

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

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

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

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

SUMMARIO

VIAÇÃO ACCELERADA NAS COLONIAS, por Belchior Machado.....	113
CARTA DE INGLATERRA, por W. N. Cornett.....	115
PARTE OFFICIAL—Portaria de 4 de abril do Ministerio das Obras Publicas.....	116
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	116
CENTENARIO DA INDIA.....	116
MACHINAS PARA ENSAIAR METAES.....	117
A CAMARA DE LISBOA E A VIAÇÃO.....	118
O BICO AUER.....	119
PARTE FINANCEIRA — 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 titulos de caminhos de ferro nas Bolsas portuguezas e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	121
COMMERIO PORTUGUEZ.....	122
VIAGENS EM TERRA ALHEIA—II—Jerusalem, por A. G.....	122
NOVA INDUSTRIA.....	123
LINHAS PORTUGUEZAS — Algarve—Benguella—Inhambane ao Inharrime—Louvor merecido — Novo comboio — Minas de Moncorvo—Lourenço Marques—Cascaes—Regoa á fronteira.....	124
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Italia — Suecia — Hungria — Bulgaria — Canada.....	125
ARREMATACOES.....	125
CASAS RECOMMENDADAS.....	126
AGENDA DO VIAJANTE.....	126
ANNUNCIOS.....	127
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE ABRIL.....	127
VAPORES A SAHIR 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, occupação, politica, defeza e colonisação.

Não admittre 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 comunicação, 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 ellas se encontram em grande estado de atrazo; além do commercio indigena pouco mais se faz, e seguir-se-ha o mesmo systema se as estradas de ferro não se desenvolverem rapidamente.

O que seria Lourenço Marques, apesar do seu excellente porto, se não fôsse 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 numeras 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 augmento 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 difficuldades 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 augmento de população e commercio, devido certamente á ligação do nosso caminho de ferro com Johannesburg; e quanto não lucrou a nossa provincia de Moçambique com uma pequena linha de 80 kilometros, pois tal é a extensão do nosso caminho de ferro?

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

Basta, com effeito, 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 póde, por mais baratas que sejam as suas tarifas, monopolisar a exploração d'aquelles territorios. E d'isto é seguro indicio o tratado anglo-portuguez, em virtude do qual tomamos o compromisso de contruir a nossa linha do Pungue para ser prolongada atravez os terri-

torios da Chartered Company e até entroncar com a linha a que nos referimos. Por outro lado, nas successivas e por vezes inesperadas evoluções por que passam as relações entre os povos, não nos surpreenderia 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 irradiem na direcção dos pontos da costa, segundo dadas condições geographicas, economicas e politicas. Assim, o que já hoje succede ou estará, porventura, prestes a succeder 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 construcção 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 occupação da região de Leste e a maneira unica de podermos affirmar a nossa jurisdicção effectiva em muitos pontos do norte da provincia; 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 territorio.

Além das grandes vantagens apontadas, temos ainda que os indigenas, em contacto com os europeus, tentam, pela sua indole, imital-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 Inglesa, e, se não tem tido o desenvolvimento a que a sua posição geographica e o seu bello porto lhe dão direito, é porque erros accumulados têm concorrido para que o trafego se tenha desviado da nossa linha.

A cidade Vasco da Gama pouco tem augmentado desde a construcção do caminho de ferro, sendo a causa principal a falta de terrenos para edificações, dando em resultado que os individuos que desejavam allí estabelecer-se, para commerciar, não o têm podido fazer, por lhes faltar lugar 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 dizel-o, não dá para as despesas de exploração. E' preciso uma boa politica 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, porquanto 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 península 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 áquem de Bellary tem interesse em dirigir-se a Mormugão, pois que Bellary dista de Mormugão 410 kilometros, de Bombaim 1:126 e de Madrastra 643, além das vantagens da situação de Mormugão a respeito de Madrastra 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 sonnegados.

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 construidos em territorios de companhias magestáticas!

Não devemos d'aqui tirar a conclusão que os caminhos de ferro são maus; o que devemos é acautelarmo-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 construidas, distribuindo-se-lhes terrenos que a pouco e pouco iam adquirindo valor.

Qual a razão por que não se emprega o mesmo systema 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 occupar-se em cultivar a terra, unico meio de se conseguir uma emigração efficaç.

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

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 colonisação africana!!

A emigração para as nossas colonias póde dar resultado quando os colonos se estabeleçam em pontos taes que possam com facilidade permutar os productos que tirarem da terra, para o que é indispensavel vias de comunicação, e essas só pódem ser as linhas ferreas.

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

Os estudos do caminho de ferro de Benguella 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. Podem ser concedidos terrenos aos europeus empregados na construcção da linha, e, quando esta estiver construida e quando tenham interesses ligados á terra, elles proprios concorreriam para chamar emigrantes.

O caminho de ferro de Lobito por Benguella e Caconda póde ser construido por meio d'um emprestimo 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 provincia de Angola.

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

Quantos colonos não poderiam ser então empregados?

Tome-se a sério o problema da colonisação 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 capitaes nada se póde fazer, é facto; mas não será difficil, tendo o governo preparado parcellas de terrenos em boas condições e bem situados, que capitaes 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 colonias.

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 concorrido para agravar 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 colonias, teriamos algumas centenas de kilometros já em exploração, algumas regiões com occupação effectiva e bastantes zonas defendidas do ataque dos indigenas.

Que riquezas não teriam creado 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 colonisação,

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 dominio 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 Portuguesa Colonial e Maritima).

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 vehiculos automoveis para o trafego de mercadorias. O fim é chegar a um typo de carro forte automovel proprio para substituir economicamente os vehiculos 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 circulos de engenharia, serão por distancias de 30 a 40 milhas com cargas minimas de duas toneladas de mercadorias, offerecendo-se premios de £ 100, £ 75 e £ 50 junto com certificados de merito. Annuncia-se que tomarão parte nas experiencias varios typos de vehiculos francezes e que o Club Automovel de França—que tanto tem feito no continente para fomentar a sua industria—acceitou o convite de presenciar 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-viarias. 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 permittir a construcção, n'uma das suas extremidades, d'uma plataforma especial para bicycletas. Segundo os pormenores já publicados a construcção será de fôrma que assentará cada bicycleta em um suporte-estojo, forrado de coiro, sujeitando-se por meio de corréas 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-se 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 26.200, contra 26.820 no anno anterior. O numero, porém, de passageiros regulares segue em augmento, devido, sem duvida, á qualidade excellente dos novos vapores, e á regularidade do serviço que, salvo aos domingos, é diario, e que se poudo continuar por todo o anno sem interrupção, não obstante os fortes temporaes do outomno passado que obrigaram á suspensão d'alguns dos outros serviços do Canal.

N. N. Cornett.

PARTE OFFICIAL

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 approvar o projecto, datado de 9 d'aquelle mesmo mez, de vedação para a estação de Algés, do ramal de caminhos de ferro de Santa Apollonia a Cascaes, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, afim de substituir a actual vedação de rede de arame.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os effeitos 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-Caceres, 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 sahida, pelos nossos portos, dos productos de importantes fabricas d'aquellas substancias, existentes em Hespanha, e que se transportavam para o estrangeiro pelos portos do Cantabrico.

Mas os effeitos 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 fabricas 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
Vizella.....	10.920	7.120	4.820 "
Santo Thyrsó.....	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 eguaes aos das procedencias 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	"
AlmadenejosAlmadén.....	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.....	45,30	27,80	19,60	"

Andaluzes:

Málaga.....	139,90	82,70	55,90	"
Granada.....	152,90	91,20	63,40	"
Jaén.....	127,90	75,70	52,40	"
Jerez.....	114,40	67,20	47,40	"
Cádiz.....	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 Caceres 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	"
Cañaverall.....	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	"
Caceres.....	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.....	99,75	54,60	40,05	"
Zamora.....	101,90	60,90	44,85	"
Benavente.....	111,70	66,45	49,00	"
Astorga.....	122,00	72,25	53,35	"

O praso de validade é o mesmo que o das procedencias das outras linhas hespanholas.

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

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	29,30	"

Espera-se ainda os preços dos bilhetes de outras combinações internacionaes, 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 fabricis do commando geral d'artilheria—a Fabrica d'armas.

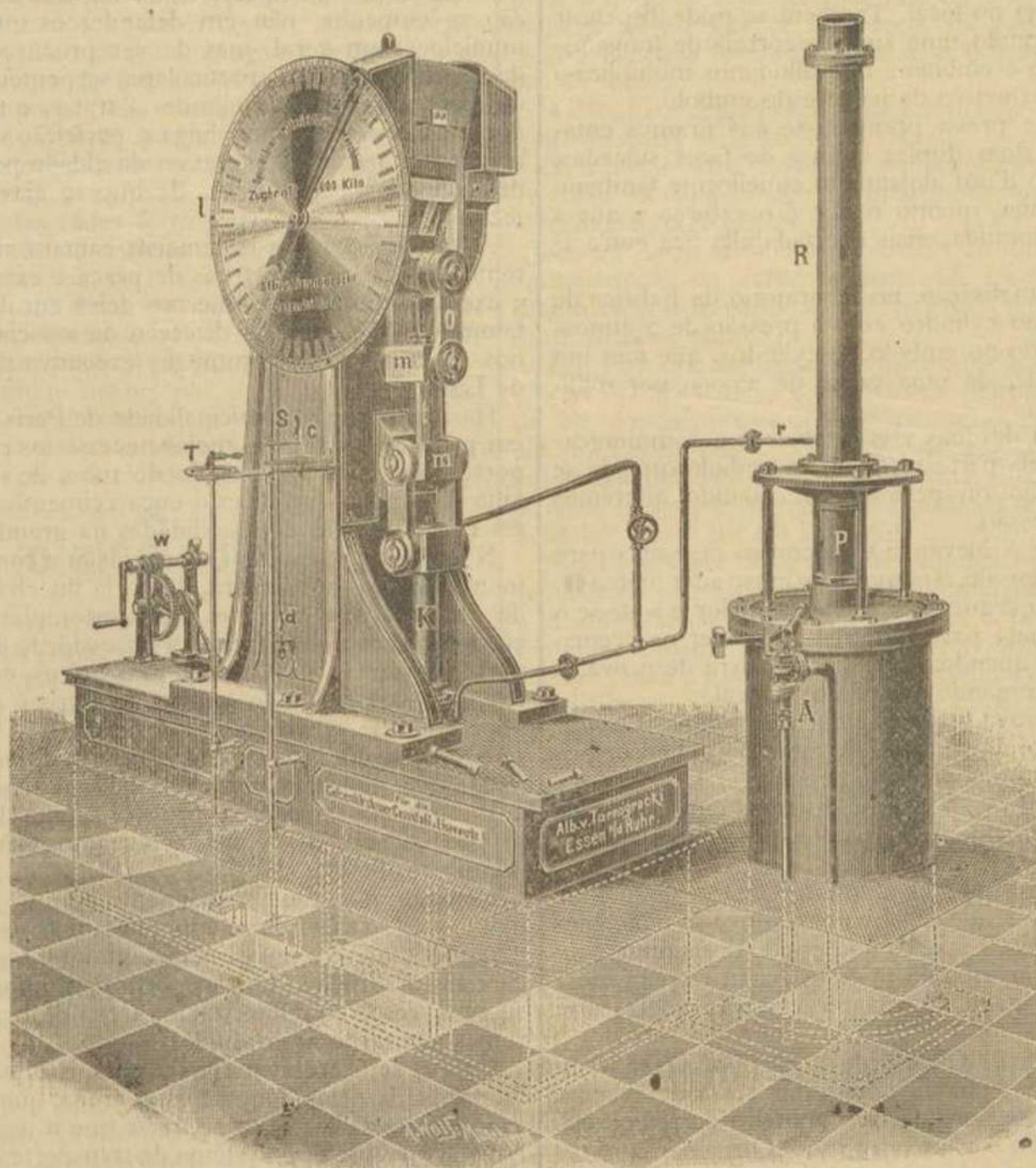
O seu illustre director, o sr. tenente coronel d'artilheria Mathias Nunes, reconhecia de ha muito a necessidade que havia n'aquella importante fabrica de um aparelho que permitisse avaliar o limite de elasticidade, a resistencia á ruptura, e os alongamentos, dos di-

esforços. Esta reúne um conjunto de perfeição que a tornaram um aparelho 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 apenas necessario substituir o aparelho 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 desiguales, sendo o ramo menor horizontal e o maior vertical.



versos materiaes de construcção, que alli se utilisam 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 forma 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 conseguirem facilmente n'ellas a variação lenta dos

O ramo menor liga-se ás bielas, por onde se deve effectuar 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 póde 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 registrator.

Na plataforma da machina ou no macisso em que ella assenta, assenta-se um pequeno sarilho 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 obtem desde logo a agua em pressão, que é a da carga no local. Tambem se póde dispensar a agua empregando uma simples correia de transmissão. O cylindro e embolo a que alludimos multiplica-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 fórma, 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 atmosferas; 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 communicação 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 cousas 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 colloca-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 apreciarem os alongamentos.

Cometemos o trabalho á tracção, por exemplo. A barra vae distendendo. O ponteiro move-se uniformemente, a principio. Estamos no periodo dos alongamentos elasticos. Vae 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'um 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 estyete traça o diagramma n'um 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, póde 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 augmento 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 fabrica machinas para ensaios de torsão, dobramento de laminas, flexão de molas, tracção de cabos e fios, com mechanismo hydraulico ou de transmissão mechanica, tambem muito interessantes e perfeitos.

A CAMARA DE LISBOA E A VIAÇÃO

Ao vêr certas resoluções que a nossa camara municipal toma em cada uma das suas sessões a respeito dos negocios municipaes, dir-se-hia que esta corporação se empenha, não em defender os interesses dos municipes, 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 municipio 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 fórma 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, evitará o encarecimento 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 fôsse 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 acrescentar que, para isso, a camara não foi solicitada pelos donos d'esses trens, que foi um acto espontaneo d'ella; e se se notar que a nossa capital é aquella em que este systema 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 riquissima, 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 principais capitais, 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 bebidas 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 capitais 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 rêdes ferro-viarias estivessem tambem sob a alçada da camara de Lisboa, havia de ser muito interessante vêr os nossos edis, coherentes 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 concorrência 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 Empresa 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 effeito magico, pela profusão de luz e belleza 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 aapparelhos 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, fazera experiencia, 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, applicados 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, communicando-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 belleza do accendedor mechanico é extraordinaria. Não ha necessidade de se approximar 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'um elegante lustre de 12 lumens.

O fornecimento é vasto e primoroso em candieiros de todos os feitios, 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 ahi nos apparece uma novidade: a applicação da manga Auer a candieiros de petroleo, por meio de um bico especial que offerece a grande conveniencia, não vista por cá até hoje, de não ser necessario 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 provincia onde o gaz illuminante não existe.

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

Felicitemos mr. Brahy, o activo e intelligente gerente da empresa, pelo bom resultado das suas canceiras para dotar a capital com um estabelecimento dos mais elegantes que hoje temos, e por esta occasião devemos tambem felicital-o 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 systema 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 acções (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 logar na cidade do Porto no dia 28 de abril corrente, ao meio dia, na rua das Taipas, n.º 70.

O deposito das acções ao portador, a que se refere o artigo 13.º, póde effectuar-se:

No Porto, no Banco Alliança.

Em Lisboa, nos escriptorios 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'Extérieure 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 *Epoca* parle d'une probabilité pour qu'à l'avenir les coupons de l'Extérieure 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 Général 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 500 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 Étrangers 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 Mossamédès 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, 163 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 politica internacional absorve por uma forma tão empolgante todos os espiritos, no actual momento, que pôde dizer-se a Europa inteira, n'um nervosismo impaciente, reduziu-se ao regimen da expectativa, aguardando o desenlace do tremendo pleito que

se abre entre os dois hemisphérios; e de olhar inquieto, fixado nos pormenores d'esses incidentes multiplos que precedem o momento horrivel, como que chega a alheiar-se do seu proprio viver.

Esse receio, bem justificado, de tudo e de todos, tem, forçosamente, que reflectir-se dos espiritos nos mercados e d'estes em todo o movimento financeiro, retrahindo capitais e estacionando actividades, á força de desanimos e de incertezas.

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

A situação é terrivel e raras occasiões se tem dado peor.

Já se vê que este estado de crise que affecta os grandes paizes tem prodigiosa influencia no nosso, falta de forças já pelas difficuldades financeiras que o têm assoberbado, debilitado de recursos pela continua devoragem do ouro que a sua producção e a sua industria não podem evitar.

E foi ainda uma e outra d'estas duas forças que no ultimo periodo mais aggravaram os cambios entre o nosso paiz e o estrangeiro.

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

D'essa recusa resultaram dois males já e outros resultarão ainda: a elevação do preço do pão e o aggravamento dos cambios, porque o governo, tendo que comprar farinhas no estrangeiro, tem necessidade de as pagar em ouro, e essa sahida de numerario, ou de cambias, mais nos debilita.

E bom será se d'isto tudo não resultarem os outros males a que acima nos referimos, taes como o sahir a farinha mais cara ou peor e mais razão dar aos moageiros que do alto das suas grandes fabricas, das janellas dos seus sumptuosos palacios, construidos, não com o lucro das farinhas — que essas nada dão, está visto — mas dos tristes farellos, choram lagrimas caudalosas sobre as desgraças do povo.

Na camara dos deputados vae-se arrastando a discussão do orçamento da despesa, fazendo-se continua rhetorica 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 pôde augmentar 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 fiscaes...

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

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

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

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

Os cambios ainda se aggravaram pelas noticias 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	No mercado.....
Paris 90 d/v.....	818	820	Agio Buenos Ayres.....
» cheque.....	823	825
Berlim 90 d/v.....	334	336	Cambio Brazil....
» cheque.....	338	339	Premio libra.....
Frankfort 90 d/v...	334 1/2	336 1/2	
» cheque...	338 1/2	339 1/2	
Madrid cheque....	940	950	

5 1/2 %
5 1/2 %
166
6
27400

COMMERCIO PORTUGUEZ

Em Janeiro de 1897 e 1898

Importação para consumo (Valores em mil réis)

	1897	1898
Animas vivos	238:410	282:479
Materias primas para as artes e industrias	1.189:489	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

Animas 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 doce homem-Deus dos Christãos, o grande propheta, segundo os crentes do Islam.

Muitos dos nossos leitores têm já, de certo, assistido ás imponentes cerimoniaes 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 espirito 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 ruína, 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'instrução que se emprehe como erudito, examinando o theatro onde se realizaram tantos factos memoraveis na historia da civilisação, desde as luctas de Saul e de David, o glorioso rei de Sião, que construiu o templo de Iahvé, das victorias de Nebucadnétsar, que destruíram 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 realisaram as prophcias; á dominação persa que substituiu a bysantina; ás victorias do islamismo militar do segundo Khalifa; aos successos pouco douradoiros das cruzadas de Godofredo, de Filippe 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 ruínas, 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 côres 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 lã de camello, como as do Cantico dos Canticos, e ás refeições do deserto; o christão tem ante si a Biblia aberta, e espalhados como versiculos religiosos os mil episodios 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 Chrysorrhoea—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 cabe-de S. João Baptista; Acre, reconstruida sobre ruínas, a primeira capital do reino dos francos, 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; Bethelém, 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 extranho mundo aquelle, feito de cemiterios de mundos antigos e que bem merece a viagem, hoje facilima, 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 póde 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 lorangeiras. 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 incommodas, 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 fronte dos santos e dos martyres.

Tudo isto a torna, até certo ponto, incaracteristica. Não perpetua nos seus monumentos as coisas antigas ou extinctas 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 póde 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 cophtas, 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 igreja 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, hospitaes e hospícios.

Sahindo-se de Jerusalem, pela porta Oriental, passa-se 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 discipulos do divino Mestre. Algumas, de velhas que são, estão occasjá 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 dóce 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 Jerusalem, ha agora um templo que pertence aos armenios. Alli esteve Jesus preso á columna, allí deu Pedro as respostas evasivas que lhe custaram tanta lagrima. Uma capella perto recorda o arrependimento do vigario de Christo.

Ao sul de Jerusalem 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 igreja que alli se edificou cahiu 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 igreja com a invocação de Nossa Senhora. Uma columna quebrada marca o local onde Jesus cahiu sob o pezo da cruz.

Sobe-se uma rua ingreme e chega-se ao sitio onde as mulheres de Jerusalem 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 estylos, as modificações por que tem passado. As descripções 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 fórma como que um edificio isolado mais antigo. Ardem alli 42 lampadas de oiro e prata algumas offerecidas pelo rei fidelissimo, o munificente D. João V. O oratorio do Santo Sepulchro apenas póde 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, cophtas, syrias. Na architectura ha muitos ornamentos e arcadas arabes, ogivas christãs, capiteis bysantinos.

Impossível 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 construção octogonal com lados de 20^m, ornamentada de azulejos persas, coberta por um zimbório de 30^m em que se eleva o crescente.

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

E agora, antes de irmos ao consulado contractar um drogman ou um simples mouchârî com os respectivos cavallos 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 ha tempos a patente de introdução da nova industria para o fabrico 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 suppôr 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 têm fabricado algum material d'aquelle genero.

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

Isto põe a questão em pé absolutamente differente do que se nos afigurava e a outros jornaes que combateram a concessão como attentatoria de direitos adquiridos; e tão differente que se vê que os srs. Campos & Moraes se propunham, bem pelo contrario, prestando um serviço á nossa industria constructora, offerecer 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 approvedo 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.

Benguella.—Foi mandada ouvir a comissão 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 comissão do Ultramar da camara dos deputados approvedo, com ligeiras alterações, o projecto d'esta linha. Vae entrar brevemente 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 approvedo pelo conselho superior de obras publicas e minas, sobre relatorio do sr. engenheiro Mattos.

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

linha, que se resumem em: 1.º, que o praso de isenção de impostos, que foi concedido, seja prorogado 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 comprehendidas 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 permittida aos supplicantes a exploração da linha por meio de tracção electrica, se fôr possível e conveniente.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Tremvias.—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 Principe Affonso, rua do Prado, praça das Côrtes, 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 assentar 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 difficuldade a vencer, que era o transpôr a ravina de Baling, que tem 400 metros de largo. A construcção dos arrojados viaductos, tão frequentes nas linhas de paizes civilizados, tornava-se alli, a 1.000 leguas d'um 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 francez 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'um unico navio, de Bordeus a Kayes.

Em 3 mezes, sem artifices e só com os negros, as 440 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 commerciantes de Oran constituiram um syndicato para a formação d'um 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 16 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, o trabalhos da construcção 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 construcção da projectada linha ferrea da fronteira norueguesa-sueca a Ofoten.

O custo da construcção foi orçado em 6 a 8 milhões de kreuzer. A linha deve estar concluida em 1903.

Hungria

Bosnia-Herzegovina-Dalmacia.—Foi apresentado ás camaras, pelo governo hungaro, o projecto de lei para a construcção das linhas ferreas de via reduzida nas provincias occupadas, auctorizando um emprestimo não inferior a onze milhões de liras, que deve amortizar-se em 60 annos.

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

Bulgaria

Foi approvada a construcção d'uma linha ferrea de Sistova á rede central e de outra que liga Silvano á linha transbalkanica.

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

Canadá

O governo canadiano celebrou um contracto com uma grande casa de Toronto para a construcção de uma via ferrea de accesso ao territorio de Kloudyke. Terá 210 kilometros, partindo de Glenora, no rio Stikini, que é navegavel até á sua foz, no Pacifico. Termina no lago Teslim.

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

ARREMATACÕES**Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes****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 commissão 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 (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Châteaudun. Lisboa, 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 commissão 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 (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

O deposito para ser admittido 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, 11 de abril de 1898.

Caminhos de ferro do Minho e Douro**Fornecimento de azeite de oliveira**

Pelo presente annuncio 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 effectuar na caixa geral de depositos o deposito provisorio de 270.000 réis.

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

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

Porto, 26 de março de 1898.

Fornecimento de madeira

Pelo presente annuncio 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 effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 10.000 réis.

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

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

Porto, 11 de abril de 1898.

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste**Fornecimento de dentencas de machinas**

Frz-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 fôrem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de vinte e oito guias e egual numero de caixas de lubrificação para machinas.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 42.000, o qual será posteriormente elevado ao deposito definitivo de 5 por cento da importancia total do fornecimento, por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação fôr feita, depositos que terão logar, o primeiro na thesauraria d'estes caminhos de ferro, e o segundo na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção (largo de S. Roque, n.^o 22), onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as 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.

Aguas Chloretadas da Amieira

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

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

Deposito 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

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

Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal, 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Lisboa.—Casa Portuguesa de Manuel da Silva, papelaria e typographia. Rua Larga de S. Roque, 139 e 141. Telephone 220.
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Paris.—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.
Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.
Porto.—João Pinto & Irmão.—Despachantes.—Rua do Mouzinho da Silveira, 134.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.
Valencia d'Alcantara.—Justo M. Estellez—Agente internacional de aduanas y transportes.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

LISBOA Hotel Durand.—Rua das Flores, 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 familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 500 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

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

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

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

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

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

MAFRA Hotel Moreira.—no largo, em frente do convento.—Bellas 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 familias. Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente G. 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 accomodações, aceio inexcédível, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira para as estações de Cella e Vallado—Prop. A. de S. Romão.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 accommodações para passageiros são inexcusáveis em con-
porto, havendo a bordo d'esses paquetes todos os melhoramentos
bue se tem inventado para minorar os incommodos de uma via-
gem por mar.

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados por-
tuguezes.

AGENTES

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

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

FABRICA

DE

H. Schalek, Successores

Calçada do Cascão

→ LISBOA

Premiado em todas as exposições

DEPOSITOS

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

Porto: Rua da Fabrica, 25

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, pre-
go de arame quadrado e redondo, carda de
machina, carda ingleza, brocha, tacha, cravi-
nho, belmazes, etc., etc. Botões de metal finos e
ordinarios, botões de fazenda de lã e seda, etc.,
etc. Colchetes de todos os tamanhos e qualida-
des. Capsulas para garrafas, boiões e frascos,
em todas as côres e tamanhos.

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

COMPANHIA REAL				Caldas Figueira Figueira Caldas				Lisboa Cintra Cintra Lisboa				Mangualde Guarda Guarda Mangualde			
Lisboa Porto	Porto Lisboa			2-30 t.	7-23 t.	6-15 m.	11-0 m.	7-30 m.	8-34 m.	5-15 m.	6-15 m.	10-5 n.	1-0 n.	4-25 m.	7-14 m.
a 7-30 m.	9-15 n.	a 6-35 m.	8-30 n.	Figueira Amieira	Amieira Figueira			11-30 m.	12-38 t.	6-30 m.	7-30 m.	MINHO E DOURO			
9-0 n.	7-35 m.	2-8 t.	3-5 n.	12-15 n.	12-38 n.	5-0 m.	5-23 m.	12-30 t.	1-36 t.	9-0 m.	10-0 m.	Porto Valença Valença Porto			
10-30 n.	11-5 m.	7-45 t.	5-55 m.	6-15 m.	6-38 m.	7-0 t.	7-23 t.	1-30 t.	2-38 t.	11-0 m.	12-0 t.	8-0 m.			
Lisboa V. Alcant.	V. Alcant. Lisboa			Coimbra Figueira	Figueira Coimbra			4-30 t.	5-38 t.	1-0 t.	2-0 t.	10-55 m.			
a 7-30 m.	8-0 n.	a 8-45 m.	8-30 n.	7-15 m.	9-2 m.	7-15 m.	9-2 m.	5-30 t.	6-30 t.	4-0 t.	5-0 t.	5-15 t.			
8-15 n.	5-25 m.	8-35 n.	5-35 m.	4-30 t.	6-16 t.	11-0 m.	12-43 t.	7-15 t.	8-32 n.	6-30 t.	7-30 t.	Porto Braga Braga Porto			
Lisboa Badajoz	Badajoz Lisboa			C. Sodré Cascaes	Cascaes C. Sodré			8-45 n.	9-49 n.	7-30 t.	8-29 t.	b 5-0 m.			
a 7-30 m.	9-10 n.	a 7-30 m.	8-30 n.	7-0 m.	8-12 m.	5-30 m.	6-41 m.	10-15 n.	11-22 n.	8-45 n.	9-50 t.	d 6-50 m.			
8-45 n.	6-45 m.	7-0 t.	5-35 m.	9-0 m.	10-12 m.	7-30 m.	8-41 m.	12-15 n.	1-22 n.	10-15 n.	11-15 n.	8-0 m.			
Lisboa Figueira	Figueira Lisboa			11-0 t.	12-13 t.	8-30 m.	9-40 m.	SUL E SUESTE				10-55 m.			
7-15 m.	3-3 t.	12-15 n.	10-20 m.	1-0 t.	2-13 t.	10-30 m.	11-33 m.	Lisboa T. P. Faro	Faro Lisboa T. P.			5-15 t.			
7-15 t.	5-23 m.	1-0 t.	9-50 t.	3-0 t.	4-2 t.	1-30 t.	2-32 t.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	Nine Braga Braga Nine			
Lisboa Guarda	Guarda Lisboa			4-45 t.	5-55 t.	3-15 t.	4-20 t.	Lisboa T. P. Pias	Pias Lisboa T. P.			5-25 t.			
7-30 m.	11-40 n.	a 6-30 m.	9-45 n.	5-30 t.	6-32 t.	4-15 t.	5-16 t.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-40 t.	Porto Vianna Vianna Porto			
10-30 n.	11-5 m.	3-30 t.	3-5 m.	8-0 n.	9-4 n.	6-30 t.	7-43 t.	Lisb. T. P. Extremoz	Extremoz Lisb. T. P.			b 5-0 m.			
Lisboa Santarém	Santarém Lisboa			10-30 n.	11-33 n.	8-0 t.	9-14 t.	8-0 m.	3-45 t.	9-10 m.	4-40 t.	d 6-50 m.			
a 2-0 t.	4-34 t.	a 12-30 m.	3-0 t.	12-30 n.	1-32 n.	9-30 n.	10-46 n.	4-30 t.	11-10 n.	12-10 n.	7-0 m.	Vianca Valença Valença Vianca			
Lisboa Entrono	Entrono. Lisboa			C. Sodré a P. Arcos	P. Arcos a C. Sodré			Casa Branca Faro	Faro Casa Branca			7-0 m.			
a 11-0 m.	3-0 t.	a 5-15 m.	9-0 m.	6-0 m.	6-38 m.	7-0 m.	7-38 m.	6-10 m.	7-35 t.	6-30 m.	7-24 t.	Porto Barca d'Alva Barca d'Alva Porto			
a 4-30 t.	8-35 n.	a 5-30 m.	1-20 t.	12-0 t.	12-40 t.	1-0 t.	1-35 t.	Casa Branca Evora	Evora Casa Branca			7-23 m.			
Lisboa Coimbra B.	Coimbra B. Entrono.			4-15 t.	4-50 t.	6-15 t.	6-50 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-10 t.	8-2 t.	Porto Tua Tua Porto			
a 4-0 m.	8-40 n.	2-10 t.	9-30 n.	7-0 t.	7-34 t.	7-45 t.	8-25 n.	Lisboa T. P. Setubal	Setubal Lisboa T. P.			4-0 t.			
Lisboa Pampilhosa	Pampilhosa Lisboa			C. Sodré Alçós	Alçós C. Sodré			6-50 m.	8-23 m.	8-0 m.	9-50 m.	Porto Juncal Juncal Porto			
a 6-30 t.	11-22 n.	f 5-10 m.	10-10 m.	8-0 m.	8-23 m.	8-40 m.	9-0 m.	8-0 m.	10-10 m.	2-30 t.	4-40 t.	b 4-20 m.			
Aveiro Porto	Porto Aveiro			2-0 t.	2-20 t.	2-30 t.	2-50 t.	4-30 t.	6-25 t.	4-15 t.	6-33 t.	Regoa Barca d'Alva Barca d'Alva Regoa			
b 3-50 n.	6-18 m.	b 4-0 m.	8-12 m.	Lisboa Sacavem	Sacavem Lisboa			Pinhal Novo Setubal	Pia. Novo Lisb. T. P.			6-20 m.			
b 10-0 m.	2-15 t.	b 4-15 t.	6-29 t.	6-45 m.	7-30 m.	6-15 m.	7-0 m.	3-1 t.	3-42 t.	5-33 m.	7-0 m.	Porto Campanhã Campanhã Porto			
Ovar Porto	Porto Ovar			7-45 m.	8-29 m.	7-45 m.	8-29 m.	BEIRA ALTA				7-51 m.			
b 5-5 m.	6-33 m.	10-45 m.	12-25 t.	8-45 m.	9-29 m.	8-45 m.	9-29 m.	Figueira F. Oñoro	V. Form. Figueira			8-50 m.			
1-25 t.	3-10 t.	6-25 t.	8-6 m.	9-45 m.	10-29 m.	10-0 m.	10-34 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-25 m.	7-55 t.	9-45 m.			
Porto Espinho	Espinho Porto			12-0 t.	12-44 t.	11-0 m.	11-45 m.	Figueira Mangualde	Mang. Pampilhosa			11-26 m.			
8-55 m.	9-57 m.	b 7-50 m.	8-40 m.	d 1-0 t.	1-44 t.	1-0 t.	1-45 t.	3-0 t.	9-50 n.	7-30 m.	10-45 m.	2-40 t.			
4-50 t.	5-52 t.	3-20 t.	4-22 t.	d 3-0 t.	3-44 t.	3-0 t.	3-45 t.	pampilhosa Fig. ^a		7-30 m.	9-20 m.	7-6 t.			
Figueira Alfaiellos	Alfaiellos Figueira			4-45 t.	5-29 t.	d 4-30 t.	5-14 t.	pampilhosa F. Oñoro	V. Formosa Pamp.			8-5 n.			
4-30 m.	5-33 m.	12-10 n.	1-13 n.	5-45 t.	6-29 t.	6-0 t.	6-44 t.	g 11-28 n.	5-44 m.	h 11-40 n.	5-0 m.	9-30 n.			
12-5 t.	12-48 t.	6-10 m.	7-10 m.	7-0 t.	7-44 t.	7-0 t.	7-45 t.	Além d'estes ha mais os das linhas do				7-0 t.			
2-5 t.	3-6 t.	12-55 t.	1-53 t.	8-30 n.	9-14 n.	8-15 n.	8-59 n.	Minho, Douro e Braga e companhia Real.				9-53 n.			
6-25 t.	7-40 t.	3-20 t.	4-4 t.	10-0 n.	10-45 n.	9-45 n.	10-29 n.								
				12-30 n.	1-14 n.	11-30 n.	12-14 n.								

a) Lisboa-Caes dos Soldados — b) Porto-Campanhã — d) só aos domingos e dias santificados — f) Só no dia 23 de cada mez — g) Só ás quartas e sabbados — h) Só ás quintas e domingos — i) Só ás terças e sextas — j) Só ás segundas e sextas.

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior



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

Alberto R. Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



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



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



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



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **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 Maritimes.—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 francez **Cordillere**. Sahirá a 25 de abril.
Sociedade Torlades. Agente das Messageries Maritimes.—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. Maceio**. Sahirá a 21 de abril.
Agente, F. Garay & C.^a—19, P. do Municipio.



Madeira, S. Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia) S. Jorge (Vellas), Caes do Pico e Fayal, vap. portuguez **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. francez **V. Montevideo**. Sahirá a 19 de abril.
Agente, F. Garay & C.^a—19, Praça do Municipio.



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



Pernambuco, Maceio, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. francez **Parahyba**. Sahirá a 3 de maio.
Agente, F. Garay & C.^a—19, Praça do Municipio



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



Pernambuco Paralyba do Norte (Cabedello) vap. inglez **Actor**. Espera do 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 Municipio.



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



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



S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vap. portuguez **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, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vap. inglez **Oravia**. Sahirá a 27 de abril.
Agente, Pinto Basto & C.^a—C. Sodré, 64, 1.^o



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



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