

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.

Redactores: 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

| | |
|---|-----------|
| CANAES NO ALEMTEJO, por José Fernando de Sousa..... | 129 |
| CARTA DA BELGICA, por L. Kirsch..... | 132 |
| PORTE OFFICIAL — Portarias de 15 e 19 de abril do Ministerio das Obras Publicas..... | 133 |
| TARIFAS DE TRANSPORTE..... | 133 |
| CENTENARIO DA INDIA..... | 133 |
| REGOA A CHAVES E VALLE DO LIMA..... | 134 |
| VIAGENS EM TERRA ALHEIA—III—Constantinopla, por V..... | 134 |
| GUIA DE LISBOA..... | 135 |
| ASSEMBLEA GERAL DA COMPANHIA DE GUIMARÃES..... | 135 |
| PORTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro na Bolsa portugueza e estrangeira — Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes..... | 136 e 137 |
| TRACÇÃO ELECTRICIA..... | 138 |
| REPUBLICA ARGENTINA..... | 138 |
| INVENÇÕES..... | 139 |
| VIADUCTO DE BRUXELLAS..... | 139 |
| FRANCISCO NICOLAU DE ARAUJO..... | 140 |
| LINHAS PORTUGUEZAS — Pessoal da Companhia Real — Direcção do Sul e Sueste — Novo horario — Ascensor-Municipio-Bibliotheca — Algarve — Almofadas e mantas — Mormugão — Pungue..... | 140 e 141 |
| LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Congo Belga — China..... | 141 |
| NOTAS VARIAS..... | 141 |
| AVISO DE SERVIÇO..... | 141 |
| ARREMATACÕES..... | 141 |
| CASAS RECOMMENDADAS..... | 142 |
| AGENDA DO VIAJANTE..... | 142 |
| ANNUNCIOS..... | 143 |
| HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE MAIO DE 1898..... | 143 |
| VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA..... | 144 |

CANAES NO ALEMTEJO

PELO sr. dr. Pereira Lima foi apresentado ao parlamento um projecto de lei determinando a abertura de concurso para a concessão de um canal de navegação e irrigação do Tejo ao Guadiana com um ramal para o Sado. Partirá de Salvaterra, subirá pelo valle de Sorraia e dos seus afluentes até Evora, indo pelas proximidades de Reguengos ao Guadiana e bifurcando-se proximo d'aquella cidade para descer ao Sado, medindo a extensão total approximada de 360 kilometros.

E' para extranhar que a imprensa e o parlamento acolhessem com favor um projecto colossal desacompanhado de justificação technica e economica, quando em toda a parte se exigem minuciosos estudos prévios, mormente tratando-se de obras difficeis e cuja execução póde affectar numerosos interesses.

Assim, em França um simples troço de caminho de ferro, que se pretenda construir, constitue objecto de um inquerito de utilidade publica, em que têm voz todos os interessados.

Em Hespanha concede-se licença para estudos de irrigação e só em face d'um projecto digno d'este nome se faz ulteriormente a concessão.

Como é que se pretende que o governo portuguez vá abrir concurso internacional para a concessão de uma obra cuja utilidade economica e exequibilidade technica não foram demonstradas e que envolve um ataque sem precedentes ao direito de propriedade?

Em vista das diligencias empenhadas para fazer aprovar o projecto de lei do sr. dr. Pereira Lima julguei necessario esclarecer a opinião n'uma conferencia que

vou resumir, estudando-o sob o ponto de vista economico, technico e juridico.

*

Os canaes de navegação têm uma importante função economica a desempenhar, transportando mercadorias que não podem com elevados fretes, e luctam vantajosamente com os caminhos de ferro, obrigando-os a abaixar as suas tarifas. Têm a seu favor a diminuta resistencia ao movimento, a boa relação entre o peso morto e o peso util. Em compensação a velocidade é diminuta (8 a 10 kilometros por dia com a sirga por homens, 15 a 18 kilometros empregando cavallos), o que importa um onus para o commercio, e estão sujeitos á interrupções de serviço, que ás vezes duram mezes.

Deve-se notar que na França e Allemanha, por exemplo, se não cobra portagem nos canaes. Dos 8:800 kilometros de canaes existentes em França, apenas 800 kilometros estão sujeitos ao regimen da concessão, avultando os 488 kilometros dos canaes do Garonne e do Meio-Dia, arrendados pela companhia d'este nome para evitar a concorrência ás suas linhas ferreas. O preço médio dos fretes é de 3 cent. e mais de um quarto da tonelagem é constituído pelo carvão de pedra.

Na Belgica os canaes pertencem ao Estado e cobra-se n'elles uma portagem insignificante.

Em regra as linhas de navegação interior são construídas pelo Estado e isentas de portagem e só assim podem luctar com as vias ferreas.

Os canaes dividem-se em duas especies: *canaes lateraes*, destinados a ladear uma linha de agua importante e supprir a deficiência e irregularidade das suas condições de navegação, e *canaes transversaes*, que ligam entre si rios navegaveis, transpondo as cumeadas que os separam.

O canal proposto pertence ao segundo grupo e vai ligar o Tejo com o Guadiana e o Sado, subindo á cota 280 na divisoría das aguas.

Qual seria a sua função economica e o seu trafego provavel?

E' sabido que os canaes transversaes, assaz dispendiosos, só se justificam quando haja correntes commerciaes importantes a servir, ou já existentes ou prova-veis, o que se não daria com o do Alemtejo.

Esta provincia, essencialmente agricola, pouca variedade offerece de produções e envia os seus generos para a beira mar, onde recebe os objectos necessarios ao seu consumo. Entre as diversas regiões em que se divide quasi não ha relações commerciaes. Assim o demonstra a feição do trafego da rede ferro-viaria do sul, em que é quasi nullo o movimento de uns para outros ramaes.

O canal projectado seria pois, á parte os lanços inferiores em que ladeia o Sorraia e o Sado, um con-corrente da via ferrea, que acompanha desde as alturas de Vimieiro até Alvito.

O troço d'Evora ao Guadiana derivaria para o canal o tráfego da região que tem Reguengos por centro e que hoje é servida pela estação d'Evora.

Seria pois uma obra inútil, tanto mais que essa concorrência se tornaria impossível, attento o grande percurso a que as mercadorias seriam obrigadas para vir ao mercado de Lisboa.

Deve-se notar que a rede do sul com os seus numerosos ramaes, servindo duas provincias, explorada ha 30 annos, tendo determinado uma notavel transformação ao Alemtejo, ainda hoje tem apenas 48:000 toneladas de frequência média, em pequena velocidade, cifra obtida, como se sabe, pela divisão da tonelagem kilometrica pela extensão da rede.

Abstrahindo da sua concorrência, arbitremos com palpavel exaggero uma tonelagem média de 50:000 toneladas ao canal. Devendo, segundo o projecto, ser a portagem regulada pela média da dos canaes francezes e regulando esta por 5 a 6 réis, o producto bruto da portagem seria de 300:000 réis por kilometro. As despesas kilometricas de conservação dos canaes francezes attingem em média de 1:000 a 1:500 francos.

Vê-se pois que o capital ficaria sem retribuição.

Atribuida a cada barco a tonelagem média (como em França) de 100 toneladas e não 400 como calcula o auctor do projecto, a frequência annual seria de 500 barcos, isto é, menos que um barco por dia em cada sentido!

Convém notar que o Guadiana só é navegavel 100 kilometros abaixo do desaguadouro do canal e que as proporções attribuidas á obra a tornariam dispendiosissima. Projectava-se dar-lhe 24 metros de largura e 3 de profundidade, quando os canaes francezes têm respectivamente 12 e 2.

Só as excavações representariam 60 a 80 metros cubicos por metro corrente, isto é, 18 a 24 contos por kilometro, sem falar no valor do terreno, nas obras de arte, no empedramento de caminhos, nas pontes sobre o canal, e nas represas (écluses), cada uma das quaes custaria alguns contos de réis, e nos trabalhos de captação e canalisação de aguas. Onde ficam os 12 contos de réis da estimativa?

«Mas a irrigação compensará a insignificancia do tráfego.»

Ninguém contesta a importancia economica das irrigações, a necessidade de as desenvolver no Alemtejo. Por isso mesmo se não deve ir inutilisar um capital enorme n'um canal, que, por ser de navegação, não serve para irrigações.

Um canal d'irrigação tem por ponto de partida o local onde se podem captar as aguas e por ponto de chegada a região a regar; é uma levada de corrente continua, em que a agua attinge certa velocidade para poder affluir com abundancia aos logares em que é precisa; o seu perfil longitudinal apresenta-nos pendentes quasi ininterruptas; no perfil transversal attende-se apenas á conducção das aguas e a um pequenino caminho de ronda; os valles são atravessados em siphões; no traçado attende-se sobretudo á situação dos terrenos a regar.

Os canaes de navegação, mormente os transversaes, têm por extremos centros commerciaes importantes ou as linhas de navegação que ligam; não têm corrente sensivel, que offereceria resistencias prejudiciaes; são traçados em patamares successivos, ligados entre si pelas represas; são ladeados por caminhos de sirga; o seu traçado é subordinado ao ponto de passagem das cumeadas e á melhor directriz para o attingir; procura-se n'elles reduzir quanto possível o consumo da agua.

Póde pois excepcionalmente um canal de navegação regar alguns terrenos, ou um canal de rega ser aproveitado pela navegação; são precisas circumstancias que raras vezes se dão, a não ser com um canal lateral e uma das duas funções tem de ser secundaria.

O canal projectado não tem pois razão de ser sob o ponto de vista economico. Compreender-se-hia, quando muito, o alvitre de facilitar a navegação, até onde fôsse possível, nos valles do Sorraia e do Sado, melhorando estes rios ou estabelecendo canaes lateraes. Deve-se em todo o caso notar que n'uma região como o Alemtejo os caminhos de ferro são preferiveis como instrumentos de fomento. Possuem uma admiravel elasticidade, adaptando-se ás circumstancias, pois vão desde o modestissimo *tramway* de via microscopica até ás grandes arterias internacionaes. Transportam pessoas e mercadorias e offerecem a estas valiosas garantias de rapidez e regularidade de transporte.

Importa, pois, completar a rede ferro-viaria do Alemtejo, construindo a linha do valle do Sado, de Setubal a Garvão, um ramal que de Evora vá a Reguengos e possa seguir para Zafra, as ligações da rede do sul com a linha de leste, d'Evora a Ponte do Sôr e de Vendas Novas a Sant'Anna, os prolongamentos do Algarve. São linhas de facil construcção e que determinarão um augmento notavel de receitas. Isto, e não obras sem razão de ser, se deve emprender, tanto mais que é facil demonstrar a inexequibilidade tecnica do canal projectado.

Não insistindo na inanidade da ligação com o Guadiana, que não é nem se póde tornar navegavel acima de Mertola, e na exaggerada secção de um canal destinado a ligar-se com o Tejo, que na estiagem apresenta diminutissima altura de agua, basta examinar o problema da alimentação do canal, para demonstrar a impossibilidade de o fazer.

As perdas de agua n'um canal proveem, como se sabe, da passagem dos barcos nas represas, de manobras erradas, e principalmente da evaporação e da infiltração.

Nos canaes francezes, com menores dimensões, conta-se com uma perda nos primeiros tempos de 1:000 ^m por dia e por kilometro só pela acção d'estes duas causas, o que representa por anno 360:000 ^m. Se attendermos á differença de dimensões e ás condições climatericas da região, em que a evaporação annual attinge a média de 2^m,484, quasi o dobro do que é em França, o consumo minimo seria de 400:000 a 500:000 ^m por kilometro. Os lanços culminantes, que são os de mais difficil alimentação, sommam proximamente 90 kilometros.

A agua necessaria attingiria pois a cifra de 36 a 45 milhões de metros cubicos.

«Mas a permeabilidade remedeia-se.» Assim é, á custa, porém, de trabalhos que em França só se fazem em casos excepcionaes e que para maiores secções custam 25:000 a 60:000 francos por kilometro. Lá se vae a peregrina vantagem attribuida ao canal «de alimentar com as suas infiltrações as aguas subterraneas, que poderão apparecer a longas distancias».

Para economisar a agua nas represas fala-se em planos inclinados e elevadores hydraulicos, que se empregam... onde é preciso, sobretudo, poupar tempo consumido em transpôr uma serie de represas e onde ha navegação activissima. Ora convém lembrar que um ascensor, que vence 15 a 20^m de desnivel, custa 1:200.000 francos, o que é talvez luxo para um canal com a frequência de 1 barco por dia.

Se attendermos á agua necessaria para regas, mais avultam as impossibilidades.

Ha regas de duas especies: as *fertilisantes* ou de lima, em que a agua em abundancia fornece o alimento ás plantas, e as *refrigerantes*, que demandam menor volume de agua e exigem em compensação uma adubação complementar da terra. As segundas são as mais geralmente usadas nas regiões meridionaes.

Para as primeiras calcula-se geralmente 1' por segundo e por hectare, o que representa 12:960^m por hectare.

Para as segundas varia o volume de agua com a cultura, sendo o minimo dos minimos 1:000^m por hectare sufficiente para a rega de cereaes, de vinhas e olivae. Sirva d'exemplo a *hurta* de Alicante e certas regiões da Argelia. Resolvemos pois adoptar para base do calculo a média, bem modesta, de 2:000^m.

No projecto não se indica a área a irrigar, se bem que se estabelece uma zona privilegiada de 20 kilometros de largura, ou 2:000 hectares de superficie por kilometro. Se suppozermos uma zona regada de 1 kilometro, medirá esta 200 hectares por kilometro, o que exige em 90 kilometros 18 milhões de metros cubicos. Se attendermos á faixa expropriada de perto de 2 kilometros, a superficie por kilometro eleva-se a 200 hectares e o consumo de agua attingirá 36 milhões nos lanços culminantes.

Para navegação e rega seria pois preciso dispôr de 50 a 80 milhões de metros cubicos.

Onde se conta obtel-os?

Nas serras de S. João, de Monfurado e de Ossa.

A alimentação dos canaes tem de se ser feita com aguas perennes, ou recorrendo a reservatorios ou albufeiras destinadas a armazenar as aguas da chuva.

Quem conhecer, ao de leve que seja, a hydrologia do Alemtejo, sabe que o solo, salvo na região terciaria, é quasi todo impermeavel, offerecendo as aguas um regimen torrencial. Só nas faixas calcareas d'Extremoz, Alvito e Moura se encontram nascentes abundantes.

Não se póde pois contar com aguas perennes onde os ribeiros não têm corrente a maior parte do anno.

Para construir albufeiras é preciso fechar uma bacia de captação sufficientemente vasta por uma barragem que póde attingir 40^m de altura.

Ora a serra de S. João (aliás de S. Vicente), proximo de Vianna, tem a cota maxima de 372^m e apenas mede cerca de 180 hectares acima da curva de nivel de 300^m. Não ha alli uma gôtta d'agua nem possibilidade de a captar.

A serra de Monfurado, a par de Montemor, tem a cota maxima de 430^m. A vertente meridional representa uma faixa longa, tortuosa e estreita, na qual se não encontram bacias de alimentação que permittam a construção de grandes albufeiras.

Seria absurdo estabelecer um sem numero de pequenas albufeiras alimentando uma levada de algumas dezenas de kilometros e gastar portanto quantias enormes para obter um pequeno volume de aguas, como o exame da carta chorographica demonstra exuberantemente.

Quanto á serra d'Ossa, que tem a cota maxima de 649^m, a parte acima da curva de 300^m mede cerca de 26:000 hectares. Apenas em 10:000 a 15:000 hectares se poderia em rigor captar as aguas com trabalhos dispendiosissimos, construindo mais de 30 albufeiras, e cerca de 80 kilometros de levadas de derivação.

Os mais auctorizados tratadistes da especialidade, como Guillemain, Hervé Mangon, Durand Claye, Llauradó, indicam o coefficiente de aproveitamento de $\frac{1}{3}$ a $\frac{1}{4}$ das aguas da chuva. Llauradó, auctor de um

optimo tratado de irrigações, aconselha para os estudos na Hespanha o coefficiente de 30 % de $\frac{3}{4}$ da chuva annual para se attender aos annos d'estiagem. A commissão que tão proficientemente estudou em 1884 o problema do aproveitamento de aguas no Alemtejo, e de que foi relator o sr. conselheiro Eça, adoptou para base dos calculos $\frac{1}{3}$ de $\frac{3}{4}$ da chuva média.

A média de 1890 a 1897 foi em Evora de 0,639, descendo em 1896 a 0,370. Suppondo pois que se póde recolher $\frac{1}{3}$, obteremos quando muito 2:000^m por hectare, o que em 15:000 hectares daria 30 milhões annuaes. Descontem-se as perdas por evaporação nas albufeiras e as que se dariam nas extensas levadas, e mal poderíamos contar com cerca de 20 milhões obtidos á custa d'enorme dispendio, sem falar nas obras a fazer para alimentar os 270 kilometros de canaes que ficam abaixo dos lanços culminantes.

Basta lembrar que a albufeira do Porto Baeta, destinada a captar 1 milhão de m. c., foi orçada em 45 contos, a de Veiros com 6,5 milhões em 65 contos, e a de Aviz com 50 milhões em 410 contos.

Fica, pois, demonstrada a inexequibilidade do projecto.

★

Resta alludir rapidamente á monstruosidade juridica das suas bases financeiras.

Investe-se a empresa do direito d'expropriação, pelo preço da matriz, de uma faixa de 500^m de largura nos terrenos cultivados e 1:980^m nos terrenos incultos ou arborisados.

Nas suas conferencias alvitrou o auctor do projecto a imposição de um fôro ou *canon* equivalente á valorisação do terreno, sobre os predios cujos proprietarios não queiram sujeitar-se á expropriação e que, segundo a base por elle indicada, podia attingir 4:000 a 5:000 réis por hectare.

E' nova esta jurisprudencia e, uma vez admittida, com maior razão se applicaria á construção d'estradas e de caminhos de ferro, que tambem valorizam os terrenos que atravessam. O direito d'expropriação não vae além da do terreno necessario para a via de comunicação.

Com que direito e sobre que bases se presuppõe uma valorisação, que depende da rega e exige o dispendio de grandes capitaes para a tornar possivel, computados por Llauradó em 5:000 reales por hectare?

Em todos os paizes em que se emprehendem grandes obras de irrigação é o Estado que as faz e as confia á industria particular, concedendo-lhes apenas uma subvenção ou garantia de juro e o direito de cobrar um *canon* de rega, que é o producto da venda da agua aos proprietarios *que a queiram utilizar*.

Não ha paridade d'este caso com a expropriação por zonas dentro das cidades. As circumstancias são diversissimas.

Não insistindo n'esta questão por ser alheia ao ponto de vista tecnico e ser ociosa a demonstração da iniquidade da espoliação projectada, convem todavia registrar a singularidade de se conceder á empresa o direito de cobrar portagens nas pontes sobre as represas, quando lhe cumpriria, como aos concessionarios de todas as vias de comunicação, assegurar a passagem nos caminhos por ellas cortados e a serventia dos predios atravessados.

★

Em resumo: o projecto do canal, apresentado sem uma base séria de estudo, é inutil, inexequível e espoliatorio. E' ainda nocivo por desviar as attensões de obras praticas e exequiveiss de fomento, necessaria nos Alemtejo.

Promova-se o aforamento pelo laudemio e pela facilidade na cobrança de fóros, façam-se as irrigações onde são possíveis, construindo-se albufeiras, reprimam-se as fraudes no commercio de adubos, multipliquem-se as estradas e caminhos de ferro, promova-se a colonisação, e ter-se-ha assim dado um grande passo no fomento agrícola d'aquella vasta provincia.

José Fernando de Souza.

CARTA DA BELGICA

Foi approved na sessão de 16 de março ultimo da Segunda Camara hollandeza o convenio feito com a Belgica e com a companhia de exploração das vias ferreas do Estado neerlandez quanto á recuperação das partes do Grande-Central-Belge e do Liégeois-Limbourgeois situadas em Hollanda. Alguns dias depois, a Primeira Camara hollandeza ratificava a seu turno esta deliberação, de modo que se pôde considerar esta importante operação como um facto consummado.

O mesmo projecto da lei decide que os dois Estados devem realizar brevemente o resgate da linha de Liège-Maestrich. Na Belgica está, por assim dizer, concluido o resgate das linhas do Plateau de Herve, tratando-se activamente da recuperação das linhas de Flandres.

Vê-se que tanto na Hollanda como na Belgica os governos caminham rapidamente para a nacionalização completa das suas vias ferreas. Todavia, emquanto que na Belgica o Estado quer ser não só o unico proprietario mas ainda o unico a explorar todos os caminhos de ferro, na Hollanda julga-se que convém possuir mas não fazer o Estado a exploração das suas vias ferreas.

Mais ainda: a Hollanda confia a exploração a duas companhias, pelo menos, e embaraça as rédes d'essas companhias de modo a tornar a concorrência tão intensa quanto possível.

Esta maneira de vêr, vigora na Hollanda ha bastantes annos e parece não ter dado alli mais resultados, a julgar pelo cuidado que as camaras de commercio hollandezas têm tido em velar por que o actual estado de cousas não seja modificado em virtude do resgate de que vimos de falar.

Por outro lado, não pôde dizer-se que tenham surgido no publico belga queixas sérias contra a exploração de parte da rede nacional feita pelas companhias particulares.

Seria, portanto, bem difficil o pronunciar-se por emquanto sobre o valor relativo dos dois systemas governamentais, sendo preferivel esperar que uma experiencia sufficientemente longa forneça argumentos conclusivos.

S. ex.^a o ministro dos caminhos de ferro, correios e telegraphos da Belgica não se occupa sómente da nacionalização de todas as vias ferreas belgas, mas procura constantemente desenvolvê-las e melhorar-lhes a administração. E' assim que elle simplificou e diminuiu as tarifas de passageiros, principalmente dos das classes pobres.

Actualmente o preço é uniforme tanto nos comboios rapidos como nos comboios ordinarios. Qualquer passageiro pôde utilizar indistinctamente todos os comboios sem augmento de preço, excepto pelo que respeita aos comboios internacionaes em que se cobra uma taxa supplementar.

Estão em via de suppressão no serviço interior as carruagens de primeira classe, subsistindo comtudo nos comboios internacionaes.

Quem quizer viajar ainda mais confortavelmente no interior do paiz pôde utilizar as carruagens da companhia internacional dos wagons-lits, mediante uma sobretaxa. Para isso foi auctorizada esta companhia a engatar o seu material nos comboios ordinarios das linhas principaes.

Apezar d'estas medidas, as receitas do caminho de ferro do Estado belga vão crescendo incessantemente provando assim a verdade do proverbio que diz que «quanto mais baratas e mais commodas fôrem as viagens mais numerosas serão.»

L. Kirsch.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços telegrapho-postaes

Repartição dos telegraphos

1.^a Secção

Tendo sido presentes a Sua Magestade El-Rei os projectos apresentados em 12 de janeiro ultimo pela companhia carris de ferro de Lisboa para a applicação do systema de tracção electrica á exploração de diversas linhas de viação urbana, projectos a que se referem os editos publicados no *Diario do Governo* n. 14.^o de 14 do mesmo mez: ha por bem o mesmo augusto senhor, nos termos das disposições dos artigos 6.^o e 42.^o da organização dos serviços telegrapho-postaes de 1 de dezembro de 1892, e dos artigos 156.^o a 161.^o do regulamento do estabelecimento, exploração e fiscalização dos serviços telegraphicos de 10 de dezembro do mesmo anno, determinar o seguinte:

1.^o E' concedida, nos termos abaixo indicados, approvação aos projectos apresentados, com excepção da parte que se refere ao estabelecimento de um conductor de alimentação (*feeder*) aereo, desde a estação central em Santo Amaro a Belem, o qual deverá ser substituido por um conductor subterraneo, devidamente isolado da terra;

2.^o A approvação, a que se refere o n.^o 1.^o d'esta portaria, é concedida sob a expressa reserva de que qualquer disposição mencionada, descripta ou desenhada em qualquer peça d'esses projectos deverá ser modificada, alterada ou substituida, se assim for necessario para cabal e exacto cumprimento das clausulas e condições abaixo mencionadas nos n.^{os} 3.^o, 4.^o, 5.^o, 6.^o e 7.^o d'esta portaria;

3.^o A companhia carris de ferro de Lisboa fica obrigada na construcção e exploração das linhas de viação urbana a cumprir expressamente as clausulas e condições estabelecidas no regulamento de segurança (*protective regulations*), datado de 6 de março de 1894, e adoptado pelo *Board of Trade*, de Londres, bem como ás do regulamento de exploração (*working regulations*), datado de 17 de agosto de 1896 e adoptado pelo mesmo *Board of Trade* para os tramways do districto meridional de Dublin, com excepção da VII condição d'esse regulamento, tudo em conformidade das traducções d'esses regulamentos officialmente adoptadas e que serão remetidas á mesma companhia;

4.^o A companhia carris de ferro de Lisboa será obrigada a assignar termo de responsabilidade:

a) Pelos prejuizos que possa causar nas canalisações actuaes de gaz e agua o emprego da tracção electrica nas suas linhas;

b) Pelos prejuizos causados, pelo emprego do mesmo systema de tracção, nas linhas telegraphicas do Estado e nas da rede telephonica actualmente explorada na cidade de Lisboa, não só pelo que respeita ás linhas actualmente construidas e exploradas, mas ainda em relação ás linhas que de futuro o Estado ou a companhia concessionaria da rede telephonica estabeleçam, nos limites dos direitos do primeiro e da concessão de que a segunda gosa; entendendo-se outrosim que estas responsabilidades importam a de prestar garantias que o governo julgar convenientes para assegurar a execução, á custa da mesma companhia carris de ferro de Lisboa, de queresquer trabalhos necessarios para a regular exploração das referidas linhas do Estado e da companhia telephonica;

5.^o A companhia carris de ferro de Lisboa ficará obrigada a estabelecer á sua custa na estação central os instrumentos registradores de medidas electricas necessarias para verificar o cumprimento d'estas diversas prescripções, devendo esses instrumentos ser dos typos expressamente approvados para este fim pela direcção dos serviços telegrapho-postaes.

A verificação da gradação ou aferição d'estes instrumentos será, porém, feita com apparelhos pertencentes ao Estado;

6.^o A referida companhia ficará sujeita á fiscalização por parte

da direcção dos serviços telegrapho-postaes de tudo que respeita ao cumprimento das condições precedentes e de quaesquer outras, que o governo julgue conveniente determinar, com o fim de manter a segurança publica e a regular execução dos serviços telegraphicos e telephonicos legalmente autorizados, devendo aquella fiscalização ser exercida, sob as ordens d'aquella direcção, tanto pelo pessoal da repartição dos telegraphos como pela da 1.^a circumscripção telegraphica;

7.^o O governo reserva-se muito expressamente o direito, a que se refere o artigo 6.^o da organização dos serviços telegrapho-postaes, de suspensão de todo o serviço ou de parte d'elle, em qualquer epocha, sem indemnisação alguma á companhia, quando as conveniencias publicas o exigiam

Paço, em 15 de abril de 1898. — *Augusto José da Cunha.*

Direcção de Obras Publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um projecto datado de 29 de março findo, e apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de ampliação do edificio de passageiros na estação de Espinho, da linha férrea do norte: ha por bem, conformando-se com o parecer, de 11 do corrente, do conselho superior de obras publicas e minas, approvar o referido projecto.

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

Paço, em 19 de abril de 1898. — *Augusto José da Cunha.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Não augmento de tarifas. — Alguns dos jornaes que se dizem bem informados lançaram a noticia de que, n'uma conferencia entre a direcção da companhia real e o sr. ministro das obras publicas, se tratára do augmento das tarifas geraes da companhia.

Não foi assim; a conferencia teve por fim apresentar bases de um regimen tariffario entre aquella companhia e a da Beira Alta, as quaes o sr. ministro ficou de estudar para resolver com perfeita justiça e equidade para as duas administrações e para o Estado, interessado na exploração das linhas da Beira Baixa e Oeste.

Bilhetes de assignatura. — A companhia real, cedendo ao pedido de varios assignantes das linhas de Cintura e Cintra, resolveu admittir que as assignaturas na zona em volta de Lisboa sejam pagas em prestações, como antigamente, mediante uma pequena sobre-taxa quando, as de trimestre, se renovem para semestre ou estas para anno.

Viagens de recreio. — A administração do Minho e Douro annuncia durante os mezes de maio e junho um serviço de bilhetes de ida e volta, do Porto para as principaes estações do Minho, por preços convidativos. Vae o annuncio na secção «Avisos de serviço».

CENTENARIO DA INDIA

Falta-nos dar os preços dos bilhetes das procedencias das linhas do sul e sueste, que são os seguintes:

| | 1. ^a classe | 2. ^a classe | 3. ^a classe |
|--------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| Lavradio | 450 | 350 | 250 |
| Alhos Vedros | 450 | 350 | 250 |
| Moita | 500 | 400 | 300 |
| Pinhal Novo | 700 | 500 | 400 |
| Poçoirão | 1000 | 750 | 600 |
| Pegões | 1400 | 950 | 700 |
| Vendas Novas | 1800 | 1200 | 900 |
| Gabrella | 2000 | 1300 | 950 |
| Montemor | 2300 | 1500 | 1100 |
| Casa Branca | 2700 | 1750 | 1250 |
| Alcaçovas | 3000 | 1950 | 1400 |
| Vianna | 3200 | 2050 | 1500 |
| Villa Nova | 3400 | 2150 | 1550 |
| Alvito | 3600 | 2300 | 1650 |
| Cuba | 3950 | 2500 | 1850 |
| Beja | 4350 | 2750 | 2000 |
| Outeiro | 4800 | 3050 | 2200 |
| Figueirinha | 5000 | 3150 | 2300 |

| | 1. ^a classe | 2. ^a classe | 3. ^a classe |
|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| Carregueiro | 5350 | 3400 | 2450 |
| Cazevel | 5600 | 3550 | 2550 |
| Ourique | 5750 | 3650 | 2600 |
| Panoias | 5900 | 3700 | 2700 |
| Garvão | 6100 | 3840 | 2750 |
| Amoreiras | 6250 | 3950 | 2850 |
| Odemira | 6700 | 4200 | 3050 |
| Saboia | 7000 | 4400 | 3150 |
| S. Marcos | 7600 | 4750 | 3400 |
| Messines | 7950 | 4950 | 3550 |
| Albufeira | 8400 | 5250 | 3800 |
| Boliqueime | 8650 | 5400 | 3850 |
| Loulé | 8850 | 5500 | 3950 |
| Faro | 9250 | 5800 | 4150 |
| Palmella | 900 | 650 | 500 |
| Setubal | 1000 | 700 | 550 |
| Monte das Flores | 3250 | 2100 | 1500 |
| Evora | 3400 | 2150 | 1550 |
| Azaruja | 3900 | 2450 | 1800 |
| Valle do Pereiro | 4000 | 2550 | 1850 |
| Venda do Duque | 4200 | 2700 | 1950 |
| Evora Monte | 4450 | 2800 | 2050 |
| Extremoz | 4750 | 3000 | 2150 |
| Baleizão | 4700 | 2950 | 2150 |
| Quintos | 4900 | 3100 | 2250 |
| Serpa | 5100 | 3350 | 2350 |
| Pias | 5500 | 3450 | 2500 |

Estes bilhetes são válidos para a vinda desde 12 até 19 de maio, os de 1.^a classe por qualquer comboio, e os de 2.^a e 3.^a das estações de Faro a Outeiro pelo comboio que parte de Faro ás 6 e meia da tarde, de Pias a Poçoirão e ramal de Extremoz pelos comboios da manhã, e do ramal de Setubal por todos os comboios.

O regresso póde fazer-se por qualquer comboio até o dia 23.

Cada passageiro tem direito ao transporte gratuito de 30 kilos de bagagem.

Além d'estes bilhetes haverá outros de 2.^a e 3.^a classe do Barreiro e estações até Setubal válidos para 6 viagens de ida e volta, desde 15 até 20 de maio, por quaesquer comboios, pelos preços de 4 bilhetes dos da tabella supra.

Temos concluido a publicação de *todos* os serviços de bilhetes de ida e volta para as festas do Centenario e devemos concordar que não são coisa notavel esses serviços, limitados ao paiz e ás linhas visinhas, immediatamente, sem que haja annunciados, como se esperava, serviços do centro da Europa, das estações do Meio-Dia da França, do Norte da Hespanha, da Corunha, da Catalunha, de Aragão, e tantos outros pontos de onde poderíamos chamar viajantes a Lisboa.

Nada d'isso ha porque a commissão não soube negociar esses serviços, aproveitando os elementos que tinha á sua disposição.

Queixe-se de si, e o publico que se queixe d'ella, se achar pouco.

De nada serviu fazer-se publicidade em quasi toda a Europa; não havendo passagens por preços convidativos ninguem cá virá.

De Paris, uma agencia de viagens que se propunha vir visitar a nossa capital, teve que desistir do seu intento porque, não havendo redução no preço das passagens, e estando caros os hoteis em Lisboa, a viagem seria carissima — ninguem quiz.

De Hespanha, vistos os deploraveis acontecimentos que, por fatalidade, vieram justamente coincidir com as festas do Centenario, também poucos visitantes teremos.

Portanto, áparte as guarnições dos barcos que as demais nações mandam ao Tejo, as festas terão apenas por espectadores a pequenina familia portugueza.

E era esta uma celebração em que devíamos ter entre nós representantes de todos os paizes do mundo!

REGOA A CHAVES E VALLE DO LIMA

Foi approvedo no dia 19, na camara dos deputados, o parecer sobre o projecto de lei relativo a este caminho de ferro, projecto que é do teor seguinte:

«Artigo 1.º É o governo auctorisado a tornar definitiva a concessão provisoria feita a Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Pereira Cabral, para a construcção e exploração de um caminho de ferro da Regua a Chaves e á fronteira, nos termos do decreto de 1 de abril de 1897 e das clausulas e condições ao mesmo annexas.

Art.º 2.º E' elevado a trinta e cinco annos o praso da isenção de impostos, a que se refere o n.º 2.º da clausula 44.ª das referidas clausulas e condições.

«Art.º 3.º E' concedido aos concessionarios o direito de opção na construcção e exploração de todas as linhas convergentes a pontos situados dentro das zonas lateraes de 30 kilometros referidas na clausula 48.ª.

«Art.º 4.º E' permittida aos concessionarios a exploração da linha por meio de tracção electrica, precedendo auctorisação dada pelo governo.

«Art.º 5.º Fica revogada a legislação em contrario.»

Este mesmo projecto já tem parecer unanimemente favoravel das commissões reunidas de fazenda e obras publicas da camara dos pares

Por um additamento proposto pelos srs. Espregueira, Reymão e Queiroz Ribeiro, com assentimento do relator o sr. Villaça, foi accrescentado que para a concessão da construcção da linha do Valle do Lima se adoptassem as mesmas condições d'aquell'outro caminho de ferro.

As commissões da camara alta tambem approvaram esta parte.

VIAGENS EM TERRA ALHEIA

III Constantinopla

Meu caro amigo

A recordação que invocaes das paginas inolvidaveis de Lamartine sobre o Oriente, na propria carta em que me pedis que vos envie a nota das minhas impressões, é quasi para descoroçoar. Mas como não tenho, nem de longe, a intenção e menos ainda a pretensão de me elevar ás alturas em que paira o auctor da viagem ao Oriente ou o do itinerario de Paris a Jerusalem, tentarei satisfazer o vosso desejo sem me deixar perturbar pelo boccadinho de malicia que transparecia na evocação d'esses grandes nomes.

About, creio que disse, algures, isto pouco mais ou menos: «O que ha de mais bello n'esta cidade é o primeiro aspecto... O viajante tão feliz ou tão corajoso que se limite á primeira impressão, extasiando-se francamente durante um quarto de hora, voltando para traz, não fará um calculo errado».

Em que peze a este homem de grande espirito, creio que, fazendo esse calculo, o viajante se privaria d'um conjunto de impressões e sentimentos, que é impossivel experimentar em qualquer outra parte, pelo menos com tamanha intensidade.

Nada menos uno, menos simples; nada mais diverso, mais complexo do que aquillo que Constantinopla offerece ao visitante que chega!

Parece-me que nunca foi mais verdadeiro, mais vivo e mais palpavel do que aqui o velho proverbio «Os extremos tocam-se», tanto é o choque, o contraste a antithese. Não imagino outra cidade tão heterogenea.

«Começa porque Constantinopla não é uma cidade mas a reunião, a agglomeração de quatro cidades distinctas. Primeiro a antiga Bysancio, que se estende nas duas margens do Bosphoro e termina n'um cabo—a

ponta do Serralho; aquella a que chamam hoje Stambul, em que se encontram os edificios antigos, as ruinas do remoto esplendor da velha capital do Imperio do Oriente, os vestigios e os restos de palacios de todos estes imperadores cujo nome encheu a historia, os Julianos, os Constantinos, os Theodoros, os Justinianos e até Belizario... E' lá que estão as maravilhas da architettura bysantina: St.ª Sophia, St.ª Iréne, cathedraes que são hoje mesquitas; é lá que estão os edificios mais venerados, como aquelle em que se guarda o manto do propheta; é lá que estão os palacios, os ministerios; é lá que está a Sublime Porta.

Stambul é o bairro musulmano mas em que já penetrou e se installou o elemento estrangeiro; em que a vida e os habitos europeus se infiltram pouco a pouco, lenta mas seguramente, em que o mundo musulmano luta ainda mas cede, invadido, apertado por toda a parte. E' assim que Stambul serve, por assim dizer, de traço de união entre duas outras partes completamente distinctas, entre duas outras cidades que formam Constantinopla: Scutari e Galatha. Scutari, na costa asiatica, em frente da costa da Europa, mas sem uma ponte que ligue um bairro a outro, é a parte mais sã e santa da capital musulmana; a que se não deixou ainda encetar; a que se defende com energia, com fanatismo; aquella em que residem os velhos musulmanos, que não querem nada de commum com os *giaurs*, os infieis, e que choram vendo esses *perros* extender a sua influencia alli, do outro lado, e o crescente pactuar lentamente com a cruz.

Scutari é o Corão intransigente que se oppõe a toda a ingerencia estrangeira; Stambul é o Corão oportunista que renuncia a uma opposição que lhe parece inutil e muito menos proficua do que um certo accôrdo.

Eis ahi como é gradual a transição entre estas duas cidades e as duas outras: Galatha, em primeiro logar, e Péra, em segndo.

Galatha é o bairro cosmopolita por excellencia, o bairro mercantil.

E' a velha cidade edificada pelos genovezes e que ficou até agora como era. Italianos de todas as provincias e de todos os dialectos, maltezes, gregos de todas as ilhas, judeus... tal é a população de Galatha.

Galatha assenta na margem do Bosphoro. Está n'ella o commercio europeu como o commercio musulmano em Stambul. Vêem-se egrejas de todos os ritos e de todas as confissões; todos os symbolos têm alli os seus templos e os seus adeptos, conventos de todas as ordens, de todas as religiões. Alli as casas de importação e de exportação, os grandes depositos, os armazens e as dócas. Galatha borda o mar e segue-lhe as sinuosidades e as curvas, aproveitando as suas sete bahias que constituem sete excellentes portos n'este grande porto admiravel que fórma Constantinopla no seu conjuncto.

Acima de Galatha, Péra a cidade occidental moderna. Aqui já não é o mundo mahometano que reina, que manda e que dirige; é a Europa pelos seus embaixadores, pelas suas legações, pelos seus consulados, pelos seus hospitaes, pelos seus collegios. Péra é a vida luxuosa: theatros, cafés, restaurantes, cervejarias, hospedarias... á similhaça das grandes capitais.

E' alli que se encontram os costumes, a elegancia das nossas cidades, os vestuarios femininos de irreprehensivel bom gosto, os homens trajando segundo a ultima moda.

Na grande Rua o Boulevard ou o Chiado d'aquelle sitio ha os armazens de novidades, as camisarias, as joalherias, os armazens de mobílias etc., capazes de figurar em qualquer grande cidade da Europa.

E' esta a gradação: Scutari a fortaleza invicta; Stambul que já capitulou, á mercê de uma ponte entre Stambul e Galatha que favoreceu a penetração; Galatha que é já Europa, mas ainda imoregnada do Oriente, Europa Oriental... Servia, Bulgaria, Rumania, Montenegro; Péra, isto é, Europa Occidental... França, Inglaterra, Allemanha.

Em Scutari, cabanas de madeira, a habitação musulmana em toda a sua rigidez: o Sélamict para os homens, o Harenict para as mulheres; ruas estreitas, burros e camellos para carga e para montar.

Em Stambul casas de madeira e outras de pedra, ruas estreitas e ruas largas.

Em Galatha cousas correspondentes mas em razão inversa, isto é, predominando o aspecto europeu-oriental.

Em Péra palacios e habitações magnificas, ruas que se alargam sempre, luz, ar; já não é Turquia mas Europa.

Scutari extrema esquerda, Stambul o centro esquerdo, Galatha o centro direito, Péra a direita.

Vêdes agora que é difficil ter uma opinião sobre Constantinopla.

O que é incontestavel é a belleza incomparavel, o esplendor, a magia do espectáculo do conjuncto d'esta cidade immensa. O seu panorama é verdadeiramente maravilhoso: uma serie, uma successão de sete collinas cobertas de palacios, de jardins e de edificios magestosos, dominando do alto todas as habitações ordinarias. Por toda a parte torres, zimborios, minaretes, columnas e obeliscos.

Aqui as ilhas dos principes, mais longe á direita, á esquerda, por toda a parte, sobre o Bosphoro até ao mar de Marmara d'uma parte, até ao Mar Negro por outro, aldeias onde se veraneia, cidades escondidas na verdura, e uma grande parte da margem europeia coberta de palacios dos Sultões, porque cada novo imperador manda construir novo palacio segundo o seu gosto e segundo o modo por que comprehende a existencia. Ha-os gigantescos em que tudo se encontra reunido: creados de todas as categorias e classes, servos mais graduados, cortezaos, familiares, serralho com o numero de mulheres que ao Senhor apraz possuir, mas que vivem sempre á parte n'uma ala onde elle só penetra e os eunuchos que o guardam.

Tal é o Paço em que está encerrado Mourad V (a não ser que tenha já sido deitado á agua, pois ninguem póde certificar-se d'isso) o qual alli foi mettido por seu irmão o sultão actual Abdul-Hamid, que o depoz, como atacado de alienação mental, do throno a que subira, mandando assassinar o seu predecessor Abdul-Hazir em 1876.

O actual sultão, em vez de um grande palacio, fez construir uma serie de pequenos pavilhões n'um grande parque.

Em cada um ha uma casa completa, isto é, todo o pessoal de creados, cortezaos, etc., e o numero de mulheres respectivo, entre 15 e 20.

Não se sabe nunca onde o sultão irá passar a noite. Vae onde lhe parece sem avisar ninguem, tanto receia um assassinio.

Parece que quasi não come e que não bebe.

Quem sabe se é elle mesmo quem coze os seus ovos!

Esta sempre cheio de terror.

Que contraste! Um homem que reina como senhor em tantos milhões de vassallos e que não tem tranquillidade nas suas refeições e socego nas suas noites!

Vimol-o n'uma grande cerimonia de que devo dizer-vos algumas palavras: é a Sélomict ou Oração publica do Sultão.

(Continúa)

V.

GUIA DE LISBOA

Repetidas vezes temos lastimado aqui que não existisse uma guia de Lisboa ao alcance de todas as bolsas, uma planta da cidade com esclarecimentos do que n'ella tem que vêr, por um preço barato, como existe em toda a parte.

Acabamos de vêr o guia *Lisboa de relance*, que preenche muito razoavelmente essa lacuna e até, em certos pontos, excede os nossos desejos, porque, a par da descripção, breve e resumida, como convem n'estes casos, de todos os edificios notaveis, ruas e praças, etc., itinerario para a visita á cidade, planta d'esta, etc., apresenta numerosas photo-gravuras dos monumentos, edificios e outras.

Esta primeira tentativa do sr. Caldeira Pires, auctor do guia, deve ser coroada do melhor exito porque, a julgar por nós, que immediatamente nos apressámos a comprar um exemplar, ninguem, por 120 réis, deixará de adquirir tão util livrinho.

Em segunda edição, que é de esperar não se demore em apparecer, o cuidadoso auctor do guia poderia melhorar um pouco a planta da cidade, reduzindo-a á parte central, de fôrma a dar-lhe maior clareza.

Enquanto ao itinerario da visita á cidade, tambem nos pareceria preferivel estudar o meio de aproveitar, quanto possivel, a viação de carreira de preferencia aos trens de praça, que são incommodos e carissimos.

ASSEMBLÉA GERAL DA COMPANHIA DE GUIMARÃES

Reune hoje a assembléa geral d'esta companhia para apresentação do relatorio da gerencia, respectivo ao anno findo, e parecer do conselho fiscal.

As conclusões d'este relatorio são: que do saldo da conta de lucros e perdas (20:162.712.9) sejam applicados 14:876.000 a dividendo de 5 % ou 5.000 réis por acção: 1:007.970 réis para elevar a 4:200.000 réis o fundo de reserva; réis 1:053.000 para fundo de amortização e os restantes 3:225.712.9 para conta nova. Que se continue a promover a continuação da linha até Fafe, se reorganize a caixa de soccorros dos empregados da companhia, e se proceda á eleição de todos os cargos administrativos da companhia.

Durante 1897 a receita geral da exploração elevou-se a 82:153.643 réis, ou mais 5:505.933 réis do que a do anno anterior, produzindo uma média annual kilometrica de 2:416.283 réis, ou um augmento de 161.939 réis por kilometro.

O producto total, proveniente do transporte de passageiros, elevou-se a 45:135.935 réis, ou mais réis 1:035.345 comparado com o do anno preterito, e o seu numero foi de 207:326, mais 6.491 do que em 1896.

Em mercadorias de grande e pequena velocidade a tonelagem foi de 39:194, ou mais 5:370 toneladas; e no seu producto, de 36:001.138 réis, houve o augmento de 4:143.795 réis sobre o do anno anterior.

Foram de 25:664.572 réis as despesas geraes, propriamente pertencentes á exploração com augmento de 1:389.486 réis, proveniente principalmente da maior renovação de travessas na via, 825.435 réis, e 647.299 réis no preço do carvão, comparando-se com a de 1896.

Dos curiosos mappas comparativos que contém este relatorio, vê-se que o producto mais que duplicou, tendo sido de 38 contos em 1884 e de 82 em 1897; as

despesas conservaram-se na mesma situação, ainda com certa diminuição sobre as dos annos anteriores; o producto liquido passou, pois, de 14 a 56 contos.

O numero de passageiros que em 1885, primeiro anno completo de exploração, fôra de 125.850 foi, em 1897, de 207.326; as mercadorias elevaram-se de 15.219 toneladas a 39.194.

As mercadorias foram em maior quantidade transportadas: o carvão, os vinhos e vinagres, lã e algodão em rama, farinhas, madeiras, metaes e terras.

O coefficiente de exploração acha-se reduzido a 31,63 % o que é perfeitamente extraordinario e abona os creditos de uma gerencia competente e cuidadosa.

A eleição de todos os cargos é baseada no preceito estatutario.

Esperamos receber telegramma do nosso correspondente especial n'essa assembléa que nos communicará o resultado da eleição.

Porto, 30 ás 3 horas e 10, tarde.

Na assembléa geral do caminho de ferro de Guimarães estiveram presentes 22 accionistas com 2.150 acções. — Foi approvada a acta da sessão anterior bem como o relatorio, por unanimidade. A eleição deu em resultado ser reeleito, como era de justiça, gerente o sr. Antonio de Moura Soares Velloso; sub-gerente o sr. dr. José Carlos Godinho de Faria; conselho fiscal, presidente o sr. José Nogueira Pinto, vogaes os srs. Eduardo da Costa Correia Leite, João Augusto de Souza, Thomaz Martins Ramos Guimarães e Manuel de Souza Machado; substitutos do conselho fiscal os srs. Alfredo Carneiro Soares, Antonio de Souza Machado, José Joaquim Bessa de Carvalho e Antonio de Moura Soares.

(Do nosso correspondente)

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 30 de abril de 1898.

Se a guerra, com todos os horrores do embate, que dia a dia se espera e hora a hora se addia, entre duas esquadras, tão fornideáveis que mutuamente parece temerem-se, ainda não rebentou alastrando o Oceano de cadaveres e destroços, o effeito d'esta mais que ameaça, d'essa terrivel certeza estalou nas Bolsas, no principio d'esta semana, como uma granada, cujos estilhaços não só feriram os fundos dos dois paizes, mas feriram todos os outros por mais definida que estivesse, já então, a sua posição de neutralidade.

A baixa foi geral em todas as Bolsas ao saber-se do ultimatum americano enviado á Hespanha e por ella nobremente devolvido fechado como documento que lhe repugnava ler, e baixa que se tornou panico, como se a insolita provocação feita a um paiz da Europa significasse o indício d'uma conflagração geral.

Os proprios fundos francezes resentiram-se consideravelmente; o 3 % desceu quasi um ponto, o que é extraordinario, e o amortizavel, ainda mais do que isso, baixou de 101,40 a 100,25 em dois dias: 18 para 20. Todos os mais fundos de Estados o acompanharam e já se vê que o nosso, fraco como está, tomou-lhes a deanteira na rampa e... para baixo todos os santos ajudam... N'este caso os santos são os vendedores a descoberto.

De 18,30 que cotavamos em 15 d'este mez, descemos até 16,20 de que, felizmente, nos vamos afastando, subindo a 17,60, graças á declaração categorica feita pelo governo de estar habilitado, no estrangeiro e no paiz, não só com os fundos necessarios para o pagamento do coupon de julho como do de outubro.

Foi uma boa providencia esta declaração para contrariar os maneios dos vermes roedores do nosso crédito, que os temos de ha muito entre nós e até alimentados ao seio carinhoso das nossas leis...

O *Credit Franco-Portugais*, por exemplo, fez constar na rua dos Capellistas que comprava cambias por todo o preço!

Já se vê que n'esse dia o premio do ouro subiu enormemente e só estacou porque a casa que assim deixava avolumar o panico

foi a primeira a vêr-se forçada a suspender as compras por todo o preço.

De toda a fôrma, como a maré mesmo quando desce sempre deixa molhado o penhasco a que subiu, o agravamento dos cambios, posto que em menor escala, ainda se mantem, pesando com a sua mão de ferro sobre a nossa economia.

E o peor é que o ultimo a soffrer, n'estes casos, é sempre o consumidor.

O commercio, pelos receios do futuro e por certos cuidados do presente, ao vêr um augmento do premio do ouro, faz um maior augmento ao preço do genero, de fôrma que é sempre o comprador a victima.

Resulta que este compra menos, é verdade, mas deixa o mesmo lucro do que se comprasse mais.

Com o premio da libra a 25000 réis um artigo custava 15000 réis, por exemplo. N'este preço entrava o custo no estrangeiro, pago em ouro, por 15560 réis, ou 6 francos. Mas a libra subiu a 37100 réis, portanto o custo elevou-se a 15824, mantendo o mesmo lucro o objecto que devia custar 25264. Ponhamos mesmo 25300, se o commerciante estabelece o seu lucro por percentagem do custo. Mas elle eleva o preço a 25500, bonito arredondamento que lhe dá 676 réis para direitos e ganho em vez de 440 antigos.

Outra declaração importante foi a feita pelo sr. presidente do conselho da administração da companhia real, na ultima sessão d'esse conselho, de que a companhia estava habilitada — mesmo que o cambio sobre Londres descesse a 32 — a fazer face a todos os encargos do coupon das suas obrigações de 1.º grau e amortização, prevista no convenio, das do 2.º grau.

Isto valeu para que aquellas mantivessem as suas cotações, elevando-se até mesmo nos dias de maior panico.

As do 2.º grau desceram, sem que se veja razão para isso, agora que se approxima a data da amortização.

Ficou votado no dia 28, na camara dos pares, o projecto da conversão. Os jornaes estrangeiros dizem-nos que os portadores se mantêm n'uma expectativa benevola, esperando esse acto para entrarem, com o nosso governo em negociações definitivas.

A epocha não podia ser peor, vista a depressão do nosso credito; mas que fazer se não é possível retrogradar a outras melhores, que tantas foram, nem esperar futuras melhorias que se demorariam, posto que apesar d'estes solavancos, o paiz de esperanças de prosperidade!

Liquidada a questão dos trigos, resultou que: os moageiros conseguiram a importação livre; — portanto os mesmos lucros; os padeiros terão farinha aos mesmos ou menores preços — portanto um pouco mais de beneficio;

o povo está pagando, em quasi toda a parte, o pão mais caro — portanto mais prejuizo.

E não é só o pão que vai encarecendo na cidade; todos os generos, todos os trabalhos sobem de preço ao approximar-se as festas do Centenario, com as quaes todos esperam lucrar.

E tanta é a nossa infelicidade que estas vieram coincidir com a guerra do visinho reino, afastando da nossa capital os estrangeiros que viriam trazer-nos um pouco de ouro para tanto que nos falta!

Para *tentear* as finanças, o governo parece que não desiste das leis do adicional de 5 % e agravamento do imposto do sello, que apresentou e tem feito estudar pela commissão de fazenda.

O parecer diz-se que será apresentado no principio da semana e, ao que vemos nos jornaes, pequenas alterações se faz na lei do sello, parecendo que a mais importante, e por isso merece registro especial, é a taxa sobre cães...

Effectivamente é muito importante.

Curso dos cambios, descontos e agios

| | Dinheira | Papel | | |
|---------------------|----------|---------|------------------|---------|
| Londres 90 d/v... | 31 3/4 | 31 3/16 | Desconto no Ban | |
| " cheque... | 31 3/8 | 31 3/16 | co de Portugal | 5 1/2 % |
| Paris 90 d/v..... | 900 | 905 | No mercado.... | 5 1/2 % |
| " cheque..... | 910 | 910 | Agio Buenos Ay | |
| Berlim 90 d/v..... | 360 | 365 | res | 168 |
| " cheque..... | 370 | 375 | Cambio Brazil... | 5 3/4 |
| Francfort 90 d/v... | 360 1/2 | 365 1/2 | Premio libra.... | 37100 |
| " cheque... | 370 1/2 | 375 1/2 | | |
| Madrid cheque | 860 | 900 | | |

TRACÇÃO ELECTRICA

EM LISBOA

Por portaria de 15 do corrente, que publicámos no lugar respectivo, foi auctorizado o estabelecimento da tracção electrica nas linhas da companhia carris de ferro de Lisboa.

Os trabalhos de installação vão começar brevemente, devendo estar concluidos dentro de um anno.

Duvidamos de que o estejam.

O que não percebemos é porque se impõe á companhia que, desde Santo Amaro até Belem, o conductor seja subterraneo, deixando-se installar os fios aereos nas ruas principaes da cidade baixa.

Dir-se-hia que o proprio director da companhia, o sr. conde de Burnay, sabendo a *belleza* do effeito dos cordelinhos, não os quer por defronte do seu palacio...

No Porto

Abriu no dia 18 a linha da rua do Infante D. Henrique até á praça em frente da estação de S. Bento, ficando assim directamente ligada esta estação com a linha da Foz e Mattosinhos.

No estrangeiro

A companhia de tremvias Englewsd & Chicago adoptou o systema de tracção electrica, por accumuladores, em todas as linhas da sua rede.

Começou em janeiro de 1897 o serviço com 9 carruagens e foi augmentando o numero d'ellas, tendo já no verão passado 30 em serviço.

Os accumuladores têm funcionado excellentemente. O administrador, sr. Herbert Condet, assegura que fica mais barato este systema do que o de roldador.

Os vehiculos percorrem diariamente 200 milhas.

*

Devem começar a circular n'este mez as carruagens electricas entre Lyon e Vanguaray.

*

Já estão em poder da sociedade franceza proprietaria dos tremvias electricos de Murcia, os projectos para a installação da fabrica productora do fluido. Espera-se que os trabalhos comecem brevemente.

A tracção é pelo systema de roldador.

REPUBLICA ARGENTINA

Arrendamento das vias ferreas do Estado

Como tem alguma actualidade e ha porventura interesse em conhecermos em Portugal o que se pensa lá por fóra sobre a alienação das linhas ferreas nacionaes, trasladamos da *Revista Argentina* alguns periodos em que esta publicação dá noticia da consulta do «directorio de ferrocarriles» a este respeito.

As conclusões a que chega esta corporação são as seguintes:

1.º As vias ferreas, propriedade da nação, não podem ser consideradas unicamente como empresas commerciaes, porque o projecto primordial que leva a sustental-as não é o lucro mas o fomentar o desenvolvimento das industrias e do commercio nas regiões que atravessa, por meio de fretes reduzidos, chegando-se até ao ponto de, em caminhos de ferro de montanha, que são os mais caros, serem as suas tarifas mais baixas do que em quaesquer outros.

Assim se conseguem cousas equivalentes ás advogadas em theorias ferro-viarias, dignas de applauso, que prescrevem tarifa de zonas, que permitam ás regiões

afastadas competir com as dos centros proximos das grandes capitais.

2.º Nenhuma empresa particular que explorasse as vias ferreas nacionaes poderia manter as tarifas minimas limitadas ao custo da tracção, como o faz o governo.

3.º Para se conseguir este fim altamente patriótico é necessario terminar a construcção d'estas vias ferreas, ainda não concluidas, construindo definitivamente as obras feitas provisoriamente, com o que se economisa em locomotoras e em vehiculos.

4.º Quando se julgue conveniente terminar com a exploração directa das linhas do Estado, póde intentar-se a sua venda ou o seu arrendamento mas em concursos internacionaes e estrangeiros.

5.º Em caso de venda ou de arrendamento seria justo e patriótico estabelecer uma clausula pela qual a empresa concessionaria respeitasse as actuaes tarifas ou as não podesse modificar sem consentimento do governo.

Parecem muito bem pensadas as conclusões de que acima deixamos o resumo, conclusões que, em muitos pontos, se podem applicar a linhas differentes, não sendo, portanto, particulares ou especiaes para as vias ferreas argentinas.

De facto, comprehende-se e justifica-se que o Estado, que tem a obrigação indeclinavel de promover o bem estar geral, de estimular o desenvolvimento da riqueza nacional, de valorisar terrenos que precisam de ser tonificados pelas arterias de aço das grandes estradas pelas quaes se ligam aos centros importantes dos portos de mar, etc., feche um pouco os olhos aos lucros immediatos que lhe possam advir, pensando mais no futuro do que no presente.

Dado mesmo que a exploração não lhe permita o rendimento compensador dos encargos que tomar, terá, no augmento da riqueza publica, as suas compensações.

Esse ponto de vista social não póde ser o de qualquer empresa particular, adstricta aos lucros da operação isolada, que explora.

Exemplifiquemos.

O nosso Alentejo é uma vasta provincia pouco cultivada e com uma pequena densidade de população.

Nota-se-lhe ha uns annos uma manifesta tendencia para se desenvolver, apresentando os seus bellos terrenos para a lavoura em que se vão seguindo processos culturaes aperfeçoados.

O trafego dos adubos nas linhas do sul cresce n'uma progressão lisonjeira.

Ganham os lavradores, mas ganha tambem o paiz, porque importa menos e porque exporta mais.

Se o Estado quizesse fazer apenas o seu negocio e considerasse as linhas do sul como meras fontes de receita, aconteceria o mesmo?

Se lucra menos do que podia lucrar na exploração tem compensações que o indemnizam largamente.

E' assumpto, portanto, em que se deve pensar cuidadosamente, este de alienar as linhas ferreas, que no estado actual da nossa civilisação são os órgãos mais efficazes pelos quaes um governo póde influir no desenvolvimento agricola e industrial d'um povo, na prosperidade do commercio, na economia geral de qualquer paiz.

Nota. A Republica Argentina tem 1.824 kilometros de vias ferreas em exploração, sendo a mais extensa a linha Central Norte com 1.021 kilometros. O total das linhas ferreas é de 14.923 kilometros.

INVENÇÕES

Registo da marcha dos tremvias—Funciona n'algumas linhas americanas um engenhoso invento, que permite registar n'uma estação central as velocidades dos tremvias.

Na estação de registo ha um chronographo com um certo numero de estyletes atintados, montados sobre um electro-iman e unidos por fios conductores a uma serie de contadores distribuidos ao longo da linha.

Quando a carruagem passa por estes contadores fecha o circulo e actua o estylete que imprime um signal n'uma tira de papel, que se move uniformemente.

Examinando-se estes signaes, e vendo quaes os intervallos que ficam na tira de papel, conhece-se o tempo que o carro gasta de um ponto para outro.

VIADUCTO DE BRUXELLAS

Ha grande celeuma n'esta florescente cidade por causa do projecto do viaducto destinado a ligar a parte baixa com a alta d'uma maneira rapida.

Ha quem sustente que o viaducto se deve condemnar por prejudicar o commercio, derivando as correntes estabelecidas e arruinando alguns estabelecimentos, por ser anti-esthetico, dispendioso, incommodo, perigoso, sendo muito preferivel a abertura d'uma rua larga, bem traçada, embora cara pelas expropriações e penosa de subir.

O maior partido parece ser o do viaducto.

Este, ainda que se não execute, o que já deu foi occasião para a redacção d'um projecto grandioso e arrojado, americano, muito notavel sob o ponto de vista tecnico.

Consagrar-lhe-hemos, por isso, algumas palavras.

O viaducto é rectilíneo. Começa nas dependencias do hotel de Suède, passa por de cima das ruas des Fripiers, de la Fourche, des Dominicains, des Bouchers, de l'Imperatrice, Douze Apôtres, terminando na praça do Palais, defronte da entrada do Parque, onde está o Banque de Errera.

Na origem ha uma torre de ferro, com diversos andares, dentro da qual se movem es ascensores. Tem 65 metros de altura.

O rez-do-chão da torre liga, por galerias envidraçadas, com a rua Aupach e com a rua Evêque.

Os peões sobem á primeira plataforma, que está na cota de 37 metros, e os viajantes em tremvias á segunda, com a cota de 45 metros.

Na torre alojam-se salas de espectaculo, etc.

O viaducto tem 2 andares cobertos, sendo o andar inferior envidraçado.

O seu comprimento é de 900 metros, devendo percorrer-se em 4 minutos, nos tremvias.

As carruagens sobem nos ascensores e entram nos carris do viaducto, continuando, depois de sahirem d'elle, nas linhas da cidade, sem ser preciso que os passageiros abandonem os seus logares.

O preço da passagem é de 10 centimos para os peões e de 15 para os passageiros de tremvias.

Deve ser construido de ferro. A sua primeira parte, do lado do Palais, é em arco, do systema de Cautelmer; a segunda, em tramos rectos, Vierendeel.

Os pilares serão 8 ou 10 e repousam sobre um leito de formigão.

Dentro d'elles podem installar-se habitações.

Na altura dos pilares o viaducto alarga em fórma de

açafate, para poder dar logar a rotundas, jardins de inverno, etc.

A largura do viaducto não está ainda fixada.

Terá 6 a 12 metros, segundo o numero de linhas que comportar—duas a quatro.

Estão concluidos relativos á construcção metallica.

Foram encarregados os architectos Acker e Hellemans da decoração da galeria.

A obra está orçada em 12 milhões de francos e deveria estar prompta em 1900.

Diz-se que o projecto foi inspirado por sua magestade o rei dos belgas.

Veremos se os partidarios da rua Courbe deixam que o projecto siga ávante.

FRANCISCO NICOLAU D'ARAUJO

Finou-se no dia 28 este antigo empregado da Companhia Real, chefe de secção no serviço do Trafego, logar que exercia ha 14 annos.

Dotado de muita intelligencia e bastante cultivado, prestou sempre bom serviço, sendo solícito cumpridor dos seus deveres de empregado e de companheiro.

O seu espirito irrequeto conseguia domar-se ás exigencias do trabalho, a que se entregava sempre prompto, mesmo quando se tratava de exigencias de serviço violento, que o obrigavam a trabalhar fóra das horas regulamentares.

Em questões de lealdade era notavel aquelle coração, sempre prompto a dedicar-se pelo bem de todos e absolutamente intocavel pela inveja ou pela murmuração.

Deixou por isso vibrantes saudades em todos os seus collegas e superiores, que tiveram sempre n'elle um companheiro leal e um cooperador dedicado.

Em nome do serviço do Trafego foi deposta sobre o caixão uma corôa de violetas e lilazes, ultima despedida dos seus collegas e amigos.

LINHAS PORTUGUEZAS

Pessoal da Companhia Real.—No logar de chefe de secção do serviço do trafego, vago pelo fallecimento do sr. Araujo foi provido o sr. Manuel Guimarães, que já provisoriamente exercia identico cargo n'aquelle serviço.

O sr. Guimarães é já um antigo empregado que, pela sua intelligencia e dedicação pelo serviço, bem merece a distincção que recebeu.

Direcção do Sul e Sueste.—Deixa a direcção d'esta linha passando para o conselho superior de obras publicas, o sr. conselheiro Tavares Trigueiros, que desde muitos annos exercia aquelle cargo, em que prestou grandes serviços.

O novo director, que vae brevemente tomar posse, será o sr. engenheiro Pedro Ignacio Lopes, antigo director da Companhia Real e administrador da Nacional, em ambas as quaes, bem como no desempenho de varios cargos publicos, deu sempre notaveis provas da sua competencia.

Novo horario.—Vae, no proximo verão, soffrer importantes alterações o horario dos comboios da Companhia Real.

O comboio para Madrid, por Valencia de Alcantara passa a partir de Lisboa ás 10 1/2 da manhã, chegando

a Valencia ás 6 da tarde e a Madrid pelas 7 e meia da manhã.

Por esta fórma não só os passageiros fazem o percurso muito mais agradavelmente, como poderá o transporte de peixe ter muito maior extensão porque chegará a mercadoria a Madrid á hora do mercado.

Para o lado de Badajoz outro comboio chegará alli ás 8 horas e 20' da tarde.

A partida do descendente de Madrid será ás 8 da noite, partindo de Marvão ás 9 e meia da manhã para chegar a Lisboa ás 4 e 11' da tarde.

No ramal de Cascaes também ha importante alteração de horario, augmentando-se ao duplo o numero dos comboios que ficarão partindo cada meia hora nos dois sentidos.

Na linha de Cintra e nos tremvias de Sacavem também haverá augmento de serviço.

O novo comboio de Villa Franca a Lisboa e volta, aos dias de semana, e que principiou, como dissémos, em 18 do corrente, tem sido muito concorrido.

Ascensor Municipio-Bibliotheca.—Vae tomando grande desenvolvimento o serviço d'este ascensor, reconhecendo o publico a vantagem que elle lhe offerece encurtando a distancia e o tempo de trajecto entre o Chiado e a zona da cidade baixa, Pelourinho, Praça do Commercio, Arsenal, etc., visto que as viagens são successivas, não se fazendo esperar os passageiros.

A' hora da sahida das repartições publicas, especialmente, as cabines andam sempre cheias.

Algarve.—Começaram no dia 17 na Mexilhoeira, limite do concelho de Lagos, os trabalhos de estudo do caminho de ferro, ramal de Lagos. A commissão, sob a presidencia da sr. José Joaquim Abreu Pimenta e dr. Cabral, acompanhada de grande concorrência de povo, foi cumprimentar o engenheiro Parreira, trocando-se demonstrações de regosijo.

O projecto do 2.º lanço, entre Olhão e a Fuseta, já entrou no ministerio.

Almofadas e mantas.—Vae haver também nas estações principaes das linhas portuguezas, como já existe nas estrangeiras, aluguer de almofadas e mantas aos passageiros dos comboios da noite.

O aluguer de cada um d'esses objectos será 200 réis.

Mormugão.—Vae de novo augmentando a receita d'este caminho de ferro; nas onze primeiras semanas do corrente anno, rendeu 49:880 rupias, ou mais 14:576 do que em igual periodo do anno anterior.

Pungue.—O prolongamento em territorio britânico do caminho de ferro do Pungue vae sendo construido com bastante actividade. Estão concluidos os movimentos de terra em uma extensão de 50 milhas para além do Mufari, e o assentamento da plataforma devia começar no principio de abril.

A ponte de ferro sobre o rio Odzi foi já começada.

Deu-se principio aos trabalhos de alvenaria e no fim de abril deviam chegar o taboleiro e mais peças de ferro.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Almeria.—Está por pouco a ligação de Almeria a Baeza, troço que mede 7 kilometros, sem grandes difficuldades de trabalho, pois que, como obras d'arte, só tem uma ponte pequena digna de menção.

No dia 22 de março ficaram abertas ao serviço publico as estações de Huelura, Cabra de Santo Cristo e Alicun.

A companhia já pediu a visita official da parte comprehendida entre Alicun e Larva para a abrir á exploração.

Espera-se começar brevemente as obras da via ferrea economica da estação de Pinzaes, na linha de Langreo a Gijon, a Musel.

Tarragona-Barcelona-França.—Circularam no mez de março, ultimo, pelos 723 kilometros d'esta companhia, 241.881 passageiros. A receita de grande velocidade foi de 658.939 pesetas.

As receitas totaes, comparadas com as do anno anterior, accusam uma diminuição de 191.163 pesetas.

Em 1897 estava a totalidade em 4.805.316 pesetas.

França

Situação das vias ferreas francezas em 31 de dezembro de 1897:

Linhas d'interesse geral

| | Kilometros |
|---|------------|
| Extensão explorada em 31 de dezembro de 1896..... | 37:118 |
| Abertas á exploração em 1897..... | 248 |
| Extensão explorada em 31 de dezembro de 1897..... | 37:366 |
| Extensão concedida, considerada de utilidade publica ou classificada em 31 de dezembro de 1896..... | 43:257 |
| Concessões definitivas em 1897..... | 285 |
| Concessões eventuaes em 1897 a deduzir..... | 216 |
| Extensão concedida em 31 de dezembro de 1897..... | 43:326 |

Linhas de interesse local

| | |
|---|-------|
| Extensão explorada em 31 de dezembro de 1896..... | 4:060 |
| Abertas á exploração em 1897..... | 142 |
| Extensão em exploração em 31 de dezembro de 1897... | 4:202 |
| Extensão concedida em 31 de dezembro de 1896..... | 5:111 |
| Concessões em 1897..... | 300 |
| Extensão concedida em 31 de dezembro de 1897..... | 5:411 |

Tremvias

| | |
|---|-------|
| Extensão explorada em 31 de dezembro de 1896..... | 2:424 |
| Abertas á exploração em 1897..... | 483 |
| Extensão explorada em 31 de dezembro de 1897..... | 2:907 |
| Extensão concedida em 31 de dezembro de 1896..... | 3:565 |
| Concessões em 1897..... | 513 |
| Extensão concedida em 31 de dezembro de 1897..... | 4:078 |

Na Argelia:

| | |
|---|-------|
| Extensão explorada em 31 de dezembro de 1897..... | 2:933 |
| Extensão concedida..... | 3:472 |
| Tremvias em exploração..... | 85 |

Metropolitano de Paris.—A economia geral do projecto é a seguinte:

A rede geral, dividida em tres partes, comprehende: 1.º Uma linha da porta de Vincennes á porta Dauphine, atravessando Paris de E. a O.; 2.º Uma linha circular pelos antigos bairros exteriores; 3.º Uma linha completando as duas primeiras ao N. da porta Maillot, em Meuilmontant; 4.º Uma transversal N. S. da porta Clignancourt á porta de Orléans; 5.º uma concordancia do bairro de Strasburgo á ponte de Austerlitz; 6.º Uma outra da cours de Vincennes á porta d'Italia; 7.º Diversas concordancias entre diferentes linhas.

A extensão das tres primeiras linhas é de 42 kilometros. As seis rendem 64.697 metros.

A cidade estabelece a infraestrutura, tunneis, viaductos, trincheiras e a plataforma da via ferrea.

A rede é de dupla via e está orçada em 152 milhões de francos, não contando as linhas de concordancia, que poderão custar mais 50 a 60 milhões.

As despesas da superestrutura e da construcção das officinas necessarias para a producção da força electrica estão a cargo de um concessionario—a Companhia Geral de Tracção, que se incumba da exploração durante 35 annos.

A primeira réle deve ser entregue ao concessionario no praso 8 annos e a segunda no praso de 5 annos, que se accrescenta no primeiro.

O municipio realisa um emprestimo de 165 milhões de francos a 3.33 %⁰, que amortisa com a annuidade formada pelo addicional de 5 centimos em cada bilhete de passageiro.

Hayendo 1:700.000 passageiros por kilometro, os encargos ficam cobertos.

O concessionario não recebe nem subvenção nem garantia de juro, mas, suppondo que tenha 125 milhões de passageiros, realisa um lucro superior a 3 milhões, bastante para assegurar o juro e a amortisação do seu capital.

Acima de 140 milhões de passageiros dará um supplemento de 1 centimo, que se eleva a 2 centimos, quando o numero ascender a 150 milhões, e assim successivamente.

A cidade tem o direito de resgatar as linhas em 1910.

Pela lei de 9 de abril ultimo a administração dos caminhos de ferro do Estado pôde ser auctorizada a encarregar-se da construcção e exploração da rede de tremvias da Vendéa.

Esta rede comprehende 5 linhas em que a tracção se faz a vapor, sendo o numero minimo de comboios diarios tres ascendentes e tres descendentes.

A tarifa fixada para passageiros é de 0,75 para a 1.^a classe e 0,050 para a 2.^a.

Tremvias de Bourges.—Foi decretado o estabelecimento d'uma rede de tremvias, de tracção electrica, para transporte de passageiros e facultativamente de bagagens e encomendas na cidade.

Congo belga

Chegou a locomotiva a Pool. A commissão technica julga que a parte d'este caminho de ferro já executada se encontra em satisfactorias condições d'exploração e que as receitas devem cobrir as despesas de exploração, remunerando os capitães empregados.

A obra executou-se mais rapidamente do que se contava, pois só se esperava chegar a Pool em 1900.

China

Este vasto imperio tem actualmente as seguintes linhas em exploração:

1.^o A de Tientsin-Tongku-Shanhaikuan, de 270 kilometros de comprimento, que deve ligar-se ao caminho de ferro transiberico;

2.^o A linha de Ta-yek, com 28 kilometros;

3.^o A de Tientsin-Pekin, com 120 kilometros.

São todas de bitola larga. Os comboios circulam com velocidades que não excedem a 50 kilometros por hora.

Têm sido construidas pelo governo ou com capitães particulares chinezes.

Estão projectadas ou em via de construcção mais as seguintes:

A linha de Hankan-Pekin, de 1:400 kilometros, concedida a um syndicato franco-belga;

A linha Woosung-Shangae Suchon-Nankin, de 500 kilometros, que está sendo construida pelos allemães e deve abrir á circulação brevemente.

A Russia obteve tambem concessões de linhas no norte da China.

A França, por outro lado, vae ligar as linhas do Tonkin ás linhas chinezas e a Inglaterra continúa no imperio do Meio ás linhas das Indias.

NOTAS VARIAS

Um dos attractivos da proxima exposicção internacional de Glasgow é a estatua colossal da rainha Victoria feita de pasta de papel.

Deve pesar 20:000 klogrammas. Está orçada a despesa d'este singular monumento em 200:000 francos.

*

Ha em França, segundo as ultimas estatisticas, casas 9.059:323 e 141:755 officinas ou fabricas com 68.301:893 portas e janellas.

Pagam imposto 1.518:349 viaturas, 1.208:717 solidos, 3.128:571 cães e 307:814 velocipedes.

*

Os officiaes da marinha allemã acabam de empregar o cinematographo como registador dos movimentos do casco d'um navio que se lança ao mar.

*

As minas de ouro dos Estados-Unidos produziram, em 1897, 2.685:000 onças, mais 126:500 em 1896.

O Transvaal figura na cabeça da lista das nações productoras de ouro em primeiro logar—3.034.474 onças, cifra nunca egualada.

A' Australia calculam-se 2.925:000 onças.

O total, a 90 francos por onça, dá a respeitavel somma de 778 milhões de francos.

AVISO DE SERVIÇO

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Viagens de recreio

Viagens de recreio do Porto e Campanhã (Porto) a Barcellos, Vianna, Ancora, Caminha, Valença e Braga, sem reciprocidade. — Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos, vendidos unicamente nos domingos e dias santificados, durante os mezes de maio a outubro de 1898, pelos seguintes preços:

Do Porto: Barcellos, 1.^a classe, 1\$200; 2.^a, 800; 3.^a, 600; Vianna, 1\$600, 1\$300, 900; Ancora, 1\$900, 1\$500, 1\$000; Caminha, 2\$100, 1\$600, 1\$100; Valença, 2\$600, 2\$100, 1\$500; Braga, 1\$300, 900, 700.

De Campanhã (Porto): Barcellos, 1.^a classe, 1\$100; 2.^a, 700; 3.^a, 500; Vianna, 1\$500, 1\$200, 800; Ancora, 1\$800, 1\$400, 900; Caminha, 2\$000, 1\$500, 1\$000; Valença, 2\$500, 2\$000, 1\$400; Braga, 1\$200, 800, 600.

Para mais esclarecimentos, vêr os cartazes affixados nos logares do costume.

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de parafusos para eclises

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 6 de maio proximo, na administração da 2.^a bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para a adjudicação do fornecimento de 35:000 parafusos para eclises.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 20\$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 for feita, depositos que terão logar, o primeiro na thesouraria 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, 14 de abril de 1898.

Fornecimento de ferramentas

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 10 de maio proximo, perante o administrador do 2.^a bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para a adjudicação do fornecimento de bigornas, martellos e moldes de aço fundido para martellos a vapor.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 22\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação, por aquelle dos concorrentes a quem for feita a adjudicação, depositos que terão logar, aquelle na direcção dos ditos caminhos de ferro, e este, na Caixa Geral de Depositos á ordem da mesma direcção.

As condições do concurso estão patentes no edificio 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, 19 de abril de 1898.

Fornecimento de zarcão

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 3 do mez de maio proximo, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para a adjudicação do fornecimento de 3:000 kilogrammas de zarcão.

O deposito provisorio para poder licitar será da quantia de 10\$500 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento por aquelle dos concorrentes, a quem a adjudicação do fornecimento for feita, depositos que serão feitos, o primeiro na thesouraria do caminho de ferro, e o segundo na Caixa Geral de Depositos, á ordem dos caminhos de ferro do sul e sueste.

As condições do concurso estão patentes no edificio 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, 22 de abril de 1898.

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 Mousinho da Silveira, 134.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.
Valencia d'Alcantara.—Justo M. Estellez—Agente internacional de aduanas y transportes.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-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. —Etablissement 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 às 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 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 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—illuminacão 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.—Excelente 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 **NYLE**, sahirá a 3 de maio.

As accomodações para passageiros são inexcusáveis em con-
juncto, havendo a bordo d'esses paquetes todos os melhoramentos
que 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 Ingleses, 23, 1.^o

FABRICA

DE

H. Schalek, Successores

Calçada do Cascão

➔ LISBOA

Premiado em todas as exposições

DEPOSITOSLisboa: 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 cores e tamanhos.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de maio 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. | 6-15 m. | 6-15 m. | 10-30 m. | 1-0 m. | 4-25 m. | 7-14 m. |
| a 7-30 m. | 9-15 n. | a 6-35 m. | 8-30 n. | Figueira Amieira Amieira Figueira | | | | 9-30 m. | 10-39 m. | 6-30 m. | 7-30 m. | | | | |
| 9-0 n. | 7-35 m. | 2-8 t. | 3-5 n. | 12-15 n. | 12-38 n. | 5-0 m. | 5-23 m. | 11-30 m. | 12-38 t. | 7-15 m. | 8-45 m. | | | | |
| 10-30 n. | 11-5 m. | 7-45 t. | 5-55 m. | 6-15 m. | 6-38 m. | 7-0 t. | 7-23 t. | d 12-30 t. | 1-36 t. | 9-0 m. | 10-0 m. | | | | |
| Lisboa V. Alcant. V. Alcant. Lisboa | | | | Coimbra Figueira Figueira Coimbra | | | | 1-30 t. | 2-38 t. | 11-0 m. | 12-0 t. | | | | |
| 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. | 4-30 t. | 5-38 t. | 1-0 t. | 2-0 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. | 5-30 t. | 6-30 t. | 4-0 t. | 5-0 t. | | | | |
| Lisboa Badajoz Badajoz Lisboa | | | | C. Sodrê Cascaes Cascaes C. Sodrê | | | | 7-15 t. | 8-32 n. | 6-30 t. | 7-30 t. | | | | |
| 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. | | | | |
| 8-15 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. | d 10-15 n. | 11-15 n. | | | | |
| Lisboa Figueira Figueira Lisboa | | | | 11-0 m. | 12-13 t. | 8-30 m. | 9-40 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. | | | | | | | | |
| 7-15 t. | 5-23 m. | 1-0 t. | 9-50 t. | 3-0 t. | 4-2 t. | 1-30 t. | 2-32 t. | | | | | | | | |
| Lisboa Guarda Guarda Lisboa | | | | 4-45 t. | 5-55 t. | 3-15 t. | 4-20 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. | | | | | | | | |
| a 10-30 n. | 11-5 m. | 3-30 t. | 3-5 m. | 8-0 n. | 9-4 n. | 6-30 t. | 7-43 t. | | | | | | | | |
| Lisboa Santarem Santarem Lisboa | | | | 10-30 n. | 11-33 n. | 8-0 t. | 9-14 t. | | | | | | | | |
| 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. | | | | | | | | |
| Lisboa Entrono. Entrono. Lisboa | | | | C. Sodrê a P. Arcos P. Arcos a C. Sodrê | | | | | | | | | | | |
| 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. | | | | | | | | |
| a 4-30 t. | 8-25 n. | a 5-30 m. | 1-20 t. | e 12-0 t. | 12-40 t. | 1-0 t. | 1-35 t. | | | | | | | | |
| Lisboa Coimbra B. Coim. ra B. Entrono. | | | | 4-15 t. | 4-50 t. | 6-15 t. | 6-50 t. | | | | | | | | |
| 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 Pampilhosa Pampilhosa Lisboa | | | | C. Sodrê Alges Alges C. Sodrê | | | | | | | | | | | |
| a 6-30 t. | 11-22 n. | a 5-10 m. | 10-10 m. | 8-0 m. | 8-23 m. | 8-40 m. | 9-0 m. | | | | | | | | |
| Aveiro Porto Porto Aveiro | | | | 10-0 m. | 10-20 m. | 10-30 m. | 10-50 m. | | | | | | | | |
| b 3-50 n. | 6-18 m. | b 4-0 m. | 8-12 m. | 2-0 t. | 2-20 t. | 2-30 t. | 2-50 t. | | | | | | | | |
| b 10-0 m. | 2-15 t. | b 4-15 t. | 6-29 t. | Lisboa Sacavem Sacavem Lisboa | | | | | | | | | | | |
| Ovar Porto Porto Ovar | | | | 6-45 m. | 7-30 m. | 6-15 m. | 7-0 m. | | | | | | | | |
| b 5-5 m. | 6-35 m. | 10-45 m. | 12-25 t. | 7-45 m. | 8-29 m. | 7-45 m. | 8-29 m. | | | | | | | | |
| 1-25 t. | 3-10 t. | 6-25 t. | 8-6 m. | 8-45 m. | 9-20 m. | 8-45 m. | 9-29 m. | | | | | | | | |
| Porto Espinho Espinho Porto | | | | 9-45 m. | 10-29 m. | 10-0 m. | 10-44 m. | | | | | | | | |
| 8-55 m. | 9-57 m. | b 7-10 m. | 8-40 m. | 12-0 t. | 12-44 t. | 11-0 m. | 11-45 m. | | | | | | | | |
| 4-50 t. | 5-52 t. | 3-20 t. | 4-22 t. | d 1-0 t. | 1-44 t. | 1-0 t. | 1-45 t. | | | | | | | | |
| Figueira Alfaiellos Alfaiellos Figueira | | | | 2-0 t. | 2-44 t. | d 2-0 t. | 2-44 t. | | | | | | | | |
| 4-30 m. | 5-33 m. | 12-10 n. | 1-13 n. | d 3-0 t. | 3-44 t. | 3-0 t. | 3-45 t. | | | | | | | | |
| 12-5 t. | 12-48 t. | 6-10 m. | 7-10 m. | 4-45 t. | 5-29 t. | d 4-30 t. | 5-14 t. | | | | | | | | |
| 2-5 t. | 3-6 t. | 12-55 t. | 1-53 t. | 5-45 t. | 6-29 t. | 6-0 t. | 6-44 t. | | | | | | | | |
| 6-25 t. | 7-40 t. | 3-20 t. | 4-4 t. | 7-0 t. | 7-44 t. | 7-0 t. | 7-45 t. | | | | | | | | |
| | | | | 8-30 t. | 9-14 t. | 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. | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |

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, via Suez vapor allemão **General Sahirá** a 6 de maio.
Agente, E. George.—R. da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Cintra**. Sahirá a 11 de maio.
Agente, E. George.—R. da Prata, 8, 2.^o



Bordeaux, vap. franc. **Brasil**. Sahirá a 10 de maio.
Sociedade Torlades. Agente das Messageries Maritimes.—Rua Aurea, 32, 1.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. port. **Rei de Portugal**. Sahirá a 10 de maio.
Mala Real Portugueza.—P. do Municipio, 6.



Copenhagen, vap. din. **Tejo**. Sahirá a 1 de maio.
Agente, E. George.—R. da Prata, 8, 2.^o



Corunha, La Pallice e Liverpool, vap. inglez **Liguria**. Espera-se a 10 de maio.
Agente, Pinto Basto C.^a—C. Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres, vapor francez **Portugal**. Sahirá a 9 de maio.
Sociedade Torlades. Agente das Messageries Maritimes.—Rua Aurea, 32, 1.^o



Hamburgo, vap. allemão **Patagonia**. Sahirá a 3 de maio.
Agente, E. George.—R. da Prata, 8, 2.^o



Havre e Anvers vapor franc. **St. Simon**. Sahirá a 10 de maio.
Agente, H. Burnay
R. dos Fanqueiros 10, 1.^o



Liverpool, (Directo), vap. portuguez **Fluminense**. Sahirá a 2 de maio.
Agente, Garland Laidley.—R. Alecrim, 10.



Lourenço Marques, e Beira, vap. franc. **Paraguay**. Sahirá a 21 de maio.
Agente, F. Garay & C.^a—19, P. do Municipio.



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Porto Alexandre, Bahia dos Tigres e para as ilhas de Cabo Verde, Bissau e Bolama com baldeação em S. Vicente, vap. portuguez **Cazengo**. Sahirá a 6 de maio.
Empresa Nacional de Navegação.—R. da Prata, 8, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. francez **Ville de Saint Nicolas**. Sahirá a 19 de maio.
Agente, F. Garay & C.^a—19, Praça do Municipio.



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



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos-Ayres, vap. ing'ez **Nile**. Sahirá a 23 de maio.
Agente, James Rawes & C.^a—R. El-rei, 31, 1.^o



Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão **Desterro**. Sahirá a 7 de maio.
Agente, E. George.—R. da Prata, 8, 2.^o



Pará e Manaus (via-Madeira), vap. portuguez **D. Amelia**. Sahirá a 11 de maio.
Agente, João Patricio Alvares Ferreira. R. dos B acalhoeiros, 135, 1.^o



Rio de Janeiro e Santos, vap. franc. **Caravellas**. Sahirá a 26 de maio.
Agente, F. Garay & C.^a—19, Praça do Municipio.



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Santa-Fé**. Sahirá a 14 de maio.
Agente F. Garay & C.^a—19, Praça do Municipio.



Southampton, vapor inglez **Thames**. Esperado a 4 de maio.
Agente, James Rawes & C.^a—R. El-rei 31, 1.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (Santa Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal, Flores e Corvo, vap. portuguez **Açor**. Sahirá a 5 de maio.
Agente, Germano Arnaud.—C. do Sodré, 84, 2.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos-Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vap. inglez **Or Hana**. Sahirá a 11 de maio.
Agente, Pinto Basto & C.^a—C. Sodré, 64, 1.^o



Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vap. francez **St. Philippe**. Sahirá a 3 de maio.
Agente, H. Burnay.—R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o