

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze. — Bruxellas, 1897 e Porto 1897, medalhas de prata. — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

CORRESP.^{ES}: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS, L. Cretey, — LIVERPOOL, W. N. Cornett. — BRUXELLAS, Leopold Kirsch. — L. MARQUES, J. M. Costa.

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

ANEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa para aluguer de encerados.

SUMMARIO

	Páginas
COMMERCIO DE ANGOLA, por O. S.....	97
OS MELHORAMENTOS EM LISBOA	99
PARTE OFFICIAL — Decreto de 21 de fevereiro; portarias 16 e 22 de março do Ministerio das Obras Publicas.....	99
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	100
O ELEVADOR DO CARMO, EM LISBOA. por Raul Mesnier de Ponsard (continuação).....	101
CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO (cont.).....	101
NOTAS DE VIAGEM, VIII—Turim.....	103
ASSEMBLEA DA COMPANHIA DA POVOA.....	104
ASSEMBLEA GERAL DA COMPANHIA NACIONAL.....	104
PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portu. uezes e hespanhoes.....	104 e 105
O EMBARGO DO ASCENSOR DO CARMO.....	106
O «TIRO CIVIL» E NÓS	106
COLLABORAÇÃO	106
TRACÇÃO ELECTRICÁ.....	106
AUTOMOBILISMO.....	107
LINHAS PORTUGUEZAS — Na ilha de S. Miguel — Benguella — Pias a Moura — Rêde ao Sul do Tejo	107
LINHAS ESTRANGEIRAS	107
AVISOS DE SERVICO — ARREMATACOES — AGENDA DO VIAJANTE — HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE ABRIL DE 1901 — VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	108 a 112

COMMERCIO DE ANGOLA

TEMOS na nossa mesa de trabalho o ultimo annuario estatistico da provincia de Angola, primeira parte, referido ao anno de 1899.

Folgamos de vêr que a tradição estabelecida pelo mallogrado secretario geral, bacharel Almeida Cunha, se mantem e continua sob a superior direcção do conselheiro Oliveira Moncada, homem publico e distincto parlamentar que teve muita vez occasião de verificar como interessam ao estudo dos problemas economicos as informações estatísticas.

O novo secretario geral, sr. Cardoso de Barros, desempenhando-se da tarefa, prestou com os seus colaboradores um bom serviço ao seu paiz, que muito estimavamos pudesse constituir um exemplo a seguir pelas outras provincias ultramarinas, d'onde nos chegam tão escasas, tão deficientes, e tão atrasadas notas ou informações.

Esta publicação é actualmente imprescindivel. O papel que desde a crise está desempenhando no paiz esta provincia de Angola, a mais portugueza, a mais proxima, a mais civilizada, a mais patriotica, é de tal maneira importante que temos de a considerar um verdadeiro prolongamento da nação continental, uma provincia como a do Algarve ou do Alemtejo, um Algarve d'além-mar.

Confiamos em que o irmão governador geral, cuja superior intelligencia o elevou tão cedo a um cargo de tamanha representação e responsabilidade, envidará esforços para que a publicação se ponha completamente em dia, de fôrma que os estudiosos encontrem alli os subsidios de que necessitam para as suas apreciações

e trabalhos e os poderes publicos solida base em que possam firmar as suas reformas e a legislação de evolutiva transformação de que aquella rica provincia tanto ha mister.

E já agora uma observação geral ao trabalho. Desejávamos que elle não fosse apenas estatistico, mas critico. Que houvesse um prologo ou recapitulação em que se condensassem as observações que os mappas demonstram.

Aos funcionarios que conhecem de perto os phenomenos de que dão conta seccamente, na aridez dos numeros que os traduzem, seria mais facil a tarefa e iam indicando o caminho.

Estão elles, por conhecerem o meio, em melhores condições de inferir as conclusões sobre a materia, do que qualquer estranho, embora apaixonado como nós pela causa do desenvolvimento colonial. O perigo das apreciações era minimo desde que o relatorio ou resumo fosse assignado pela pessoa que dirige o trabalho, pois apenas importava uma opinião pessoal, não implicando responsabilidade official pela doutrina. A moderna tendencia estatistica é esta.

Vejamos o que dizem os mappas.

As alfandegas dão um movimento de exportação de 7.958 contos contra a importação de 7.102 contos. A balança economica é favoravel portanto á provincia.

A receita pela exportação foi de 283 contos e pela importação 1.046.

Estes numeros provam o exagero das imposições, tanto num como noutro caso.

A alfandega de Benguella sobrepuja a de Loanda, na importação e na exportação.

Maior será por certo a differença entre ellas quando se levar á pratica o decantado caminho de ferro a que o actual governo vae dar vigoroso impulso.

Em 1898 a exportação foi de 6.723 contos e a importação de 7.902, havendo portanto um augmento de 434 contos nas duas verbas, o que não é muito e attesta porventura a concorrência do Congo belga.

Da Allemanha importaram-se.....	539 contos
Da Belgicá	151 »
Da China	2 »
Da Dinamarca	3 »
Do Congo	3 »
Dos Estados Unidos	57 »
Da França	76 »
Da Hespanha	2 »
Da Hollanda	16 »
Da Inglaterra	1.311 »
Das possessões inglezas	10 »
Da Italia	5 »
Da Noruega	12 »
De Portugal	4.076 »
Das possessões portuguezas	6 »
Da Russia	2 »

Vê-se d'aqui a enorme influencia da Inglaterra a despeito da protecção pautal, e o caminho de prosperidade do commercio allemão.

E' bom confrontar estas cifras para se reconhecer como se dá a protecção ao commercio portuguez.

Para 4.076:991\$873 réis de importação portugueza os direitos foram 188:569\$182.

Para 1.311:108\$080 de importação ingleza os direitos foram 414 278\$960 réis, isto é, se a Inglaterra pagasse a importação que pagam os productos portuguezes, os direitos seriam de 60 contos em vez de 414, ou menos 354 do que são!

Da importação de Portugal só 7.802\$640 réis representam os valores das mercadorias nacionalizadas.

Os principaes generos agricolas nacionaes importados são, em mil réis:

Azeites	5.668
Bebidas alcoolicas.....	126.628
Bebidas fermentadas.....	1.156
Vinagres.....	6.520
Vinhos	369.933
Bacalhau.....	3.372
Arroz	560
Banha.....	12.075
Batatas e cebolas.....	27.567
Farinhas	131.922
Fructas seccas.....	1.853
Legumes.....	7.879
Manteiga.....	5.748
Queijos.....	7.042
Plantas e fructas verdes.....	671
Palha e feno	1.120
Sementes.....	1.040
	<hr/>
	710.178

Noutros productos avultam os seguintes:

Aguas mineraes.....	14.206
Animaes vivos.....	18.606
Calçado.....	44.877
Chapelaria	26.178
Fio para rêdes.....	4.194
Biscoitos e bolachas.....	9.342
Conservas	5.677
Especiarias.....	47.394
Toucinho e carnes.....	37.995
Livros e impressos.....	5.311
Lonas.....	16.316
Brim para velas	1.596
Machinas agricolas.....	34.331
Medicamentos.....	21.076
Papel	16.748
Polvora.....	60.876
Ceramica	12.261
Rêdes.....	2.663
Sabão.....	29.911
Tabaco.....	32.345
Tecidos	2.662.241
Escovas de piassaba.....	11.250
Malas	14.015
Materiaes de construcção	24.684

Como se vê, predominam os tecidos, o calçado, os tabacos e os productos pharmaceuticos.

D'aqui podem induzir-se algumas conclusões por onde se oriente a industria nacional.

Seria conveniente que houvesse mappas da importação dos differentes paizes por mercadorias.

A exportação dá como productos principaes:

A borracha que figura com	5.716:567\$000
O café	116:054\$000
A cera	275:567\$000
O peixe secco	137:94\$000
O coconote	39:976\$000
O couros seccos	30:216\$000
A aguardente	40:325\$000
O marfim	17:267\$000
O algodão em rama	8:904\$000

A exportação por paizes foi:

Para a Allemanha.....	674:918\$000
Para o Congo	1.000:000\$000
Para a Inglaterra	1:014:040\$000
Outras possessões estrangeiras...	24:600\$000
Para Portugal.....	6.838:640\$591
Para possessões portuguezas	194:141\$421

D'onde se reconhece a importancia da protecção dada á marinha nacional.

Mas o nosso organismo está tão enfraquecido que nem com tonicos como este se fortifica a valer.

Apesar da lição eloquente que offerecem semelhantes numeros, continuamos sem marinha mercante com bandeira portugueza.

Póde concluir-se dos mappas que o nosso commercio de vinhos está longe de attingir o limite a que tem direito de subir.

Vê-se tambem que alguma aguardente vem fazer concorrência á que se fabrica em Portugal, sem que todavia o mal seja tão grande como o querem fazer avultar os lavradores.

As mercadorias reexportadas dão 13:367\$000, sendo a principal alfandega para a reexportação a de Loanda.

No districto do Congo a importação foi de 788:092\$000 réis. Cabe á Allemanha 229:717\$000, ao Congo Belga 26:950\$000, á Hollanda 40:787\$000, á Inglaterra 364:051\$000 e a Portugal sómente 85:028\$000.

Portugal apenas introduziu 91\$880 réis de polvora contra 27:715\$139 da Allemanha e 8:253\$747 da Hollanda.

A Inglaterra introduziu 134:265\$941 réis de tecidos d'algodão tintos ou estampados, a Allemanha 12:443\$221 réis e Portugal 1:888\$036 réis sómente.

Não é muito animadora a lição que aqui se denuncia.

O vinho portuguez em cascos foi de 17:052\$862 réis. Só n'este artigo batemos os nossos concorrentes devidamente.

A principal alfandega é a de Ambrizette que importou 307:270\$000 réis, seguindo-se-lhe a de Santo Antonio do Zaire que importou 257.090\$000 réis.

A exportação sommou 923\$001

sendo.....	340:704\$ para a Inglaterra
	298:787\$ » Portugal
	110:239\$ » a Allemanha
	78:836\$ » a Hollanda
	40:400\$ » o Congo-Belga.

Os principaes generos de exportação foram:

Borracha.....	418:626\$000
Café.....	339:969\$000
Coconote.....	87.583\$000
Azeite de palma.....	58:429\$000

Eis os principaes factos que se deduzem do estudo

d'esta estatística. Chamamos para elles a attenção dos nossos leitores, certos de que, olhando cuidadosamente para os assumptos coloniaes, poderão muitos portuguezes applicar a sua actividade productivamente para beneficio proprio e prosperidade da patria.

O. S.

Os melhoramentos em Lisboa

O sr. deputado Costa Pinto occupou a attenção da camara na sessão nocturna de 27 de março com o seu aviso prévio ao sr. ministro das obras publicas, ou, por certo melhor, a todo o ministerio e mesmo a todos os ministerios, passados, presentes e futuros sobre melhoramentos de que Lisboa carece de ha muito e de que ninguem tem cuidado — a camara municipal sendo da tacanhisse que se vê, e os governos deixando-a seguir n'essa carreira, comtanto que ella os proteja nas eleições.

O ponto principal da dissertação foi a difficuldade de comunicação entre o centro da cidade e a sua parte oeste, ou seja o estreito funil da rua do Arsenal.

Sobre este assumpto deu nos a honra de citar a nossa *Gazeta*, pelos artigos que aqui temos publicado a respeito das pessimas condições da stetica e de facilidade de comunicações na cidade.

A solução da mudança do Arsenal para a outra margem do Tejo está posta de parte por muito tempo porque é sabido que custa cerca de 1.800 contos.

O corte dos predios do lado norte torna-se impossivel pelo elevado custo das expropriações, sem sequer haver o recurso de reconstrucção de edificios mais recuados por ficar por detraz a montanha de S. Francisco.

A avenida marginal em que falou, em resposta ao nosso querido amigo e activo deputado, o sr. ministro das obras publicas, é caso para longos annos de espera, quando as prosperidades do thesouro permittam completar as obras do porto, entre a Ribeira Velha e o Aterro

Quantas duzias de annos teremos de esperar dizem-o em todas as legislaturas os ministros da Fazenda, mostrando a magresa dos cofres publicos, correspondendo á gordura do *deficit* annual.

Mas a cidade não pôde esperar tanto tempo sob a tutela de uma camara inactiva e incompetente e no banho d'agua morna d'umas conversas parlamentares que nada resolvem.

Das duas soluções mais facéis uma foi agora retardada por se cohsentir na construcção d'uma nova officina do arsenal, justamente no terreno que faria parte do destinado a abrir-se uma galeria do lado do sul para o transito de peões, applicando ao alargamento do leito de rodagem o espaço occupado actualmente pelo passeio lateral.

Esta solução, que seria a mais facil e menos dispendiosa era não só uma commodidade como um grande embellesamento local.

A outra solução é o tunnel entre a praça do Municipio e o largo do Corpo Santo.

Este seria immediato se a camara se resolvesse a concedel-o porque não faltam propostas de constructores que se prestassem a emprehender essa obra mediante a garantia da exploração dos direitos de passagem de peões e vehiculos e do aluguer de espaços lateraes para estabelecimentos.

Mesmo sem estas vantagens o tunnel podia já estar feito, se a camara tivesse querido ser menos terna para

com a companhia Carris de ferro e, para lhe dar a concessão do prolongamento das linhas, lhe impozesse abrir essa comunicação para por ella fazer a sua carreira ascendente que ficaria tanto mais natural quanto o tunnel realisaria o enfiamento da rua do Corpo Santo com a dos Capellistas.

A camara de Genova, apesar das grandes influencias da companhia dos tremvias electricos não lhe consentiu sequer a passagem pelas ruas Caivoli e Garibaldi, as mais frequentadas, obrigando-a a abrir um tunnel de mais de 500 metros, para communicar a linha.

Por cá nada se pensou n'este genero porque parece que as influencias foram mais tocantes.

O que não se pôde é continuar assim e muito menos agora, com a tracção electrica, os desastres e os transtornos do publico tecerão a corôa de gloria da camara municipal e dos governos que a teem deixado no seu viver de perfeita inutilidade.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

1.ª Repartição

Attendendo ao que me reprentou o Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: Hei por bem, nos termos do § 2.º da base 4.ª, annexa á lei de 14 de julho de 1899, decretar o seguinte:

Artigo 1.º Será aberto concurso publico perante o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, para a construcção e exploração, durante dez annos, de duas pontes sobre o rio Douro, no Pocinho e no Pinhão.

Art. 2.º A ponte do Pocinho, além de ligar entre si os dois troços da estrada real n.º 9, será construida de modo que possa ser aproveitada para o caminho de ferro de Pocinho a Miranda.

A ponte do Pinhão será exclusivamente destinada á viação ordinaria.

Art. 3.º O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos serão elaborados em harmonia com as bases que, fazendo parte integrante d'este decreto, baixam assignadas pelo referido Ministro e Secretario d'Estado.

O Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 21 de fevereiro de 1901.—REI.—Manoel Francisco de Vargas.

Bases para a elaboração do programma e do caderno de encargos do concurso para a construcção e exploração de duas pontes sobre o rio Douro

1.ª—O concurso terá por objecto a construcção de duas pontes sobre o Douro, com as respectivas avenidas, no Pinhão e no Pocinho, e bem assim a sua conservação e exploração durante dez annos.

2.ª—As propostas poderão abranger as duas pontes ou dizer respeito sómente a uma d'ellas.

3.ª—A ponte em frente do Pinhão, destinada á ligação das estradas districtaes n.ºs 50 e 51 com a estrada real n.º 34, será construida no local a que se refere o projecto de 19 de fevereiro de 1891, com o pavimento na cota indicada nesse projecto.

4.ª—A ponte proxima á estação do Pocinho, commum á estrada real n.º 9 e ao caminho de ferro de via reduzida do Pocinho a Miranda, será construida proximamente no local proposto no ante-projecto de 31 de julho de 1889, com o taboleiro do nivel, em cota superior 5^m,0 á da estação do Pocinho.

5.ª—A ponte do Pinhão terá a largura de 6 metros entre as guardas, sendo 4 metros para a faixa empedrada e 2 metros para os passeios.

6.ª—A ponte do Pocinho será projectada com a largura sufficiente para comportar, em vias independentes e ao mesmo nivel, o caminho de ferro e a estrada ordinaria. Será destinada para esta uma faixa de empedrado de 4 metros e um passeio de 1^m,05.

A parte destinada ao caminho de ferro terá a largura sufficiente para a livre passagem do material circulante de via de 1 metro e terá um passeio de um metro de largura.

As duas vias serão separadas por uma divisória de 1^m,5 de altura pelo menos.

A estrutura da parte do taboleiro destinada á estrada será projectada e calculada de modo que se possa assentar na faixa do empedrado a via ferrea de 1 metro, utilizando-se a ponte simultaneamente para o caminho de ferro e para a viação ordinaria, emquanto não fôr estabelecida via privativa para aquella.

7.^a—Os apoios das pontes serão de alvenaria e cantaria.

Na estrutura metallica poderá ser empregado o ferro ou o aço.

Nos respectivos calculos serão attendidas todas as prescripções do regulamento respectivo, approvado por decreto de 1 de fevereiro de 1897.

8.^a—Os concorrentes terão a livre escolha do typo das pontes, systema de fundações e processos de construcção, bem como do numero e abertura de vãos, de modo porém que o talweg do rio fique ao centro de um dos vãos e que a abertura d'este não seja inferior a 50 metros.

9.^a—Os projectos serão apresentados no acto do concurso e serão submettidos á approvação do Governo, ouvido o conselho tecnico de obras publicas.

Deverão comprehender as peças escriptas e os desenhos necessarios para a sua cabal apreciação e que no caderno de encargos forem especificados.

Os adjudicatarios serão obrigados a modificar os projectos, se se reconhecer que não preenchem as condições do concurso.

10.^a—Do projecto da ponte do Pocinho serão executados desde logo os apoios em toda a sua largura até o nivel da estiagem, e acima d'este nivel a parte dos apoios e do vigamento necessaria para a estrada.

Os apoios e o vigamento serão completados sómente quando fôr necessaria via independente para o caminho de ferro nos termos da base 13.^a

11.^a—Em pagamento da construcção das pontes são concedidos:

1.^o O transporte gratuito na linha do Douro dos materiaes necessarios á construcção, sendo as operações de carga e descarga por conta do concessionario, sem direito a indemnizações por interrupção de transito na linha ou por demora no transporte;

2.^o A exploração das pontes durante dez annos, contados da sua abertura á circulação, mediante cobrança de portagens sujeitas a tarifa approvada pelo Governo e cujas taxas não poderão exceder os limites fixados na tabella annexa á carta de lei de 22 de julho de 1850;

3.^o Uma annuidade complementar para cada uma das pontes, durante o periodo da exploração, proposta pelos concorrentes e paga metade pelo fundo especial do caminho de ferro e metade pela dotação orçamental para construcção de estradas.

12.^a—Quando seja construida pelo Governo ou por uma empresa concessionaria a linha do Pocinho a Miranda, poderá ser utilizada a faixa de empedrado da ponte para o assentamento da via.

A entidade que explorar a linha satisfará ao concessionario da ponte metade da despesa de conservação d'esta, além da conservação da via, que ficará a seu cargo.

Pertencer-lhe-ha tambem a despesa suplementar ocasionada pela guarda da ponte, pelo estabelecimento de barreiras e signaes.

Se em virtude da exploração da linha diminuir o rendimento da portagem em relação á média dos ultimos tres annos, o concessionario da linha indemnizará o da ponte d'esse prejuizo.

13.^a—O concessionario da linha terá a faculdade de concluir a ponte segundo o projecto approvado, para estabelecer via independente se assim lhe convier. Poderá igualmente o governo obrigar-o a concluir-a, quando entender que pelo desenvolvimento do trafego a via assente na estrada estorva demasiado a viação ordinaria.

Em qualquer dos casos será obrigado a levantar a via assente na estrada, pondo esta no estado primitivo e continuando a responder por qualquer prejuizo proveniente da diminuição do rendimento da portagem e por metade da despesa de conservação da ponte, com exclusão da do pavimento da estrada.

14.^a—Em qualquer dos casos previstos nas bases 12.^a e 13.^a, o concessionario da linha entregará ao Governo, durante dez annos, uma quantia igual a um terço da annuidade relativa á ponte do Pocinho, prevista no n.^o 3.^o da base 11.^a

15.^a—O prazo para a construcção das pontes será de dois annos, contados da data da assignatura do contracto.

16.^a—Os concorrentes deverão provar a sua idoneidade, ou comprometter-se a confiar a direcção dos trabalhos a pessoa idonea, e apresentar certificado do deposito provisorio de 2:000\$000 réis em dinheiro ou em titulos de divida publica por cada ponte que se proponham construir.

Este deposito será elevado a 5 por cento da importancia do orçamento approvado do custo da obra, logo que fôr feita a adjudicação, e será restituído quando haja materiaes em deposito no local da obra, ou trabalhos feitos na importancia do triplo do referido deposito.

17.^a—O caderno de encargos e o programma do concurso deverão prescrever as condições necessarias e convenientes, nos termos usuaes, acêrca da qualidade dos materiaes, execução dos trabalhos e sua fiscalização, penalidades, devendo-se estipular a

sujeição ás clausulas e condições geraes de empreitadas na parte applicavel.

18.^a—A fiscalização da constucção e exploração ficará a cargo da Direcção do Minho e Douro.

19.^a—Para as questões relativas á interpretação do contracto os adjudicatarios ficarão sujeitos ás leis e tribunaes portuguezes, seja qual fôr a sua nacionalidade, a cujo foro renunciarão.

20.^a—O prazo do concurso não será inferior a noventa dias. Aos concorrentes serão facultados os projectos e ante-projectos existentes e ministrados todos os esclarecimentos necessarios.

21.^a—O programma do concurso e as respectivas condições e caderno de encargos, elaborados em harmonia com estas bases, serão submettidos á prévia approvação do Governo.

Paço, em 21 de fevereiro de 1901.—*Manoel Francisco de Vargas.*

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes apresentado a conta de liquidação de garantia de juro relativa á exploração da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos durante o periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro do anno findo (primeiro semestre do anno economico de 1900 a 1901) e mostrando-se da mesma conta que o rendimento liquido kilometrico foi superior ao minimo necessario para o estado começar a ser reembolsado das sommas gastas com a garantia de juro, como dispõe o § 1.^o do artigo 28.^o do contracto de 29 de novembro de 1883:

Ha por bem, Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 7 do corrente mez do conselho tecnico de obras, approvar a referida liquidação, relativa a garantia de juro da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, durante o periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1900, na importancia de reembolso para o Estado, da quantia de 48\$071 réis, e ordenar:

1.^o Que esta liquidação continue a considerar-se provisoria emquanto não estiver feita e approvada a medição rigorosa da linha a qual é de toda a conveniencia se não demore para serem regularizadas todas as liquidações anteriores;

2.^o Que o reembolso ao Estado tenha lugar depois de feita a liquidação respeitante a todo o anno economico, visto o § 1.^o do artigo 28.^o do contracto de 29 de novembro de 1883 referir-se ao producto liquido annual e não ao semestral.

O que se comunica ao director fiscal de caminhos de ferro explorados por companhias para os effeitos devidos.

Paço em 16 de março de 1901.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do Conselho Technico de Obras Publicas, ha por bem approvar o projecto datado de 9 de janeiro ultimo, apresentado pela Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, de uma plataforma para passageiros e linha de resguardo com transversal-juncção, na estação de Queluz-Bellas do caminho de ferro de Lisboa a Cintra e Torres Vedras.

O que se comunica ao director fiscal de caminhos de ferro explorados por companhias, para os effeitos devidos.

Paço, em 16 de março de 1901.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, concessionaria do caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro, relativa ao primeiro semestre do anno economico de 1900 a 1901 (1 de julho a 31 de dezembro de 1900);

Considerando que o rendimento bruto kilometrico foi já, durante o mencionado primeiro semestre superior ao minimo fixado no artigo 28.^o do contracto de 29 de julho 1885:

Ha por bem Sua Magestade El-Rei, em conformidade com o accordo de 11 de abril de 1896 e o parecer de 14 d'este mez do Conselho Technico de Obras Publicas, approvar a referida liquidação na importancia de 189:843\$719 réis, sendo esta liquidação considerada provisoria, nos termos da alinea a) da portaria de 20 de fevereiro de 1893 e das bases 5.^a e 7.^a do citado accordo.

Outrosim, ha por bem o mesmo Augusto Senhor, ordenar que se pague á mesma Companhia a referida quantia de 189:843\$719 r is.

Paço, em 22 de março de 1901 —*Manuel Francisco de Vargas.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Aluguer de encerados — Distribuimos com este numero uma tarifa bem simples: a que a Companhia

Real acaba de estabelecer para o aluguer de encerrados.

E' commoda e economica a taxa — apenas um real por kilometro, valendo, por isso, bem a todo o expedidor que tenha que carregar um wagon completo com mercadoria cujo resguardo, em transitio não seja obrigatorio para a companhia, fazel-o cobrir com um encerrado alugado, que mesmo na maior distancia, Lisboa a Porto, por exemplo, não lhe custará mais de 340 réis.

Com este pequeno gasto quantos prejuizos se evitam.

A companhia acaba de fazer um contracto com uma casa franceza para o fornecimento de quantos encerrados sejam necessarios e manutenção d'elles em perfeito estado de conservação.

O Elevador do Carmo em Lisboa

(Continuado do n.º 317.)

Sendo o cabo de fio de aço o agente principal de suspensão das *cabines*, e seu fiador de resistencia, como já dissémos, claro está que não incidirá sobre as cadeias um valor qualquer do peso morto das *cabines*, quando estas estejam em equilibrio, penduradas ás respectivas extremidades do cabo. As cadeias de tracção não teriam n'este caso nenhum esforço de tensão a necessitar e o seu trabalho, abstrahindo do valor das resistencias passivas a vencer, seria pois nullo. Se as *cabines* estiverem por acaso com igual lotação em peso, as mesmas condições de equilibrio e de trabalho util theoreticamente nullo para as cadeias se realizarão.

Só tem pois estas a exercer um esforço correspondente á differença em lotação dos pesos transitorios que por ventura carreguem as *cabines*, sendo o maximo quando a cabine da estação inferior tiver o seu carregamento completo, estando a cabine da estação superior vazia.

E' sobre esta consideração que, principalmente, assentam as bases de calculo racional da resistencia que se deve attribuir ás cadeias, conforme os coefficients praticos, que é de uso attribuirem-se a estes orgãos, empregados nos aparelhos e engenhos de levantamento de pesos, e vem a ser 7 kilos por millimetro quadrado de secção, em todas as suas partes. E' com effeito com este coefficiente que a Companhia das forjas de Audincourt, em Paris, estabelece as suas excellentes cadeias Galle. Ora no nosso caso o maior trabalho das cadeias deverá corresponder á carga maxima, que nos impozémos, de transporte de passageiros, lotados em 24, que ao peso médio de 70 kilos por passageiro, representa um peso de 1 680 kilos, ou o seu correspondente de qualquer outra natureza. Cada cadeia deveria pois ser escolhida como devendo resistir só a 840 kilos. Abriremos aqui um parentheses para notar que na consideração do caso em que exemplificamos o trabalho de maior tracção das cadeias, considerando uma *cabine* na estação inferior e outra na superior, teriamos a attender ao peso do cabo e das cadeias, que pendem para o lado da estação inferior, e accrescentam o seu peso morto, ao dos passageiros ou carga a elevar; estes pesos não seriam para desprezar, sobretudo no momento da abalada, onde, além do seu valor, ha a attender ao da resistencia oposta pela inercia para passar do repouso ao movimento; cada metro de cabo pesa approximadamente 10 kilos, e cada metro das cadeias que escolhemos (de força superior á necessaria supra calculada) é de sensivelmente 5 kilos; e como a differença de nivel a vencer é de 32 metros, approximadamente, haveria a mais um peso

morto resistente a vencer, no inicio do movimento das *cabines*, de 640 kilos. Claro está que, iniciado o movimento, este esforço irá diminuindo até o meio do trajecto; passando de resistente que era, a movente em seguida, até final trajecto, transitando pela série de valores moventes, eguaes aos que caracterisaram a escala dos resistentes até meio trajecto.

Em theoria resulta ser o trabalho final nullo, e por conseguinte nada haveria de perdido; mas na pratica muda o caso de figura, porque era justamente, no inicio do movimento, na abalada, que convinha dispôr d'um excesso estranho, de força movente. É certo que sendo a tracção mechanica feita a vapor, um excesso d'este para vencer o peso suplementar de 640 kilos, seria descontado na economia resultante da reducção de vapor, quando este peso passasse a movente; mas é sabido que esta economia não é proporcional á despesa de vapor que ella deveria atalhar, e portanto, praticamente, pouco a considerar.

Devemos, pois, tratar de equilibrar este peso de 640 kilos e annular a sua acção durante o movimento das *cabines*; muitos processos pódem ser empregados, sendo innumerados os que a sagacidade dos inventores tem posto em circulação em casos analogos e outros. Passaremos em revista, a seu tempo, varios systemas engenhosos que teriam legitima applicação para o nosso caso; n'esta altura contentar-nos hemos em apontar apenas um meio pratico e simples, consistindo em amarrar á parte inferior das *cabines* uma cadeia de ferro usado, mas ainda em bom estado, cujo peso por metro corrente seja igual á somma tambem por metro corrente do peso do cabo e cadeias Galle. Esta cadeia suplementar, como cauda, estabeleceria, por intermédio das *cabines*, uma continuidade, de maneira que diminuido ou augmentado de qualquer lado a extensão, pela parte superior, das cadeias Galle e cabo, augmente ou diminua correspondentemente a cadeia suplementar pela parte inferior, ficando sempre d'um lado um peso igual ao do outro, equilibrando-se em qualquer ponto do trajecto; de toda a maneira fica para o que segue, como hypothese, que temos qualquer natureza de pesos mortos equilibrados. Porém, caso fosse regeitado qualquer artificio para este equilibrio, conformando-se a administração com o sacrificio do augmento do esforço á partida, e a fracção de economia de vapor, depois de vencido meio trajecto, convém saber qual a força suplementar que a machina deverá exercer, com a velocidade maxima de 0^m,5 por segundo, a força correspondente em cavallos seria de 4,2.

(Continua.)

R. MESNIER DE PONSARD.

CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

1.ª Secção — 8.ª Questão

Conservação das madeiras

(Continuação)

Tratava se dos modos de conservar as madeiras empregadas nas construcções e, em especial das que se usam nas vias ferreas em travessas.

O relator, que era o engenheiro russo Herzenstein, resumiu o seu parecer, com grande copia de documentos e era muito completo.

Segundo elle, para a construcção de 750.000 kilometros das vias ferreas existentes no mundo tiveram de em-

pregar-se madeiras de 750.000 hectares de florestas, que podem repovoar-se em 30 a 39 annos. A conservação das linhas exige annualmente 175.000 hectares de florestas. D'aqui vem que em muitos paizes se recia uma crise pela falta de madeiras.

Portanto deve pensar-se em procurar essencias vegetaes que cresçam rapidamente a ponto de poderem applicar-se no fim de 30 a 35 annos, preparando-se as madeiras de fórma que se consiga prolongar a sua duração.

Teem sido empregados varios processos para esta preparação: a injeccão de soluções metallicas, a créosotagem, e as injeccões mixtas.

Experimenta-se actualmente em França, e parece que com algum exito, um novo processo electrico.

A resistencia das madeiras macias applicadas a travessas augmenta pela adopção de ponteiras de madeira dura, ligadas ás travessas, e a que se prendem os tirafundos e grampos que seguram os carris.

Convém considerar esta questão ainda no proximo congresso, mantendo-a no respectivo programma.

Outro tanto se pôde dizer com relação á conservação das madeiras empregadas nas construcções para se preservarem das decomposições ou alterações e para se protegerem contra os riscos de incendio.

Alguns congressistas fallaram sobre as travessas de *quebracho*, madeira resistente da America do Sul, das madeiras empregadas nas travessas dos caminhos de ferro tropicaes, e dos processos de vulcanização usada nos Estados Unidos.

Adoptaram-se por fim, em sessão plena, as seguintes conclusões:

1.^a — Devem continuar os estudos dos processos mais recentes para a conservação, tendo se em vista, no que toca á utillização das madeiras como travessas de vias ferreas, descobrir as que permittam conseguir uma duração em harmonia com o tempo necessario para o povoamento e crescimento das essencias respectivas;

2.^a — Convém estudar as causas de alteração das madeiras nos climas tropicaes, e os modos de combater essas causas, principalmente nas linhas em que madeiras se empregam como travessas.

9.^a Questão

Ballastro

Esta questão versava sobre as qualidades ou requisitos do bom ballastro; a escolha dos ballastros, tendo em consideração a natureza e intensidade do trafego, o preço do custo, etc.; e a influencia do ballastro na constituição da linha.

Havia varios relatores.

O engenheiro Rouchal disse que uma das qualidades essenciaes do ballastro era a sua elasticidade. As leis formuladas a este respeito, de exactidão pratica sufficiente, são duas. Em cada ponto a compressão é proporcional á pressão sentida; a compressão do suporte e portanto do ballastro assente n'uma plataforma incompressivel, é independente da sua altura

Pôde admittir-se que a compressão é proporcional á altura da camada comprimida quando a sua secção fôr constante, o que faz com que, visto haver taludes lateraes no ballastro, seja menor a pressão por centimetro quadrado na base.

A plataforma soffre em cada camada uma compressão proporcional a um coefferiente que depende da sua natureza, da pressão superficial, e da espessura. Pôde por isso formar-se uma tabella da compressibilidade das plataformas e determinar se a altura do ballastro mais inconveniente em cada caso particular.

O engenheiro Castault disse que a modificação da

altura do ballastro se faz por si, pois á medida que a compressão abaixa a plataforma, se renova a ballastragem.

Adoptaram-se, depois d'alguma discussão, as conclusões:

1.^a A via, principalmente nas grandes linhas, em virtude das grandes velocidades e da intensidade da circulação, deve assentar n'um suporte d'uma elasticidade sensivelmente uniforme.

Ora, como, salvas pequenas differenças no numero das travessas e ligações, o material é igual em todos os pontos, variando pelo contrario muito a plataforma, é o ballastro que constitue o verdadeiro *regulador de elasticidade* da via, e que a mantem na proporção conveniente;

2.^a Geralmente convem não pôr ballastro sobre as travessas, ou só as cobrir muito pouco. Quando o traçado fôr desfavoravel, accrescenta-se a estabilidade da via pelo esforço do perfil. Tambem se pôde realizar um novo augmento de estabilidade pelo emprego de diversos processos accessorios;

3.^a A questão do *exhervamento* é controversa. Nos paizes em que a vegetação é activa, como é dispendioso ter a via sem hervas convém cortal-as uma ou duas vezes por anno sem as arrancar; quando a conservação se faz periodicamente arrancam se geralmente.

4.^a A determinação do melhor *perfil transversal* deve ser um dos principaes resultados d'um estudo do ballastro. Não pôde haver um perfil unico, nem mesmo um numero restricto de perfis-typos.

Podem todavia formular-se algumas regras geraes.

a) N'uma linha de traçado facil, em plataforma rigida, devem estar 25 a 30 centimetros de ballastro sob as travessas.

b) — A plataforma deve estar disposta de modo a dar esgoto facil ás aguas;

5.^o — Geralmente não ha a escolher ballastros, mas tambem acontece poder optar-se entre materiaes de qualidades diversas e de preços differentes.

A pedra britada dura não geladiça, os escoriaes partidos dos altos fornos, o burgáo granuloso são os melhores ballastros nas grandes linhas. Nas linhas secundarias bem traçadas são pelo contrario preferidos os materiaes finos por se empregarem mais commodamente. As escorias dão um excellente ballastro. A jorra das fornalhas reserva-se para as vias de resguardo ou ramaes industriaes.

10.^a Questão

Escorregamento dos carris

Que relações ha entre as acções perturbadoras das machinas e o escorregamento dos carris? Era a questão proposta.

Foi relator o engenheiro Barão Eugerth, que resumiu o seu longo parecer concluindo por estabelecer que as causas do deslissamento se devem principalmente a acção dinamica dos vehiculos mas que não ha perigos a receiar n'estes effeitos que podem combater-se com uma conservação cuidadosa da linha.

A uma pergunta do engenheiro Baudry sobre se seria necessario que os engenheiros de via e obras prestassem grande attenção ao escorregamento dos carris, respondeu o relator que não era essencial.

Adoptaram-se as conclusões que seguem.

O escorregamento dos carris é hoje combatido effizamente pelo modo de construcção e conservação da via, e não occasiona inconvenientes sérios.

Resulta do estudo pormenorizado de escorregamento que as reacções da locomotora na via não são perfeita-

mente symetricas e que o avanço d'um carril a respeito do outro póde explicar-se pelo menos em parte, por certas acções perturbadoras que se desenvolvem nas machinas. Este phenomeno, sem ter consequencias desagradaveis, é de interesse, pelo menos theorico, para os engenheiros que se occupam da construcção das locomotoras.

NOTAS DE VIAGEM

VIII

Turim

Esta cidade italiana, tão nossa conhecida de nome por ser a patria da sympathica rainha D. Maria Pia, é d'uma construcção absolutamente moderna, lembrando, na disposição das suas ruas e avenidas, as cidades americanas.

Já disse que ella é construida toda em angulos rectos com as unicas excepções das *vias* Pó, Pietro Mica e *Corso* S. Mauricio, as quaes são em diagonal; as restantes são todas bitoladamente cruzadas, de fórma que estando-se, por exemplo, a meio da *via* Roma, no seu cruzamento com qualquer das transversaes, alcançam-se com a vista os quatro extremos da cidade.

E não se julgue que esta é muito pequena. A *via* Madama Christinia, seguida das *vias* Academia Albertina e Rossi, todas em recta, teem a extensão de 3.900 metros.

Por esta disposição Turim parece uma cidade americana como por estas ruas serem quasi todas percorridas por tremvias electricos que circulam em todos os sentidos.

Como curiosidade notarei que, em sentido longitudinal isto é, perpendicularmente ao *Corso* Victor Manuel ha 11 ruas com *vias* americanas, e em sentido transversal, paralellamente áquelle *Corso*, e por elle proprio, ha 9 linhas.

A estação central do caminho de ferro fica no coração da cidade, e é uma bella construcção, vasta e moderna, tendo uma enorme *gare* com cobertura curva que abriga umas 15 linhas onde á vontade se faz a chegada e sahida dos numerosos comboios da linha do Mediterraneo.

E' estação de topo e a sua fachada envidraçada dá para a principal praça de Turim, a Carlo Felice, sobre o largo e longo *Corso* a que acima me referi.

A sahida dos passageiros chegados faz-se pela esquerda; a partida pela direita.

Proximo, em frente mesmo da sahida, ha confortaveis hotéis em que os alojamentos são rasoaveis e os preços não muito elevados.

Como originalidade esses hotéis tem nas janellas grandes focos de luz cobertos para o lado de fóra por um reflector que faz convergir a luz sobre a taboleta que assim se lê perfeitamente, de noite.

D'ahi partem carros electricos em todas as direcções.

Os guias dizem que um só dia basta para vêr Turim, mas quem não fôr apressado tem que vêr para dois ou mais dias.

Os museus, a armaria real, o palacio, as praças com monumentos que são vinte, o bello e vasto jardim publico onde ha escola pratica de cyclismo em que se alugam boas bycicletas a uma lyra (240 réis) a hora, numerosas egrejas, o convento dos capuchinhos ao qual se vae por meio d'um caminho de ferro funicular, as bellas margens do Pó e muitas outras curiosidades dão para mais d'um dia.

Além d'isso um passeio á Soperga é indispensavel

por ser interessantissimo, a viagem em tremvia a vapor e funicular originalissimo, e pelos bellos panoramas que lá do alto se disfructam.

Ha alli um rasoavel restaurante onde é delicioso tomar uma das refeições em vasta varanda sobre a montanha.

Toma-se na praça do Castello o tremvia que nos conduz em 30 minutos a Sassi, a 223 metros d'altitude.

Ahi a machina a vapor deixa as tres carruagens que reboca duas das quaes são tomadas pela cauda pelo aparelho destinado a eleva-las ao alto da montanha, n'um percurso de 3.130 metros em que se passam dois tunneis subindo a 642 m. isto é 419 m. acima do ponto de partida, o que dá a rampa média de 13,39 por cento.

O systema é o original elevador Agudio que tantas controversias originou, sendo combatido pelo celebre engenheiro Couche, amigo do grande inventor Righenbach tão afamado na Suissa.

As machinas fixas, no sopé da montanha, dão movimento a um cabo sem fim que é passado em varias roldanas em todo o percurso e vem circular nos gornes de duas grandes rodas que estão no aparelho elevador, atrellado aos vehiculos de passageiros, do lado inferior, como disse.

Este systema, posto que nada de elegante tenha nem talvez grande garantia de segurança, torna-se curioso pela sua disposição e novidade dos aparelhos.

O cabo, sahindo da machina, vae até o alto da montanha dar a volta n'um grande tambor, e descendo, superior á altura dos carros, vem circular na roda inferior da plataforma elevadora; d'ahi, fazendo girar essa roda, passa á outra no mesmo aparelho, superior áquella que gira em sentido contrario e está em comunicação, por engrenagens, com as rodas da plataforma que circulam sobre os carris.

Na descida, o cabo fica estacionario, servindo até de freio para que se apertem contra elle as rodas, em caso de necessidade. A descida faz-se pelo proprio peso dos vehiculos, sustido todo o comboio por quatro potentes freios apertados por igual numero de manobreadores, recebendo as rodas e freios continuo refrescamento d'agua, d'um deposito que vem na plataforma.

O ruido é enorme, e todo aquelle engenho de apparencia desagradavel, não inspira confiança.

Todavia, não me consta que se tenham dado desastres.

Para ver os outros arredores da cidade póde-se tomar o carro electrico na praça do Castello ou em qualquer ponto do percurso, porque elles, menos orgulhosos do que os nossos, páram onde o publico assim o reclama.

As noites de verão, em Turim, são passadas nos grandes cafés-concertos, salões á maneira de theatro onde ha musica, canto, trabalhos acrobaticos, e outras diversões.

Em salas separadas ha por toda a parte tiro ao alvo, mas por mulheres, genero camareras ou bilharistas ou coisa semelhante.

Um aviso aos viajantes:

Quem não quizer, tornar-se notavel como desconhecedor dos costumes do paiz, tem que andar, nas ruas, á esquerda, dando a direita aos que vem em sentido contrario. E' este um uso caracteristico local que em parte alguma se adopta e que evita os encontrões nos grandes ajuntamentos.

Se por cá nos acostumassemos a isto seria bem proveitoso especialmente nas nossas ruas da cidade baixa. Verdade seja que ellas, atulhadas como ficam agora com os postes da companhia Carris, não deixam andar a gente nem para a esquerda nem para a direita.

Assembléa da Companhia Nacional

Reuniu no dia 28, em segunda convocação, a assembléa geral d'esta companhia, para discutir o relatório da direcção e parecer do conselho fiscal, relativo ao anno de 1900, os quaes foram unanimemente approvados.

D'estes documentos já fizemos extracto no nosso numero anterior.

Em seguida procedeu-se á eleição dos corpos gerentes, que deu o seguinte resultado: — Assembléa geral, srs. José Mesquita da Rosa, presidente; João Adolpho de Mello e Sousa, vice-presidente; José Maria d'Oliveira Simões e Manuel de Campos F. Lima, secretarios; José Eugenio da Silva e Maximiliano do Nascimento M. Neves, vice-secretarios. Direcção: Antonio Francisco da Costa Lima, Antonio J. Gomes Lima e Manuel M. de Oliveira Bello, effectivos; Belchior José Machado, Eduardo J. Mendes e Fernando Larcher, substitutos. Conselho fiscal: Eugenio Henriques Pires, Frederico Pereira Palha e Julio Henrique de Seixas.

Assembléa geral da Companhia da Povoá

Realisou-se hontem, 30 a reunião da assembléa d'esta companhia para discutir e votar o relatório do anno findo e proceder a eleições.

Esse relatório é bem simples na sua exposição: nota um augmento de 23:787\$367 réis na receita da exploração sobre os productos de 1899, mas como esse anno foi anormal por causa das medidas sanitarias, faz a comparação com o anno de 1898. D'esta comparação resulta para o anno de 1900 um augmento de receita de 16:577\$726 réis sobre 1898, ou um augmento médio annual de 8:288\$863 réis.

A despesa teve um augmento de 12:904\$500 réis sobre o anno antecedente.

Esta differença proveio exclusivamente do excessivo preço do carvão, que em 1900 custou mais 3\$915 réis em tonelada do que em 1899. Este augmento de custo, junto á sua má qualidade, sobrecarregou a despesa de tracção com mais de 13:000\$000 réis, e se não fosse elle a companhia teria feito os 27.782 kilometros trem que effectuou a mais sem augmento de despesa.

O relatório do activo gerente, o sr. Oscar Braga é mais minucioso. E'ahi que encontramos que tendo sido a receita

de.....	121.587\$599
e a despesa.....	87.671\$000
o saldo é....	33.916\$599

sendo, portanto, o coefficiente de exploração 69 por cento, e o producto kilometrico 1.899\$806 réis.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de março de 1901.

A companhia geral de Crédito Predial Portuguez publicou já o seu relatório e contas de gerencia, do findo exercicio de 1900. É um documento valioso, bem trabalhado e cheio de dados interessantes para a nossa historia economica.

A importancia dos emprestimos a longo praso, effectuados pela companhia, e existentes em 31 de dezembro, era a seguinte: emprestimos prediaes, 11.678:056\$791 réis; municipaes, 2.542:401\$417 réis e districtaes, 2.767:521\$315 réis. Os emprestimos realizados,

foram, prediaes e municipaes, em obrigações de 6, 5, 4 1/2 e 4 0/0 sendo 452:790\$000 réis em obrigações de 4 1/2 0/0. Apenas se effectuaram seis emprestimos prediaes na importancia de 51:480\$000 réis, em obrigações de 6 0/0, e 5, na importancia de 67:500\$000 réis, em obrigações de 4 0/0.

O valor das propriedades na posse da companhia, era em 31 de dezembro, 393:102\$824 réis, sendo apenas em 30:087\$308 réis o valor das propriedades adquiridas durante o exercicio.

Neste capitulo tem a companhia, em Lisboa e Porto, predios avaliados em 275:277\$686 réis, em parte importante emphyteuticos e sujeitos a elevados laudemios, rendendo, na totalidade 3,86 0/0.

As annuidades, ou amortização ordinaria, foi, durante o anno, de 274:583\$629 réis, e a extraordinaria, isto é, execuções, inversões e antecipações, attingiu a importancia de 604:061\$708 réis.

A importancia total do capital amortizado durante o anno, foi de 878:345\$367 réis.

O relatório propõe que, do saldo da conta de ganhos e perdas, ou 97:085\$477 réis, se distribua, em relação ao capital-acções desembolsado, um dividendo de 8 0/0 e que para fundo especial de amortização se applique o restante saldo de 17:885\$477 réis.

Como se ao governo faltassem, no presente momento, embaraços ou amargos de bocca, tem agora, para mais a crise vinicola, cuja resolução é o mais complexa e difficil que se póde imaginar.

Ninguém ignora a depreciação que os nossos vinhos tem soffrido nos principaes mercados estrangeiros, batidos em brecha pela exportação franceza, hespanhola e italiana. No Brazil, muito principalmente, o descredito é, não ha negal-o, quasi absoluto. Suspeita a genuinidade das nossas marcas, chegou-se mesmo a avertar-lhes uma confecção nociva, e muito trabalho haverá a desenvolver para se destruir pela base este preconceito de que tanto se aproveitaram, e vão ainda aproveitando, os exportadores estrangeiros, em beneficio dos seus interesses e em prejuizo dos nossos capitais e do nosso trabalho.

Considerada agora esta crise nas suas phases internas, isto é, na sua evolução dentro das zonas productoras, uma circumstancia grave se dá, que muito deve embaraçar o governo na escolha do remedio apropriado para o mal:—é o antagonismo de interesses entre os vicultores do norte e os vicultores do sul. Ainda ha dias, um lavrador do Douro, em uma correspondencia publicada, capitulava como uma desgraça para a região duriense a formação da projectada companhia vinicola do sul.

Ora a maneira de harmonizar estes interesses é que nos parece sobremodo difficil, pela complexidade da questão. Por outro lado, e pelo que toca ao exterior, levantar, restabelecer, revigorar o credito e a acceitação dos nossos vinhos, em mercados nossos conhecidos, tambem não é agora uma questão muito facil, por isso que vae directamente prender-se com tratados de commercio — e tratados de commercio, não estamos hoje muito em circumstancias de os realizar como nos conviria e muito principalmente porque, para os estabelecermos proficuos, teriamos de alterar sensivelmente o nosso systema de protecção.

E, nõ emtanto, esta questão vinicola tem de se resolver ..

*

O movimento da nossa bolsa foi regular na quinzena.

As inscrições cuja procura tendêra a affrouxar recuperaram o perdido e fecharam firmes a 38,15. Em papeis do Estado, transacções regulares, sobretudo em obrigações de 4 1/2 0/0 assentamento, que fecharam a 54\$500, e 4 0/0, 1888 que foram subindo até 18\$950.

Em acções de bancos, procura para as do Banco de Portugal que se firmaram a 141\$700.

Do Banco Commercial falharam por completo no mercado e do Lisboa Açores, transacções regulares, fechando a 123\$750.

O mesmo dirêmos do Banco Ultramarino: houve transacções muito regulares com este papel que chegou a 125\$500 com tendencias para alta.

O nosso boletim de cotações adiante publicado, mostra o movimento das operações effectuado em outros papeis.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v ..	37 3/8	37 1/4	Desconto no Banco de Portugal....	5 1/2 0/0
» cheque..	36 7/8	36 13/16	No mercado.....	6 0/0
Paris 90 d/v.....	772	773	Agio Buenos Ayres.....	230
» cheque... ..	776	777	Cambio do Brazil.	11 1/2
Berlim 90 d/v....	313	314	Premio da libra...	2\$020
» cheque... ..	316	317	a	
Francfort 90 d/v..	313 1/2	314 1/2		
» cheque..	316 1/2	317 1/2		
Madrid cheque ...	940	960		2\$050

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	MARÇO													
	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	-
Lisboa: Inscriptões de assent.	38	38	-	38	38	38,11	38,20	-	38,20	38,15	-	38,01	38,10	-
» coupon	38	38	-	38	38	38,15	38,20	-	38,20	38,20	38,20	38,05	38,10	-
Obrig. 4 0/0 1888	18.800	-	-	18.850	18.000	18.850	18.900	-	18.900	18.950	19.000	18.900	18.900	-
» 4 0/0 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon...	-	-	-	46.700	-	-	47.000	-	47.000	47.000	77.000	47.000	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.....	54.700	-	-	54.400	-	54.500	54.700	-	54.500	54.500	-	54.800	-	-
» 4 1/2 0/0 coup. int...	-	54.300	-	-	54.300	54.500	54.700	-	-	-	-	-	54.500	-
» 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções B. de Portugal.....	141.000	141.000	-	141.300	-	141.300	141.500	-	141.500	141.700	141.700	141.700	141.700	-
» » Commercial	-	-	-	-	-	129.500	-	-	-	-	130.500	-	-	-
» » N. Ultramarino..	121.100	120.900	-	121.000	121.900	122.000	123.700	-	-	125.500	-	124.800	-	-
» » Lisboa & Açores	-	122.500	-	122.400	-	123.000	123.000	-	-	123.750	-	-	-	-
» Tabacos coupon ...	-	126.000	-	126.000	126.000	125.800	126.000	-	-	125.800	-	-	125.600	-
» Comp. ^a Phosphoros.	-	-	-	-	79.500	79.500	79.500	-	-	-	-	80.100	80.300	-
» » Real.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0	94.500	95.000	-	-	95.000	-	95.150	-	-	-	-	-	-	-
» » 5 0/0	-	-	-	91.800	-	91.500	91.650	-	-	91.800	91.950	-	-	-
» Comp. ^a Phosphoros.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» C. ^a Real 3 0/0 1. ^o grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » 3 0/0 2. ^o grau	21.450	21.500	-	21.450	-	21.400	-	-	-	-	-	-	21.300	-
» C. ^a Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa.....	79.800	80.000	-	81.000	-	80.600	-	-	-	80.800	-	80.500	-	-
Paris: 3 0/0 portuguez ...	25,17	25,15	25,15	25	25,05	25	25	24,95	24,90	24,90	24,85	24,70	-	-
Accções Comp. ^a Real.....	70,25	-	-	69,75	-	-	-	-	70	-	69	68	-	-
» Madrid Caceres.....	-	40	-	-	-	-	39	38	-	-	-	-	-	-
» Norte de Hespanha.	205	205	207	206	205	203	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza..	287	287	291	289	290	289	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes.....	290	288	292	288,50	289	287	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. ^a Real 1. ^o grau.	324	324	325	-	-	-	320	-	-	320	320	316	-	-
» » 2. ^o grau.	84	84	82,25	84	82,25	83	85,50	82	-	81,75	81,50	81,50	-	-
» C. ^a Beira Alta.....	78	78	79,50	-	77,50	77,50	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Caceres	88,50	89,50	88,50	88	88	88,25	88,50	89	89,50	89,75	89,75	89	-	-
» N. Hesp. (1. ^a hyp.)..	302,50	303	203	304	304	304	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 / portuguez....	25,12	25,12	25	25	24,75	24,87	24,87	24,87	24,87	24,75	24,75	24,75	-	-
Obrig. Atravez Africa	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-
Amsterdã: Atravez Africa...	62	64,12	62,50	62,50	62,38	62,25	62,25	62,25	62,25	62,25	62,25	62,25	-	-
Bruxellas: Atravez Africa ...	62,75	62,75	62,75	62,75	62,75	62	62	62	62	62	62	62,50	-	-

Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exportação	1900-1		1899-900		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilom.	Totaes	Kilom.	Totaes	Kilom.	Totaes	Kilom.	
		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
COMPANHIA REAL	5 11 Mar	693	68.314.000	98.577	693	66.364.470	95.764	667.885.000	666.403.546	11.481.454	-
	12 18 »	»	68.873.000	99.383	»	66.364.470	95.764	746.758.000	732.768.016	13.989.984	-
Nova rêde garantida	5 11 Mar	380	8.511.000	22.397	380	8.559.530	22.525	84.103.000	84.044.454	58.546	-
	12 18 »	»	7.570.000	19.921	»	8.559.530	22.525	91.673.000	92.603.984	-	930.984
Sul e Sueste	12 18 Fev	488	17.144.640	35.132	475	13.514.690	28.451	130.962.296	113.039.840	17.922.456	-
	19 25 »	»	13.852.515	28.386	»	14.814.610	31.188	144.814.811	127.854.450	16.960.361	-
Minho e Douro.....	26 4 Mar	»	16.531.845	33.876	»	12.189.126	26.660	161.346.656	140.043.576	21.303.080	-
	1 7 Jan.	353	25.203.103	71.396	353	18.490.259	52.380	25.203.103	18.490.259	6.712.844	-
Beira Alta	8 14 »	»	18.909.553	53.568	»	21.145.125	59.901	44.112.656	39.635.384	4.477.272	-
	15 21 »	»	19.013.802	53.863	»	20.571.539	58.276	63.126.458	60.206.923	2.919.535	-
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	5 11 Fev.	253	6.264.988	24.762	253	5.610.203	22.174	36.383.042	36.990.851	-	607.809
	12 18 »	»	6.026.786	23.821	»	4.515.270	17.846	42.409.828	41.506.121	903.707	-
Guimarães	19 25 »	»	5.078.457	20.072	»	6.521.592	25.777	47.488.285	48.027.713	-	539.428
	22 28 Jan.	105	1.189.910	11.332	105	1.526.958	14.542	5.223.666	5.811.038	-	587.372
Porto á P. e Famalicão	19 25 Fev.	34	1.164.525	34.250	34	1.181.572	34.752	10.615.499	10.116.943	498.556	-
	26 4 Mar	»	1.252.844	36.848	»	1.232.326	36.244	11.868.343	11.349.269	519.074	-
Norte de Hespanha ..	1 15 Fev.	64	3.569.252	55.769	64	2.665.659	41.650	12.012.392	9.619.482	2.392.910	-
	26 3 Mar	3656 Ps.	1.585.674	433	3656 Ps.	1.506.123	411	15.987.479	15.211.689	775.790	-
Madrid—Zaragoza—Alicante	4 10 »	»	1.805.731	493	»	1.709.570	467	17.793.210	16.921.259	871.951	-
	26 4 Mar	3650	1.707.939	467	3650	1.683.442	461	14.912.295	14.660.546	251.749	-
Andaluzes	5 11 »	»	1.730.466	474	»	1.679.240	460	16.642.761	16.339.786	302.975	-
	19 25 Fev.	1067	309.871	290	1067	332.414	311	2.869.772	2.880.151	-	10.379
Madrid—Caceres ...	26 4 Mar	»	432.811	405	»	409.828	384	3.302.583	3.289.979	12.604	-
	26 4 Mar	429	74.020	172	429	56.609	131	594.206	557.015	37.191	-
Zafra a Huelva	5 11 »	»	74.022	172	»	62.427	145	668.228	619.442	48.786	-
	12 18 »	»	67.890	158	»	71.793	167	736.118	691.235	44.883	-
Zafra a Huelva	5 11 »	180	33.541	186	180	38.881	216	317.780	361.176	-	43.396
	12 18 »	»	39.009	166	»	45.698	253	347.789	406.874	-	59.085

O embargo do ascensor do Carmo

Está ainda de pé o embargo posto por um proprietario ás obras d'este elevador, isto é, a um trabalho de primeira ordem, notabilissimo esforço de intelligencia e actividade, um embellesamento para a cidade, e uma commodidade para o publico. O sympathico auctor da obra, póde perdoar este transtorno, procurar-lhe mesmo desculpa, que não tem, como o fez aqui, ha dois numeros.

Nós, porém, que não temos interesses pessoas a defender e só dos do publico curamos, é que não deixamos de lavrar aqui o nosso protesto contra essa chicana, atravez da qual se está vendo que não é a defesa de interesses legitimos lezados, que faz combater aquella obra, mas talvez a mira em lucros imaginarios ou o desejo acintoso de prejudicar aquelle melhoramento publico.

O embargo fundava-se no prolongamento d'uns cachorros por sobre uma propriedade.

Toda a gente ignorava que o proprietario d'um predio tivesse poder ainda sobre um determinado espaço de atmospheria fóra das paredes do seu edificio.

Não se sabia que as casas eram como os planetas que teem atmospheria propria, e estamos a ver que, a realizar-se a promessa das novas descobertas (?) de communicações entre Marte e a Terra, virão todos os proprietarios de telhados reclamar contra essa cavaqueira.

Isto pelo que respeita aos da terra, porque os habitantes de Marte não serão assim.

Mas emfim, admittido mesmo aquelle principio o embargante disse, pela voz do official de diligencias, ao constructor do elevador:

— Tire os cachorros d'alli.

O constructor respondeu-lhe pelos factos:

— Sim senhor, cá tiro os cachorros.

E os cachorros recolheram as patas.

Mas o embargo continúa; a camara acha logo motivo para embirrar com o tapume, porque não é feito pela companhia Carris e o trabalho lá está parado, e o publico incommodado vociferando com rasão contra os auctores da chicana.

Ora se o tal *canil* já não existe, é licito perguntar que cachorro impede agora que a obra continue.

No dia 29 teve logar uma vistoria, sendo o seu resultado inteiramente favoravel á empresa e manifestando o publico a sua indignação contra os autores das tricas que, por todos os modos, tentam entrar o andamento d'uma obra que estava dando que comer a algumas duzias d'operarios.

O «Tiro Civil» e nós

O horario dos comboios que esta *Gazeta* publica é um trabalho *nosso* cuidadosamente revisto e sempre exacto como nenhum outro jornal o publica, e bastante difficil lhe seria imital-o.

Natural é que sejamos ciosos do que é muito *nosso*, tanto mais que para a nossa folha não costumamos utilizar coisa alguma dos collegas, nem os imitamos, nem copiamos sem citar a origem.

Mas justamente porque o *nosso* horario é exacto e interessante, jornaes tem havido que, para agradar aos seus leitores, veem copiar aquella tabella sem ter a devida attenção, ao menos, de dizer que a copiaram.

Do *Tiro Civil* pediu-nos ha tempos o seu proprietario se lhe consentiamos a copia, e immediatamente lh'a concedemos, pedindo-lhe que assim o declarasse e na supposição de que essa transcripção seria feita uma só vez.

Com espanto nosso vimos reproduzido nesse jornal o horario, dizendo-se, n'uma noticia intercalada no interior da folha, que o copiava da nossa *Gazeta* mas acrescentando que desde então elle seria publicado em todos os numeros.

Com effeito, em todos os numeros tem vindo, sem mais se dizer que é transcripto do *nosso*.

Achando isto menos regular sollicitámos urbanamente do referido sr. proprietario fizesse cessar esse abuso da nossa amavel autorização.

Respondeu-nos por fórma a fazer-nos arrependar das attensões para com aquelle jornal.

Todavia para que não nos possam chamar precipitados vimos ainda appellar para lealdade jornalística esperando que *O Tiro* se limite aos assumptos da sua especialidade em que não nos intrometemos e nos deixe nos *nosso*s com o que *nosso* é.

COLLABORAÇÃO

Deixou de collaborar n'esta *Gazeta*, o sr. Carlos Calixto.

O motivo da sahida d'este sr. foi unicamente o não estar d'accordo com o *nosso* director pelo facto d'este se queixar do atrazo no fornecimento de original, contra o que fôra concordado com o sr. Calixto, mediante a remuneração por s. ex.^a proprio fixada.

Nada mais.

TRACÇÃO ELECTRICA

Lisboa

O *nosso* collega *Gazeta d'Obras Publicas* insere um artigo inteiramente conforme com as ideias que aqui temos expendido e do qual extractamos os periodos seguintes:

Custa a crêr que um tal systema fosse approvado pelo ministerio das obras publicas, onde ha engenheiros distinctos e que não admittimos que desconheçam o perigo que offerece uma installação electrica da importancia da que ahi se está fazendo, e que é condemnada em toda a parte.

A tracção por fios aereos, produz descargas amiudadas vezes, causando a morte aos que por ellas forem attingidos.

Presentemente este serviço faz-se por conductores subterraneos unicos que não offerecem perigo.

Dizemos que se faz, mas menos em Lisboa, na capital do reino!

Os desastres que d'um tal systema advirão ao publico, são faeis de prever. Mas da vida dos seus concidadãos não se importa o municipio e muito menos os governos que nos regem. Triste é dizel-o, mas é uma dura verdade.

Para confirmar as *nosso*s considerações sobre este importante assumpto haja em vista o que agora acaba de dar-se em Vienna de Austria em que foram fulminadas varias pessoas e alguns cavallos, e outras gravemente feridas, em virtude da queda de um dos cabos de tracção electrica, sendo quasi certo que tal systema vae alli ser prohibido.

Na America do Norte os casos teem sido ás dezenas e por esse motivo as companhias obrigadas a estabelecerem os conductores subterraneos.

Ainda ha pouco em Malaga o povo oppoz-se a que se estabelecesse por cabos aereos, mas em Lisboa ninguem protesta.

Além d'isso os postes, que são tudo o que ha de mais deselegante, affrontam os passeios, incommodam o publico, dificultando o transito nas ruas e tiram a vista aos estabelecimentos e primeiros andares, sem que se lhe tenham posto embargos como deviam.

Depois quando o publico receioso, fuja das ruas por onde passe a linha, é provavel que os commerciantes se lembrem de protestar por verem que a freguezia lhes fuge dos estabelecimentos, mas será muito tarde para reconsiderar.

Hespanha

Foi concedida ao sr. Paulino Montes auctorização para estudar uma linha ferrea de tracção electrica entre Posoblanco ao caminho de ferro de Cordova a Belmez.

AUTOMOBILISMO

França

Os resultados da viagem em automovel Tananarive a Beforona e volta (ilha de Madagascar) um trajecto de 500 kilometros provaram a praticabilidade do estabelecimento d'um serviço regular d'estes vehiculos entre aquelles dois pontos.

A ida e volta effectuaram se em 69 horas havendo a deduzir 30 horas e meia de descanso nas duas noites e tres almoços em transito, e mais 11 horas perdidas em reparações.

A velocidade em plena marcha foi, pois, em média, de cerca de 18 kilometros.

*

Vão ser empregados carros automoveis para a distribuição da correspondencia, em substituição dos vehiculos de tracção animal até hoje em uso em Paris.

No dia 12 já se fizeram experiencias com um dos novos carros que deram o melhor resultado.

Os carros são de motor electrico, de tres metros de comprimento, 1,50 de largura e 2 d'altura. As rodas da frente são provistas de pneumaticos; as trazeiras de borracha compacta.

Tem logar para dois conductores, pesam 1.000 kilos, pódem carregar 800 kilos e percorrer 80 kilometros sem recarga dos accumuladores.

Teem cinco freios, sendo tres electricos e um de pedaes.

Estão em construcção para o mesmo fim mais 5 carros, sendo 3 electricos, 1 a petroleo e 1 a vapor.

Estados-Unidos

A companhia americana Electric Vehicule comprou todas as patentes e direitos da Companhia d'Automoveis Riker Motor Vehicule que era uma das mais importantes na America, pela somma de 4.000.000 de dollars. Com esta transacção a Electric Vehicule torna-se a maior e a mais poderosa companhia d'automoveis do mundo, com um capital de 50.000.000.

As fabricas da riquissima companhia serão no Canadá e a sua construcção e montagem estarão concluidas na proxima primavera.

LINHAS PORTUGUEZAS

Na ilha de S. Miguel. — No dia 18 houve uma reunião extraordinaria da Junta Geral do Districto de Ponta Delgada, sendo lida uma proposta d'uma companhia ingleza, apresentada pelo engenheiro sr. Eduardo Augusto Kopke, para a construcção do caminho de ferro d'aquella cidade ás Furnas e á Ribeira Grande.

Esta proposta já fôra estudada e discutida no anno passado, mas a Procuradoria Geral da Corôa, oppoz-se á sua accitação.

O sr. dr. Luiz da Motta propoz, portanto, que se dispensasse a discussão e se envie ao governo a proposta acompanhada de uma representação apoiando-a, e se envidassem todos os esforços para que a inauguração se fizesse por occasião da proxima visita real áquella cidade.

N'aquella representação deverá ficar resalvado para a Junta o direito de poder contractar a construcção de um caminho de ferro nos termos da lei de 26 de julho de 1899, no caso de se não conseguir fechar o contracto segundo as bases agora propostas.

Foi tudo unanimemente approvedo.

O sr. Mello Abreu, accrescentou que o sr. Kopke o informára de que no caso de fechar contracto com a Junta, tem tudo preparado no sentido de poder já sua magestade inaugurar a construcção d'aquella obra.

Benguella. — A respeito da partida da expedição de estudos d'este caminho de ferro diz o nosso collega *O Economista*:

«Os primeiros trabalhos do pessoal que vae constituir a direcção do caminho de ferro de Benguella, serão a implantação no terreno do traçado da parte posta a concurso e o complemento dos estudos e projecto da secção comprehendida entre Benguella e o Lobito, e das obras a realizar n'esta bahia para permittir a acostagem aos grandes navios. Estes estudos e respectivos projectos devem, porém, completar-se dentro de pouco tempo, porque ha pouco que fazer na secção alludida, já na quasi totalidade estudada. As obras a realizar na bahia do Lobito não são tambem de grande difficuldade e o seu estudo completar-se-ha em breve praso.

Em breve, pois, teremos começado uma obra do maior alcance para a prosperidade e desenvolvimento da nossa provincia de Angola.

O pequeno troço que está a concurso e cuja construcção poderá começar no meado d'este anno, será seguido logo pela construcção da secção de Benguella ao Lobito. Entretanto adeantar-se-hão os estudos para o interior e haverá successivamente secções estudadas que poderão fazer objecto de novas empreitadas. Será possível assim adeantar a construcção, e decerto não escasseiarão os fundos, porque, se por emquanto são menos valiosos do que se calculava, decerto serão muito mais avultados, quando as causas transitorias que provocam a actual crise houverem desaparecido. Ainda assim as quantias arrecadadas do fundo especial do caminho de ferro são já mais que sufficientes para todos os trabalhos que pódem realizar-se até o fim do corrente anno, e ainda além d'elle.»

Pias a Moura. — Reuniram no dia 13, em Moura, os quarenta maiores contribuintes e approvaram por unanimidade sem distincções de politica a proposta da camara para contrahir um emprestimo de vinte contos de réis para auxiliar o governo nas obras do caminho de ferro de Pias a Moura.

Rêde ao sul do Tejo. — A direcção geral de obras publicas vae remetter ao conselho tecnico respectivo o plano da rêde ferroviaria ao sul do Tejo, elaborado pelo conselho de administração dos caminhos de ferro do sul e sueste.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Um decreto importante foi agora publicado sobre pessoal de caminhos de ferro, originado na recente grêve do pessoal da Companhia de M. C. P.

O primeiro determina que os empregados que, por qualquer motivo deixem o seu posto terão que entregar os artigos e obje-

ctos pertencentes á empresa, que tenham em seu poder, e desalojar-se da casa que esta lhes tenha dado.

Isto é tão intuitivo, que até hoje nunca ninguém se lembrou de legislar para este fim. Mas parece que em Hespanha se torna isso necessario.

Dispõe mais, que os machinistas, fogueiros, chefes de estação e telegraphistas não possam abandonar o serviço sem avisar as empresas com quinze dias de antecipação, e os demais empregados com dez dias.

Eguaes prazos são impostos ás companhias para avisar os empregados que queiram despedir, salvo sendo por faltas, como in-subordinação, roubo e as que compromettam ou possam comprometter a segurança da circulação.

*

Já está approvedo, por uma grande maioria d'obligatarios, o novo convenio da companhia do Norte.

E' interessante notar que das 1.353.149 obrigações adheridas apenas 109.038 foram apresentadas em Hespanha, e 1.224.111 em França, Belgica e Suissa.

*

A Compagnie Internationale de Tramways, sociedade belga com séde em Bruxellas, acaba de adquirir quasi todas as acções e obrigações da sociedade dos caminhos de ferro de Valencia e Aragão, propondo-se reorganisar completamente esta ultima empresa que durante muitos annos luctou com falta de recursos por causa da insuficiencia das receitas da linha de Valencia a Liria.

França

Não acabou ainda a discussão entre os engenheiros estrangeiros sobre o lamentavel descarrilamento do comboio *sud express* em Dax.

Os engenheiros francezes concluem que o desastre se deveu á leveza do fourgon que, em virtude de um embate das carruagens-leitos descarrilou.

Os inglezes, pelo contrario, fazem resultar dos seus estudos que as causas se encontram nas más condições do material da companhia dos wagons-leitos, que não permitem velocidades superiores a 90 kilometros.

Allemanha

A questão dos wagons de grande lotação vae tomando vultu nos centros industriaes allemães, manifestando-se vivo desejo de que os caminhos de ferro do Estado da Prussia os adoptem.

A camara de commercio de Tiegen, propoz que sejam adquiridos wagons da capacidade de 40.000 kilogrammas, e a de Ruhrort pediu para que a capacidade fosse de 60 a 70 toneladas.

Este pedido é exaggerado. Não ha material d'esta capacidade, nem linhas que o admittam.

Suecia

Não é só nos dramas de Ibsen que a Suecia manifesta as suas ideias originaes, tratando as questões sociaes por uma nova maneira. Tambem os caminhos de ferro acompanham essa corrente singular.

Segundo conta um collega estrangeiro adoptou-se agora n'aquellas linhas uma perfeita novidade no serviço de comboios. Estes passam a ter uma carruagem especial reservada para... ebrios (!)

Dizem as companhias que não é licito que as pessoas que viajam com a cabeça fresca vão d'envolta com os que se fazem transportar embriagados, mas estamos desconfiados que o motivo é justamente o contrario, isto é, que as direcções querem proteger os borrachos — que são muitos n'aquelle paiz — contra a má vontade dos passageiros sobrios na bebida.

Admittido este principio, e dadas as condições d'aquelle paiz, frio e triste, não surprehenderá que um dia os comboios tenham uma só carruagem reservada... para os não avinhados.

Vae a noticia com o carimbo da nossa incredulidade.

Sião

O caminho de ferro que liga a capital do Sião com Korat, centro commercial importante, situado a Este do reino foi inaugurado em fins do mez passado.

Esta linha é a mais importante do Sião e tambem a unica que, actualmente, está concluida. Tem um comprimento total de 265 kilometros e o custo dos trabalhos attingiu 26.377.000 francos, ou sejam 99.500 francos por kilometro.

O material circulante compõe-se hoje de 19 locomotivas, 38 carruagens para viajantes e 211 wagons para mercadorias.

Estão ainda projectados muitas outras linhas e a confiar nos discursos que foram pronunciados na inauguração do caminho de ferro de Bangkok a Koral é muito provavel que o governo siamez active a construcção de todas ellas.

Dentro de pouco tempo será aberta á circulação uma nova linha de 40 kilometros de extensão, ligando a estação de Ban Phajis, na linha de Bangkok-Korat, com Lophuri. Esta linha é a primeira secção do caminho de ferro para Chiangmaï, a qual atravessando o paiz em toda a extensão, do sul ao norte, deverá vir a ser a principal arteria do Sião e ligará mais tarde ou mais cedo, com a rede dos caminhos de ferro da Birmania.

A linha de Lophuri, será construida pelo governo siamez, assim como o foi a linha de Korat.

Abyssinia

A companhia franceza que recentemente obteve a concessão para construir o caminho de ferro de Djibuti a Adis Abeba, destinado a ligar os dominios de Negus Menelik com o Mar Vermelho, obteve de tres companhias inglezas a «Ocean Consolidated», a «New African» e a «New Egyptian» os capitaes necessarios á construcção da referida via ferrea. D'este modo a nova linha, cuja importancia politica e estrategica é incontestavel, embora construida por uma companhia franceza, no nome, ficará inteiramente sob a influencia britanica.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Sendo frequente que individuos munidos de bilhetes de gare tomem logares nas carruagens e alli se conservem até a partida dos comboios, com grave prejuizo da commodidade dos passageiros, previne-se o publico que unicamente tem direito a occupar aquelles logares as pessoas munidas de bilhetes de passagem nos comboios e que a companhia, em conformidade com o artigo 76.º do regulamento para a policia e exploração dos caminhos de ferro, autoará os contraventores contra quem procederá judicialmente.

Lisboa, 14 de março de 1901.

Interrupção de linhas

Em consequencia de telegramma recebido da companhia dos caminhos de ferro de Alicante, não se acceitam até nova ordem expedições para Sevilha-Puerto.

Lisboa, 22 de março de 1901.

Achando-se interrompida a linha de Bobadilla-Algeciras, não ha serviço de passageiros nem de bagagens para além de Ronda. Mercadorias, quer de grande, quer de pequena velocidade para além de Ronda, só se acceitam com reserva pelos prazos de transporte.

Lisboa, 23 de março de 1901.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do estado

Conselho de administração

Fornecimento de 40.000 kilogrammas de azeite de oliveira

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 2 de abril proximo, á uma hora da tarde, na secretaria do conselho (edificio do Ministerio das Obras Publicas), perante o respectivo presidente, e á mesma hora na direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, no Porto, perante o respectivo director, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 40.000 kilogrammas de azeite de oliveira para a referida direcção.

Para ser admittido a licitar terá cada concorrente de effectuar na thesouraria da direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, ou na do Minho e Douro, o deposito provisorio de réis 240.000, e apresentar uma amostra na quantidade de 1 litro.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado este fornecimento, será de 6 por cento da importancia total do mesmo.

As condições da arrematação e respectivo caderno de encargos poderão ser examinados em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde, em Lisboa, na secretaria do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, ou na

secretaria da direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, e no Porto, na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Lisboa, 16 de março de 1901.

Direcção do Minho e Douro

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 16 de abril proximo, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, serão recebidas propostas em carta fechada, para a venda da seguinte sucata:

- Lote n.º 1. Ferro forjado, 32.000 kilos.
- Lote n.º 2. Material de via, 80.000 kilos.
- Lote n.º 3. Aros de aço, 77.000 kilos, (tudo à approximação.)

Estes lotes poderão ser examinados nos armazens geraes, em Campanhã.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 30.000 réis. Este deposito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia designado para a arrematação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes, e na secretaria da direcção, em Campanhã, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 25 de março de 1901.

Direcção do Sul e Sueste

Ramal de Tunes a Portimão — Lanço de Silves a Portimão

Faz-se publico que, pelas doze horas da manhã do dia 15 de abril de 1901, na secretaria da 5.ª secção de via e obras, perante o respectivo chefe, terá logar a arrematação das empreitadas abaixo mencionadas:

Empreitada n.º 181

Volume em metros cubicos, 13 637. Base de licitação, réis 8:183.7500. Deposito provisorio, 250.000 réis.

Logar da excavação—Perfis 58 a 82.....	13.637
<hr/>	
Logar de applicação das terras:	
Perfis 27 a 37.....	7.245
Perfis 48 a 58.....	4.995
Perfis 93 a 104.....	3.847
Perfis 82 a 84.....	280
	<hr/>
	16.367

Prazo da execução, dezeseis mezes.

Empreitada n.º 187

Volume em metros cubicos, 9.168. Base de licitação, réis 4:584.7000. Deposito provisorio 120.000 réis.

Logar da excavação—Perfis 120 a 130.....	9.167
<hr/>	
Logar de applicação das terras:	
Perfis 111 a 120.....	7.783
Perfis 129 a 137.....	1.385
	<hr/>
	9.168

Prazo da execução, nove mezes.

Empreitada n.º 182

Volume em metros cubicos, 21.099. Base de licitação, réis. 6:329.7000. Deposito provisorio, 160.000 réis.

Logar da excavação:	
Perfis 154 e 182.....	20.795
Perfis 209 e 212.....	304
	<hr/>
	21.099
<hr/>	
Logar de applicação das terras—Perfis 212 a 234.....	21 099

Prazo da execução, quinze mezes.

Empreitada n.º 191

Volume em metros cubicos, 10.870. Base de licitação, réis. 5:435.7000 Deposito provisorio, 180.000 réis

Logar de excavação—Perfis 233 a 254.....	10.870
<hr/>	
Logar de applicação das terras:	
Perfis 229 a 313.....	4 035
Perfis 273 a 287.....	1.659
Perfis 254 a 264.....	5.176
	<hr/>
	10 870

Prazo da execução, dez mezes.

O deposito definitivo é 5 de por cento da importancia porque foram adjudicadas as empreitadas.

As medições, desenhos e condições para estes trabalhos estão patentes na secção do expediente do serviço de via e obras no Barreiro, e na 5.ª secção de via e obras em Faro, todos os dias uteis, das nove horas da manhã ás tres da tarde. Barreiro, 26 de março de 1901.

Ramal de Tunes a Portimão — Lanço de Silves a Portimão

Faz-se publico que, pelas doze horas da manhã do dia 15 de abril de 1901, na secretaria da 5.ª secção de Via e Obras, perante o respectivo chefe, terá logar a arrematação da empreitada abaixo descripta:

Obra de arte — Passagem superior no perfil 412

Numero da empreitada, 213.
Designação dos trabalhos:
Excavação para fundações, 225 metros cubicos.
Alvenaria ordinaria, 520 metros cubicos.
Base de licitação, 1.646.7000 réis.
Deposito provisorio, 43.7000 réis.
Prazo para a conclusão, quatro mezes.

O deposito definitivo é de 5 por cento da importancia por que forem adjudicadas as empreitadas.

As medições, desenhos e condições para estes trabalhos estão patentes na secção do expediente do serviço de via e obras no Barreiro, e na 5.ª secção de via e obras em Faro, todos os dias uteis, das nove horas da manhã ás tres da tarde.

Barreiro, 26 de março de 1901.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de carvão de pedra

No dia 15 de abril, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 30 000 ou 65.000 toneladas inglezas de carvão de pedra de qualquer das seguintes proveniencias:

Albion, Cambrian Navigation, Cory's Merthyr, Cyfarthfa, Dordblais Merthyr, Ebbw Vale, Ferndale, Great Western, Hood's Merthyr, Esnerster's Griffin Nantiglo, Lewis Merthy, Naval, Newport Abercarn Black-vein, Nixons Navigation, Ocean Merthyr, Risca, Russel's New Black vein, Standard, Tredegar, Western Valley Black-vein.

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

Lisboa, 14 de março de 1901.

Fornecimento de coke para fundição

No dia 29 d'abril pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 200 toneladas de coke para fundição.

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

Lisboa, 23 de março de 1901.

Fornecimento d'alvaiade e plombagina

No dia 8 d'abril pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 5.000 kilogrammas d'alvaiade de chumbo em massa e 800 kilogrammas de plombagina.

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

O deposito, para ser admittido a licitar, deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 23 de março de 1901.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhes recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

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

LISBOA **Rodolfo Reek.**—Commissões e consignações.—Artigos de ferro, etc.—Rua dos Douradores, 21.

LISBOA **C. Mahony & Amaral.**—Commissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa—Rua Augusta, 70, 2.º

LISBOA **Canha & Formigal.**—Artigos de mercearia.—P. do Municipio, 4, 5, 6 e 7.

PORTO **João Pinto & Irmão.**—Despachantes.—Rua Mousinho da Silveira, 134.

PORTO **A La Ville de Paris.**—Grande fabrica de corôas e flôres artificiaes—F. Delport, successores.—Rua Sá da Bandeira, 249—Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º

LEIRIA **Antonio C. d'Azevedo Batalha.**—Agente de transportes por caminho de ferro, commissões, etc.

LISBOA **Braganza-Hotel.**—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.º ordre.—Propr. Victor Sasseti.

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

LISBOA **Restaurante Tavares.**—Cosinha de primeira ordem, almoços, à la carte; jantares de mesa redonda ou à la carte. Vinhos e todas as bebidas das melhores qualidades. Prop. Vicente Caldeira & Filho—Rua de S. Roque, 35 e 37. Numero telephonic, 450.

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.**—Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central—Propr. Lopez Munhós.

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

ALCOBAÇA **Hotel Gallinha.**—Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos.—Propr., Antonio Sousa Gallinha.

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

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

CALDAS DA RAINHA **Hotel Madrid**—Magnifica situação.—Excellentes aposentos para familias.—Serviço de cozinha de 1.ª ordem sob a direcção do seu proprietario Domingos del Rio.

CINTRA **Hotel Nunes.**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis.—Proprietario, 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.—Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

COIMBRA **Hotel dos Caminhos de Ferro**—Praça S de Maio.—Estabelecimento de primeira ordem, no centro da cidade; cozinha abundante e esmerada, quartos confortaveis e inexcidivel aceio, casa de banhos. Preços modicos.—Proprietario, José Gomes Ribeiro.

HAMBURGO **Augusto Blumenthal.**—Commissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores.—Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha

MADRID **Cesar Fereal.**—Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, commissões

PARIS **Ad Seghers.**—Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc.—Rue de la Victoire, 56.

VALENCIA D'ALCANTARA **D. Alejandro Campero.**—Agente da alfandega na fronteira por parte da Companhia Hespanhola.

VALENCIA D'ALCANTARA **Justo M. Estellez.**—Agente internacional de adunas y trasportes.

ESTORIL **Hotel de Paris**—Casa de 1.ª ordem.—Serviço esmerado.—Sala de reunião.—Bons quartos com esplendida vista, etc.—Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos—Preços rasoaveis.—Propr. Léon Lacam.

FIGUEIRA DA FOZ **Grande hotel Lisbonense.**—Bairro Novo—O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.ª ordem. Diaria 1\$200 a 2\$000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

GUIMARAES **Grande Hotel do Tournal.**—15, Campo do Tournal, 18.—Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcidiveis commodidades e aceio tratamento recommendavel—Proprietario, Domingos José Pires.

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

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

MONT'ESTORIL **Grand Hotel d'Italie.**—De 1.ª ordem; construido especialmente proxima da estação e do Cassino. Grandes salas—accommodações para familias. Cosinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr.—Petracchi Felice.

NAZARETH **Grande Hotel Club.**—As melhores commodidades e economia.—Preços: em agosto e outubro, de 1\$000 a 1\$200 réis; em setembro, desde 1\$200 réis; na succursal, desde 800 réis.—Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado.—Endereço telegraphico, Romão—Nazareth.—Propr. Antonio de Sousa Romão.

SANTAREM **Grande Hotel Duarte.**—Rua Nova (Antiga casa dos Sete Cantos).—Excellentes aposentadorias.—Bom serviço de cosinha.—Asseio e modicidade de preços.—Proprietario.—Joaquim Pereira Duarte.

SOBRADO DE PAIVA **Restaurante Hotel de Alfredo Augusto Ribeiro.**—Este hotel installado n'um dos melhores predios da villa offerece aos seus hospedes as melhores commodidades.

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

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

SEVILHA **Gran Fonda de Madrid.**—Principal estabelecimento de Sevilha—Iluminação electrica—Luxuoso pateo—Sala de jantar para 200 pessoas—Banhos.

FABRICA DE H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

Rua da Magdalena, 17, 1.º | Rua da Fabrica, 25.

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, pregos de arame quadrado e redondo, carda de machina, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc. etc., Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazenda de lã e seda, etc., etc. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos, em diversas côres e tamanhos.

ROYAL MAIL

Steam Packet Company
MALA REAL INGLEZA

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, R. de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres

Em 15 de Abril

O paquete **Thames**.

Os vapores tem magnificas accomodações para passageiros. Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES

Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.º
No Porto: — W. G. Tait & C.^a — R. dos Inglezes, 23, 1.º

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de Abril de 1901

COMPANHIA REAL				Lisboa Sacavem Lisboa				Coimbra Figueira Coimbra				FIGUEIRA Mangualde FIGUEIRA					
C. Sodrê		Algés	C. Sodrê		Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.	6-0 m.	7-48 m.	11-5 m.	12-49 t.	4-30 t.	10-22 n.	4-40 m.	9-52 m.		
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.	4-0 t.	5-50 t.	9-25 n.	11-10 n.	Mangualde Guarda Mangualde					
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	10-25 m.	9-9 m.	9-15 m.	9-59 m.	3-10 n.	c 5-52 m.	c 4-10 t.	g 6-54 t.	10-42 n.	1-35 n.	p 1-25 n.	4-25 m		
8-45 m.	9-5 m.	8-0 m.	8-25 m.	11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.	Aveiro Porto Aveiro				MINHO E DOURO					
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.	5-30 m.	c 6-56 m.	c 10-45 m.	12-11 t.	Porto Braga Porto	4-25 m.	7-50 m.	5-30 m.	8-15 m.	
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	12-25 t.	12-25 t.	1-23 t.	2-49 t.	12-45 t.	c 2-11 t.	5-20 t.	6-57 t.	8-0 m.	10-35 m.	7-50 m.	9-35 m.		
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	1-15 t.	1-40 t.	3-0 t.	3-20 t.	7-25 t.	9-5 n.	6-30 t.	8-6 n.	11-0 m.	1-20 t.	11-50 m.	2-15 t.		
11-45 m.	12-10 t.	12-0 m.	12-20 t.	2-5 t.	2-25 t.	3-0 t.	3-20 t.	Espinho Porto Espinho				11-0 m.	5-0 t.	4-35 t.	7-10 t.		
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	8-0 m.	c 8-50 m.	c 6-10 m.	7-1 m.	5-30 t.	8-20 n.	6-50 t.	10-30 n.		
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	5-29 t.	8-58 m.	9-50 m.	c 7-25 m.	8-15 m.	Porto Valença Porto	8-0 m.	1-10 t.	2-20 n.	8-15 m.	
2-5 t.	2-25 t.	3-0 t.	3-20 t.	4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.	5-25 t.	11-20 m.	12-25 m.	c 9-5 m.	9-55 m.	11-0 m.	3-10 t.	9-45 m.	2-15 t.		
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.	4-15 t.	5-15 t.	12-35 m.	1-36 t.	5-30 t.	11-20 n.	1-40 t.	7-10 t.		
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.	5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.	5-7 t.	6-20 t.	3-30 t.	4-30 t.	SUL E SUESTE					
4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.	5-25 t.	Lisboa V. Franca Lisboa				Lisboa Setubal Lisboa	7-0 m.	8-35 m.	7-45 m.	9-40 m.	Porto Vianna Porto				
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.	5-45 t.	7-4 t.	5-0 m.	6-24 m.	7-45 m.	10-5 m.	11-30 m.	1-10 t.	d 4-25 m.	9-45 m.	5-30 t.	10-30 n.		
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.	12-30 n.	1-55 n.	7-35 t.	8-59 n.	19-45 t.	2-20 t.	2-45 t.	4-45 t.	Vianna Valença Vianna					
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-55 t.	Lisboa Santarem Lisboa				Lisboa Faro Lisboa	4-30 t.	6-6 t.	5-45 t.	6-30 t.	7-0 m.	9-5 m.	6-0 t.	8-5 n.	
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.	8-25 n.	b 5-40 m.	8-18 m.	9-20 m.	b 12-5 t.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	6-30 m.	Porto Barca d'Alva Porto	7-30 m.	3-0 t.	11-0 m.	6-45 t.	
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.	b 11-10 m.	1-36 t.	5-0 t.	b 7-42 t.	Lisboa Extremoz Lisboa	7-45 m.	3-45 t.	8-50 m.	4-45 t.	Porto Regoa Porto	4-40 m.	11-5 m.	4-45 m.	8-50 m.
9-35 n.	9-55 n.	11-0 n.	11-25 n.	d 7-35 m.	8-55 n.	4-0 m.	b 3-32 t.	4-30 t.	11-30 n.	11-30 n.	6-30 m.	4-15 t.	8-25 n.	4-40 t.	11-20 n.		
10-15 n.	10-40 n.	—	—	a 8-0 m.	2-35 t.	4-0 m.	b 5-37 t.	Lisboa Faro Lisboa	—	—	—	Porto Penafiel Porto					
C. SODRE P. ARCOS C. SODRE				d 8-20 m.	11-20 n.	d 8-15 m.	11-45 n.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	6-30 m.	6-6 t.	7-35 t.	8-15 n.	9-40 n.		
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	11-0 m.	11-20 n.	2-45 t.	5-58 m.	Lisboa Pias Lisboa	7-45 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-45 t.	Regoa Barca d'Alva Regoa				
C. Sodrê Cascaes C. Sodrê				a 4-30 t.	11-30 n.	a 4-20 t.	m 11-35 n.	Casa Branca Evora Casa Branca	2-50 t.	3-40 t.	7-0 t.	7-47 t.	4-45 m.	11-35 m.	3-30 t.	9-0 n.	
6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-20 m.	d 6-30 t.	10-49 m.	7-10 t.	d 4-10 m.	Casa Branca Faro Casa Branca	6-30 m.	7-10 t.	6-30 m.	7-30 n.	GUIMARÃES				
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-40 m.	8-45 n.	10-30 n.	7-41 m.	—	TUNES POÇO BARRETO TUNES	8-35 n.	4-21 m.	5-0 t.	5-30 t.	Porto Guimaraes Porto	4-25 m.	8-48 m.	4-40 m.	8-15 m.
a 9-10 m.	10-20 m.	a 8-25 m.	9-2 m.	Lisboa Figueira Lisboa	5-15 m.	7-27 t.	5-45 m.	6-43 t.	8-10 m.	8-41 m.	6-55 t.	7-21 t.	8-0 m.	11-6 m.	11-20 m.	2-15 t.	
a 9-15 m.	10-20 m.	a 9-15 m.	10-20 m.	Lisboa V. Alcant. Lisboa	7-35 m.	2-56 t.	3-40 t.	11-45 n.	b 8-20 m.	5-55 t.	8-15 m.	3-32 t.	11-0 m.	3-12 t.	q 1-25 t.	4-10 t.	
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	b 8-20 m.	5-55 t.	8-15 m.	b 5-37 t.	Lisboa Badajoz Lisboa	11-0 m.	7-40 m.	6-20 t.	4-10 m.	5-30 t.	8-34 t.	4-5 t.	7-10 t.	
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	8-45 n.	10-30 n.	7-41 m.	—	Lisboa V. Alcant. Lisboa	8-20 m.	5-40 m.	3-32 t.	4-10 m.	Directos ou rapidos—b) Lisboa Caes dos Soldados—c) Porto-Campanhã—d) Por Alfarellos—e) Só aos domingos e sant.				
12-15 t.	1-20 t.	a 11-25 m.	12-2 t.	10-30 n.	7-41 m.	—	—	Lisboa V. Alcant. Lisboa	11-0 m.	7-40 m.	6-20 t.	4-10 m.	—f) Excepto aos dom. e sant.—g) Só aos sab.—h) Excepto aos sab.—i) Só as 2. ^{as} e 5. ^{as} —k) Só aos dom. e 4. ^{as} —l) Só as 3. ^{as} e sab.—m) Só aos dom., 2. ^{as} , 4. ^{as} e 5. ^{as} —n) Só aos dom. e 4. ^{as} —p) Só aos dom. e 5. ^{as} —q) Só as 5. ^{as} —r) Só as 2. ^{as} , 4. ^{as} e 6. ^{as} —s) Só as 3. ^{as} , 5. ^{as} e sab.—t) Só as 2. ^{as} feiras—u) Só aos domingos—v) Só as terças.				
a 1-40 t.	2-17 t.	a 12-15 t.	1-20 t.	Lisboa Guarda Lisboa	6-30 t.	5-12 m.	11-10 n.	9-11 m.	b 8-30 m.	12-50 n.	1-50 n.	b 3-32 t.	—				
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	Lisboa V. Alcant. Lisboa	8-45 n.	10-30 n.	4-0 t.	4-10 m.	11-0 m.	10-30 n.	4-0 t.	5-58 m.	—				
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	Lisboa Entrono. Lisboa	8-45 n.	10-30 n.	4-0 t.	4-10 m.	b 1-10 t.	5-28 t.	4-0 m.	b 8-50 m.	—				
a 3-15 t.	4-20 t.	a 3-15 t.	4-20 t.	Lisboa Pampilhosa Lisboa	b 4-35 t.	9-0 n.	6-0 t.	b 10-10 n.	Lisboa Entrono. Lisboa	5-28 t.	4-0 m.	b 8-50 m.	—				
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	Lisboa Pampilhosa Lisboa	a 8-0 m.	12-13 t.	a 6-55 t.	n 11-35 n.	Lisboa Entrono. Lisboa	9-0 n.	6-0 t.	b 10-10 n.	—				
a 4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	Lisboa Pampilhosa Lisboa	—	—	—	—	Lisboa Entrono. Lisboa	—	—	—	—				
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	Lisboa Pampilhosa Lisboa	—	—	—	—	Lisboa Entrono. Lisboa	—	—	—	—				
a 6-15 t.	7-20 t.	a 6-15 t.	7-20 t.	Lisboa Pampilhosa Lisboa	—	—	—	—	Lisboa Entrono. Lisboa	—	—	—	—				
a 7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.	Lisboa Pampilhosa Lisboa	—	—	—	—	Lisboa Entrono. Lisboa	—	—	—	—				
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	Lisboa Pampilhosa Lisboa	—	—	—	—	Lisboa Entrono. Lisboa	—	—	—	—				
a 9-15 n.	10-20 n.	a 9-15 n.	10-20 n.	Lisboa Pampilhosa Lisboa	—	—	—	—	Lisboa Entrono. Lisboa	—	—	—	—				
10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	Lisboa Pampilhosa Lisboa	—	—	—	—	Lisboa Entrono. Lisboa	—	—	—	—				
a 10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	Lisboa Pampilhosa Lisboa	—	—	—	—	Lisboa Entrono. Lisboa	—	—	—	—				
12-30 n.	1-35 n.	a 11-25 n.	12-2 n.	Lisboa Pampilhosa Lisboa	—	—	—	—	Lisboa Entrono. Lisboa	—	—	—	—				
Lisboa Cintra Lisboa				Lisboa Pampilhosa Lisboa	—	—	—	—	Lisboa Entrono. Lisboa	—	—	—	—				
6-30 m.	7-36 m.	5-15 m.	6-14 m.	Lisboa Pampilhosa Lisboa	—	—	—	—	Lisboa Entrono. Lisboa	—	—	—	—				
8-5 m.	9-12 m.	6-35 m.	7-34 m.	Lisboa Pampilhosa Lisboa	—	—	—	—	Lisboa Entrono. Lisboa	—	—	—	—				
9-40 m.	10-45 m.	7-48 m.	8-57 m.	Lisboa Pampilhosa Lisboa	—	—	—	—	Lisboa Entrono. Lisboa	—	—	—	—				
11-20 m.	12-27 t.	9-25 m.	10-25 m.	Lisboa Pampilhosa Lisboa	—	—	—	—	Lisboa Entrono. Lisboa	—	—	—	—				
1-0 t.	2-7 t.	11-0 m.	12-1 t.	Lisboa Pampilhosa Lisboa	—	—	—	—	Lisboa Entrono. Lisboa	—	—	—	—				
2-35 t.	3-42 t.	1-5 t.	2-5 t.	Lisboa Pampilhosa Lisboa	—	—	—	—	Lisboa Entrono. Lisboa	—	—	—	—				
4-35 t.	5-42 t.	2-40 t.	3-46 t.	Lisboa Pampilhosa Lisboa	—	—	—	—	Lisboa Entrono. Lisboa	—	—	—	—				
5-35 t.	6-41 t.	4-0 t.	5-0 t.	Lisboa Pampilhosa Lisboa	—	—	—	—	Lisboa Entrono. Lisboa	—	—	—	—				
7-35 t.	8-42 n.	5-55 t.	6-55 t.	Lisboa Pampilhosa Lisboa	—	—	—	—	Lisboa Entrono. Lisboa	—	—	—	—				
9-0 n.	10-7 n.	6-55 t.	7-55 t.	Lisboa Pampilhosa Lisboa	—	—	—	—	Lisboa Entrono. Lisboa	—	—	—	—				
10-1 n.	11-32 n.	8-55 n.	9-56 n.	Lisboa Pampilhosa Lisboa	—	—	—	—	Lisboa Entrono. Lisboa	—	—	—	—				
512-45n.	1-52 n.	10-50 n.	12-5 n.	Lisboa Pampilhosa Lisboa	—	—	—	—	Lisboa Entrono. Lisboa	—	—	—	—				
Lisboa Alfarellos Porto Alfarellos				Lisboa Pampilhosa Lisboa	—	—	—	—	Lisboa Entrono. Lisboa	—	—	—	—				
3-10 t.	8-55 n.	8-15 m.	2-15 t.	Lisboa Pampilhosa Lisboa	—	—	—	—	Lisboa Entrono. Lisboa	—	—	—	—				

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior



S AHIRÁ no dia 16 de Abril 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 Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, vapor allemão **Gou-vernour**. Sahirá a 5 de abril. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o



Alicante, Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Barthélemy**. Sahirá a 4 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Barnabé**. Sahirá a 6 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeus, vapor francez **La Plata**. Sahirá a 9 de abril. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Cadiz e Malaga, vapor sueco **Norden**. Sahirá a 2 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Liguria**. Sahirá de 10 a 11 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Montevidéu e Buenos Ayres, vapor francez **Brésil**. Sahirá a 8 de abril. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Havre e Liverpool, vapor inglez **Augustine**. Sahirá a 3 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Liverpool, vapor inglez **Oporto**. Sahirá a 2 de abril. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez **Angola**. Sahirá a 6 de abril.

Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



Maranhão, Pará e Manaus, vapor allemão **Paraguassu**. Sahirá a 25 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Maranhão e Ceará, vapor inglez **Lisboense**. Sahirá a 5 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 10 de abril. Agentes, Orey Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jerôme**. Sahirá a 3 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



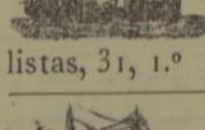
Paranaguá, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Lydia**. Sahirá a 18 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



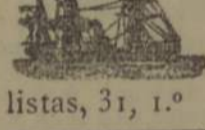
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevidéu e Buenos Ayres, vapor inglez **Nile**. Sahirá a 2 de abril. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capelistas, 31, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevidéu e Buenos Ayres, vapor inglez **Thames**. Sahirá a 15 de abril. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capelistas, 31, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevidéu e Buenos Ayres, vapor inglez **Danube**. Sahirá a 30 de abril. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capelistas, 31, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Rio**. Sahirá a 5 de abril. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Ville de San Nicolas**. Sahirá a 17 de abril. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19 1.^o



Pernambuco e Maceió, vap. ingl. **Actor**. Sahirá a 3 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Rio de Janeiro, Santos, Montevidéu e Buenos Ayres, vapor hespanhol **San Francisco**. Esperado de 3 a 4 de abril. Agente, Nicolas de Goyri, Rua do Alecrim, 12.



Santos, Montevidéu e Buenos Ayres, vapor francez **Cordonan**. Sahirá a 14 de abril. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32, 1.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St.^a Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Açor**. Sahirá a 5 de abril. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevidéu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orellana**. Sahirá a 10 de abril.

ASCENSOR MUNICIPIO-BIBLIOTHECA

A communicação mais rapida e mais commoda entre a Praça do Commercio e o Chiado

Maravilhoso panorama da cidade vista do viaducto superior.

Aberto das 8 da manhã ás 11 da noite.

Subida ou descida, 20 réis.—Bicycletas, 20 réis.