencia, não aconteceu assim, e hoje é quasi impossivel o paiz libertar-se do poderoso encargo annual de 73:000 libras, afóra as despesas de exploração e fiscalização.

Este caminho de ferro, triste é dizer-o, não dá para as despesas de exploração. E' preciso uma boa política é uma excellente administração para que a India possa ficar isenta, não digo absolutamente, d'este grande encargo, mas de parte d'elle.

Aos nossos homens d'Estado compete tratar com afan d'este importante assumpto, para dignidade e honra do nome portuguez, por quanto é fóra de duvida que as circumstancias naturaes do caminho de ferro são das mais vantajosas.

Deve derivar para o porto de Mormugão o trafego de uma vasta região que abrange, além dos districtos portuguezes, os districtos de Belgaum, Darhwar, Canará e Kaladji, extendendo-se para Leste até Bellary e para Oeste até Mysore, por isso que é a linha mais curta de comunicação para o mar e o tronco da rede de caminhos de ferro de uma extensa parte da peninsula indiana, que tem por terminus o porto de Mormugão. A extensão d'esta rede é de 2:154 kilometros.

Quem olhar para o mappa dirá que quasi todo o movimento da rede aquem de Bellary tem interesse em dirigir-se a Mormugão, pois que Bellary dista de Mormugão 410 kilometros, de Bombaim 1:126 e de Madrasta 643, além das vantagens da situação de Mormugão a respeito de Madrasta para os passageiros e mercadorias que se dirijam para Oeste.

Apesar de todas estas vantagens, o trafego tem-se desviado da nossa malfadada linha. E sabem porque? Porque, além do celebre contracto que só era vantajoso para a companhia West of India Portuguese Guaranteed Railway, gananciosos tentam adquirir gratuitamente este troço de caminho de ferro para obterem d'elle os lucros que actualmente lhes são sonegados.

E' sina nossa: ou não se faz nada, ou, quando se faz, é tão mal feito que só serve para arruinar as nossas finanças. Infelizmente não tem havido excepção com os contractos dos caminhos de ferro ultramarinos, até mesmo quando construídos em territorios de compa-
nhias magestaticas!

Não devemos d'aqui tirar a conclusão que os caminhos de ferro são maus; o que devemos é acutelarmo-nos, para que, os que de futuro se construirem, possam ser uteis e não ponham em risco a nossa nacionalidade.

Nos Estados Unidos da America, quantas cidades não se formaram rapidamente nas proximidades dos caminhos de ferro e que sem elles não teriam existido!

Citarei a importante cidade de Cincinnati, situada na margem de Ohio, que no fim de poucos annos de ser fundada tinha uma população superior a 100:000 habitantes!

Os emigrantes que chegavam á America eram distribuidos pelas proximidades das linhas ferreas já construídas, distribuindo-se-lhes terrenos que a pouco e pouco iam adquirindo valor.

Qual a razão por que não se emprega o mesmo sistema nas nossas colonias?

Facil seria, especialmente no districto de Loanda, empregar o processo americano, concedendo aos emigrantes terrenos nas proximidades das estações dos ca-

minhos de ferro, podendo as mulheres ser empregadas como guardas de linha e os homens ocupar-se em cultivar a terra, unico meio de se conseguir uma emigração efficaz.

O que temos até hoje conseguido com os nossos velhos meios de colonizar?

Nada, absolutamente nada.

Os governos têm-se esfalfado para conseguirem alguma coisa util, têm legislado muito, e nem sequer uma pequena povoação nasceu de tantos milhares de braços que o paiz desgraçadamente tem perdido com a colonização africana!!

A emigração para as nossas colônias pôde dar resultado quando os colonos se estabeleçam em pontos tais que possam com facilidade permutar os productos que tirarem da terra, para o que é indispensável vias de comunicação, e essas só pôdem ser as linhas ferreas.

Temos os planaltos de Mossamedes e Caonda, onde o europeu se dá magnificamente, sendo os terrenos ferteis; mas como comunicar cam o littoral?

Os estudos do caminho de ferro de Benguela estão quasi concluidos, e bom seria que o governo empregasse os seus esforços para que a construcção d'este caminho de ferro começasse n'um periodo rapido. Pôdem ser concedidos terrenos aos europeus empregados na construcção da linha, e, quando esta estiver construída e quando tenham interesses ligados á terra, elles próprios concorreriam para chamar emigrantes.

O caminho de ferro de Lobito por Benguela e Caonda pôde ser construído por meio d'um empréstimo dentro do paiz, cujo juro e amortisação seriam pagos pelo proprio rendimento do caminho de ferro e por um pequeno imposto lançado sobre o alcool na província de Angola.

Uma grande parte da região atravessada por esta projectada linha é de optima qualidade, podendo-se alli estabelecer centros agrícolas de primeira ordem.

Quantos colonos não poderiam ser então empregados?

Tome-se a sério o problema da colonização e faça-se o que fôr pratico, ou então abandone-se d'uma vez para sempre a idéa de derivar a emigração do Brazil.

Sem capitais nada se pôde fazer, é facto; mas não será difícil, tendo o governo preparado parcellas de terrenos em boas condições e bem situados, que capitais portuguezes affluam á Africa.

Quando os homens sérios se convençam que os governos os auxiliam, podemos ter quasi a certeza que a agricultura e o commercio se desenvolverão nas nossas colônias.

Se vinte annos atraz se tivesse pensado com amor nos nossos dominios africanos, construindo caminhos de ferro, quanto não teria o paiz lucrado?

Ter-se-hia evitado dispendiosas guerras, dispensando as numerosas expedições que, para dizer a verdade, só têm corrido para aggravar as nossas finanças.

Não se vê o que a metropole tenha lucrado com as victorias da Africa oriental e com a celebre occupação da Lunda.

Applicadas convenientemente as grandes sommas despendidas, por assim dizer, inutilmente, nos ultimos annos, com as nossas colônias, teríamos algumas centenas de kilometros já em exploração, algumas regiões com occupação efectiva e bastantes zonas defendidas do ataque dos indigenas.

Que riquezas não teriam criado essas vias de comunicação e que socego para o paiz, que não poderia mais recear pelo futuro da occupação das regiões atravessadas pelos caminhos de ferro?

Convençamo-nos de que é preciso que a colonização,

que actualmente é quasi toda littoral, se desloque para o interior afim de levar a civilisação aos centros africanos; mas para isso é preciso que o silvo da locomotiva se faça ouvir a centenas de leguas da costa.

Construam-se mais caminhos de ferro, adopte-se um regimen colonial sensato e pratico, para o que poderá servir de exemplo a Inglaterra, a Hollanda e a Belgica, e teremos a certeza de que o nosso vasto domínio africano servirá não só para equilibrar as nossas finanças, mas de base da nossa riqueza e de prestigio para o nome portuguez.

21-12-97

Belchior Machado.

(Da Revista Portugueza Colonial e Marítima).

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 9 de abril de 1898.

Durante a ultima semana do mez proximo terá logar n'esta cidade uma serie importante de provas de veiculos automoveis para o trafego de mercadorias. O sim é chegar a um tipo de carro forte automovel proprio para substituir economicamente os veiculos de tracção animal no transporte, a grandes distancias, de mercadorias pesadas. As provas, que começarão em 24 de maio, e pelas quaes já se toma o maior interesse, especialmente nos círculos de engenharia, serão por distancias de 30 a 40 milhas com cargas minimas de duas toneladas de mercadorias, oferecendo-se premios de £ 100, £ 75 e £ 50 junto com certificados de merito. Annuncia-se que tomarão parte nas experiencias varios tipos de veiculos franceses e que o Club Automovel de França — que tanto tem feito no continente para fomentar a sua industria — aceitou o convite de presencear as provas e de nomear delegados officiaes.

Algumas das locomotivas que, na actualidade, se estão construindo para as nossas companhias principaes de caminhos de ferro, são umas machinas de tão grandes dimensões que contrastam com as primeiras machinas ferro-riarias. A companhia Caledonian acaba de fazer construir umas machinas do peso cada uma, com o tender, d'umas 94 toneladas — o peso da machina chamada «Locomotion», a primeira que se empregou n'um caminho de ferro publico e que está agora em Darlington, era de menos de 7 toneladas! A machina antiga podia no seu tender levar uns 240 gallões de agua; a moderna da companhia Caledonian leva mais de 4:000 gallões, uma mudança muito symbolica da historia geral dos caminhos de ferro.

Como indicio, entre os muitos que principiam a notar-se, do desejo dos administradores das nossas linhas ferreas de attender ao conforto dos cyclistas, merece menção que a Furness Railway Company está fazendo construir as suas novas carruagens-freios com maior comprimento, para permitir a construcção, n'uma das suas extremidades, d'uma plataforma especial para bicyletas. Segundo os pormenores já publicados a construcção será de forma que assentará cada bicyleta em um supporte-estojos, forrado de coiro, sujeitando-se por meio de correas que passarão de um lado a outro da carruagem; ficando assim, não só bem seguras as machinas, mas separadas por completo das bagagens ordinarias.

Nota-se no anno findo uma pequena diminuição no numero de passageiros aproveitando-ee do serviço Sou-

thampton-Havre, da companhia ferro-viaria London & South Western, devido, segundo se diz, á cessação da emigração para os Estados Unidos pela referida via, sendo o numero de passageiros, no anno passado, de 26.290, contra 26.820 no anno anterior. O numero, porém, de passageiros regulares segue em aumento, devido, sem duvida, á qualidade excellente dos novos vapores, e á regularidade do serviço que, salvo aos domingos, é diario, e que se poude continuar por todo o anno sem interrupção, não obstante os fortes tempos das outomnos passado que obrigaram á suspensão dalguns dos outros serviços do Canal.

N. N. Cornett.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 29 de março findo do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto, datado de 9 d'aquelle mesmo mez. de vedação para a estação de Algés, do ramal de caminhos de ferro de Santa Apolonia a Cascaes, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, afim de substituir a actual vedação de rede de arame.

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

Paço, em 4 de abril de 1898.—Augusto José da Cunha.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Annulação.—Desde 1 de janeiro, do anno passado, existia uma tarifa, combinada entre a Companhia Real portugueza e a sociedade de Madrid-Cáceres, para o transporte de agua-raz, terebenthina, alcatrão, breu e rezinas, das estações de La Baeza, Salamanca e Madrid, para Lisboa e Porto, a preços muito reduzidos.

Esta tarifa foi estabelecida com o fim de facilitar a saída, pelos nossos portos, dos productos de importantes fábricas d'aquellas substâncias, existentes em Hespanha, e que se transportavam para o estrangeiro pelos portos do Cantábrico.

Mas os efeitos d'esta redução de preço tornaram-se nocivos para o nosso paiz, porque aquelles productos vieram concorrer com os da nossa industria, não só substituindo-a nos mercados estrangeiros como introduzindo-se mesmo nos internos, onde vinham fazer competencia ás fábricas de rezinagem da Marinha Grande.

Reconhecido esse facto, a Companhia apressou-se a denunciar a tarifa, e, demorando-se a conformidade da companhia hespanhola, a administração portugueza resolveu impôr-lhe a immediata annulação d'esta tabella, ao que a linha combinada teve que acceder, deixando a tarifa de vigorar desde hoje.

Assim, foi dada inteira satisfação ao trabalho nacional.

CENTENARIO DA INDIA

Bilhetes de ida e volta

Continuamos hoje a publicar os preços dos bilhetes de ida e volta estabelecidos pelas nossas companhias para Lisboa, por occasião das festas do Centenario.

Os da linha de Guimarães são dos preços seguintes:

	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Guimarães.....	11.250	7.350	4.920 réis
Vizela.....	10.920	7.120	4.820 "
Santo Thyrso.....	10.380	6.580	4.610 "

Linha de Mirandella:

Mirandella	15.000	9.620	6.730	"
Cachão.....	14.570	9.300	6.520	"
Brunheda.....	13.930	8.790	6.190	"

As condições e prazos são iguais aos das procedências do Minho e Douro, que publicámos no numero passado.

Das linhas da Companhia de Alicante e das da Andaluzia os preços são:

Alicante:

	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Toledo.....	119.90	77.70	48.90 pesetas
Mora.....	112.90	66.70	45.90 "
Murcia.....	167.90	100.70	65.90 "
Alicante.....	166.90	100.70	65.90 "
Villena.....	157.90	94.70	61.90 "
Albacete.....	138.90	83.70	54.90 "
Aranjuez.....	143.90	80.70	53.90 "
Cordoba.....	103.90	62.70	43.90 "
Sevilha.....	96.90	56.70	40.90 "
Llerena.....	72.90	43.70	30.90 "
Zafra.....	65.90	39.70	27.90 "
Villafranca de los Barros.....	61.90	37.70	25.90 "
Almendralejo.....	59.90	35.70	24.90 "
Ciudad Real.....	98.90	59.70	40.90 "
Almadenejos Almadén.....	82.90	49.70	34.90 "
Cabesa del Buey.....	74.90	44.70	30.90 "
Villanueva de la Serena.....	63.90	38.70	26.90 "
Don Benito.....	62.90	37.70	25.90 "
Merida.....	53.90	32.70	22.90 "
Badajoz.....	45.50	27.80	19.60 "

Andaluzes:

Málaga	139.90	82.70	55.90	"
Granada.....	152.90	91.20	63.40	"
Jaen.....	127.90	75.70	52.40	"
Jerez.....	114.40	67.20	47.40	"
Cadiz.....	123.40	71.70	49.90	"

A vinda com estes bilhetes é nos dias 12 a 17 e a volta em 17 a 25 de maio.

Os preços dos bilhetes de Madrid e linhas de Cáceres e Astorga são:

	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Madrid.....	90.00	60.00	45.00 pesetas
Villamiel.....	88.90	55.30	39.35 "
Talavera.....	80.05	49.65	35.55 "
Navalmoral.....	70.75	43.80	31.60 "
Cañaveral.....	37.65	35.85	26.00 "
Arroyo.....	49.95	31.65	22.85 "
S. Vicente.....	40.05	26.05	18.65 "
Valencia d'Alcantara.....	37.85	24.80	17.75 "
Cáceres.....	52.90	33.25	24.05 "
Plasencia (Ciudad).....	66.05	40.75	29.60 "
Bejar.....	76.05	46.30	33.85 "
Alba de Tormes.....	86.70	52.30	38.40 "
Salamanca.....	90.75	54.60	40.05 "
Zamora.....	101.90	60.90	44.85 "
Benavente.....	111.70	66.45	41.00 "
Astorga.....	122.00	72.25	53.35 "

O prazo de validade é o mesmo que o das procedências das outras linhas hespanholas.

Também ha bilhetes de ida e volta da linha de Salamanca á fronteira, e da de Peñaranda, ou, melhor, de Ávila a Salamanca, sendo a primeira vez que ha combinação de bilhetes entre esta linha e as portuguesas.

Os preços são:

	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Peñaranda.....	88.20	54.20	36.40 pesetas
Salamanca.....	82.50	50.60	34.20 "
Fuente San Esteban.....	73.35	45.55	31.15 "
Ciudad-Rodrigo	68.05	42.40	26.30 "

Espera-se ainda os preços dos bilhetes de outras combinações internacionais, do Norte de Hespanha e talvez da linha de Zaragoza.

MACHINA PARA ENSAIAR METAES

Representa a nossa estampa uma machina Alb. v. Tarnogrocki, para experiencias sobre a resistencia dos aços e outros metaes, executada na fabrica de Essen, installada no anno findo n'um dos estabelecimentos fabris do commando geral d'artilheria—a Fabrica d'armas.

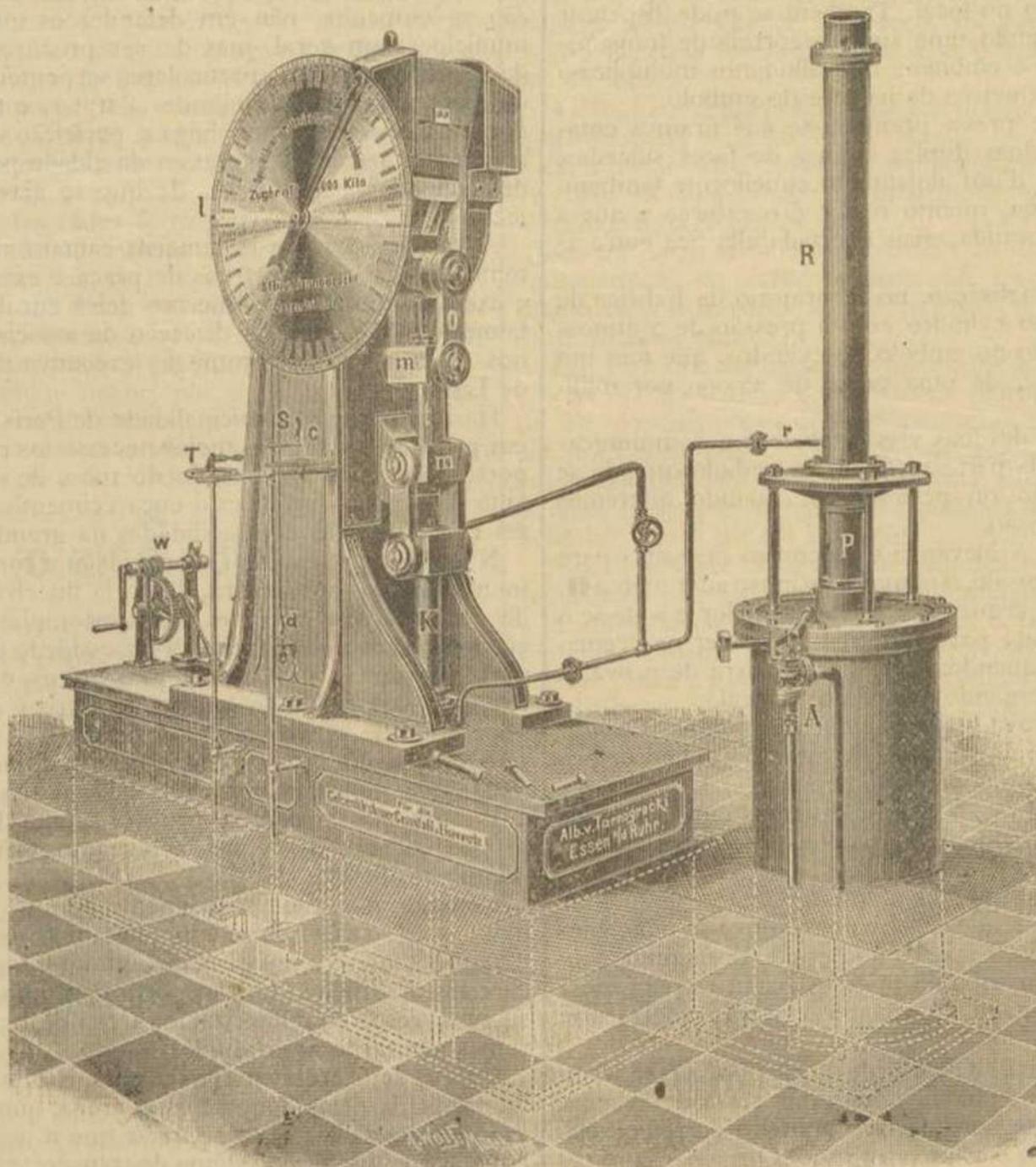
O seu illustre director, o sr. tenente coronel d'artilheria Mathias Nunes, reconhecia de ha muito a necessidade que havia n'aquelle importante fabrica de um apparelho que permitisse avaliar o limite de elasticidade, a resistencia á ruptura, e os alongamentos, dos di-

esforços. Esta reune um conjunto de perfeição que a tornaram um apparelho elegante, de installação simples e de manobra mais simples ainda.

A machina da Fabrica d'armas aguenta a carga de 25.000 kilogrammas.

Mede os esforços de tracção, de compressão e de flexão com toda a facilidade e rapidez, sendo apena necessário substituir o apparelho de ligação da peça a ensaiar, quando se passa das experiencias á tracção para as de flexão, etc.

A disposição geral é a de uma balança de braços desiguais, sendo o ramo menor horizontal e o maior vertical.



versos materiaes de construcção, que alli se utilizam no fabrico de reparos, armamento, viaturas, etc.

De facto, tanto para haver uma base segura na recepção dos materiaes que se adquirem, como para que possa fazer-se uma applicação acertada dos mesmos materiaes e fixar com segurança a fórmula e as dimensões mais convenientes das peças em que se empregam, é indispensavel submettel-os a experiencias que elucidem sobre as suas qualidades sob o ponto de vista mechanico.

As primeiras machinas usadas com este fim eram caras, complicadas, e imperfeitas principalmente por se não conseguir facilmente n'ellas a variação lenta dos

O ramo menor liga-se ás bielas, por onde se deve efectuar a compressão ou a tracção.

No extremo do ramo maior ha um peso de chumbo para equilibrar os esforços que actuam no ramo menor.

A alavanca assenta n'um solido fulcro sustentado pelas falcas verticaes de um barramento de gusa.

Entre estas falcas, e inferiormente, passa a haste de um embolo, que pôde mover-se dentro d'um cylindro multiplicador hydraulico. Na extremidade d'esta haste articulam-se as bielas analogas ás que descem do ramo menor da balança dynamo-metrica.

Na face exterior d'uma das falcas ha um mostrador

com divisões, que correspondem ás diversas cargas. N'este mostrador move-se um ponteiro, que arrasta outro de referencia, montado no mesmo eixo mas desligado do apparelho de transmissão, que faz mover o ponteiro registrador.

Na platafórmada machina ou no macisso em que ella assenta, assenta-se um pequeno sarielho que serve para erguer o ramo maior da alavanca o qual oscilla no intervallo das falcas e dentro d'uma ranhura apropriada, podendo fixar-se em qualquer altura por meio de um escape que se prende aos dentes d'uma cremalheira de perfil circular.

A força é fornecida pela agua da canalisação da cidade. Assim se obtém desde logo a agua em pressão, que é a da carga no local. Tambem se pôde dispensar a agua empregando uma simples correia de transmissão. O cylindro e embolo a que alludimos multiplica-a na razão dos diametros da haste e do embolo.

As barras de prova prendem-se aos tirantes entalando-se entre duas duplas cunhas de faces sulcadas, mettidas dentro d'um alojamento cuneiforme tambem.

Por esta fórmula, quanto maior é o esforço a que a barra está submettida, mais apertada ella fica entre as cunhas.

A agua da canalisação, no laboratorio da Fabrica de armas, chega ao cylindro com a pressão de 5 atmospheras; actuando no embolo do cylindro, que tem um diametro grande, dá uma carga de 25.000 por millimetro quadrado.

Uma torneira de duas vias estabelece a comunicação da agua pela parte superior do embolo quando se trata da tracção ou pela inferior quando queremos exercer compressão.

Estando livre a alavanca e as couças dispostas para se effectuar um ensaio, o ponteiro do mostrador marca 0.

Para o ensaio ergue-se a alavanca maior e solta-se o cordel do linguete para que possa prender na cremalheira do freio quando, ao partir a barra de prova, a alavanca cahir tomando a posição vertical.

A barra de prova coloca-se entre as cunhas e regula-se o ponteiro. Introduz-se a agua no cylindro, primeiro lentamente depois mais depressa.

Na barra tem-se medido a distancia entre dois dos seus pontos, préviamente marcados, para se apreciem os alongamentos.

Começemos o trabalho á tracção, por exemplo. A barra vai distendendo. O ponteiro move-se uniformemente, a principio. Estamos no periodo dos alongamentos elásticos. Vai subindo mais. A barra estreita e estrangula-se no meio, formando cintura; adelgaça-se mais, parte.

Cae o ramo maior da alavanca mas fica preso n'un dente do freio; o ponteiro indicador cessa de avançar e volta para o 0, mas deixa o ponteiro de referencia. Alli se lê qual foi o esforço maximo. Querendo-se o registo graphico, que dá a lei dos alongamentos, um pequeno estilete traça o diagramma n'un papel quadriculado por meio d'uma disposição simples e engenhosa.

E assim temos tudo: o limite d'elasticidade lido n'uma das ordenadas do diagramma, a lei dos alongamentos accusada no mesmo diagramma, a carga de ruptura indicada pelo ponteiro.

E' um instrumento completo, portanto.

Mais proprio para os ensaios de ruptura a tracção, pôde servir tambem para os de flexão por meio de um apparelho addicional e para os ensaios de ruptura por compressão.

Indica automaticamente os pesos e realisa o aumento dos esforços gradualmente e sem sobresalto; é de uma grande precisão, exige apenas uma pessoa para o

seu serviço e executa operações que anteriormente eram feitas por varias machinas.

A mesma casa constructora fabrícia machinas para ensaios de torsão, dobramento de laminas, flexão de molas, tracção de cabos e fios, com mecanismo hidráulico ou de transmissão mecanica, também muito interessantes e perfeitos.

A CAMARA DE LISBOA E A VIACÃO

Ao vêr certas resoluções que a nossa camara municipal toma em cada uma das suas sessões a respeito dos negócios municipaes, dir-se-hia que esta corporação se empenha, não em defender os interesses dos municipaes, em geral, mas de ser procuradora solicita de quantos interesses particulares serpenteiam em volta do bem geral de que ella devia tratar, e tão procuradora e tão solicita, que chega á perfeição de, espontaneamente, atacar os interesses da cidade para proteger determinados particulares, de que se arvora em protectora.

A resolução que a benemerita camara ainda ha dias tomou a respeito dos trens de praça é exemplo d'isso, e exemplo tão frizante que nos deixa em duvida se estamos em presença da direcção da associação dos donos de trens se da commissão executiva do município de Lisboa.

Ha muito que a municipalidade de Paris se empenha em provêr a cidade dos meios necessarios para o transporte do publico á exposição de 1900, de forma que a falta d'esses não produza o encarecimento dos existentes e a de outras commodidades na grandiosa cidade.

N'esse intuito, estudou e promoveu a construcção do metropolitano—a toupeira, como lá lhe chamam—rede de linhas ferreas urbanas, assás incompleta, mas que, em todo o caso, satisfazendo á necessidade de dar transporte prompto a milhares de passageiros, entre os pontos mais afastados do centro de Paris e a exposição, impedirá que outros meios de transporte levantem os seus preços, em vista da concorrência, e, facilitando aos forasteiros poderem viver nos bairros mais afastados, e mesmo nos arredores, proverá á falta de alojamentos no coração da capital e, portanto, evitara o encarcamento d'estes.

Comparemos este procedimento com o da nossa camara que, ao vêr que se approximam as festas do Centenario, como se o seu principal intuito fosse produzir a carestia dos meios de transporte para afugentar os visitantes, resolveu auctorizar os trens de praça a elevarem a sua tarifa até o duplo.

Ora se se accrescentar que, para isso, a camara não foi solicitada pelos donos d'esses trens, que foi um acto espontâneo d'ella; e se se notar que a nossa capital é aquella em que este sistema de transporte é mais caro, vêr-se-ha até que ponto a benemerita camara municipal é cuidadosa... em prejudicar a cidade.

A tabella dos trens em Madrid é de 1 peseta (180 réis) por corrida, e 2 pesetas (360 réis) por hora; em Paris paga-se a corrida, embora seja de um a outro extremo da cidade, por 1,50 fr., ou 270 réis, e a hora por 2 francos, ou 360 réis; em Londres, capital riquíssima, onde tudo é mais caro, uma corrida de 1 milha custa um schilling, 225 réis, e uma hora, o mais que se paga é 2 schillings e meio, 570 réis.

Fazemos a conversão para a nossa moeda ao par porque nos parece que a subida dos cambios nada tem para o caso.

Pois em Lisboa, onde uma simples corrida dentro da antiga circumvalação custa 500 réis, e uma hora de

serviço 600 réis, isto é, mais caro do que nas principaes capitales, a camara não se limita a consentir, é ella que estabelece que, durante os dias das festas, o preço dos transportes seja o duplo!

Que os trens se apresentem limpos, que o gado não offereça o triste aspecto de animaes magros e chaguentos, que os cocheiros se vistam decentemente, que tratem os passageiros com urbanidade—d'isso não curou ella.

Está nos seus principios prejudicar a cidade; para isso a sua competencia é extraordinaria.

Consentindo a qualquer a collocação de improprios, deselegantes e ordinarios kiosques de bebedas na via publica, ella não cuida do bom aspecto da cidade para proteger os pequenos commerciantes; dando perpetuos aforamentos de todas as ruas a uma empresa, para estabelecer systema de tracção, já em desuso nas capitales mais adeantadas, ella é mãe carinhosa das grandes companhias; agora, promovendo a carestia dos transportes urbanos em trens de praça, prova-se que ella protege todos... menos a cidade.

E se as grandes rôdes ferro-viarias estivessem tambem sob a alçada da camara de Lisboa, havia de ser muito interessante vér os nossos edis, coerentes nos seus principios e a bem do esplendor das festas do Centenario, convidarem as administrações das vias ferreas... a duplicar os seus preços.

Seria então muito maior, por certo, a concorrença de visitantes á nossa capital, se um bilhete de ida e volta desde Faro custasse 26⁷560 réis, de Valença do Minho 37⁷360 réis e de Madrid 57⁷000 réis!

O BICO AUER

Inaugurou-se no domingo 3 a nova installação da Empreza do Bico Auer, na rua do Chiado n.^os 50 e 52, convidando o digno gerente a imprensa a visitar essa bella casa, que só na segunda-feira foi aberta ao publico.

A riqueza e o bom gosto dão-se alli as mãos para produzirem um efecto magico, pela profusão de luz e beleza dos ornatos e dos objectos expostos.

Lindos candieiros de mesa, de columna, e de suspensão, placas e braços nas paredes, serpentinas sobre os mostradores, em grande parte em serviço, espalham uma profusão de luz que deslumbra o visitante.

Alguns bicos estão ligados a apparelhos Pitscher, que fazem a contagem do gaz consumido e demonstram a enorme economia que resulta da applicação do Bico Auer, em comparação com o consumo de um bico ordinario.

Afirma-se alli e por toda a parte que a economia é de 50 por cento. Praticamente podemos confirmal-o porque á tivemos a curiosidade de, na nossa redacção, fazer a experiência, que nos deu uma proporção de metade em relação ao consumo de um bico de leque e pouco mais de um terço em comparação com um bico de luz circular.

O que sobretudo foi maior novidade para o publico são os accendedores automaticos, aplicados em quatro bicos de demonstração ligados a um pequeno apparelho mechanico, que ora fornece gaz a dois d'esses bicos ora aos outros dois.

Estes accendedores constam de um delicado fio metallico, que se inflamma com a sahida do proprio gaz.

Assim, logo que a torneira deixa passar o gaz, produz uma pequena chamma no fio, comunicando-se ao bico com uma grande suavidade, accendendo-o instantaneamente.

Além da economia das mangas, que assim se conservam muito mais tempo, e tambem da suppressão do gasto de phosphoro e lampada de alcool, a principal e muito importante vantagem d'este apparelho consiste em que elle serve de segurança, visto que, não podendo dar-se o aquecimento de uma torneira aberta sem que a luz se produza immediatamente, se evitam muitas explosões.

Para os grandes palacios, onde ha salas de tectos altos, em que os lustres ficam a grande distancia do chão, a commodidade e a bellesa do accendedor mechanico é extraordinaria. Não ha necessidade de se aproximar do lustre para abrir as torneiras e accender; pôdem todos os bicos estar abertos, havendo uma torneira geral ao alcance do braço, na parede. Aberta esta, o lustre illumina-se como se se tratasse de lampadas electricas.

D'isso ha demonstração na installação Auer, n'un elegante lustre de 12 lumes.

O fornecimento é vasto e primoroso em candieiros de todos os feitos, desde os mais modestos até os mais luxuosamente elegantes.

Em um compartimento separado, ao fundo, faz-se a demonstração de varios systemas de bicos conjuntamente com o mostruario de candieiros para ruas, jardins, escadas, etc.

Tambem ahí nos apparece uma novidade: a applicação da manga Auer a candieiros de petroleo, por meio de um bico especial que oferece a grande conveniencia, não vista por cá até hoje, de não ser necessário empregar petroleo refinado, gazolina, alcool ou outro liquido. O simples petroleo ordinario serve, dando uma bella luz que substitue a do gaz.

São de grande utilidade estes candieiros para as povoações da província onde o gaz illuminante não existe.

A nova installação torna-se ainda notável, no exterior, pela enorme lampada de foco, sistema de pharol, que foi posta á entrada e illumina toda a rua.

Felicitamos mr. Brahy, o activo e intelligente gerente da empresa, pelo bom resultado das suas cancelas para dotar a capital com um estabelecimento dos mais elegantes que hoje temos, e por esta occasião devemos tambem felicitá-lo pelo justo premio que este bico obteve na exposição do Porto, onde demonstrou que as mangas que n'esse bico se applicam são inteiramente fabricadas em Portugal e por operarios portuguezes, valendo-lhe isso receber a medalha de ouro, unica recompensa até hoje dada, nas nossas exposições, a este sistema de illuminação.

PARTE FINANCEIRA

Carteira dos accionistas

Companhia dos caminhos de ferro de Salamanca á fronteira de Portugal

Pelo presente annuncio são convocados os srs. accionistas d'esta companhia, possuidores de vinte ou mais accções (artigo 29.^o dos estatutos), e que se acharem nos casos determinados no artigo 13.^o dos mesmos estatutos, para a assembléa geral ordinaria (artigo 37.^o dos estatutos), que deverá ter lugar na cidade do Porto no dia 28 de abril corrente, no meio dia, na rua das Taipas, n.^o 70.

O deposito das accções ao portador, a que se refere o artigo 13.^o, pôde effectuar-se:

No Porto, no Banco Alliança.

Em Lisboa, nos escriptórios dos correspondentes do mesmo banco.

Em Madrid, no Crédit Lyonnais.

Em Paris, no Crédit Lyonnais.

Porto, 4 de abril de 1898.—Por auctorisação do conselho, administrador secretario, Antonio Manuel Lopes Vieira de Castro.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 avril 1898

Pour plusieurs motifs la spéculation devient hésitante ; le conflit hispano-américain en première ligne, en second lieu, la nouvelle de l'élévation du taux de l'escompte de la Banque d'Allemagne qui suivant de près l'exemple de la Banque d'Angleterre vient de porter de 3 à 4 % le taux de son escompte : puis la décision récente du conseil de guerre au sujet de l'affaire Zola : enfin le renouvellement de la chambre le 8 Mai prochain ; tous ces motifs réunis par les capitalistes, ne sont pas vus d'un bon œil et rien d'étonnant de voir la Bourse agitée en présence de telles causes.

Aussi pour le moment est-il difficile de compter sur quelque suite dans l'allure du marché, et tout ce que l'on peut faire c'est de défendre les cours. Le 3 % s'inscrit à 103.

La Rente Italienne se tient à 93. Immédiatement après le rentrée des députés, la Chambre italienne doit commencer la discussion des réformes financières.

L'Exterieure que nous inscrivions il y a un mois à 56, et sur laquelle un coupon de 1 % vient d'être détaché finit à 49. En tenant compte du coupon la baisse est de six points.

Les Cuba 6 % ex-coupon clôturent à 234 et les 5 % entre 232 et 237 f. — Le Journal la *Epocha* parle d'une probabilité pour qu'à l'avenir les coupons de l'Exterieure et des obligations de Cuba soient payés en pesetas à cause de la cherté du change c'est une éventualité dont on parle beaucoup, mais à l'égard de laquelle on ne sait rien de précis, le gouvernement s'étant retranché dans la réserve la plus absolue.

Le *Portugais* ferme à 19 f. et l'obligation *Tabacs* à 475 f.

Le détachement du coupon sur les 4 % et 4 1/2 % Brésilien a été suivi d'une baisse à peu près égale. On annonce le prochain voyage en Europe, du futur vice-président du Brésil ce qui laisse l'espoir que des combinaisons financières propres à améliorer la situation peuvent encore aboutir.

La Cote des *Fonds Roumains* va s'enrichir d'une nouvelle rente 4 % — C'est le 15 de ce mois que le comptoir d'Escompte, la Banque de Paris et la Société Générale vont émettre ce nouvel emprunt de 180 millions de francs.

Il est destiné jusqu'à concurrence de 15 millions à des travaux d'utilité publique et pour le surplus à la conversion et au remboursement des obligations rurales 6 % de l'emprunt 5 % de 1879 et d'une partie des titres de rente 5 % de 1881-1888.

Le taux de l'émission est à 93 soit à 469 f. par obligation de 900 f. Jouissance du premier Mai 1898.

La *Banque de France* se retrouve à 3520 f.

Le *Foncier sans changements* à 659 f. L'assemblée du 2 courant a fixé le dividende pour l'exercice 1897 à 29 f.

Les demandes sur les obligations *Foncières* et *Communales* sont toujours suivies.

La *Banque de l'Algérie* revient à 190 f. sous le poids de quelques réalisations de bénéfices.

Le *Comptoir*, la *Générale*, le *Lyonnais* se maintiennent à leurs prix antérieurs.

La *Compagnie Algérienne* dont le dividende a été porté à 33 fr finit à 765 fr.

La *Banque de l'Afrique du Sud* vaut 70 fr.

Lyon vaut 1829 fr., *Est* 1119 fr., *Nord* 2100 fr., *Orléans* 1889 fr., ex-coupon, *Midi* 1492 fr. et *Ouest* 1200 fr. ex-coupon également.

Le marché des chemins Etrangers n'est pas redevenu brillant et le groupe Espagnol notamment ne manifeste aucune tendance de raffermissement.

L'obligation *Chemins Portugais* 3 % se traite de 260 à 262 fr. et la 4 % de 345 à 347 fr.

L'obligation *Brésilienne* s'alourdit à 350 fr.

Chartered en progrès à 73 fr. M. Rhodes doit assister à l'assemblée générale ; suivant les déclarations de M. Chamberlain, le gouvernement ne s'opposera pas à ce qu'il soit réélu avec M. Beit au Conseil d'Administration.

Mozambique invariable à 53 fr.

La *Mossamedes* se traite à 10 fr. Cette Société pourrait dit-on avoir de l'avenir, son territoire passant pour riche en minéraux.

Parmi les valeurs cuprifères, le *Rio* ferme à 725 et l'action de préférence à 157 fr.

Le *Cape Copper*, en bonne tendance à 124 fr.

Tharsis, 193 fr. 75 ; Assemblée générale des actionnaires le 20 prochain. Le dividende vient d'être fixé pour 1897 à 12 fr. 10 par action au lieu de 8 fr. 75 de l'exercice 1896. On a reporté à nouveau 14.165 liv. st. et amorti 58.000 liv. st.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de abril de 1898.

A política internacional absorve por uma forma tão empolgante todos os espíritos, no actual momento, que pôde dizer-se a Europa inteira, num nervosismo impaciente, reduziu-se ao regime da expectativa, aguardando o desenlace do tremendo pleito que

se abre entre os dois hemisferios ; e de olhar inquieto, fixado nos pormenores d'esses incidentes múltiplos que precedem o momento horrível, como que chega a alheiar-se do seu próprio viver.

Esse receio, bem justificado, de tudo e de todos, tem, forçosamente, que reflectir-se nos espíritos nos mercados e destes em todo o movimento financeiro, retrahindo capitais e estacionando actividades, à força de desanimos e de incertezas.

O dinheiro tornou-se mais caro ; os grandes estabelecimentos europeus que têm, por assim dizer, o monopólio do ouro, elevaram as suas taxas de desconto ; as cotações, ainda as dos valores mais garantidos, sofreram depreciação ou, pelo menos, conservam-se inactivas — esperando.

A situação é terrível e raras ocasiões se tem dado peior.

Já se vê que este estado de crise que afecta os grandes países tem prodigiosa influência no nosso, falto de forças já pelas dificuldades financeiras que o têm assoberbado, debilitado de recursos pela continua devoração do ouro que a sua produção e a sua indústria não podem evitar.

E foi ainda uma e outra destas duas forças que no ultimo período mais agravaram os cambios entre o nosso país e o estrangeiro.

A questão dos trigos mantém-se e ainda peiorou com o decreto de 1º do corrente, pelo qual o governo impôz aos moageiros uma taxa de direitos de entrada e uma tabella de preços de farinha que ambas elas recusaram.

Dessa recusa resultaram dois males já e outros resultarão ainda : a elevação do preço do pão e o agravamento dos cambios, porque o governo, tendo que comprar farinhas no estrangeiro, tem necessidade de as pagar em ouro, e essa saída de numerário, ou de cambiais, mais nos debilita.

E bom será se disto tudo não resultarem os outros males a que acima nos referimos, tais como o sahir a farinha mais cara ou peior e mais razão dar aos moageiros que do alto das suas grandes fábricas, das janellas dos seus sumptuosos palácios, construídos, não com o lucro das farinhas — que essas nada dão, esti visto — mas dos tristes farellos, choram lágrimas caudalosas sobre as desgraças do povo.

Na câmara dos deputados vae-se arrastando a discussão do orçamento da despesa, fazendo se continua retórica e nada se explicando,

Nem mesmo como é que se principia um orçamento pela despesa, em vez de principiar pela receita

Verdade seja que esta pode aumentar enormemente se, entre outros recursos, o governo lançar mão dos rendimentos que lhe pertencem e não os deixar repartir diariamente entre os seus empregados, com o tacito consentimento dos seus fiscais...

O exemplo da recebedoria do 4º bairro, em que o melhor de 70 contos annuais saiu dos cofres públicos para os bolsos dos honrados servidores, deve levar o governo a averiguar se haveria mais recebedorias, e estamos certos de que não perderia o seu tempo... e talvez equilibrasse o orçamento.

Na câmara dos pares a discussão versa sobre a conversão — outro assumpto que também é bom pasto para a verbosidade política e se esclarecer cada vez menos.

O empréstimo sobre as obrigações dos caminhos de ferro, operação que noticiámos aqui, no boletim passado, antes de qualquer outro jornal, permitiu ao nosso tesouro uns tempos de folga, garantindo-lhe o pagamento dos encargos.

As cotações resentiram-se no nosso mercado em quasi todos os títulos, como se vê da respectiva tabella.

Os cambios ainda se agravaram pelas notícias que deixamos indicadas

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v....	34 7/8	34 13/16	Desconto no Banco de Portugal.
" cheque....	34 9/16	34 7/16	5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	818	820	No mercado....
" cheque.....	823	825	Agio Buenos Ayres
Berlim 90 d/v.....	334	336	166
" cheque....	338	339	Cambio Brazil....
Francfort 90 d/v...	334 1/2	336 1/2	6
" cheque...	338 1/2	339 1/2	Premio libra....
Madrid cheque	940	950	2 1/2 400

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

ABRIL

BOLSAS	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	-
Lisboa: Inscripç. de assent..	-	30,60	-	30,50	-	-	-	30,15	30,10	30,20	30,15	30,15	31,12	-
" coupon.	30,80	-	30,20	30,70	-	-	-	-	30,21	30,30	30,30	30,30	30,30	-
Obrig. 4% 1888.....	14.900	-	14.900	14.900	-	-	-	-	14.900	14.900	-	-	-	-
" 4% 1890 assen....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36,500	36,500	-	-
" 4% 1890 externo...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% assent.....	42.500	42.300	-	40.700	41.100	-	-	-	-	41.000	-	41.000	-	-
" 4% coup. int...	41.300	41.200	-	41.000	-	-	-	-	-	41.400	41.200	-	40.900	-
" 4% externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon...	128.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal....	-	122.000	122.000	-	-	-	-	-	-	-	122.000	122.000	122.000	-
" " Commercial....	-	-	-	-	120.000	-	-	120.000	120.500	-	121.000	121.000	121.000	-
" " N. Ultramarino...	-	-	103.500	-	-	-	-	103.000	103.000	-	-	-	103.000	-
" Tabacos coupon...	-	-	80.500	-	-	-	-	80.500	-	80.500	-	-	-	-
" Comp. Real.....	10.700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%.....	95.000	95.000	-	-	-	-	-	-	-	94.900	-	-	94.800	-
" " 5%.....	-	93.500	93.500	-	-	-	-	93.500	93.500	-	93.500	93.500	-	-
" C. Real 3% 1.º grau.	72.000	-	-	-	-	-	-	71.600	-	-	-	71.900	71.900	-
" " 2.º grau.	14.900	14.800	15.000	14.900	14.850	-	-	14.800	-	14.800	14.750	14.750	14.800	-
" C. Nacional.....	40.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa....	-	82.000	82.000	-	-	-	-	81.900	-	-	-	82.000	-	-
Partz: 3% portuguez....	-	-	19,27	19,65	19	18,65	-	18,50	-	18,80	18,62	18,25	-	-
Acções Comp. Real.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40	-	-
" Madrid Caceres....	-	19	-	18	-	-	18	17,25	-	-	17,25	17,25	-	-
" Norte Hespanha...	73	72	73,50	72	70	72	70	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza...	131	127,50	135,50	135,50	132	132,50	133	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	72	71	-	68	-	-	71	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau.	262	260	262	262	261	260	-	260,50	-	260	260	260	-	-
" " 2.º grau	54,50	54,50	54	54	54	53,25	53	54	-	-	54	54	-	-
" " antigas.	-	127	-	128	-	-	-	-	-	127,50	122,75	-	-	-
" C. Beira Alta.....	-	-	60,50	-	-	-	60	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres....	-	56	56	54	55	56	56	54,50	-	-	55	54	-	-
" N. Hesp. (1.º hyp)...	222,25	220	224,75	222	216	215	212	-	-	-	-	-	-	-
Zindres: 3% portuguez....	19,37	19,22	19,25	19,25	19,12	19,12	-	-	-	19	18,85	18,25	-	-
Obrig. Atravez Africa....	63	63	63	63	63	-	-	-	-	63	63	63	-	-
Amsterdam: Atravez Africa...	-	59,37	-	-	-	-	58,50	-	-	-	59,68	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhos	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1898			1897			Totais		Diferença a favor de	
		Km	Totais	Kilometr. as	Km	Totais	Kilometr. as	1898	1897	1898	1897
Antiga rede e nova não garantida.	de 19 a 26 Mar.	693	57.023.000	Réis 82.284	693	51.732.668	Réis 78.979	Réis 717.756.000	Réis 660.491.214	Réis 57.261.786	-
Nova rede garantida.	19 a 26 Mar.	"	58.181.000	Réis 83.955	"	54.511.295	Réis 78.703	Réis 775.937.000	Réis 716.035.509	Réis 59.901.491	-
Sul e Sueste...	5 a 11 Mar.	475	15.257.890	Réis 32.121	475	14.088.490	Réis 29.659	Réis 160.719.690	Réis 140.142.100	Réis 20.577.590	-
Minho e Douro.	19 a 26 Mar.	353	21.090.160	Réis 59.746	353	26.177.257	Réis 74.156	Réis 1.014.302.228	Réis 1.012.738.736	Réis 1.563.492	-
Beira Alta....	19 a 25 Mar.	"	23.932.150	Réis 67.796	"	20.340.811	Réis 57.622	Réis 1.038.234.378	Réis 1.033.079.547	Réis 5.154.831	-
Nacional—(M. randella e Vizeu)....	26 a 5 Mar.	105	1.398.191	Réis 13.316	105	1.467.046	Réis 13.971	Réis 10.851.899	Réis 11.965.917	Réis 1.114.018	-
Guimarães....	5 a 11 Mar.	"	1.069.662	Réis 10.187	"	1.143.092	Réis 10.886	Réis 11.921.561	Réis 13.109.009	Réis 1.187.448	-
Norte de Hespanha....	18 a 25 Mar.	3656 Ps.	1.594.983	Réis 436	3656 Ps.	1.472.506	Réis 402 Ps.	Réis 19.219.294	Réis 17.162.722	Réis 2.056.542	-
Madrid—Zaragoza—Alicante....	26 a 1 Mar.	"	1.081.763	Réis 369	"	1.016.730	Réis 347	Réis 29.781.464	Réis 18.641.777	Réis 2.139.687	-
Andaluzes....	12 a 25 Mar.	1067	704.534	Réis 660	1067	523.883	Réis 490	Réis 4.068.719	Réis 3.242.583	Réis 826.136	-
Zafra a Huelva.	19 a 26 Mar.	180	31.732	Réis 176	180	25.973	Réis 144	Réis 402.536	Réis 341.558	Réis 60.978	-
	2 a 8 Mar.	"	31.147	Réis 173	"	25.570	Réis 142	Réis 433.684	Réis 367.128	Réis 66.556	-
	2 a 8 Mar.	"	29.238	Réis 162	"	31.607	Réis 175	Réis 462.922	Réis 398.736	Réis 64.186	-

COMMERCIO PORTUGUEZ

Em Janeiro de 1897 e 1898

Importação para consumo (Valores em mil réis)

	1897	1898
Animaes vivos	238:410	282:470
Materias primas para as artes e industrias	1.180:480	1.455:603
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	311:826	354:391
Substancias alimenticias	1.269:330	655:914
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	110:795	164:010
Manufacturas diversas	236:570	268:478
Taras	5:273	5:244
Somma.....	3.361:693	3.186:119
Oiro e prata em barra e em moeda.....	16:797	29:237
Total	3.378:490	3.215:356

Exportação nacional e nacionalizada

Animaes vivos	226:206	347:343
Materias primas para as artes e industrias	326:201	405:172
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	58:952	120:723
Substancias alimenticias	974:237	1.019:552
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	4:269	4:768
Manufacturas diversas	106:562	128:111
Somma.....	1.696:427	2.025:669
Oiro e prata em barra e em moeda.....	312:165	68:744
Total	2.008:592	2.094:413

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias..	Reexportação	470:372	1.130:024
	Transito	116:952	96:206
	Somma.....	587:324	1.226:230

VIAGENS EM TERRA ALHEIA

II

Jerusalem

Acaba de celebrar-se nas nossas egrejas o pungente drama do Calvario, representando no seu symbolismo tocante os episodios da paixão e morte de Jesus, o dôce homem-Deus dos Christãos, o grande propheta, segundo os crentes do Islam.

Muitos dos nossos leitores têem já, de certo, assistido ás imponentes ceremonias do culto que se realizam em Sevilha, pela Semana Santa; poucos, porém, terão ido orar onde hoje desejamos que nos acompanhem. Vamos extrahir por isso das nossas recordações algumas imagens inolvidaveis d'uma excursão á Palestina, viagem pittoresca, interessantissima, em que a vista se deleita e o espírito menos impressionavel se deixa a breve trecho empolgar pela magestade d'aquellas terras berço das tres religiões mais importante do mundo, pela suggestão das recordações historicas ligadas a cada monte, a cada lago, a cada ruina, a cada fonte, a cada pedra...

Viagem religiosa que se faz, como quem cumpre uma promessa, folheando a Biblia, n'uma peregrinação mystica. Viagem d'instrucción que se comprehende como erudito, examinando o theatro onde se realizaram tantos factos memoraveis na historia da civilisacão, desde as luctas de Saul e de David, o glorioso rei de Sião, que construiu o templo de Iahvé, das victorias de Nebucadnêtsar, que destruiram o reino judeu, á invasão militar da Ma-

cedonia; da acção politico-militar da velha Roma pela qual o Christianismo se infiltrou na Europa, á destruição do templo, com o que se realizaram as prophecias; á dominação persa que substituiu a byzantina; ás victorias do islamismo militar do segundo Khalifa; aos successos pouco douradoiros das cruzadas de Godofredo, de Philippe Augusto, de Ricardo e de S. Luiz; ás luctas dos mamelukos; ao triumpho dos osmanlis; á expedição de Napoleão, o mais glorioso capitão da historia moderna!

Quantas recordações historicas n'aquellas ruinas, n'aquelles monumentos, nos nomes das proprias povoações perpetuados pela tradição, e até nas feições typicas dos habitantes: francos, gregos, assyrios, turcos, arabes e judeus!

Ha alli restos de todas as linguas, de todas as cores e de todas as raças dominadoras; de todas as religiões dominantes; de todas as civilisações!

O naturalista, geologo, botanico, anthropologo ou archeologo tem vasto campo para os seus estudos; o militar, um bello mappa a percorrer, seguindo os itinerarios de tanto conquistador; o touriste, um bello paiz cheio de aventuras, em viagens pittorescas das caravanas dirigidas pelo *drogman*, escoltadas de beduinos armados, obrigadas á tenda arabe de lá de camello, como as do Cântico dos Cânticos, e ás refeições do deserto; o christão tem ante si a Biblia aberta, e espalhados como versiculos religiosos os mil episódios da historia do povo eleito e da historia do Redemptor.

Nenhuma outra viagem nos deixa as impressões d'esta. Jaffa, a bella, antiga colonia phenicia; Beirút, cercada de muralhas com ameias e torres, ao pé do monte Libano que, no dizer de Salomão, tinha perfumes eguaes aos do vestuario da esposa; Damasco, no meio d'uma planicie enorme, com os seus minaretes e cupulas resplandescentes, cidade que devia ser a rainha da Asia, perfumada pelo seu bello jardim Goutha, irrigado pelo precioso rio Barada, o Chrysorrhoars—rio de ouro, cidade em que ha todos os requintes do luxo oriental, as phantasias multicôres das descripções das *mil e uma noites*, e que tem a celebre mesquita que os musulmanos consideram a 5.^a maravilha do mundo, venerada até pelos christãos por se julgar que encerrava a cabeça de S. João Baptista; Acre, reconstruida sobre ruinas, a primeira capital do reino dos frances, quartel general das ordens de cavallaria e que sustentou mais tarde os ataques de Bonaparte; o monte Carmelo, viridente sentinella avançada para o mar, destacada da serra da Samaria, com o seu convento de celebres panoramas e as suas grutas de anachoretas; Tyro, a soberba, filha de Sidão, Saida, como a chamava Isaías, o mercado das nações, a opulenta cidade onde S. Paulo pregou durante sete dias, hoje reduzida a um pequeno burgo; Bethelem, Hebron, Pétra, Jerichó, e tantas outras!

Bastam estes nomes para evocar no nosso espirito toda a poesia do culto christão, todas as reminiscencias das nossas leituras classicas e religiosas.

E' um estranho mundo aquelle, feito de cemiterios de mundos antigos e que bem merece a viagem, hoje facilíssima, mais attrahente do que tantas outras que se fazem por essa Europa fóra.

Os paquetes de Marselha, Genova ou Brindisi levam-nos a Alexandria, o porto de mar mais importante do Egypto. D'ahi pôde seguir-se a Port-Said pela via ferrea. Embarca-se de novo e chega-se a Jaffa, que está ligada a Jerusalem por um caminho de ferro que, descrevendo um longo S, passa em Ramlé e Lidda, cortando admiraveis pomares de laranjeiras. Ao longe levantam-se as montanhas de Judá.

Jerusalem fica a 87 kilometros de Jaffa, pela via fer-

rea, a 65 pelas estradas ordinarias com as suas torres militares, cortando as varzeas onde gemem as noras.

Entra-se na cidade santa pela porta de Jaffa, porta de Hebron dos arabes, uma das 8 do recinto.

Sentimo-nos dominados pelo pensamento de que foi alli que soffreu e morreu o adoravel Jesus. N'esta contemplação intima nem nos surprehende desagradavelmente o aspecto da cidade decadente, com as suas ruas tortuosas e incommosas, nada condizentes com o que a phantasia nos pinta sobre a capital da Judéa e Sião.

O seu passado glorioso doira-a na nossa imaginação. As suas tradições fazem-lhe um nimbo luminoso, como aquelles com que os pintores catholicos usam ornar as frontes dos santos e dos martyres.

Tudo isto a torna, até certo ponto, incaracteristica. Não perpetua nos seus monumentos as coisas antigas ou extintas sob o poder dos annos; as suas modificações não obedeceram á evolução natural das edades, foram executadas em crises das revoluções, das guerras, dos assaltos, dos saques, dos incendios.

Só a leitura das paginas da historia e dos livros sagrados nos pôde produzir bem a evocação de todo o seu passado, realçando os episodios da morte do Justo, como dizia Pilatos.

Nos muros da cidade abrigam-se actualmente 40.000 habitantes, sendo 28.000 judeus, 7.500 musulmanos, 2.000 latinos, 4.000 gregos orthodoxos, e o resto gregos catholicos, armenios catholicos, armenios coptas, ethiopicos, assyrios e protestantes. As synagogas, as mesquitas, elevam-se ao pé dos templos, asylos, hospícios e conventos christãos.

Os catholicos possuem o patriarchado, o convento de S. Salvador, a egreja de Sant'Anua, a de Ecce Homo, a de N. S. do Espasmo, a capella da Agonia, o convento do Santo Sepulchro, o da Flagellação, varias escolas, hospitais e hospícios.

Sahindo-se de Jerusalém, pela porta Oriental, passase a torrente do Cedron e chega-se ao monte das Oliveiras e ao jardim e gruta de Gethsémani. Lá estão ainda as oliveiras, successoras das que assistiram á desolação do Martyr, e davam sombra aos discípulos do divino Mestre. Algumas, de velhas que são, estão occas já e consolidadas com pedras, para que o vento as não derrube.

Dos caroços dos seus fructos faz a piedade e o industrialismo religioso varias reliquias. Já Lamartine dizia que deve ser dôce rezar, passando contas feitas dos caroços das azeitonas, de arvores cujas raizes Jesus regou com suas lagrimas!

Do outro lado do valle, e em frente do monte Sião, estão as ruinas da casa de campo de Caiphaz, onde foi resolvido prender Jesus—*mons mali consilii*.

Na casa de Caiphaz, em Jerusalém, ha agora um templo que pertence aos armenios. Alli esteve Jesus preso á columna, alli deu Pedro as respostas evasivas que lhe custaram tanta lagrima. Uma capella perto recorda o arrependimento do vigario de Christo.

Ao sul de Jerusalém está o *Halcé-dama*, o campo de sangue comprado a um oleiro com os trinta dinheiros, que Judas, cheio de remorsos, devolveu aos phariseus.

No local onde era o Pretorio e palacio de Poncio Pilatos ha hoje um quartel. Perto fica a collina do Acra onde se levantava o palacio de Herodes tetrarcha da Galilea.

A egreja que alli se edificou caiu em ruinas. No logar da Flagellação está uma capella tambem. Já a não ha no local do Ecce Homo.

Da casa de Pilatos ao Calvario eram 1.300 passos. A rua descia até chegar á estrada de Ephraim, onde a

Virgem aguardava. Alli houve uma egreja com a invocação de Nossa Senhora. Uma columna quebrada marca o local onde Jesus caiu sob o pezo da cruz.

Sobe-se uma rua ingreme e chega-se ao sitio onde as mulheres de Jerusalém choravam o apostolo da religião do amor. No alto era a porta Judiciaria, onde terminava a cidade. Começa alli o Golgotha, hoje dentro dos muros. Na parte mais elevada está o templo do Santo Sepulchro.

Entremos n'elle.

O edificio mostra, na variedade de estilos, as modificações por que tem passado. As descrições do Arculpho dizem-nos como era antes das cruzadas.

A sua physionomia actual é muito diversa. A fachada irregular tem os caracteres da architectura do seculo XII. Não se completou a traça primitiva. Ficaram por acabar as torres.

A entrada está a pedra da Uncção.

A rotunda, cercada de pilares sustentando 13 arcadas em que se apoia a cupula de ferro, constitue o sanctuario e fórmula como que um edificio isolado mais antigo. Ardem alli 42 lampadas de ouro e prata algumas oferecidas pelo rei fidelissimo, o munificente D. João V. O oratorio do Santo Sepulchro apenas pôde conter 3 pessoas.

Em volta, varias capellas. Desce-se uma escada e estamos na capella de Santa Helena, cortada na rocha.

Desce-se mais, e entra-se na capella da Invenção da Cruz.

E' um templo polyreligioso e polystylo, com capellas armenias, gregas, coptas, syrias. Na architectura ha muitos ornamentos e arcadas arabes, ogivas christãs, capiteis byzantinos.

Impossivel de descrever sem numerosas plantas e alçados.

Deixemos a Via Dolorosa e vejâmos rapidamente a cidade.

Em Haram do Cherif está a mesquita de el Khatuniyé e a chamada Cupula do rochedo, imponente construcção octogonal com lados de 20m, ornamentada de azulejos persas, coberta por um zimborio de 30m em que se eleva o crescente.

Merecem ver-se: a mesquita de el Aksa, basilica de sete naves sendo as tres médias antigas, com uma cupula, coberta de laminas de chumbo; a egreja de Mouristan, cedida á Prussia; os bairros de Sião e de Jaffa; a rua de David e dos Christãos, com os seus bares.

E agora, antes de irmos ao consulado contractar um drogman ou um simples moucâri com os respectivos cavalos e muares para seguirmos a Jerichó, no valle do Jordão, e ao mar Morto, passemos pela *Kaoutal ura arbé*, muralha das lamentações, e choremos como os judeus algumas lagrimas pela ruina da cidade santa.

A. G.

NOVA INDUSTRIA

Os srs. Campos & Moraes, proprietarios da grande fabrica «A Constructora», do Porto, mandaram-nos uma copia da sua exposição com que requereram há tempos a patente de introducção da nova industria para o fabrício de material de caminhos de ferro destinado ao transporte de passageiros e mercadorias, empregando, quer meios manuaes, quer mechanicos, accionados por qualquer natureza de motor.

A remessa d'este documento á nossa Redacção tem por fim demonstrar-nos que, ao contrario do que fariam suppor os extractos do pedido que viram publicos,

aquella firma, ao pedir esta patente, não attentou contra direitos adquiridos pelas officinas privativas das nossas linhas ferreas, que já têem fabricado algum material d'aquelle genero.

Com efeito, os srs. Campos & Moraes resolvam este ponto, isto é, segundo as proprias phrases do requerimento, os solicitantes «não pretendem que a patente que solicitam afecte de qualquer maneira os interesses, tanto dos caminhos de ferro já existentes como os de quaisquer outros que venham a estabelecer-se de futuro, com officinas de reparação e mesmo de construção privativas.»

Isto põe a questão em pé absolutamente diferente do que se nos afigurava e a outros jornaes que combateram a concessão como attentatoria de direitos adquiridos; e tão diferente que se vê que os srs. Campos & Moraes se propunham, bem pelo contrario, prestando um serviço á nossa industria constructora, oferecer um novo mercado ás administrações de vias ferreas para a aquisição do material que não possam ou não queiram construir nas suas officinas.

LINHAS PORTUGUEZAS

Algarve. — Já está aprovado pelo ministerio o projecto do lanço de Faro a Olhão, na linha de Faro a Villa Real de Santo Antonio.

Foi imposta uma variante que faça installar a estação o mais proximo possível do caes da villa, no sentido de facilitar o embarque do peixe.

Benguela. — Foi mandada ouvir a commissão de obras publicas do ultramar sobre o projecto d'este caminho de ferro, formulado pelo sr. engenheiro Serrão, ao qual nos referimos em minucioso artigo do nosso n.º 241.

Inhambane ao Inharrime. — A commissão do Ultramar da camara dos deputados aprovou, com ligeiras alterações, o projecto d'esta linha. Vae entrar trevemente em discussão.

Louvor merecido. — Foram louvados em portaria do Ministerio da Marinha os srs. Tito de Carvalho, chefe da repartição do Ultramar, e Belchior Machado, sub-chefe, pela publicação do *Album da estatística graphica dos caminhos de ferro do ultramar*.

Novo comboio. — Para facilitar o transporte de operarios que habitam nas povoações entre Lisboa e Villa Franca vae estabelecer-se um novo comboio tramway nos dias de semana, partindo d'aquelle ponto ás 5,25' da manhã e chegando a Lisboa, Caes dos Soldados, ás 6,26', regressando d'esta estação ás 7 da tarde para chegar a Villa Franca ás 7,58'.

Minas de Moncorvo. — Os estudos d'esta linha, que noticiámos no numero passado estarem sendo feitos, já se acham concluidos. O traçado parte da estação do Pocinho á Cabeça de Mua e a construção, incluindo a ponte no Douro, calcula-se que custará 600 contos.

Lourenço Marques. — Telegrammas de Berne, em data de 5, dizem que os peritos na questão do caminho de ferro de Lourenço Marques apresentaram hoje um volumoso relatorio, o qual será impresso e distribuido ás partes litigantes.

Cascaes. — O projecto da nova estação do Caes do Sodré já foi aprovado pelo conselho superior de obras publicas e minas, sobre relatorio do sr. engenheiro Matos.

Regoa á Fronteira. — O parecer da commissão de fazenda e obras publicas da camara dos deputados é favorável aos pedidos feitos pelos concessionarios d'esta

linha, que se resumem em: 1.º, que o prazo de isenção de impostos, que foi concedido, seja prorrogado por mais onze annos; 2.º, que a clausula 48.ª do decreto da concessão seja aclarada de modo que, no direito de opção alli estabelecido, fiquem expressamente compreendidas as concessões relativas a caminhos de ferro convergentes a pontes servidas pela linha dos concessionarios dentro da zona kilometrica alli determinada; 3.º, que seja tambem permitida aos supplicantes a exploração da linha por meio de tracção electrica, se fôr possível e conveniente.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Tremvia. — Foi concedida auctorização para a transferencia da concessão do tremvia a vapor de Madrid a Colmenar Viejo e ramal a Chamartin de la Rosa, que havia sido feita a D. E. Fernandes Prieto, para a sociedade anonyma com a denominação d'este tremvia.

O director da Sociedade do tremvia de Estaciones y Mercados de Madrid solicitou a concessão de um, com tracção electrica, da Puerta del Sol á rua de Lista, passando pela rua das Carretas, praças do Angel e Príncipe Afonso, rua do Prado, praça das Cortes, de Canovas e da Lealtad, rua Affonso XII, praça da Independencia e ruas de Serrano, Columela, Lagasca, Lista, Velazquez e Villa Nueva.

Linares a Almeria. — Só falta assentár cinco kilometros de via para se chegar a Salado.

Estão muito adeantados os trabalhos do viaducto d'este nome. Os pilares do lado de Linares chegam já á altura de 54 metros.

Julga-se que em julho se pôde fazer o trajecto, sem trasbordo, entre Madrid e Almeria.

França

Oeste. Linha de Maisons-Laffitte. — Foi aberto á exploração o ramal da linha de Paris-Havre para o campo das corridas de Maisons-Laffitte.

Sudan. — Na linha de Niger havia uma dificuldade a vencer, que era o transpor a ravina de Bafing, que tem 400 metros de largo. A construção dos arrojados viaductos, tão frequentes nas linhas de paizes civilizados, tornava-se alli, a 1.000 leguas d'un porto de mar, extremamente cara.

Lembraram-se portanto, os engenheiros de adoptar as pontes mobilisaveis de aço, que já tinham sido empregadas pelo ministerio da guerra frances na ponte do Var.

Foi o capitão de engenharia Calmel quem dirigiu a installação do viaducto de 400 metros, em Mahina, empregando 16 secções de tramo de 25 metros, que foram transportados, n'un unico navio, de Bordeus a Kayes.

Em 3 meses, sem artifícies e só com os negros, as 410 toneladas do viaducto estavam assentes.

Vê-se d'aqui como estas pontes prestam serviços importantes nas colonias.

Paris-Cartagena-Oran. — Consta ao Agente ferro-viario español que varios comerciantes de Oran constituiram um syndicato para a formação d'un comboio rapido entre Paris, Cartagena, Barcelona e Madrid, em combinação com um paquete para a travessia entre Cartagena e Oran, em 7 horas.

D'este modo, encurtava-se a demora de 26 horas na travessia de Marselha-Argel, a que se acrescentam 12 horas para ir de Argel a Oran.

Italia

Começaram, na estação central de Milão, os trabalhos da construção d'uma passagem inferior, para o serviço das linhas de Chiasso e Lecco.

D'este modo se evita o inconveniente de atravessarem os viajantes a linha quando se dirigem aos comboios, ou quando saem d'elles.

Suecia

A sociedade Luosavara-Kirunavaara anda em negociações com o governo para a construção da projectada linha ferrea da fronteira norueguesa-sueca a Ofoten.

O custo da construção foi orçado em 6 a 8 milhões de kruzes. A linha deve estar concluída em 1903.

Hungria

Bosnia-Herzegovina-Dalmacia.—Foi apresentado ás camaras, pelo governo húngaro, o projecto de lei para a construção das linhas ferreas de via reduzida nas províncias ocupadas, autorizando um empréstimo não inferior a onze milhões de liras, que deve amortizar-se em 60 anos.

Uma das linhas deve partir de Gabela, na linha da Bosnia e Herzegovina, e seguir até á fronteira da Dalmacia. Outra, partindo d'ahi, vai ás Bouches de Cattaro, atravessando Suttorina. A ultima vai de Trobinje a Ragusa, na Dalmacia.

Bulgaria

Foi aprovada a construção d'uma linha ferrea de Sistova á rede central e de outra que liga Silvno á linha transbalkanica.

Trata-se tambem da ligação de Drakowa á rede central, e de uma comunicação directa entre Nicopoli e a linha Belgrado-Sofia-Constantinopla.

Canadá

O governo canadense celebrou um contrato com uma grande casa de Toronto para a construção de uma via ferrea de acesso ao território de Kloudyke. Terá 210 quilometros, partindo de Glenora, no rio Stikini, que é naveável até á sua foz, no Pacífico. Termina no lago Teslim.

A companhia concedem-se, co o pagamento, 151.000 hectares de terrenos mineiros.

ARREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Fornecimento de parafusos e chavetas

No dia 4 de maio proximo futuro, pela uma 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 parafusos e chavetas.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolónia), todos os dias úteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Chateaudun.

Lisboa, 5 de abril de 1898.

Fornecimento de massaroquinha

No dia 11 de maio, 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 55.800 kilogrammas (desperdícios d'algodão).

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Chateaudun.

O depósito para ser admitido a licitar, deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação Central do Rocio.

Lisboa, 5 de abril de 1898.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de azeite de oliveira

Pelo presente anuncio se faz publico que, no dia 19 de abril proximo, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental, d'esta cidade, em presença do ex.^{mo} administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 45.000 kilogrammas de azeite de oliveira, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar na caixa geral de depósitos o depósito provisório de 270.000 réis.

O depósito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 por cento da importância total do mesmo.

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

Porto, 26 de março de 1898.

Fornecimento de madeira

Pelo presente anuncio se faz publico que, no dia 22 do corrente, á 1 hora da tarde, na direcção d'estes caminhos de ferro, em presença do sr. engenheiro adjunto, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de madeira de Riga (100 peças) para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o depósito provisório de 10.000 réis.

O depósito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem forem adjudicados os fornecimentos, será de 5 por cento da importância do mesmo fornecimento.

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

Porto, 11 de abril de 1898.

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de dentes de machinas

Friz-se publico que, pela uma hora da tarde de 30 do corrente, na administração do 2.^o bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de vinte e oito guias e igual numero de caixas de lubrificação para machinas.

O depósito provisório para poder licitar é da quantia de réis 42.500, o qual será posteriormente elevado ao depósito definitivo de 5 por cento da importância total do fornecimento, por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação fôr feita, depósitos que terão lugar, o primeiro na thesouraria d'estes caminhos de ferro, e o segundo na caixa geral de depósitos, á ordem da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

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

Lisboa, 5 de abril de 1898.

AVIS AUX INVENTEURS

L'Administration de la **GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO** se charge de toutes les formalités nécessaires à l'obtention, prorogations, additions, transferts, etc., de tous brevets d'invention.

Elle peut aussi faire déposer et enregistrer toutes marques de fabrique, récompenses, noms industriels, modèles, dessins industriels, etc.

Traductions et reproductions de dessins. Ces opérations et travaux sont exécutés soigneusement et rapidement, moyennant une commission très-minime.

Renseignements gratuits.

Águas Chloretadas da Ámieira

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O successivo aumento no consumo d'estas águas atestam bem a sua efficacia. Usam-se no tratamento da escrophulose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos do estomago, figado, baço, inflamações de quaesquer orgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrheas, anemia e chlorose.

Depósito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo Filhos, Rocio; José Feliciano Alves d'Azevedo, Drogaria, rua do Carmo, 45 e 47.

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

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

Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal, 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Lisboa.—Casa Portugueza de Manuel da Silva, papelaria e typographia. Rua Larga de S. Roque, 159 e 141. Telephone 220.
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Paris.—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.
Porto.—Grijó & C.º—Rua de Traz, 28.
Porto.—João Pinto & Irmão.—Despachantes.—Rua do Mousinho da Silveira, 134.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.
Valencia d'Alcantara.—Justo M. Estellez—Agente internacional de aduanas y transportes.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

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 à Batalha). Serviço de 1.a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. Propri. Lopez Munhós.

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

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

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel—Grande Hotel do Elevador—

Grande Hotel da Boa Vista.—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para dietéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

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

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

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

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

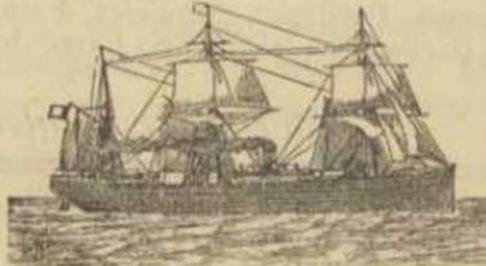
GIBRALTAR Hotel Metropole e Nuevo Hotel Español.—Situado á entrada da cidade.—Cozinha excellente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—Proprietario, Lorenzo Sacarello.

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

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

ROYAL MAIL

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A mais antiga da carreira do Brazil

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

O paquete **CLYDE**, sahirá a 18 de abril.

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

Há a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados 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

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

COMPANHIA REAL

Lisboa	Porto	Porto	Lisboa
a 7-30 m.	9-15 n.	a 6-35 m.	8-30 n.
9-0 n.	7-35 m.	2-8 t.	3-5 n.
10-30 n.	11-5 m.	7-45 t.	5-55 m.
Lisboa V. Alcant.	V. Alcant. Lisboa		
a 7-30 m.	8-0 n.	a 8-45 m.	8-30 n.
8-15 n.	5-25 m.	8-35 n.	5-35 m.
Lisboa Badajoz	Badajoz Lisboa		
a 7-30 m.	9-10 n.	a 7-30 m.	8-30 n.
8-15 n.	6-45 m.	7-0 t.	5-35 m.
Lisboa Figueira	Figueira Lisboa		
7-15 m.	3-3 t.	12-15 n.	10-20 m.
7-15 t.	5-23 m.	1-0 t.	9-50 t.
Lisboa Guarda	Guarda Lisboa		
7-30 m.	11-40 n.	a 6-30 m.	9-45 n.
10-30 n.	11-5 m.	3-30 t.	3-5 m.
Lisboa Santarem	Santarem Lisboa		
a 2-0 t.	4-34 t.	a 12-30 m.	3-0 t.
Lisboa Entrono.	Entrono. Lisboa		
a 11-0 m.	3-0 t.	a 5-15 m.	9-0 m.
a 4-30 t.	8-25 n.	a 5-30 m.	1-20 t.
Lisboa Coimbra B.	Coimbra B. Entrono.		
a 4-0 m.	8-40 n.	2-10 t.	9-30 n.
Lisboa Pampilhosa	Pampilhosa Lisboa		
i 6-30 t.	11-22 n.	f 5-10 m.	10-10 m.
Aveiro Porto	Porto Aveiro		
b 3-50 n.	6-18 m.	b 4-0 m.	8-12 m.
b 10-0 m.	2-15 t.	b 4-15 t.	6-29 t.
Ovar Porto	Porto Ovar		
b 5-5 m.	6-35 m.	10-45 m.	12-25 t.
1-25 t.	3-10 t.	6-25 t.	8-6 m.
Porto Espinho	Espinho Porto		
8-55 m.	9-57 m.	b 7-50 m.	8-40 m.
4-50 t.	5-62 t.	3-20 t.	4-22 t.
Figueira Alfarelos	Alfarelos Figueira		
4-30 m.	5-23 m.	12-10 n.	1-13 n.
12-5 t.	12-18 t.	6-10 m.	7-10 m.
2-5 t.	3-6 t.	12-55 t.	1-53 t.
6-25 t.	7-40 t.	3-20 t.	4-4 t.

Caldas Figueira

Caldas	Figueira	Figueira	Caldas
2-30 t.	7-23 t.	6-15 m.	11-0 m.
Figueira Amieira	Amieira Figueira		
12-15 n.	12-38 n.	5-0 m.	5-23 m.
6-15 m.	6-38 m.	7-0 t.	7-23 t.

Coimbra Figueira

Coimbra	Figueira	Figueira	Coimbra
7-15 m.	c 9-2 m.	f 7-15 m.	9-2 m.
4-30 t.	6-16 t.	11-0 m.	12-43 t.

C. Sodré Cascaes

C. Sodré	Cascaes	Cascaes	C. Sodré
7-0 m.	8-12 m.	5-30 m.	6-41 m.
9-0 m.	10-12 m.	7-30 m.	8-41 m.
11-0 m.	12-13 t.	8-30 m.	9-40 m.
3-0 t.	2-13 t.	10-30 m.	11-33 m.
4-45 t.	5-55 t.	3-15 t.	4-20 t.
5-30 t.	6-32 t.	4-15 t.	5-16 t.
8-0 n.	9-4 n.	6-30 t.	7-43 t.
10-30 n.	11-23 n.	8-0 t.	9-14 t.
12-30 n.	1-32 n.	9-30 n.	10-46 n.

C. Sodré a P. Arcos

C. Sodré a P. Arcos	P. Arcos a C. Sodré
6-0 m.	6-38 m.
12-0 t.	12-40 t.
4-15 t.	4-50 t.
7-0 t.	7-34 t.

C. Sodré Algés

C. Sodré	Algés	Algés	C. Sodré
8-0 m.	8-23 m.	8-40 m.	9-0 m.
10-0 m.	10-20 m.	10-30 m.	10-50 m.
2-0 t.	2-20 t.	2-30 t.	2-50 t.

Lisboa Sacavém

Lisboa	Sacavém	Sacavém	Lisboa
6-45 m.	7-30 m.	6-15 m.	7-0 m.
7-45 m.	8-29 m.	7-45 m.	8-29 m.
8-45 m.	9-29 m.	8-45 m.	9-29 m.
9-45 m.	10-29 m.	10-0 m.	10-44 m.
12-0 t.	12-44 t.	11-0 m.	11-45 m.
d 1-0 t.	1-44 t.	1-0 t.	1-45 t.
2-0 t.	2-44 t.	d 2-0 t.	2-44 t.
d 3-0 t.	3-44 t.	3-0 t.	3-45 t.
4-45 t.	5-29 t.	d 4-30 t.	5-14 t.
5-45 t.	6-29 t.	6-0 t.	6-44 t.
7-0 t.	7-44 t.	7-0 t.	7-45 t.
8-30 n.	9-14 n.	8-15 n.	8-59 n.
10-0 n.	10-45 n.	9-45 n.	10-29 n.
12-30 n.	1-14 n.	11-30 n.	12-14 n.

Pinhal Novo Setubal

Pinhal Novo	Setubal	Setubal Lisboa T. P.
3-1 t.	3-42 t.	5-33 m.
		7-0 m.

FABRICA H. Schalck, Successores

Calçada do Cascão

→ LISBOA

Premiado em todas as exposições

DEPOSITOS

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

Porto: Rua da Fabrica, 25

PRODUCTOS

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

MANGUADE GUARDA

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

MINHO E DOURO

PORTO VALENÇA	VALENÇA PORTO
8-9 m.	1-30 t.
10-55 m.	3-25 t.

5-15 t.	11-25 n.	1-50 t.	7-20 t.

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL

O vapor **Gomes IV** — Commandante Rocha Junior



SAHIRÁ no dia 1 de maio, às 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António. — Pára carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, vap. alemão **Konig**. Sahirá a 22 de abril.
Agente, E. George.—R. da Prata, 8, 1.º



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão **Mainz**. Sahirá a 20 de abril.
Agente, João Patrício Alvares Ferreira. R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, com escala pela Madeira, vapor português **Mocambique**. Sahirá a 20 de abril.
Mala Real Portugueza.—P. do Município, 6.



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão **Mendoza**. Sahirá a 27 de abril.
Agente, E. George.—R. da Prata, 8, 2.º



Bordeaux, vap. franc. **Chili**. Sahirá a 27 de abril.
Sociedade Torlades. Agente das Messageries Marítimes.—Rua Aurea, 32, 1.º



Cherbourg e Southampton, vap. inglez **Nile**. Sahirá a 20 de abril.
Agente, James Rawes.—Rua El-rei, 31, 1.º



Copenhagen, vap. din. **Douro**. Sahirá a 18 de abril.
Agente, E. George.—R. da Prata, 8, 2.º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres, vapor francês **Cordillère**. Sahirá a 25 de abril.
Sociedade Torlades. Agente das Messageries Marítimes.—Rua Aurea, 32, 1.º



Falmouth, Bristol e Swansea, vap. inglez **Douro**. Sahirá a 17 de abril.
Agente, Mascarenhas & C.ª — T. Corpo Santo n.º 10.



Havre e Anvers vapor franc. **St. Paul**. Sahirá a 23 de abril.
Agente, H. Burnay.—R. dos Fanqueiros 10 1.º



Lourenço Marques, e Beira, vap. franc. **V. Maceió**. Sahirá a 21 de abril.
Agente, F. Garay & C.ª—19, P. do Município.



Madeira, S. Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia) S. Jorge (Vellas), Caes do Pico e Fayal, vap. português **Funchal**. Sahirá a 20 de abril.
Agente, Germano Arnaud.—C. do Sodré, 84, 2.º



Pará e Manaus (via-Madeira), vap. inglez **Origen**. Sahirá a 21 de abril.
Agente, Garland Laidley.—R. Alecrim, 10.



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. francês **V. Monteviden**. Sahirá a 19 de abril.
Agente, F. Garay & C.ª—19, Praça do Município.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos-Ayres, v. fr. **Cordonan**. Sahirá a 20 de abril.
Sociedade Torlades. Agente das Messageries Marítimes.—Rua Aurea, 32, 1.º



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. francês **Parahyba**. Sahirá a 23 de maio.
Agente, F. Garay & C.ª—19, Praça do Município.



Pernambuco, Rio e Santos, vap. alemão **Monteviden**. Sahirá a 20 de abril.
Agente, E. George.—R. da Prata, 8, 2.º



Pernambuco Paralyba do Norte (Gabedello) vap. inglez **Aector**. Esperado a 20 de abril.
Agente, Garland Laidley.—R. Alecrim, 10.



Rio de Janeiro e Santos, vap. franc. **Cordoba**. Sahirá a 14 de maio.
Agente F. Garay & C.ª—19, Praça do Município.



Rio de Janeiro e Santos, vap. francês **V. Buenos-Ayres**. Sahirá a 26 de abril.
Agente, F. Garay & C.ª—19, Praça do Município.



Rotterdam e Hamburgo, vapor alemão **Corrientes**. Sahirá a 21 de abril.
Agente, E. George.—R. da Prata, 8, 2.º



S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, Santo António do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vap. português **S. Thomé**. Sahirá a 23 de abril.
Empreza Nacional de Navegação.—R. da Prata, 8, 1.º



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos-Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vap. inglez **Oravia**. Sahirá a 27 de abril.
Agente, Pinto Basto & C.ª—C. Sodré, 64, 1.º



Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vap. francês **St. Simon**. Sahirá a 17 de abril.
Agente, H. Burnay.—R. dos Fanqueiros, 10, 1.º



Vigo, La Pállice e Liverpool, vap. inglez **Oropesa**. Sahirá a 25 de abril.
Agente, Pinto Basto & C.ª—C. Sodré, 64, 1.º