

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers—1894

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.
Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Bruxellas, ALB. URBAN, Eng. — Paris, L. CRETEY.

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA



Anvers—1894

Annexos d'este numero

Tarifa especial n.º 6 g. v. do Minho e Douro — bilhetes de ida e volta.

Tarifa especial P. n.º 4 do Minho e Douro — recovagens.

Tarifa especial B. S. M. n.º 10 da Beira Alta — madeiras em bruto.

SUMMARIO

	Pag.
A nova ponte sobre o Jamor, por Xavier Cordeiro	337
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett	338
Parte Official. — Portarias de 20 de abril de 1896 do ministerio das obras publicas e de 3 de novembro de 1896 do ministerio dos negocios da fazenda	339
Tarifas de transportes	339
Estatisticas	340
Notas de viagem — VII — Os caminhos de ferro da Algeria e Tunisia — Sua extensão — Traçados difficeis — Exploração modesta — Viagens demoradas — Trens só de dia — Material pobre — Pessoas dorminhoco	340
Entre collegas	342
Inauguração da linha urbana do Porto	342
Parte financeira. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	344 e 345
Linhas portuguezas — Lourenço Marques — Novas tarifas — Os comboios no Porto — Mormugão — Roubo importante — Um ascensor bem necessario — Atravez d'Africa — Relatorio do Minho e Douro	346
Linhas hespanholas — Pontevedra a Carril — Madrid a Santoña — Calatayud-Teruel-Sagunto e Grao de Valencia — Barcelona a Mataró — Plasencia a Astorga	346
Linhas estrangeiras — Grecia — Romaniaa — Japão — Transvaal	346
Companhia Real dos Caminhos de ferro portuguezes — Relatorio (continuação)	347
Arrematações	348
Casas recommendadas	349
Agenda do viajante	349
Annuncios	350 e 351
Horario em 16 de novembro de 1896	351
Vapores a sahir do porto de Lisboa	352

A nova ponte sobre o Jamor

ACHA-SE terminada a ponte de taboleiro metalico sobre o rio Jamor, na linha de Cascaes, junto á estação da Cruz Quebrada, em substituição da antiga, abobadada, construida pela empresa Clarence Luccote, e que no dia 8 de setembro do anno proximo passado, tendo-se dado a coincidência de uma maré de aguas vivas com uma cheia do Jamor, se desmoronou e afundou em parte no enorme cabouco aberto pelas aguas sob o encontro do lado de Lisboa.

A nova ponte tem um só tramo de 48^m,6 de abertura, em lugar dos dois arcos da ponte antiga com 12 metros de vão cada um. E', pois, uma vasão mais do duplo em virtude da suppressão do pilar intermedio, de 4^m,60 de largura, muito prejudicial á corrente das aguas.

O taboleiro tem mais dois metros, ou 50^m,6, de comprimento, assentando em dois encontros de cantaria. Estes encontros foram fundados, por meio do ar comprimido, á profundidade de 12 metros abaixo do nivel de estiagem. Por esta fórma a nova ponte ficou inteiramente ao abrigo de infra-escavações.

Os massiços de fundação teem 13^m,3 de comprimento, no sentido perpendicular á linha, e 5^m,0 de espessura. Na alvenaria empregou-se a excellente cal do Theil.

Sobre estes massiços levantam-se os encontros propriamente ditos, com 12^m,80 de comprimento e 3^m,2 de de espessura na base.

Para apoio do taboleiro, ha em cada encontro uma banquetta de 1^m,50. O muro guarda-balasto tem 1^m,50 de altura e 1^m,0 de espessura.

Os muros de cortina, para sustentação do aterro, teem 3^m,20 de espessura na base, e 1^m,40 de comprimento. Estes muros sóbem ao nivel do carril.

Os paramentos dos encontros e da parte vista dos muros de cortina são de cantaria, extrahida das pedreiras de Caxias que fornecem pedra para o porto de Lisboa.

Falemos agora do taboleiro, ou antes dos taboleiros, visto serem dois, isolados um do outro, para as duas vias.

As vigas teem 5^m,0 de altura e são de rotula dupla com montantes e com barras inclinadas a 45°. Ha, pois, 10 paineis, de 5^m,0 cada um. Adoptou-se esta rotula por ser mais aberta, e não encobrir a paizagem.

A altura do banzo inferior das vigas acima do maximo preamar é de 2^m,20.

Sendo necessario combater as oscillações das vigas durante a passagem dos comboios, deu-se ás carlingas uma altura de 1^m,20.

A distancia entre as duas vigas principaes ou o comprimento das carlingas é de 4^m,90.

Esta largura comprehende a via propriamente dita e dois passeios de 1^m,05.

As longrinas teem 0^m,80 de altura e estão distanciadas 1^m,85, isto é, estão collocadas um pouco por fóra dos carris, como é costume fazer-se para dar mais elasticidade á via.

A composição geral das vigas principaes é:

$$\begin{aligned} &2 \text{ chapas de } 400 \times 11 \\ &4 \text{ cantoneiras de } \frac{120 \times 120}{11} \\ &2 \text{ almas de } 600 \times 11 \end{aligned}$$

Esta secção é reforçada com mais 4 chapas, de 400 \times 11, em cada banzo, de modo que no meio do tramo ha não menos de 10 chapas, além das 4 cantoneiras e das 2 almas.

O peso de um taboleiro é de 125 toneladas ou 2.500 kilogrammas por metro linear, o que é muito em relação ao peso das antigas pontes.

Esta grande quantidade de metal é exigida actualmente em todos os regulamentos modernos do estrangeiro.

O material circulante tem augmentado constantemente de peso, e as velocidades são cada vez maiores. Ha já machinas com 18 toneladas de peso por eixo, e o regulamento francez manda executar as provas dyna-

micas com o mesmo comboio que serve ás provas estáticas. Effectivamente não são sómente os comboios de passageiros que marcham com grande velocidade; os de mercadorias não querem ficar atrás.

Por outro lado, tem-se reconhecido nas experiencias de ha muito realizadas e que continuam a fazer-se ácerca da resistencia dos metaes, que uma peça metálica, chocada um grande numero de vezes por uma força superior ao seu limite de elasticidade, acaba necessariamente por se quebrar depois de um maior ou menor numero de choques.

Se estes forem alternados, ora n'um sentido ora n'outro, o numero de choques necessario para chegar á ruptura é muito pequeno.

Por todos estes motivos é plenamente justificavel o augmento necessario das cargas que os taboleiros metálicos devem supportar, e a diminuição dos coefficients praticos do trabalho do metal, conforme as peças estão sujeitas a esforços sempre no mesmo sentido, ou em sentidos diversos, de modo que se diminua quanto possivel a possibilidade de uma peça chegar ao limite de elasticidade.

Para este fim é tambem necessario que a theoria se vá aperfeçoando. Effectivamente, por emquanto os methodos de calculo são simples approximações que não attendem ainda a muitas circumstancias que influem na resistencia, como são, por exemplo, os effeitos das vibrações. Diz Mr. de Saint-Venan, que decorrerão seculos antes de se chegar a uma theoria rigorosa. Entretanto não se póde duvidar que os limites adoptados de trabalho do metal dão uma grande segurança.

Uma prova real do methodo de calculo é certamente a medida de flecha.

Quando a flecha, que o taboleiro toma sob certa carga, concorda com a calculada theoricamente, póde concluir-se, com segurança, que o methodo de calculo é bom, se o taboleiro estiver bem construido.

E' o que se realizou na experiencia feita pela fiscalização do governo, no taboleiro já entregue á exploração, e que passamos a descrever.

O comboio empregado n'esta experiencia era composto de duas machinas tenders, de 4 eixos, dos quaes 3 conjugados, com 58 toneladas de peso cada uma, e de 4 wagons carregados, pesando cada um 16 toneladas.

As machinas foram collocadas ao centro, chaminé com chaminé, e com dois wagons de cada lado. O eixo da frente de uma das machinas estava collocado sobre a carlinga do meio. N'esta situação a carga effectiva sobre cada carlinga era:

Na 1. ^a carlinga.....	5,4
» 2. ^a »	4,8
» 3. ^a »	6,4
» 4. ^a »	13,0
» 5. ^a »	15,4
» 6. ^a »	12,0
» 7. ^a »	15,4
» 8. ^a »	6,5
» 9. ^a »	5,2

Previamente havia se calculado a flecha produzida no meio do tramo, por uma carga igual a 1 tonelada applicada a cada carlinga.

O metal empregado n'esta ponte é o aço doce, ou *fer foudu*, e não o ferro forjado ou coado. E' a primeira vez que este metal é empregado no nosso paiz em uma grande ponte. Nas experiencias a que foi submettido, apresentou uma resistencia de 47 kilog. por centimetro quadrado com um alongamento de 23 %.

O modulo de elasticidade do aço doce não está ainda

bem determinado; mas deve ser um pouco superior ao do ferro, e por isso tornou-se 18×10^9 em lugar de 16×10^9 adoptado para o ferro.

Com este modulo as flechas elementares são as seguintes:

1. ^a carlinga.....	0,1268
2. ^a »	0,2446
3. ^a »	0,3457
4. ^a »	0,4287
5. ^a »	0,4818

Note-se que no calculo d'estas flechas se attendeu á variação das secções da viga e á compressão das barras da rotula.

As flechas para as carlingas 6 a 9 são symmetricas com as de 4 a 1.

O producto das flechas pelas cargas respectivas dão uma flecha total de 29,8.

A flecha medida foi de 30.

Parece-nos que esta coincidência não deixa a menor duvida sobre as boas condições da construção.

Xavier Cordeiro.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 9 de novembro de 1896.

Pouco a pouco os administradores dos caminhos de ferro inglezes vão augmentando os confortos aos seus passageiros. Desde o periodo em que o passageiro de terceira classe viajava exposto ao vento e á chuva, teem-se effectuado grandes progressos com o fim de o melhorar, mas é facto que ainda fica muito que fazer, especialmente no que diz respeito á protecção dos passageiros das intemperies do inverno.

Uma ideia muito louvavel foi a que teve ha dias a *Midland Railway Company*, que, além de prover de travesseiros os passageiros dos seus comboios de noite, decidiu tambem facilitar-lhes cobertores de viagem ao custo nominal de 6 pence cada um. A nova disposição começou a vigorar no dia 3 do corrente na estação de St. Pancras de Londres e é de esperar que não tarde muito em estender-se aos passageiros de dia, pelo menos para as viagens de grande distancia, durante o inverno.

Os defeitos principaes, talvez, dos caminhos inglezes são o mau aquecimento e a illuminação insufficiente. A lata com agua quente é ainda o modo favorito de combater os frios do inverno, bem que se teem feito experiencias com o fim de utilizar para este effeito o vapor sobrado da machina. Desejosa sem duvida de remediar algum tanto um dos defeitos a que me refiro, a companhia *South-eastern* annuncia a sua intenção d'introduzir no seu ramal de Hastings o systema americano de caruagens aquecidas por meio d'uma estufa em cada extremidade do vehiculo.

O systema actual d'illuminação dos comboios é pouco lisongeiro, e é de suppôr que com um pouco de boa vontade se poderia fazer com que o movimento do mesmo trem dêsse o meio de fornecer melhor illuminação.

Se o dr. Nansen conseguiu, por meio d'um moinho de vento, a illuminação electrica do «Fram», não póde ser impossivel que o impeto d'ar motivado por um comboio expresso corresponda ao mesmo fim.

— Em vista do advento do automotor, formulou a Junta Central Administrativa (Local Government Board) uma serie de regulamentos applicaveis ao novo vehiculo, e mandou-os aos varios concelhos locais (country

councils) de Inglaterra e Galles, o que evidencia a opinião favorável que tem a autoridade central do novo meio de locomoção pelas estradas publicas. Referem-se os regulamentos ao peso do automotor sem carga, á largura das suas rodas, ao numero de vehiculos que é permitido puxar e á emissão de fumo ou vapor. Para a segurança do publico exige-se que de noite a nova machina leve lampadas e que o conductor empregue uma campainha ou outro meio qualquer para annunciar a chegada da sua machina. Cada carro ha-de ser provido de dois freios independentes, capazes, quando o carro viaja com a velocidade de quatorze milhas por hora, de paral-o dentro da distancia de cincoenta pés. A Junta central não annuncia regulamento com respeito á velocidade, bem que se refere á lei que a fixa em quatorze milhas por hora. Mas no que respeita á velocidade, muito dependerá das circumstancias locais, as quaes hão de promover regulamentos especiaes segundo a localidade. A velocidade propria nas estradas suburbanas poderia ser muito perigosa nas ruas d'uma cidade onde o trafego é maior, e se o limite de quatorze milhas por hora traz consigo o concomitante d'um numero excessivo d'accidentes, é certo que se ha de reduzir até um ponto compativel com a segurança.

—Para melhorar a exploração do caminho de ferro *Metropolitan District* de Londres, a Associação de Accionistas recommenda a construcção d'um caminho de ferro debaixo da linha actual. O projecto que tem a approvação unanime dos directores da companhia do metropolitano consiste na construcção de dois tunneis profundos para um serviço ascendente e descendente de comboios electricos entre Earl's Court e a Mansion House com uma estação intermediaria em Charing-cross.

Espera-se que o *Bill* necessario para o Parlamento será preparado para 15 do mez corrente. Diz-se que o custo da construcção será de 200.000 libras por milha, mas não falta quem creia que o custo verdadeiro será muito maior.

W. N. Cornett.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de Obras publicas

Repartição de estradas, obras hydraulicas e edificios publicos

Para os effeitos da condição 16.^a do alvará de 10 de outubro de 1895, se publica a seguinte portaria:

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar, com as prescrições do mencionado parecer que por copia acompanham a presente portaria, e para os fins e nos termos dos alvarás de 12 de março ultimo e 10 de outubro de 1895, o projecto datado de 9 de fevereiro ultimo, do caminho de ferro americano entre a nova avenida superior esquerda da ponte Luiz I e a estação de Villa Nova de Gaia, seguindo pelo ramal da estrada real n.º 10, Coimbra ao Porto, para a estação de Villa Nova de Gaia, apresentado pelos respectivos concessionarios.

Paço, em 20 de abril de 1896. — *Arthur Alberto de Campos Henriques*.

Ministerio dos negocios da Fazenda

Direcção geral dos proprios nacionaes

Inspecção geral do imposto do sello

Convindo assegurar a regularidade da cobrança do imposto do sello, respeitante a guias de bagagens, documentos de transporte e bilhetes de passagem em caminho de ferro, a que se referem as verbas n.ºs 380, 381, 390 e 391 da tabella n.º 3, annexa á lei de 21 de julho de 1893, e a verba nova creada pela lei de 4 de maio ultimo na classe 3.^a da tabella n.º 2 d'aquella lei: manda Sua Magestade El-Rei declarar, pela direcção geral dos proprios nacionaes «inspecção geral do sello», que na arrecadação d'este imposto se observem as seguintes disposições:

1.º As administrações de caminhos de ferro, particulares ou do estado, devem entregar nos cofres da receita eventual do districto, onde tiveram a sua sede, até o dia 20 de cada mez, a totalidade do sello correspondente aos ditos documentos do transporte e bilhetes de passagem, entregues e vendidos no mez anterior, quando este imposto seja cobrado nos termos do artigo 113.º do regulamento de 26 de novembro de 1885.

2.º Esta entrega deve effectuar-se por meio de guias em duplicado, assignadas pelos respectivos directores ou administradores, nas quaes se declare a quantidade d'aquelles documentos e bilhetes, e bem assim a importancia do sello que lhes corresponder. Uma das guias com o respectivo recibo será entregue ao apresentante.

Paço, 3 de novembro de 1896. — *Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro*.

Tarifas de transporte

Especial P. n.º 4, grande velocidade, do Minho e Douro, combinada com Guimarães.—Esta tarifa, reforma da de igual numero, vem prestar muito maiores facilidades ao publico, agora que a estação do Porto Central se acha aberta á exploração damol-a hoje em annexo.

Applicavel a expedições pequenas, desde o mais leve volume até expedições de 180 kilos, é uma tarifa propriamente de recovagem, destinada a combater os transportes em carroças, que ainda se acham tanto nos usos e costumes da provincia do Douro.

E não duvidamos de que o resultado seja satisfactorio visto que, utilizando o caminho de ferro, o expedidor tem, não só a garantia da integridade do volume, como a celeridade do seu transporte, em poucas horas na maior parte dos casos, e a modicidade dos preços em todos.

E já que falamos de recoveiros e de preços de transporte em competencia com o caminho de ferro, diremos que é lamentavel que seja a propria lei que facilite essa competencia, obrigando o caminho de ferro a sacrificios, apesar dos quaes elle vê a carroça levar, pela estrada, grande porção de trafego que devia vir á via ferrea.

E' porque esta é um meio regular, emquanto que o recoveiro trabalha com irregularidade, e no nosso paiz é este o unico meio de se viver commoda e fructivamente.

A lei tem a espada sempre prompta para a brandir para a frente; os que se agacham na rectaguarda da lei podem viver muito a seu modo, que ella não os vê.

Referimo-nos ao sello que no caminho de ferro se paga integralmente, na elevada verba de 60 réis, mesmo quando o caminho de ferro, como n'esta tarifa, apenas cobra 50 réis pelo transporte, guarda e responsabilidade dos volumes, emquanto que a carroça, por mais que a lei a isso a obrigue, tem sempre facil meio de illudir a lei e nada paga, ou estabelece, quando muito, uma só guia de transito e paga só um sello por toda a carga que conduz!

Resultado d'isto é que as pequenas expedições difficilmente as obtem o caminho de ferro, porque pagam transporte e sello, emquanto que ao recoveiro só transporte pagam.

Tencionamos voltar ao assumpto em artigo especial.

Bilhetes de ida e volta.—Coincidentemente com a abertura da linha urbana do Porto, o Minho e Douro estabeleceu bilhetes de ida e volta entre as duas estações do Porto com o abatimento de 50 por cento. Esta boa resolução tem-lhe dado uma enorme affluencia do publico a percorrer a linha, instigado pelo interesse da novidade e pela modicidade dos preços, que são 120 réis em 1.^a classe, 90 em 2.^a e 70 em 3.^a

Especial B. S. M. n.º 10 da Beira Alta.—Transportes de madeiras. — Esta tarifa que hoje damos em publicação d'este numero é uma ampliação da já existente de

egual serie e numero, tornando as vantagens, que esta offercia ao transporte de madeiras de Mortagua para as povoações servidas pelas estações hespanholas desde a fronteira portugueza até Medina del Campo, applicaveis ás procedencias de qualquer estação desde Alhadas até Cantanhede, inclusivé.

Os seus preços são bastante reduzidos, descendo em certos casos a pouco mais de 7 réis por tonelada e kilometro.

Estatisticas

O movimento e productos da rede do Sul e Sueste nos tres trimestres do corrente anno, comparados com o anno anterior, foram os seguintes:

Movimento	1896	1895
Passageiros 1. ^a classe.....	25.421	23.955
" 2. ^a " 	59.160	54.994
" 3. ^a " 	206.480	188.594
Bagagens e recovagens ton.	5.626	5.907
Mercadorias toneladas	142.463	129.160
Gados, cabeças	33.575	30.906
Passageiros nos vapores ..	254.734	241.631
Bagagens e mercadorias, idem toneladas.....	19.752	19.631

Como se vê, augmentou o numero em todos os elementos de trafego, excepto unicamente nas bagagens e mercadorias de grande velocidade.

Os productos foram, em eguaes periodos:

	1896	1895
Passageiros 1. ^a classe.....	37:325.030	34:406.280
" 2. ^a " 	47:552.280	44:950.450
" 3. ^a " 	101:954.825	95:012.960
Bagagens e recovagens ...	34:454.510	34:850.174
Carruagens e gado.....	2:865.025	1:734.777
Baldeação e registo	7:934.465	7:824.569
Diversos	1:772.920	1:474.030
Mercadorias, peq. velocid.	235:898.403	21:8477.060
Carruagens e gado.....	11:787.931	11:566.883
Baldeação e registo.....	48:197.936	44:999.132
Diversos.....	2:695.260	2:396.550

Via fluvial

Passageiros.....	28:544.060	26:663.750
Bagagens e outros productos	14:295.480	14:159.060
Carruagens e gados	828.305	1:662.285
Totaes.....	576:107.430	540:177.960

A mais em 1896 portanto um producto de 35:929.470 réis.

A receita calculada annual kilometrica estava n'esse periodo em 1:620.7093 réis no corrente anno, o que é muito distante ainda da verba a que deve chegar o rendimento d'estas linhas se os trabalhos da cultura do Alemtejo se desenvolverem como é de esperar.

E tambem se o proprio estado concorresse para manter os productos, não fazendo tantas concessões de passes.

E' muito mais importante do que talvez se imagina o movimento dos comboios tremvias em Portugal.

Nos tres serviços que a companhia real tem em vigor, o movimento de janeiro a agosto d'este anno foi o seguinte:

	Coimbra- Fig. ^a da Foz	Lisboa R- Queluz-Cintra	Lisboa R- Sacavem
Janeiro.....	7.265	12.676	28.499
Fevereiro	6.339	12.198	26.795
Março.....	7.794	16.570	31.990
Abril.....	6.337	19.222	37.286
Maió.....	6.521	21.682	48.688
Junho.....	6.619	29.000	44.585
Julho.....	9.139	30.424	43.727
Agosto.....	12.280	46.450	53.176
Total	62.285	188.222	314.746
Total geral.....		565.253	

em 8 mezes, ou a media de 70.657 passageiros por mez, media que no verão se eleva a mais de 110.000.

E' já um importante movimento que demonstra quanto estes trens agradam ao publico.

NOTAS DE VIAGEM

VII

Os caminhos de ferro da Algeria e Tunisia. — Sua extensão. — Traçados difficeis. — Exploração modesta. — Viagens demoradas. — Trens só de dia. — Material pobre. — Pessoal dorminhoco.

Um dos meios de que a França se tem servido para civilizar a sua Africa do norte, é a construcção de caminhos de ferro, elemento que lhe utiliza, a um tempo, como promotor do desenvolvimento moral e material do paiz e como facilidade para o transporte de tropas para onde ellas são necessarias, e ainda, finalmente, como defesa effectiva em muitos pontos afastados da costa, onde as estações são fortificadas e guarnecidas por uma pequena companhia militar, servindo assim de forte em caso de necessidade.

As linhas ferreas correm mais ou menos parallelas á costa, desde Oran até Tunis, e d'estas partem outras que penetram para o interior, algumas até o deserto; tendendo ainda a avançar mais, para satisfazer ao triplice fim que deixo indicado.

Outros pequenos ramaes destacam-se para a esquerda em direcção ao litoral, servindo portos de certa importancia ou localidades de valor strategico ou commercial.

Em total, essas linhas dividem-se por cinco companhias pela seguinte forma, e com a extensão que vou indicar, a principiar do extremo occidental:

Rêde Algeriana da companhia de Paris-Lyão-Mediterraneo:

	Kilometros	
De Oran a Alger	421	
Constantina a Phillippeville	87	508

Oeste Algeriano:

De Oran a Aïn Temouchen.....	76	
Sainte Barbe de Tlelat a Tlemcem.....	139	
Tabia a Ras-el-Má	77	
Blidah a Berruaghia.....	84	376

Franco Algeriana:

De Arzew (atravessando a linha de Alger em Perregaux) a Aïn Sefra	454	
Tisi, na linha supra, a Mascara.....	12	
Mostaganem, na costa, atravessando a linha d'Alger em Relizane, a Tiaret	197	663

	Kilometros	
Este Algeriano:		
De Alger a Constantina.	464	
Menerville a Tisi Ousou.	53	
Bougie, na costa, a Béni Mançour na linha principal.	89	
El-Guerrah, na linha principal, a Biskra, na entrada do deserto.	202	
Ouled-Rahmoun, na linha principal, a Aïn-Beida.	93	901
Bone-Guelma:		
De Kroubs, na linha de Constantina, a Bone, porto do Mediterraneo.	203	
Duvivier, na linha supra, a Tunis.	300	
Souk-Ahras, idem, a Tebessa, no interior	128	
Ramal de Beja-ville.	14	
Djedeïda a Bizerte.	73	
Tunis a Nabeul.	77	
Hammam-el-Life a Menzel-bou Zalfa.	26	821
Total geral, kilometros ...	3.269	

Além d'esta extensão ha hoje em exploração um troço mais da linha de Nabeul a Kairouan entre Tunis e Sousse de que não sei a extensão, e 3 pequenas linhas de via reduzida, pertencentes a companhias de pouca importancia.

A construcção de grande parte d'estas linhas deve ter custado grandes sacrificios ao paiz, pelas difficuldades que muitas vezes se apresentaram no traçado, tendo este frequentemente que se cingir, para a passagem das altas montanhas, a um unico ponto, uma garganta de difficilissimo accesso, obrigando por isso a grandes obras d'arte.

Temos n'este caso a passagem chamada das Portas de Ferro, na linha de Alger a Constantina, ponto difficilissimo em que o caminho de ferro teve, ora que segurar-se, por enormes muros de suporte, sobre os mais arristados precipícios, ora que atravessar trincheiras de enorme altura, e um tunnel de grande extensão para ganhar o outro lado da montanha que parece querer oppor-se ali á passagem. Na linha de Biskra, o desfíladeiro de El-Kantara está no mesmo caso; a abertura do monte Aures, entre o Tilatou e o Gaous, apenas deixa passagem para a estrada e o rio, e a via ferrea teve aqui que lançar uma ponte para atravessar tambem a estreita garganta, um dos pontos mais interessantes que eu tenho visto em caminhos de ferro, e que não descrevo já aqui porque d'elle terei que me occupar mais tarde.

Não foi menos difficil, na linha de Tunis, a subida da montanha Fedj-Makta, cerca de 700 metros sobre o nivel da estação de Duvivier, em que houve que construir numerosos tunneis, um sem numero de pontes e viaductos, longos e altos muros de suporte e curvas do apertado raio, formando *lacets*, de modo a fazer voltar a linha sobre si repetidas vezes, para attingir o ponto culminante da montanha.

No que se refere á exploração, aquelles caminhos de ferro são, como já disse, de uma simplicidade extraordinaria.

Via simples, as *gares* sem essa agglomeração de signaes, de agulhas, deapparehos, que tão notaveis tornam as estações do continente na Europa Central; edificios pequenos, estações com poucas vias.

Não ha comboios rapidos nem expressos; apenas ha mixtos, na maior parte de bem demorada marcha, não provistos de freios automaticos, sem logares de luxo, wagons-camas, etc., o que afinal não é necessario, visto que não ha comboios senão de dia.

Isto causa grande transtorno aos viajantes a longo percurso, não só porque teem que perder em viagem o dia que podiam empregar em negocio, ou em passeio, como porque são obrigados a soffrer, em caminho, os calores do meio dia, por vezes incommodos a valer.

O material é geralmente igual ou inferior ao nosso.

Na linha d'Oran a Alger algumas carruagens de 1.^a classe são uns pequenos salões, muito commodos, e na 2.^a ha carruagens de corredor e plataforma como as dos nossos comboios tremvias.

Na de Bone Guelma as carruagens são ladeadas por uma varanda que vae até meio do vehiculo, de um lado e d'ahi até o fim corre do outro, o que offerece todas as condições necessarias para o arejamento.

Os passageiros, conservando a porta do compartimento aberta para a varanda, teem sempre meio de resistir aos grandes calores; e se o sol os apoquentar, vão para a varanda do lado da sombra.

Na sua qualidade de mixtos, e sendo já bem intenso o trafego de mercadorias, especialmente nas linhas que correm ao longo do litoral, os comboios andam de vagar com a sua grande carga de mercadorias, e são obrigados a frequentes manobras nas estações, o que ainda mais lhes demora a marcha.

N'este ponto a viagem na Algeria e Tunisia torna-se um pouco incommoda, e mais longa do que muitas vezes se quer, porque, embora já se tenha visto á ida o caminho, e assim nos fosse agradável regressar de noite, não o podemos fazer.

De Oran a Tunis, sendo apenas 1.318 kilometros, gastam-se, pelo menos, 88 horas ou tres dias de viagem, e duas noites em hotel, em Alger e Constantina.

Mas porque não circulam os comboios de noite? A razão é perfeitamente justificada. Não ha meio de assegurar, de noite, a circulação dos comboios n'um paiz em que nem sempre as populações são de inteira confiança.

Nem em muitos pontos poderia haver guardas da linha, pelas más condições d'esses pontos atravessados pelo traçado, sendo a principal a falta de boa agua que se nota em muitas partes.

Além disso o publico não se arriscaria, a altas horas da madrugada, a percorrer caminhos absolutamente desertos e faltos de qualquer segurança, para vir das estações ás povoações ou para se dirigir d'estas áquellas.

Portanto, a haver trens nocturnos só serviriam para ligar os extremos das linhas, mas isso sobrecarregaria quasi inutilmente de trabalho e fadiga o pessoal de estações, para não produzir mais que um pequeno trafego de passageiros.

Um unico comboio nocturno ha entre Alger e Oran, mas esse só tem logar na vespera e dia seguinte do grande mercado, isto é, uma vez por semana, em cada sentido.

E tanta é a opposição que ha aos comboios nocturnos, que mesmo um comboio ordinario, diario, o que vae de Alger, que chega a Constantina á meia noite, é recebido n'esta estação como se fosse um extraordinario, fóra d'horas.

A estação está apenas illuminada por uns raros candeeiros; o pessoal reduzido a pequeno numero — o resto foi-se deitar. — Assim que o comboio pára e os passageiros sahem, os empregados dão-se pressa de apagar tudo, de fechar todas as portas, como quem diz: — vamos dormir que já é muito tarde.

Tanta é a pressa, que a mim me succedeu deixar um sacco sobre um banco para vir dizer ao conductor do omnibus do hotel que o levasse para o vehiculo.

Pois quando quizemos voltar á plataforma já a porta estava fechada e só por muito favor nol-a abrimam.

Entre collegas

Continua o *Seculo* e um pouco o *Diario de Noticias* a servir-se do nosso jornal para d'elle tirarem o melhor dos artigos que dão como seus, não citando de onde os tiraram.

E' a perfeita realização do *utili dulci*, de Horacio. Ao mesmo tempo que poupam trabalho, não dão a saber aos seus leitores que ha um pobre jornal quinzenal mais bem informado do que elles.

Com os artigos sobre a linha urbana do Porto foi uma desgraça!

Em compensação o *Commercio do Porto*, que não precisa servir-se d'estes processos para encher as suas columnas, faz-nos espontaneamente o maior reclamo ao nosso numero passado, tecendo-nos elogios que nos penhoram a mais não ser.

O confronto é tão frisante, como é grande o nosso agradecimento a tão amavel collega.

A inauguração da linha urbana do Porto

Realizou-se com effeito no dia 7 a inauguração d'esta linha e da estação provisoria, no local onde deve ser construida a futura central, cuja fachada démos em gravura no nosso numero passado.

Para este acto haviam apenas sido convidadas as auctoridades portuenses, pessoal superior de linhas ferreas, residentes no Porto e a imprensa d'aquella cidade, por isso de Lisboa apenas o nosso jornal se fez representar nas pessoas do seu director e d'um velho amigo da redacção, aos quaes foi offerecido amavel convite pela direcção do Minho e Douro, logo que soube da sua presença no Porto.

Isto dizemos para demonstrar que não houve da parte d'aquella direcção qualquer desconsideração para com a imprensa de fóra do Porto, e que, da nossa parte tambem, não iriamos — desde que havia convites — sem o termos recebido.

O comboio inaugural, composto de carruagens salões, coupés, 1.^{as} classes — tudo que ha de melhor n'aquella linha e que, francamente, não é muito, partiu da estação de Campanhã ao meio dia e 55 minutos, chegando á nova central á uma hora e 2 minutos, gastando, portanto, 7 minutos em marcha, isto é, mais 2 do que a tabella, por ter que affrouxar consideravelmente no extremo do tunnel da Ave-Maria, em virtude de se andar ainda trabalhando na via.

O dia estava perfeitamente primaveral.

Na quinta da China e em todos os pontos altos, de onde se avistava a linha, era grande a agglomeração de povo, entre o qual muitas senhoras acenavam com os lenços.

A' partida do comboio rebentaram petardos, que haviam sido postos nos carris, e a musica de infantaria 6, que occupava a primeira carruagem, tocou o hymno nacional.

Nas outras carruagens tomavam logar os engenheiros e pessoal superior dos caminhos de ferro do Minho e Douro, os srs. governador civil, presidente e quasi todos os vereadores da camara municipal, presidente da camara municipal de Gaia, administradores dos bairros e do concelho de Gaia, commissarios de policia, varios deputados pelo districto do Porto e de Vianna do Castello, director e engenheiros das obras publicas do districto do Porto, chefe e engenheiros da 2.^a circumscripção hydraulica, generaes Vasco Guedes

e Luciano Cibrão e ajudantes, inspector de engenharia, inspector do material de guerra, commandante d'infantaria 18 e varios outros officiaes militares, commandante da guarda municipal e commandante da cavallaria do mesmo corpo, commandante da corveta *Sagres* e outros officiaes de marinha, direcções da Associação Commercial, Centro Commercial, Atheneu Commercial e Associação Industrial, mesa da assembléa geral e numerosos socios da segunda d'aquellas collectividades, director da alfandega, inspector das escolas industriaes, secretario da Academia Polytechnica, engenheiro da municipalidade, administrador dos correios e telegraphos, engenheiro-chefe da 2.^a circumscripção telegraphica, chefe do serviço telegraphico, inspector dos incendios, conde de Paçô Vieira, dr. Julio Cardoso, Adolpho Pimentel, Vicente Ferraz Costa, José Maria Ferreira, João Evangelista da Silva Mattos, Isidro de Campos, representantes da imprensa, etc.

Tomámos logar no ultimo salão, o chamado *salão do ministro*, bem conhecido de todos os frequentadores da linha de Cascaes, por ser engatado ao comboio da tarde, diariamente para conducção dos conselheiros da corôa.

Da vasta plataforma, que faz as delicias da cavaqueira dos veraneadores ministeriaes, gosava-se o bello espectáculo de todas as eminencias vizinhas da linha, apinhadas de gente, que contemplava satisfeita a passagem d'este novo e poderoso agente do progresso da cidade duriense.

A locomotiva, que era a nova machina *Miragaya*, da fabrica Peacock & Comp, dirigida pelo decano dos machinistas do Minho e Douro, o sr. Thomaz Pelekiton, ia adornada com bandeiras nacionaes. Tomavam n'ella logar os srs. conselheiro Justino Teixeira, Mattos Cid, Gualberto Povoas, João Diogo de Barros, Estevão Torres e Alves de Sousa, dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Ao chegar o comboio á nova estação provisoria, uma grande salva de palmas, dada pelos muitos milhares de pessoas que enchiam todo o recinto, as ruas proximas, as janellas, os telhados, e que até se equilibravam sobre as chaminés, a prodigiosa altura, estrondeou de todos os lados, saudando ao mesmo tempo o novo comboio, que irrompia fumegante da bocca do tunnel D. Carlos, e o activo engenheiro a quem o Porto tanto deve.

O espectáculo dos predios da velha viela da Madeira, hoje destinada a ser uma rua das mais concorridas do Porto, illuminados pelo mais brilhante sol, era maravilhoso.

Parado que foi o comboio, os convidados dirigiram-se á bocca do tunnel sobre a qual uma lapide fôra posta pelo Centro Commercial, memorando os nomes dos tres ministros que cooperaram para a realização d'esta obra, e o do iniciador da ideia.

N'este ponto houve manifesta ingratidão não se juntando ali o nome do homem que mais trabalhou para aquelle fim, o de Justino Teixeira.

Quer-se ainda emendar a mão — tardia emenda — pondo-lhe o busto em bronze na estação que se vae construir.

E' justo; mas melhor fôra que esse imperdoavel esquecimento não se tivesse dado.

Descerrada a bandeira que cobria a lapide, o sr. Antonio Simões Lopes, vice-presidente da assembléa geral do Centro Commercial, falando por esta associação e pelas demais do commercio e industria portuenses, fez a resenha da iniciativa e dos trabalhos que houve para fazer vingar aquella ideia, referindo-se com o maior elogio aos vultos que para ella mais cooperaram.

Depois o sr. Ezequiel Vieira de Castro leu uma mensagem que em nome d'aquelle centro entregou, em pasta de veludo azul, ao sr. Justino Teixeira e que este agradeceu em breves palavras, cheio de commoção e modestia, attribuindo o bom resultado dos seus trabalhos á collaboração de todos antes do que ao seu proprio esforço. Este discurso foi coberto de applausos pelos circumstantes, levantando-se vivas ao orador, á engenharia portugueza, á cidade do Porto, etc.

Eis o teor da mensagem, que aqui reproduzimos como documento para a historia:

«A obra, cuja inauguração hoje celebramos, não representa só um melhoramento de incontestavel vantagem e de reconhecida utilidade publica; representa tambem uma affirmação pujante da aptidão, da energia e da vitalidade da engenharia portugueza.

Sim, este melhoramento, que traduz muito trabalho e superior esforço, ha-de avultar e preluzir sempre nos fastos das grandes manifestações de progresso nacional, não só como uma das obras de mais apreciavel alcance, mas ainda e sobretudo como um documento honrosissimo do mais alto e indiscutivel valor tecnico.

Figura primacial da engenharia portugueza entre nós, v. ex.^a sobreleva n'esta radiosa conquista de beneficio publico, como o seu mais devotado e operoso propulsor, e destaca se e impõe se á consideração e ao applauso d'este brioso povo portuense como a mais poderosa e sympathica individualidade na lucta em que nos temos empenhado para a consecução d'este melhoramento. Assim o reconheceu o Centro Commercial do Porto que, amante do progresso do seu paiz e zeloso da honra d'esta cidade, folga de prestar a homenagem da sua admiração e do seu respeito a v. ex.^a, que tão eloquentemente sabe affirmar-se como patriota e como profissional distinctissimo nos dominios do civismo e da arte.

Não está completa esta obra, bem o sabemos; mas tambem esta collectividade espera que v. ex.^a, persistente e tenaz, continuará a empenhar o seu esforço, a sua actividade e o seu valor até que a sua conclusão final seja, a breve trecho, um facto consummado.

E o Centro Commercial do Porto saberá então — creia v. ex.^a — completar esta singela homenagem de hoje, procurando radicar no coração de v. ex.^a o seu apreço e a sua gratidão por tão elevada conquista que constituirá, perduravelmente, um brazão de honra para o nome de v. ex.^a e o mais fulgido titulo da sua gloria!

Deus guarde a v. ex.^a — Porto, em reunião publica inaugural do lanço dos caminhos de ferro comprehendido entre a estação de Campanhã e Porto (Central), 7 de novembro de 1896. — Seguem-se as assignaturas da mesa da assembléa geral e da direcção.»

Essa mensagem foi em seguida entregue ao sr. conselheiro Justino Teixeira, encerrada em rica pasta de pellucia azul claro com fitas brancas de *moirée* e forrada de seda tambem branca. No frontispicio lia-se esta inscripção: — *Ao distinctissimo engenheiro A. C. Justino Teixeira, o Centro Commercial do Porto, 7-11-96.*

Depois, n'uma das dependencias da estação, foi assignado pelo sr. governador civil e principaes auctoridades e pessoas convidadas o auto de inauguração.

Encerrado este auto terminou a festa, conservando-se o local sempre concorrido por numeroso povo que tambem encheu o comboio inaugural que retirou pouco depois para a estação velha.

A installação da estação provisoria é muito modesta, mas muito bem pensada.

Como se sabe, das tres boccas do tunnel só uma está, por enquanto, aberta, a que se destina aos comboios de mercadorias. Por ella se faz todo o serviço limitado hoje só a passageiros e grande velocidade.

Do tunnel sahem duas vias; a da esquerda é onde estacionam os comboios descendentes; da da direita partem os ascendentes.

Ladeiam estas vias, largos patins de beton, e fóra d'estes e ao fundo acham-se construidos os barracões em fórma de []

A meio d'elles uma divisoria separa para a esquerda toda a chegada, para a direita a partida. Pela frente sahem ou entram os passageiros, pelos lados as bagagens e grande velocidade. Simples e pratico.

E já que falamos dos barracões, não podemos deixar de notar a tenaz opposição que uma pequena parte da imprensa do Porto, especialmente *A Provincia*, faz ao facto de se ter aberto ao serviço publico aquelle troço de linha com character provisorio.

Não estamos no intimo das pequenas intrigas da politica local portuense, mas só a esta origem se póde attribuir tão acerrima opposição a um melhoramento de que todos — menos esses raros descontentes — reconhecem o enorme alcance.

Que a estação provisoria, dizem, é uma vergonha para o Porto que não devia consentir na sua abertura e sim exigir a construcção immediata da obra completa.

Mas não se envergonham Cadiz, Sevilha e tantas outras importantes cidades — que o Porto nol-o perdõe — mais importantes como centro commercial e como portos maritimos, de terem, ha que tempos, estações provisorias, em barracas bem peiores do que aquella.

Mas não se envergonha a propria capital portugueza de ter em muito inferior estado a estação do Caes do Sodré, sem, ao menos, lograr a esperanza a que mesmo não aspira de vel-a substituida por mais que um modesto edificio que nem por sombras se parecerá com a projectada estação de S. Bento, e que, segundo se diz, se pretende ainda ampliar em sumptuosidade!

Francamente, no estado actual do nosso thesouro, parece-nos exigir muito, e tanto, que deixa de ter razão para ser attendido quem assim se mostra insaciavel!

A estação do Porto ha de fazer-se, esteja *A Provincia* certa d'isso; hade fazer-se com enorme sacrificio para o paiz, aos cofres do qual o Porto tem exigido todos os seus melhoramentos.

Não lhe queremos mal por isso, cada cidade trata dos seus interesses; mas não podemos deixar passar sem reparo que, quando a crise financeira nos assoberba por todos os lados, e quando, apesar d'ella, se gastam, dos dinheiros publicos, mais de mil contos para que o Porto tenha tambem a sua linha urbana e estação central, como Lisboa, ainda haja quem se insurja e dê mostras de não reconhecer o bem que lhe é feito.

A impaciencia é, por vezes, imprudencia e não poucas ingratidão.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de novembro de 1896.

A situação economica e financeira do paiz durante a quinzena que hoje finda não se modificou, mas tambem não se aggravou.

A questão cambial tende a normalizar-se. A liga bancaria, feita com o fim de regularizar, tanto quanto fosse possivel, as cotações, não pôde manter-se por se haver reconhecido que a especulação, que parece ter sido a principal determinante da agitação cambial, que tanto alarmou a nossa praça, não desarmava perante as combinações dos bancos, antes pelo contrario procurava aproveitar-se d'ellas em favor de interesses menos justificados. Devido, porém, ao rompimento do accordo para a regularização das taxas cambias, a agitação diminuiu, não só porque a procura passou a ser menos precipitada, mas tambem porque a offerta diminuiu, o que se explica pela esperanza que teem os possuidores d'ouro que venha breve uma melhor oportunidade para realizarem as suas operações.

No meio da natural perturbação produzida pelas oscillações cambias, a alguém aproveitou a crise — aos negociantes de generos colonias, que na differença dos cambios obtiveram novas compensações para a baixa das cotações dos seus productos nos mercados estrangeiros. Esta circumstancia determinou uma certa animação no mercado de generos colonias. N'outra ordem de ideias e por outras causas bem diversas tambem se vae accentuando uma sensivel melhoria no movimento commercial da provincia de Angola, que está tendendo manifestamente para readquirir em breve tempo a progressão prospera que nos ultimos annos havia attingido, elevando tão sensivelmente os rendimentos aduaneiros. Por outro lado a unificação dos impostos direc-

tos fará igualmente aumentar as receitas d'aquella provincia, em cujo futuro tantas e tão legítimas esperanças se fundam.

No Brazil a situação continúa a ser muito melindrosa e difficil. As quebras succedem-se umas ás outras, as difficuldades economicas e financeiras vão-se accumulando umas sobre as outras, juntando-se-lhes as de ordem publica, que não são de somenos importância.

O cambio Rio-Londres baixou como nunca baixou, nem mesmo nos dias calamitosos de 1889 e por occasião da revolta da armada de 1893-1894.

Realizou-se o boato, que na Europa começou a circular desde os fins do mez passado, de que o presidente da republica sr. dr. Prudente de Moraes passaria, antes do anniversario nacional, o governo federal ao seu immediato, o vice-presidente dr. Manuel Victorino. Tudo isto indica que a situação politica brasileira está longe de poder ser considerada tranquillizadora, parecendo cada vez mais carregados e ameaçadores os horizontes politicos.

A questão mais palpitante d'este momento entre nós, ligando-se muito directamente com a questão dos cambios — é da importação ou não importação de trigos exóticos, de que se precisam 140 milhões de kilos, segundo a commissão respectiva acaba de declarar ao governo. Segundo se deprehende de informações hoje publicadas, o governo pensa em restringir não só o numero de moendas, mas também o numero das fabricas de pão, o que determinará sem difficuldade a definitiva constituição e organização d'um monopólio envolvendo industrias relacionadas com as subsistencias publicas. O governo entende não poder ou não dever prescindir da receita resultante da importação de trigos (direitos aduaneiros) visto como os credores estrangeiros são interessados nos excedentes d'essas receitas. Assim o governo não julga conveniente, ao que parece, corrigir as taxas cambias declarando livre a importação dos trigos.

Com a reserva devida devo dizer que ha dias se assegura ter o governo estudado attentamente e demoradamente a questão dos trigos em todos os seus aspectos, que, em resultado desse estudo, teria chegado a conclusões bastante interessantes como sejam: — que ha ainda no paiz um consideravel stock de trigo nacional que os moageiros teriam açambarcado com o fim de forcarem a importação dos trigos exóticos, — que na quasi certeza de haverem de importar trigo exótico, os importadores de cereaes não estariam tão desprevenidos d'ouro, como ao principio se suppoz ou se quiz fazer acreditar, — que, sendo bastante avultada a produção de milho, para uma grande parte do paiz as subsistencias estariam perfeitamente asseguradas. Em vista d'estas conclusões o governo, repito com a reserva devida, estaria indeciso entre auctorizar ou não auctorizar a importação de trigos exóticos.

Na hypothese de não auctorizar a importação da trigos exóticos — o que a muito boa gente parece pelo momento a solução mais provavel — o governo prohibiria simultaneamente a importação de trigos e a exportação de milho, prohibindo igualmente a queima de milho para o fabrico de alcool industrial. Paralelamente seriam adoptadas outras providencias no sentido de assegurar completamente as subsistencias publicas e prevenir a hypothese de uma alta forcada no preço do pão. O problema é muito complexo e a solução que acima indico é evidentemente das duas a menos transigente com o *costume da terra*, e por isso mesmo a mais ousada. Tem, porém, contingencias varias e não é decerto a menor d'ellas a que possa provir de quaesques resistencias populares, que n'este assumpto melindroso tem precedentes para serem considerados devidamente por quem tenha o dever de manter a ordem publica. E aqui é o caso de dizer — aguardem-se os acontecimentos.

A proposito da crise julgamos dever lembrar que ha no paiz, segundo os melhores calculos, 12.000 contos em vinho das duas ultimas colheitas, sendo a de 1896 *excepcional* em qualidade. O mercado, que melhor convinha aproveitar para a collocação d'esse enorme stock de vinho, é o francez. Os negociantes francezes preferem os nossos vinhos aos hespanhoes e aos italianos, porque os nossos dão a *coupage*. Os vinhos hespanhoes, porém, tem á sua entrada em França o favor da pauta minima, enquanto sobre os vinhos portuguezes incidirá a pauta maxima, ou sejam 17 fr. por hectolitro. Desde o momento em que o governo portuguez negociasse com o governo francez uma convenção commercial obtendo para os vinhos portuguezes a applicação da taxa minima, teriamos 12.000 contos em ouro. Se isto se obtivesse em troco de igual favor concedido a productos francezes que não tem similares na industria nacional, valeria a pena fazer o sacrificio. E' uma solução para estudar, mas bom seria que o fosse e de prompto.

Escusado é dizer que no nosso mercado as cotações se mantiveram, em geral, sem grandes oscillações, na mesma situação da quinzena anterior. Essas oscillações serão mais facilmente apreciadas no quadro geral publicado em frente e para o qual remetemos os leitores.

J. F.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 novembre 1896.

Une bonne nouvelle a suffi pour délivrer la Bourse des nombreux soucis qui s'étaient accumulés depuis quelques semaines.

Le marché a salué par une hausse de nos fonds nationaux la décision prise par Mr. Cochery, en renonçant à l'impôt sur la rente.

L'élection de Mac-Kinley a en outre mis fin aux inquiétudes relatives à la question monétaire. Puis la liquidation tant redoutée car on s'attendait à un renchérissement de l'argent s'est effectuée sans difficulté.

Enfin, le discours de notre ministre des affaires étrangères a servi aussi de prétexte à une sensible amélioration des fonds russes et ottomans.

Toutes ces constatations ont donc rendu un peu de ton au marché, et les cours par conséquent se sont relevés.

Nous inscrivons le 3 % à 102,55 fr., l'Amortissable à 101 fr., et le 3 1/2 à 105,20 fr.

L'Italien finit à 88,50 fr. La reprise a été facilitée par les nouvelles d'Afrique qui affirment que les négociations avec Ménélik pour les conclusions de la paix sont en bonne voie.

L'Extérieure espagnole reste lourde à 58 1/8. Il a été décidé que la première souscription à l'emprunt qui aura lieu samedi prochain sera seulement de 250 millions.

Le taux de l'émission est fixé à 93 fr. Le versement se fera en quatre échéances. Le complément de l'emprunt jusqu'à concurrence de 400 millions n'aura lieu que plus tard, car le gouvernement estime n'avoir pas besoin de plus de 250 millions quant à présent.

Le Portugais vaut 25 1/2 fr.

L'obligation tabacs se traite à 250 fr.

Suivant tableau des recettes effectuées par la Compagnie des tabacs de Portugal depuis le commencement du sixième exercice (1^{er} avril 1896 ou 31 mars 1897) l'exercice en cours présente une différence en faveur de 11.805 kilog. 55.560\$337 réis.

La Banque de France termine à 3700 fr. en hausse à la suite du projet de loi portant prorogation du privilège.

Le Comptoir d'Escompte progresse jusqu'à 570 fr.

Le Crédit Lyonnais passe de 760 fr. à 770 fr.

Tous les chemins de fer français sont fermes.

Changements insignifiants à signaler sur les Algériens.

Les autrichiens se négocient à 770 fr.

Les Lombards à 230 fr. et les Méridionaux à 610 fr.

L'obligation des Chemins Portugais se maintient à 13 fr.

En dépit de l'augmentation du change les Chemins Espagnols se sont améliorés.

Le Nord l'Espagne vaut 99 fr. La plus value depuis le 1^{er} janvier au 27 octobre s'élève à 3916.398 pesetas.

Le Saragosse clôture à 146 fr. et les Andalous à 110 fr.

Valeurs Industrielles. — Le Suez regagne facilement à 3.340 fr. une partie de l'avance perdue depuis quelques semaines.

Les obligations Canal de Panama ont peu d'affaires. — Le Bon à lots s'inscrit aux environs de 137 fr.

Les Mines d'Or finissent plus faibles que le mois dernier, l'élection des Etats-Unis n'a nullement modifié l'allure du marché anglais à l'égard des titres aurifères.

La Chartered vaut 60 fr., la Mozambique 31 fr., l'Océana 28 et l'East-Randt 120 fr.

Par contre, les valeurs cuprifères clôturent en grande hausse.

Le Rio (ex-coupon de 22,63 fr.) s'avance à 640 fr.

Le Tharsis finit à 154. et le Cape vers 62.

L. C.

Cotação das obrigações da Companhia Real

Segundo telegramma que recebemos á ultima hora está já estabelecida a cotação d'estes titulos na bolsa de Paris.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel	
Londres 90 d/v.....	38 3/4	38 5/8	Desconto no Ban-
» cheque.....	38 3/8	38 1/4	co de Portugal. 5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	737	740	No mercado..... 5 %
» cheque.....	742	746	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v.....	296	297	res 180
» cheque.....	300	302	Cambio Brazil... 8
Francfort 90 d/v.....	296 1/2	297 1/2	Premio libra.... 1 \$ 700
» cheque.....	300 1/2	302 1/2	
Madrid cheque.....	940	960	

LINHAS PORTUGUEZAS

Lourenço Marques.—O nosso collega *La Semaine*, de Pretoria, diz que um jornal inglez pergunta qual é o numero de accções do caminho de ferro de Lourenço Marques e quantas ha no mercado. Nós tambem queriamos saber isto, diz o collega, por causa de frequentes relatorios espalhados pelos jornaes subsidiados por este ou aquelle governo.

A verdade é que o numero d'accções é muito limitado e estas estão em poder de pessoas que de ha muito lhes reconheceram o valor. Diz-se que a Inglaterra tem uma grande quantia comprada na previsão de uma decisão do tribunal de Berne desfavoravel a Portugal.

Apesar de tudo, Portugal não pensa em vender Lourenço Marques nem mesmo para se tornar agradável á Inglaterra.

Novas tarifas.—Na ultima sessão do conselho superior do commercio e industria tratou-se do exame de diversos projectos de tarifas das nossas linhas, pendentés de approvação do ministerio das obras publicas.

Os comboios no Porto.—Veiu a Lisboa um delegado do Centro Commercial do Porto pedir ao governo que os comboios da linha urbana levem ambulancias postaes, e que todos os comboios que chegam e partem de Campanhã tenham ligação com a estação central.

A primeira falta remedeia-se bem, á partida, pondo uma caixa de correio no comboio, a fim de receber a correspondencia. A chegada cremos que em menos tempo do que o que leva o comboio para vir á central o carro do correio traz as malas de Campanhã á estação postal, sendo para mais, o trajecto mais facil, porque não tem rampas a subir, como lhe succederia partindo da Praça Nova.

Quanto aos comboios curtos irem e partirem da central, parece-nos que, tendo esta já um movimento de 36 comboios, difficil será, sem perigos e atrasos, metter-lhe lá mais.

Mormugão.—O rendimento d'esta linha continúa a descer.

A semana finda em 3 de outubro foi de 3.417 rupias; durante as treze semanas do semestre corrente foi de 27.406.

Em egual periodo do anno anterior foi de 94.179 rupias.

Já aqui indicámos, n'outro lugar, as causas d'este facto que reclama remedio prompto e energico.

Roubo importante.—Informa a *Gazeta de Loanda*:

«Na companhia dos caminhos de ferro foi descoberto um importante roubo, que um empregado foi praticando impunemente durante alguns mezes.

«Afinal o roubo foi descoberto, sendo ordenado um rigoroso inquerito para se avaliarem por completo as responsabilidades do mesmo empregado.»

Um ascensor bem necessario.—Foi requerida á camara municipal, pelo sr. Greenfield de Mello, a concessão por 99 annos d'uma linha funicular para transporte de passageiros e recovagens, que, partindo da praça do Duque da Terceira na embocadura da rua do Alecrim, e seguindo por esta e pelas de S. Roque, S. Pedro de Alcantara, D. Pedro V, Escola Polytechnica, vá terminar nas portas de Campolide.

O requerente offerece á camara participação nos lucros e obriga-se a abrir á exploração esta linha no prazo de 18 mezes, a contar da data da assignatura do contracto.

E' um bello ascensor, este, que a Lisboa ha muito faz falta, mas não cremos que a companhia carris—que o não tem feito até hoje—o deixe fazer por outrem.

Atravez d'Africa.—Por falta de numero de accionistas não se verificou no dia 11 a reunião ordinaria da assembléa geral da companhia real dos caminhos de ferro Atravez d'Africa, para discutir as contas e o relatorio do conselho de administração, e tratar de outros assumptos.

Relatorio do Minho e Douro.—O sr. conselheiro director d'esta rede empenha-se em publicar com a maior brevidade o relatorio d'aquella administração respectivo a 1895, embora o de 1894, já de ha muito preparado, só posteriormente venha á luz.

LINHAS HESPAÑOLAS

Pontevedra a Carril.—Vão proseguindo com certa animação as obras dos tres troços em construção do caminho de ferro de Pontevedra a Carril, especialmente no troço Rubianes, no qual trabalham muitos operarios.

Em breves dias começarão os trabalhos no troço de Villagarcia.

Madrid a Santoña.—Affirmam que os trabalhos de construção do caminho de ferro de Madrid a Santoña, por Burgos, começarão muito brevemente. Em Santoña, ha idéas de construir grandes depositos para materiaes que hão de vir.

Calatayud-Teruel-Sagunto e Grao de Valencia.—Diz o correspondente do nosso collega *El Agente Ferroviario* que a casa constructora d'esta linha vae desenvolver grande actividade afim de expropriar os terrenos dependentes do traçado.

Trabalha-se activamente para que em março proximo a locomotiva já vá de Sagunto a Valencia, mas o mais certo é só chegar a Segorbe.

Barcelona a Mataró.—Foi este o primeiro caminho de ferro de Hespanha, o qual fez em 28 de outubro 48 annos que se estabeleceu.

D'aqui a dois annos fará o paiz vizinho o seu cincoentenário dos caminhos de ferro?

Pela nossa parte já declaramos que nos reservamos para realisar a nossa festa cincoentenaria em 1906, commemorando a abertura da primeira linha, entre Lisboa e Carregado.

Plasencia a Astorga.—Ainda que a companhia de Madrid-Caceres-Portugal, exploradora d'esta linha, não tenha publicado mappa algum de receitas, póde calcular-se affoutamente que o producto médio kilometrico annual é de 5.000 pesetas, quantia muito superior áquella que dava quando a exploração era feita por troços.

Deduzindo as despesas calculadas pelas dos annos anteriores, fica o producto kilometrico de 1.425 pesetas que, multiplicados pelos 350 kilometros da linha, dá 500.000 pesetas, quantia que, poderia, até certo ponto, attenuar os encargos creados á companhia de Caceres com as obrigações do Oeste de Hespanha.

LINHAS ESTRANGEIRAS

GRECIA

Um jornal de Athenas diz que segundo o ultimo recenseamento a actual população d'aquella cidade é de 130.000 habitantes, contra 107.000 em 1889.

O mesmo jornal crê que a população é muito maior, mas que o povo, para se escusar ao pagamento de contribuições, não inscreve os seus nomes no censo annual.

Athenas tem uma importante linha de tremvias por tracção animal e de vapor, das quaes uma vae até o mar e ao longo da praia de Phalères, outra penetra no interior do Piréo, onde em breve se vae construir uma rede completa.

ROUMANIA

Sabia-se que se haviam entabulado negociações entre este paiz e a Servia para a ligação do caminho de ferro de Timok com os roumaicos.

Estas negoeiações já terminaram, sendo o ponto de ligação perto de Kladovo, sobre o Danubio.

JAPÃO

Diz a *Revista Colonial* que, quanto a caminhos de ferro, ha actualmente no Japão um estado febril, que se traduz na constante organização de companhias e na construção de cada vez maior numero de linhas principaes e secundarias.

Caminhos de ferro já em exploração existem 54. E para novas construções fizeram-se, no semestre findo, 32 concessões a novas companhias promptamente organizadas com capital nacional.

O comprimento total das linhas em exploração é de 1.717 milhas. A rede completa deve ser de 2.572 milhas. O primeiro caminho de ferro japonês construiu-se ha 30 annos.

TRANSVAAL

O commissario dos caminhos de ferro conseguiu que o conselho executivo apresentasse mais uma vez á camara um projecto para a linha do trafego do carvão, projecto a que o *raad* não havia dado andamento porque não se sabia que empresa construiria esta linha, o que ella custaria, etc.

A companhia Neerlandeza Zonpansberg é naturalmente a encarregada da construcção, se a proposta for acceita até novembro.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal á assembléa geral dos accionistas de 29 de julho de 1896

(Continuado do n.º 212)

As verbas tanto dos recursos, como da sua applicação, que vão enumerados desenvolvem-se da forma seguinte:

Quanto aos Recursos:

Verba n.º 2 de réis 6:743\$610 — Receitas fóra do trafego

Rendas de propriedades da companhia.....	4:085\$200	
Lucros cambias.....	145\$580	
Commissões diversas.....	841\$230	
Venda de remessas abandonadas....	1:665\$120	
Diversos.....	6\$480	6:743\$610

Verba n.º 4 de réis 86:300\$351 — Serviços combinados

Caminho de ferro da Beira Alta....	8:159\$057	
Caminhos de ferro do Minho e Douro	31:416\$955	
Caminhos de ferro do Sul e Sueste.	679\$865	
Companhia de Alicante.....	21:823\$011	
Companhia Hamburgueza.....	3:102\$351	
Companhia Neptuno.....	20\$654	
Empresa de Madrid a Caceres e a Portugal.....	16:409\$057	
John Hall Junior & C.º.....	4:102\$269	
R. Leyland.....	13\$997	
Thomaz Cook & Son.....	573\$135	86:300\$351

Verba n.º 5 de réis 183:576\$309 — Caixa de soccorros e reformas

Caixa de Soccorros:

Descontos feitos ao pessoal para viveres, fianças, multas, adiantamentos e bilhetes de assignatura.....	166:549\$933	
Juros em conta corrente.....	547\$787	167:097\$720

Caixa de Reformas:

Descontos feitos ao pessoal por joias e quotas.....	16:478\$589	183:576\$309
---	-------------	--------------

Verba n.º 9 de réis 736:226\$496 — Devedores em conta corrente

Bancos: Juros de capital depositado	20:718\$805	
Caminhos de ferro do Minho e Douro.....	3:575\$840	
Companhia da Beira Alta.....	330\$600	
Companhias hespanholas: somma entregue pelos «Trustees».....	32:792\$065	
Companhia Internacional dos Wagens Leitos.....	9:059\$131	
Companhia Nacional de Caminhos de ferro.....	1:067\$200	
Direcção Fiscal da Exploração de Caminhos de ferro.....	2:673\$942	
Duparchy & Bartissol.....	24:029\$245	
H. Hersent (coupons de obrigações)	298\$215	
Jayme M. Santos.....	400\$000	
Ministerio das Obras Publicas, c/ garantias de juro.....	615:759\$987	
Pessoal, c/ adiantamentos.....	115\$125	

CA transportar..... 710:820\$215

Transporte..... 710:820\$215

Pessoal, c/ de passes de americano.	3:434\$120	
Pessoal, c/ de troca de material....	7\$450	
Pessoal, c/ de uniformes.....	3:224\$590	
Sociedade de Basculas automaticas	115\$374	
Sommas á disposição.....	416\$700	
Vendas diversas.....	18:208\$047	736:226\$496

Verba n.º 10 de réis 174:383\$885 — Diversas proveniencias

Adiantamentos de despesas a justificar.....	1:265\$009	
Amortisação de indemnisações.....	536\$800	
Commando Geral da Guarda Fiscal — gaz consumido em Lisboa P a s/ cargo.....	48\$240	
Contribuições prediaes annulladas..	3:636\$923	
Depositos de garantia.....	44:053\$312	
Despesas diversas a cargo de fornecedores.....	10\$000	
Devolução pelo thesoureiro de ordenados não reclamados.....	571\$884	
Devolução pelo thesoureiro por abonos indevidos.....	20\$000	
Fianças judiciais.....	92\$650	
Imposto do rendimento.....	436\$270	
Indemnisações recebidas das Companhias de seguros.....	107:521\$100	
Multas a fornecedores.....	143\$230	
Pessoal ao serviço de estranhos....	745\$683	
Trabalhos diversos por conta de estranhos.....	2:358\$719	
Coupon n.º 10 e 11 de 9.600 acções da Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal.....	12:925\$440	
Varias.....	18\$625	174:383\$885

Verba de réis 102:562\$969

Retenção aos portadores de obrigações por impostos em França:

s/ 1.681.167 coupons de obrigações de 3 0/0, 1.ª á 8.ª series.....	30:261\$006	
s/ 131 coupons d'obrigações de 3 0/0, 1.ª á 6.ª series.....	5\$895	
s/ 127 coupons d'obrigações de 3 0/0, 1.ª á 6.ª series.....	5\$944	
s/ 138 coupons d'obrigações de 3 0/0, 1.ª á 7.ª series.....	6\$706	
s/ 468 coupons d'obrigações de 3 0/0, 1.ª á 7.ª series.....	25\$272	
s/ 590 871 coupons de obrigações de 3 0/0 privilegiadas.....	31:907\$034	
s/ 295.250 coupons de obrigações de 4 0/0, serie unica.....	7:068\$284	
s/ 83 coupons d'obrigações de 4 0/0, serie unica.....	5\$976	
s/ 1 obrigação amortisada, de 3 0/0, 1.ª á 6.ª series, 28.º sorteio.....	\$508	
s/ 27 obrigações amortisadas, de 3 0/0, 1.ª á 6.ª series, 29.º sorteio....	17\$010	
s/ 5 obrigações amortisadas, de 4 0/0, serie unica, 5.º sorteio.....	\$756	69:304\$391

Retenção aos portadores d'obrigações por sello de novas obrigações:

s/ 540.698 coupons de obrigações de 3 0/0, 1.ª á 6.ª series.....	14:598\$846	
s/ 197.089 coupons de obrigações de 3 0/0, privilegiadas.....	15:964\$209	
s/ 95.105 coupons d'obrigações de 4 0/0, serie unica.....	2:567\$835	33:130\$890

CA transportar.... 102:435\$281

Transporte..... 102:435#281

Retenção aos portadores d'obrigações amortizadas, por falta de coupons:

1 coupon n.º 59 d'obrigações de 3 0/0, 1.ª á 6.ª series, 1.º semestre de 1890.....	1#305
1 coupon n.º 60 d'obrigações de 3 0/0, 1.ª á 6.ª series, 2.º semestre de 1890.....	1#301
26 coupons n.º 61 d'obrigações de 3 0/0, 1.ª á 6.ª series, 1.º semestre de 1891.....	33#696
6 coupons n.º 65 d'obrigações de 3 0/0, 1.ª á 6.ª series, 1.º semestre de 1893.....	2#592
6 coupons n.º 66 d'obrigações de 3 0/0, 1.ª á 6.ª series, 2.º semestre de 1893.....	2#592
1 coupon n.º 67 d'obrigações de 3 0/0, 1.ª á 6.ª series, 1.º semestre de 1894.....	#405
1 coupon n.º 68 d'obrigações de 3 0/0, 1.ª á 6.ª series, 2.º semestre de 1894.....	#432
5 coupons n.º 6 d'obrigações de 4 0/0, 1.º semestre de 1890.....	8#685
5 coupons n.º 7 d'obrigações de 4 0/0, 2.º semestre de 1890.....	8#640
5 coupons n.º 8 d'obrigações de 4 0/0, 1.º semestre de 1891.....	8#640
1 coupon n.º 3 d'obrigações de 4 1/2 0/0, 1.ª serie, 1.º semestre de 1888	2#025
1 coupon n.º 4 d'obrigações de 4 1/2 0/0, 1.ª serie, 2.º semestre de 1888	2#025
1 coupon n.º 5 d'obrigações de 4 1/2 0/0, 1.ª serie, 1.º semestre de 1889	2#025

CA transportar ... 74#363 102:435#281

Transporte..... 74#363 102:435#281

1 coupon n.º 6 d'obrigações de 4 1/2 0/0, 1.ª serie, 2.º semestre de 1889	2#025
7 coupons n.º 7 d'obrigações de 4 1/2 0/0, 1.ª serie, 1.º semestre de 1890.....	14#175
7 coupons n.º 8 d'obrigações de 4 1/2 0/0, 1.ª serie, 2.º semestre de 1890.....	14#175
8 coupons n.º 9 d'obrigações de 4 1/2 0/0, 1.ª serie, 1.º semestre de 1891.....	16#200
5 coupons n.º 15 d'obrigações de 4 1/2 0/0, 1.ª serie, 1.º semestre de 1894.....	6#750

127#688 102:562#969

(Continúa).

ARREMATACÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de papel

No dia 15 de dezembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 1.770 resmas de papel d'impressão; 1.215 resmas de papel d'escrever; 312.500 sobrescriptos; 150 peças de papel de desenho; 1.500 kilogrammas de papel d'embrulho.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício 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, 13 de novembro de 1896.

Fornecimento de ferro diverso e chapas

No dia 15 de dezembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para ferro diverso e chapas.

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

Lisboa, 12 de novembro de 1896.

Direcção Especial de Edificios Publicos e Pharoos

ANNUNCIO

Autorizado por despacho de s. ex.ª o ministro, communicado a esta direcção pela Direcção dos Serviços de Obras Publicas em officio de 27 de outubro ultimo e nos termos dos artigos 6.º e 10.º do decreto n.º 2 de 9 de maio de 1891, faço publico que no dia 24 do corrente, pelo meio dia, na secretaria d'esta direcção, e perante a comissão a que se refere o artigo 8.º d'aquelle decreto, se procederá á arrematação dos materiaes de applicação geral, e que constam dos grupos abaixo designados, para as obras a executar por esta direcção até 30 de junho de 1897, e que não tiveram licitantes no concurso publico realizado no dia 6 de agosto p. p., cuja designação, importancia provavel dos fornecimentos e depositos provisórios são os seguintes:

Grupos	Designação	Importancia provavel do fornecimento por zonas					Deposito provisorio por zonas				
		1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª
10.º	Cantarias.....	500#000	1:000#000	1:000#000	1:000#000	300#000	12#500	25#000	25#000	25#000	7#500
11.º	Marmores serrados.....	200#000	500#000	500#000	500#000	100#000	5#000	12#500	12#500	12#500	2#500
14.º	Telha de Alhandra e tijolo de alvenaria.....	300#000	1:000#000	1:000#000	1:000#000	200#000	7#500	25#000	25#000	25#000	5#000
15.º	Telha nacional typo privilegiado Progresso, tijolo e manilhas de barro.....	1:000#000	1:500#000	1:500#000	1:500#000	500#000	25#000	37#500	37#500	37#500	12#500

E' condição essencial que os preços propostos comprehendam o transporte de materiaes para o local das obras. Os arrematantes ficam isentos das obrigações preceituadas no artigo 13.º e § 1.º do artigo 49.º das clausulas e condições geraes de empreitadas de 28 de abril de 1887, isto é, os seus pagamentos não serão sujeitos ao desconto de 10 por cento.

O programma da arrematação, as condições geraes e especiaes, as relações dos objectos que compõem cada um dos grupos e os seus preços de unidade, acham-se patentes na secretaria da direcção de edificios publicos e pharoos (edifício do Terreiro do Trigo), todos os dias não santificados ou feriados, desde as 10 horas da manhã até as 4 horas da tarde.

Lisboa e Secretaria da Direcção, em 3 de novembro de 1896.

Pelo engenheiro director, Humberto Ferreira Borges de Castro.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Manceau.
Hendaye e Irun.—(Fronteira franco-hespanhola) J. Goutelle et Mitjaville.—Agentes de alfândegas e de transportes internacionais — Casas em Paris e Barcelona.

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias — (vinhos, fructas e outras commissoes) — Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral — Rua Augusta, 70, 2.º
Lisboa.—José F. Canha — R. d'El-Rei, 43-45.
Lisboa.—João Maria Bravo — R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Londres.—F. Demolder — 4, Holmdale Road Amburst Park.
Madrid.—Cesar Fereal — Agente commercial da C.ª Real.
Porto.—Grijó & C.ª — Rua de Traz, 28.
Valencia d'Aleantara.—D. Alejandro Campero.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

LISBOA Bragança Hotel. — Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre — Propr. Victor Sasseti

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

LISBOA Grand Hotel Central. — Caes do Sodré — Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

LISBOA Hotel de l'Europe. — Seul hotel français au centre de la ville — Cuisine française.

LISBOA Francfort Hotel. — No centro da cidade — Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs. — Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

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

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

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

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

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

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

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

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

FIGUEIRA DA FOZ Hotel Sandade. — Rua da Sandade, Bairro novo. Magnificas vistas para o mar, mu to perto da praia, Colyseu Figueirense, e proximo do Casino Mondego e theatro circo. — Preços variam entre 900 e 1\$400 ré s.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ORAN (Algeria) Hotel Restaurant du Louvre. — Quartos confortaveis desde 2 francos, cozinha farta a preço fixo, desde 2 francos, ou por lista — situação ao centro da cidade em face do theatro. Proprietario Clastres Martin, rua de Turin.

TIZI OUZOU (Kabila, Algeria) Grand Hotel des Postes. — Excelente serviço de cozinha, bellos aposentos, carros para visitar Fort National, Michelet e a grande Kabila. Preços economicos. Proprietario, P. Despons.

BONE (Algeria) Grand Hotel d'Orient. — Cours National, principal avenida. Casa de 1.ª ordem. Grandes quartos e salões, boa cozinha. Proprietaria, Madame Leon Peytaud.

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

NICE Riviera-Palace-Hotel. — Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes — Ascenseur, salons, orchestre — Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.º ordre.

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

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

CARPINTERIA MECHANICA PORTUGUEZA

JOSÉ DA SILVA MARQUES

Premiado com MEDALHA DE OURO

ENTRADA — 374, Rua do Salitre, 374 — AO RATO

Endereço telegraphico — **CARPINTERIA-LISBOA**

TELEPHONE N.º 644

LISBOA

Andaime privilegiado de José da Silva Marques

DESTINADO A ALUGUER

ECONOMIA de tempo e consequentemente de dinheiro que obtem o proprietario ou constructor, alugando um d'estes andaimes sem ter que tratar senão de dirigir a sua requisição e encontrar o andaime armado no lugar que designa e, acabada a obra, desarmado, tudo por conta do alugador.

O andaime privilegiado tem também uma nova applicação, para desmanchar chaminés de fabricas, por mais elevadas que sejam, e proceder á sua reconstrucção; existe actualmente uma d'estas torres na calçada do Duque.

Do boletim n.º 26 da *Propriedade Industrial*, publicação official, extractamos o seguinte periodo:

N.º 2:227 — Classe XII

José da Silva Marques requereu patente de invenção para um andaime de madeira por julgar haver n'elle novidade em:

Não só cumprir e mesmo exceder as disposições do decreto de 6 de junho de 1895, sobre a segurança dos operarios como pela solidez e elegancia e principalmente por ser de armar e desarmar, podendo elevar-se a qualquer altura e alongar-se em qualquer extensão. Além do modico preço porque se alugam estes andaimes, tem também as seguintes reconhecidas vantagens:

- 1.ª — Facilidade em armar e desarmar.
- 2.ª — Não prejudicar os telhados dos predios onde se armam, como aconteceu com os bailéos, visto apoiar-se no solo.
- 3.ª — Não ser preciso desmanchar o empedrado dos passeios, como acontece com os outros systemas de andaimes, do que resulta despesas para a sua reconstrucção por calceiros da camara.
- 4.ª — Permittir a passagem nos passeios, sem obrigar a sahir os viandantes.

5.ª — Não incommodar os habitantes dos predios onde sejam applicados, como succede com os bailéos e outros andaimes, porque a serventia dos operarios é exterior.

6.ª — Facilidade com que se executam as construcções e reparações, sejam quaes fôrem, por exemplo: pinturas, caiações, escudar cantarias, etc., resultando uma economia de 50 por cento nos preços dos jornaes.

7.ª — Solidez e resistencia.

8.ª — Poder levantar-se no proprio andaime pesos superiores a 5 toneladas, tendo para tal fimapparelhos de patentes americanas, empregando-se então travessinhos em vez de polés.

9.ª — A segurança da vida dos operarios, porque podem trabalhar affoitamente, sem perigo de cair, e por isso evitar-se-hão grande numero de desastres que continuamente se davam com os bailéos e andaimes d'outros systemas.

10.ª — Poder elevar-se a qualquer altura e alongar-se em qualquer extensão.

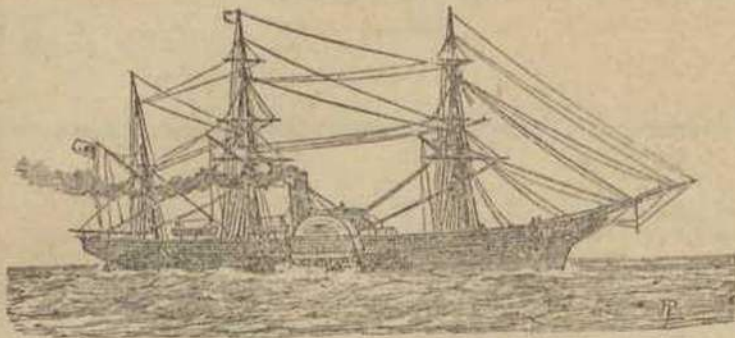
TABELLA DOS PREÇOS DO ALUGUER

Diariamente, incluída a responsabilidade

Por 15 dias.....	8 réis cada metro quadrado
» 30 »	6 » » » »
» 3 mezes.....	4 » » » »
» 6 »	3 » » » »
» 8 »	2 » » » »
» 1 anno.....	1 real » » »

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres

O paquete **DANUBE**, sahirá a 30 de novembro

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

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

AGENTES

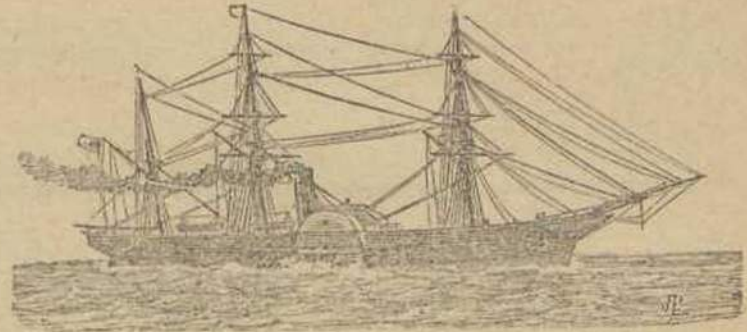
Em Lisboa: — **JAMES RAWES & C.^a** — R. dos Capellistas, 31, 1.^o

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

BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

NORDDEUTSCHER LLOYD



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

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

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

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

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

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da

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

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de novembro de 1896

COMPANHIA REAL				BEIRA ALTA				SUL E SUESTE			
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-0 m.	3-18 t.	7-0 m.	3-18 t.	7-0 m.	3-18 t.	7-0 m.	3-18 t.	7-0 m.	3-18 t.	7-0 m.	3-18 t.
8-30 t.	7-18 m.	8-30 t.	7-18 m.	8-30 t.	7-18 m.	8-30 t.	7-18 m.	8-30 t.	7-18 m.	8-30 t.	7-18 m.
10-0 t.	10-55 m.	10-0 t.	10-55 m.	10-0 t.	10-55 m.	10-0 t.	10-55 m.	10-0 t.	10-55 m.	10-0 t.	10-55 m.
Lisboa R.-V. Ato. V. Ato.-Lisboa R.				Lisboa R.-V. Ato. V. Ato.-Lisboa R.				Lisboa R.-V. Ato. V. Ato.-Lisboa R.			
7-30 m.	5-25 m.	8-35 t.	6-0 m.	7-30 m.	5-25 m.	8-35 t.	6-0 m.	7-30 m.	5-25 m.	8-35 t.	6-0 m.
Lisboa C.S.-V. Ato. V. Ato.-Lisboa C.S.				Lisboa C.S.-V. Ato. V. Ato.-Lisboa C.S.				Lisboa C.S.-V. Ato. V. Ato.-Lisboa C.S.			
7-30 m.	8-0 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 m.	8-0 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 m.	8-0 t.	9-30 m.	10-0 t.
Lisboa R.-Bada. Bada.-Lisboa R.				Lisboa R.-Bada. Bada.-Lisboa R.				Lisboa R.-Bada. Bada.-Lisboa R.			
7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	6-0 m.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	6-0 m.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	6-0 m.
Lisboa C.S.-Bad. Bad.-Lisboa C.S.				Lisboa C.S.-Bad. Bad.-Lisboa C.S.				Lisboa C.S.-Bad. Bad.-Lisboa C.S.			
7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	10-0 t.	7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	10-0 t.	7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	10-0 t.
Lisb. C.S.-Sant. Sant.-Lisb. C.S.				Lisb. C.S.-Sant. Sant.-Lisb. C.S.				Lisb. C.S.-Sant. Sant.-Lisb. C.S.			
2-0 t.	4-35 t.	6-45 m.	9-20 m.	2-0 t.	4-35 t.	6-45 m.	9-20 m.	2-0 t.	4-35 t.	6-45 m.	9-20 m.
4-30 t.	7-05 t.	12-30 t.	3-05 t.	4-30 t.	7-05 t.	12-30 t.	3-05 t.	4-30 t.	7-05 t.	12-30 t.	3-05 t.
Lisb. C.S.-Entr. Entr.-Lisb. C.S.				Lisb. C.S.-Entr. Entr.-Lisb. C.S.				Lisb. C.S.-Entr. Entr.-Lisb. C.S.			
4-0 m.	11-11 m.	6-0 m.	1-30 t.	4-0 m.	11-11 m.	6-0 m.	1-30 t.	4-0 m.	11-11 m.	6-0 m.	1-30 t.
11-0 m.	3-0 t.	6-5 t.	10-0 t.	11-0 m.	3-0 t.	6-5 t.	10-0 t.	11-0 m.	3-0 t.	6-5 t.	10-0 t.
Lisboa R.-Fig. Fig.-Lisboa R.				Lisboa R.-Fig. Fig.-Lisboa R.				Lisboa R.-Fig. Fig.-Lisboa R.			
7-0 m.	3-20 t.	1-5 t.	10-20 t.	7-0 m.	3-20 t.	1-5 t.	10-20 t.	7-0 m.	3-20 t.	1-5 t.	10-20 t.
7-0 t.	5-23 m.	7-45 t.	6-30 m.	7-0 t.	5-23 m.	7-45 t.	6-30 m.	7-0 t.	5-23 m.	7-45 t.	6-30 m.
Lisboa R.-Alfar. Alfar.-Lisboa R.				Lisboa R.-Alfar. Alfar.-Lisboa R.				Lisboa R.-Alfar. Alfar.-Lisboa R.			
7-0 m.	3-18 t.	1-0 t.	10-20 t.	7-0 m.	3-18 t.	1-0 t.	10-20 t.	7-0 m.	3-18 t.	1-0 t.	10-20 t.
7-0 t.	5-35 m.	7-40 t.	6-30 m.	7-0 t.	5-35 m.	7-40 t.	6-30 m.	7-0 t.	5-35 m.	7-40 t.	6-30 m.
Lisboa R.-Sacav. Sacav.-Lisboa R.				Lisboa R.-Sacav. Sacav.-Lisboa R.				Lisboa R.-Sacav. Sacav.-Lisboa R.			
6-15 m.	7-0 m.	6-30 m.	7-15 m.	6-15 m.	7-0 m.	6-30 m.	7-15 m.	6-15 m.	7-0 m.	6-30 m.	7-15 m.
7-45 m.	8-29 m.	7-45 m.	8-29 m.	7-45 m.	8-29 m.	7-45 m.	8-29 m.	7-45 m.	8-29 m.	7-45 m.	8-29 m.
10-0 m.	10-44 m.	8-45 m.	9-20 m.	10-0 m.	10-44 m.	8-45 m.	9-20 m.	10-0 m.	10-44 m.	8-45 m.	9-20 m.
Lisboa R.-Caldas. Caldas.-Lisboa R.				Lisboa R.-Caldas. Caldas.-Lisboa R.				Lisboa R.-Caldas. Caldas.-Lisboa R.			
2-30 t.	7-30 t.	6-0 m.	10-55 m.	2-30 t.	7-30 t.	6-0 m.	10-55 m.	2-30 t.	7-30 t.	6-0 m.	10-55 m.
Lisboa R.-Figueira. Figueira.-Lisboa R.				Lisboa R.-Figueira. Figueira.-Lisboa R.				Lisboa R.-Figueira. Figueira.-Lisboa R.			
4-30 m.	5-35 m.	6-0 m.	7-3 m.	4-30 m.	5-35 m.	6-0 m.	7-3 m.	4-30 m.	5-35 m.	6-0 m.	7-3 m.
12-5 t.	12-47 t.	1-0 t.	2-0 t.	12-5 t.	12-47 t.	1-0 t.	2-0 t.	12-5 t.	12-47 t.	1-0 t.	2-0 t.
2-20 t.	3-18 t.	3-30 t.	4-13 t.	2-20 t.	3-18 t.	3-30 t.	4-13 t.	2-20 t.	3-18 t.	3-30 t.	4-13 t.
6-25 t.	7-30 t.	7-40 t.	8-43 t.	6-25 t.	7-30 t.	7-40 t.	8-43 t.	6-25 t.	7-30 t.	7-40 t.	8-43 t.
Lisboa R.-Guard. Guard.-Lisboa R.				Lisboa R.-Guard. Guard.-Lisboa R.				Lisboa R.-Guard. Guard.-Lisboa R.			
1-3 m.	9-10 m.	6-15 m.	3-58 t.	1-3 m.	9-10 m.	6-15 m.	3-58 t.	1-3 m.	9-10 m.	6-15 m.	3-58 t.
1-45 t.	12-10 m.	5-15 t.	12-33 m.	1-45 t.	12-10 m.	5-15 t.	12-33 m.	1-45 t.	12-10 m.	5-15 t.	12-33 m.
Lisboa R.-Cint. Cint.-Lisboa R.				Lisboa R.-Cint. Cint.-Lisboa R.				Lisboa R.-Cint. Cint.-Lisboa R.			
7-30 m.	8-34 m.	5-15 m.	6-30 m.	7-30 m.	8-34 m.	5-15 m.	6-30 m.	7-30 m.	8-34 m.	5-15 m.	6-30 m.
9-30 m.	10-36 m.	6-30 m.	7-30 m.	9-30 m.	10-36 m.	6-30 m.	7-30 m.	9-30 m.	10-36 m.	6-30 m.	7-30 m.
11-30 m.	12-32 t.	7-45 m.	8-45 m.	11-30 m.	12-32 t.	7-45 m.	8-45 m.	11-30 m.	12-32 t.	7-45 m.	8-45 m.
1-30 t.	2-36 t.	9-0 m.	10-0 m.	1-30 t.	2-36 t.	9-0 m.	10-0 m.	1-30 t.	2-36 t.	9-0 m.	10-0 m.
4-30 t.	5-36 t.	11-0 m.	12-0 t.	4-30 t.	5-36 t.	11-0 m.	12-0 t.	4-30 t.	5-36 t.	11-0 m.	12-0 t.
5-15 t.	6-15 t.	1-0 t.	2-0 t.	5-15 t.	6-15 t.	1-0 t.	2-0 t.	5-15 t.	6-15 t.	1-0 t.	2-0 t.
7-0 t.	8-22 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-0 t.	8-22 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-0 t.	8-22 t.	3-0 t.	4-0 t.
9-0 t.	10-2 t.	6-15 t.	7-15 t.	9-0 t.	10-2 t.	6-15 t.	7-15 t.	9-0 t.	10-2 t.	6-15 t.	7-15 t.
10-30 t.	11-35 t.	9-15 t.	10-20 t.	10-30 t.	11-35 t.	9-15 t.	10-20 t.	10-30 t.	11-35 t.	9-15 t.	10-20 t.
12-15 m.	1-20 m.	10-15 t.	11-15 t.	12-15 m.	1-20 m.	10-15 t.	11-15 t.	12-15 m.	1-20 m.	10-15 t.	11-15 t.
Lisboa R.-Queluz. Queluz.-Lisboa R.				Lisboa R.-Queluz. Queluz.-Lisboa R.				Lisboa R.-Queluz. Queluz.-Lisboa R.			
8-0 t.	8-33 t.	8-45 t.	9-17 t.	8-0 t.	8-33 t.	8-45 t.	9-17 t.	8-0 t.	8-33 t.	8-45 t.	9-17 t.
Lisboa R.-Bemfica. Bemfica.-Lisboa R.				Lisboa R.-Bemfica. Bemfica.-Lisboa R.				Lisboa R.-Bemfica. Bemfica.-Lisboa R.			
6-45 m.	7-5 m.	8-40 m.	9-0 m.	6-45 m.	7-5 m.	8-40 m.	9-0 m.	6-45 m.	7-5 m.	8-40 m.	9-0 m.
9-20 t.	9-40 t.	10-15 t.	10-35 t.	9-20 t.	9-40 t.	10-15 t.	10-35 t.	9-20 t.	9-40 t.	10-15 t.	10-35 t.
Lisboa R.-Fig. Fig.-Lisboa R.				Lisboa R.-Fig. Fig.-Lisboa R.				Lisboa R.-Fig. Fig.-Lisboa R.			
7-0 m.	3-20 t.	1-5 t.	10-20 t.	7-0 m.	3-20 t.	1-5 t.	10-20 t.	7-0 m.	3-20 t.	1-5 t.	10-20 t.
7-0 t.	5-23 m.	7-45 t.	6-30 m.	7-0 t.	5-23 m.	7-45 t.	6-30 m.	7-0 t.	5-23 m.	7-45 t.	6-30 m.

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR

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

Alberto R. Centeno & C.ª



Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, (via Suez), vap. allem., **König.**

Sahirá a 4 de dezembro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Algarve, vapor portuguez, **Gomes IV.**

Sahirá a 1 de dezembro.

Agentes, Alberto R. Centeno & C.ª
Largo dos Torneiros, n.º 5.



Anvers e Havre, vapor francez, **Saint Luc.**

Sahirá a 17 de novembro.

Agentes, Henry Burnay & C.ª
R. dos Fanqueiros, 10.



Bahia, Victoria, Rio e Santos, v. allem., **Buenos Aires.**

Sahirá a 25 de nov.

Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Barcelona, Cete e Marselha, vap. francez, **Saint Marc.**

Sahirá a 17 de novembro. — Agentes, Henry Burnay & C.ª,
R. dos Fanqueiros, 10.



Bordeaux, vapor francez, **Cordillere.**

Sahirá de 22 a 24 de novembro. — Messageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.ª, R. Aurea, 32, 1.º



Cabo Verde e Guiné, vap. portuguez, **Portugal.**

Sahirá a 2 de dezembro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Cherbourg e Southampton, vapor inglez, **Nile.**

Sahirá a 18 de novembro.

Agentes, James Rawes & C.ª, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Corunha, La Pallice e Liverpool, vap. inglez, **Liguria.**

Sahirá a 26 de novembro. — Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, C. do Sodré, 64, 1.º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vap. fr., **La Plata.**

Sahirá a 23 de nov. — Messageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



Havre e Anvers, v. franc., **Saint-Jean.**

Sahirá a 22 de novembro.

Agentes, Henry Burnay & C.ª,
R. dos Fanqueiros, 10.



Loanda Lourenço Marques e Madagascar, vapor francez, **Ville de Buenos-Ayres.**

Sahirá a 21 de novembro.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Madeira, S.ª Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez, **Funchal.**

Sahirá a 20 de novembro.

Agente, Germano S. Arnaud, Caes Sodré, 84, 2.º



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor francez, **Colombia.**

Sahirá a 19 de novembro.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Bahia, Maceió, Rio e Santos, vap. francez, **Canarias.**

Sahirá a 3 de dezembro.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão, **Taquary.**

Sahirá a 2 de dezembro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão, **Itaparica.**

Sahirá a 18 de novembro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. inglez, **Magdalena.**

Sahirá a 16 de novembro.

Agentes, James Rawes & C.ª, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez, **Entre-Rios.**

Sahirá a 26 de novembro.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, S.ª Antonio do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vap. portug., **Loanda.**

Sahirá a 23 de novembro.

Emp. Nac. de Navegação, R. da Prata, 8.



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Montevideo, Rio e portos do Pacifico, vapor inglez, **Orissa.**

Sahirá a 25 de novembro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, C. do Sodré, 64, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vap. ing., **Danube.**

Sahirá a 30 de novembro.

Agentes, James Rawes & C.ª, R. d'El-Rei, 31, 1.º

Caminhos de Ferro do Minho e Douro

ANNEXO AO N.º 214 DA
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

TARIFA ESPECIAL N.º 6—GRANDE VELOCIDADE

*Para transporte de passageiros com bilhetes
de IDA e VOLTA
entre as estações de PORTO e CAMPANHÃ (Porto)*

APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 5 DE NOVEMBRO DE 1896

APPLICAVEL DESDE 8 DE NOVEMBRO DE 1896

PREÇOS

1. ^a classe.	120 réis
2. ^a classe.	90 réis
3. ^a classe.	70 réis

CONDIÇÕES

1.^a—À IDA deverá o passageiro apresentar, quando lhe fôr exigido, as duas partes do bilhete, IDA e VOLTA. Todo o bilhete encontrado em outras condições será considerado nullo.

2.^a—O passageiro que occupar uma classe superior à indicada no seu bilhete, ficará sujeito a pagar a differença entre o bilhete de IDA e VOLTA de que é portador e a que corresponderia a um bilhete ordinario da classe que occupar, quer o caso se dê à IDA, quer à VOLTA.

3.^a—Não se vendem meios bilhetes de IDA e VOLTA.

4.^a—Ficam em vigor as condições das tarifas geraes, em tudo que não seja contrario ao que se dispõe na presente.

Porto, 4 de novembro de 1896.

O Engenheiro-Director,

Augusto Cezar Justino Teixeira.

ANNEXO AO N.º 214 DA
TARIFA DOS CAMINHOS DE FERRO

Caminhos de Ferro do Minho e Douro

SERVIÇO COMBINADO COM A COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE GUIMARÃES

TARIFA P N.º 4—GRANDE VELOCIDADE

(P N.º 1 DA COMPANHIA DE GUIMARÃES)

*Para mercadorias de qualquer natureza e pesos não excedentes a 180 kilogrammas
Entre as estações de Porto, Campanhã (Porto) e Alfandega (Porto) e qualquer estação da
linha de Guimarães ou vice-versa*

DESDE 8 DE NOVEMBRO DE 1896

Designação das remessas a que é applicavel esta tarifa	Preços por cada remessa		
	Para a linha do Minho	Para a linha de Guimarães	TOTAL
Para remessas de pezo não superior a 5 kilogrammas.....	50	50	100
Para remessas de mais de 5 até 10 kilog., inclusivè.....	60	60	120
Para remessas de mais de 10 até 30 kilog., inclusivè.....	60	70	130
Para remessas de mais de 30 até 60 kilog., inclusivè.....	100	120	220
Para remessas de mais de 60 até 90 kilog., inclusivè.....	130	170	300
Para remessas de mais de 90 até 120 kilog., inclusivè.....	170	230	400
Para remessas de mais de 120 até 150 kilog., inclusivè.....	200	270	470
Para remessas de mais de 150 até 180 kilog., inclusivè.....	240	320	560

CONDIÇÕES

1.ª — Não é applicavel a presente tarifa:

- (a) A remessas que contenham dinheiro, valores ou materias perigosas.
- (b) A volumes cujo pezo por metro cubico, seja inferior a 200 kilogrammas.
- (c) A mercadorias a granel.

2.ª — Nos preços acima mencionados estão comprehendidas todas as despesas de transporte, baldeação e manobras e de registo e guia, excepto o imposto de sello pelo qual ha a cobrar 60 réis em cada remessa.

3.ª — É revogada desde 8 de novembro de 1896 e substituida pela presente a tarifa de igual numero, com data de 12 de outubro de 1891.

4.ª — Ficam em vigor as disposições das tarifas geraes das duas linhas em tudo o que não sejam contrarias ás condições da presente.

Porto, 2 de novembro de 1896.

O Engenheiro-Director,

Augusto Cezar Justino Teixeira.

Serviço combinado com os caminhos de ferro de Salamanca á fronteira de Portugal
e de Medina del Campo a Salamanca

ANNEXO AO N.º 214 DA

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

TARIFA ESPECIAL B. S. M. N.º 10 — Pequena velocidade

(N.º 15 DE SALAMANCA A' FRONTEIRA DE PORTUGAL)

Para o transporte de

MADEIRAS DE TODAS AS QUALIDADES EM BRUTO OU SERRADAS

POR WAGON COMPLETO

Desde 15 de Novembro de 1896

PREÇOS POR TONELADA

Das estações abaixo ás da frente	Ciudad Rodrigo	Fuentes S. Esteban	Lumbrales ou Salamanca	Medina del Campo
Alhadas	2.650	2.750	3.250	3.750
Montemor				
Arazede	2.550	2.650	3.150	3.650
Cantanhede.				
Pampilhosa.	2.450	2.550	3.100	3.550
Luzo.				
Mortagua.	2.400	2.500	3.000	3.500
Santa Comba.				

CONDIÇÕES

1.ª Os preços indicados não comprehendem:

I — Os direitos de guia, registo e sello

II — As despesas accessorias (evolução e manobras) 200 réis por tonelada para a companhia da Beira Alta.

III — Os impostos para o Thesouro hespanhol que são como segue:

Réis... 135 quando a taxa seja de 2,251 a 4.500 réis
 Pesetas 0,75 " " " " " 12,51 a 25,00 pesetas
 Réis... 1,35 por cada fracção indivisivel de 4.500 réis
 Pesetas 0,75 " " " " " 25,00 pesetas.

- 2.^a — Cada expedição só poderá constar d'um wagon de madeira quando o comprimento não exceda a 6,^m50 que será recebido sómente por wagon completo de 8000 kilos ou pagando como tal; de dois wagons quando exceda a 6,^m50 não sendo este comtudo superior a 13 metros e será recebido á razão de 6000 kilos por wagon ou pagando como tal; de tres wagons quando exceder a 13 metros que será recebido á razão de 5000 kilos por wagon ou pagando como tal.
- 3.^a — O peso carregado a mais em cada wagon até ao maximo de 10.000 kilos será taxado por fracções indivisiveis de 10 kilos.
- 4.^a — As madeiras procedentes ou destinadas a uma estação não indicada na presente tarifa mas comprehendida entre as estações acima mencionadas disfructarão o beneficio da sua applicação sempre que d'essa percepção resulte um preço inferior ao da tarifa geral.
- 5.^a — As Companhias reservam se o direito de demorar mais um dia para cada 125 kilometros, os prazos regulamentares para a duração dos transportes a effectuar nas condições da presente tarifa, sem que por esse motivo possa ser feita reclamação alguma.
- 6.^a — A carga e descarga terá de ser feita por conta do expedidor e consignatario, em vista do que as Companhias não serão responsaveis por perdas ou avarias de transito nem por molhas ou falhas no peso, tendo n'este ultimo caso só a reembolsar a differença de taxa quando se prove ter havido erro no peso.
- 7.^a — As Companhias combinadas declinam inteiramente a sua responsabilidade pelas operações e formalidades nas alfandegas.
- 8.^a — As remessas devem ser acompanhadas de tres exemplares da nota d'expedição para observancia e cumprimento das formalidades aduaneiras, em conformidade com as leis em vigor.
- 9.^a — Serão da conta e responsabilidade dos expedidores e consignatarios todas as consequencias que resultarem de qualquer erro, omissão ou duvida que se produza ou se suscite em virtude da inexactidão ou defficiencia das declarações feitas nas notas d'expedição e suas copias.
- 10.^a — Fica por conta do expedidor o preenchimento de todas as formalidades aduaneiras que deverá verificar por si ou por agente seu para o que deverá fazer na respectiva nota d'expedição internacional a declaração seguinte:
«Todas as operações e formalidades da Alfandega na fronteira (hespanhola ou portugueza) serão confiadas por minha conta e risco ao Sr. _____ o qual fica encarregado de todo o pagamento das despesas correspondentes».
- Quando na nota d'expedição o expedidor não indique a pessoa que deve encarregar-se d'estas operações serão estas feitas d'officio pelo agente internacional da Companhia em conformidade com a respectiva tarifa.
- 11.^a — A applicação da presente tarifa fica sujeita ás condições das tarifas geraes das Companhias em tudo que não seja contrario ás disposições e condições da presente.
- 12.^a — A presente annulla e substitue a tarifa especial B. S. M. n.º 10 P. Velocidade de 10 de julho de 1891.

Lisboa, 10 de Novembro de 1896.

O ENGENHEIRO DIRECTOR DA COMPANHIA

Conde de Gouvêa