

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

2.ª ampliação à tarifa especial A—g. v. do Sul e Sueste
Tarifa Internacional provisoria M. L. n.º 3—p. v. da companhia real.

Tarifa Especial B. S. 11—p. v. da Beira Alta.

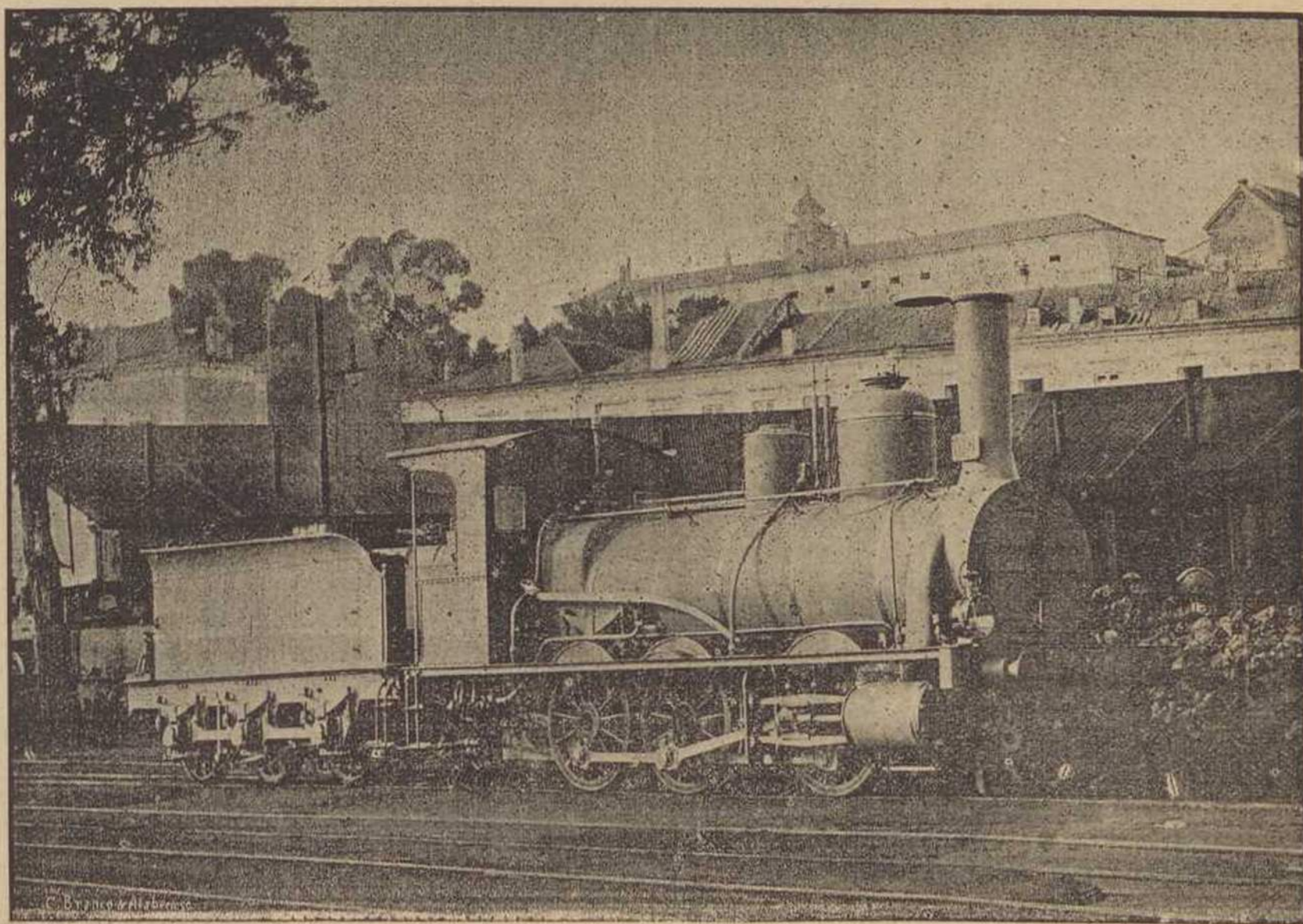
Rosto e indice de 1896.

Horario-brinde para carteira.

Encadernações do 9.º anno

Os srs. assignantes que desejarem encadernada a sua collecção do 9.º anno, poderão enviar-nos os numeros e a quantia de 700 réis recebendo em troca o volume elegantemente encadernado.

Commercio portuguez	92
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Maior e menor cotação mensal e annual em 1896 dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras. — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	22 a 25
O metropolitano de Paris	26
Vedações e barreiras nas linhas ferreas	27
Automobilismo	27
Linhas portuguezas — Pungue — Renovação de pontes — Estação de Pampilhosa — Nova linha na Africa — Ascensores do Rocio	28
Linhas hespanholas. — Nova linha — Englobar a San Sebastian — Andaluzes — Baza a Granada — Caminho de ferro Cantabrico — As linhas ferreas em 1896 — Novo tremvia.	28
Linhas estrangeiras. — Belgica — Estados Unidos	29
Arrematações	29
Casas recommendadas	30
Agenda do viajante	30
Annuncios — Horario em 16 de janeiro de 1897	31
Vapores a sahir do porto de Lisboa	32



A PRIMEIRA LOCOMOTIVA PORTUGUEZA

SUMMARIO

Estatísticas	17
Carta de França, por W.	19
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett	20
Tarifas de transporte	20
Contractos de transporte	20
Locomotivas portuguezas	20
Ascensor Municipio-Bibliotheca	21
Notas de viagem. — XI — De Saída a Ain Seffa — Viagem emocionante — Estações fortificadas. — Manobra original de combolos — Actividade pasmosa. — O deserto — Um pombo historico.	21

Estatísticas

ESTÁ publicado o volume dos resumos estatísticos do movimento e productos das linhas da Companhia Real em todo o anno de 1895 e d'elle se podem tirar interessantes esclarecimentos que servirão para o estudo de questões economicas.

E' curioso, por exemplo, conhecer qual o movimento de expedição de cada estação, em relação a passageiros e mercadorias, bem como o seu producto total, por isso vamos dar esse resumo, seguindo a ordem de importancia das estações segundo os productos.

	Passageiros	Mercadorias	Productos
	numero	toneladas	(15000 réis)
Lisboa R.....	561.898	-	436:442\$
Porto P.....	130.597	30.003	276:208\$
Lisboa P.....	104.649	44.469	261:543\$
Porto T.....	20.052	39.902	139:307\$
Beira Alta.....	40.045	27.659	139:163\$
Lisboa T.....	-	70.318	114:704\$
Coimbra P.....	86.222	8.596	97:989\$
Gaya.....	140.738	25.896	84:185\$
Aveiro.....	45.804	16.824	81:456\$
Figueira da Foz E.....	63.573	25.055	68:830\$
Elvas.....	18.545	10.540	66:420\$
Alcantara T.....	27.091	26.752	56:895\$
Estarreja.....	41.761	6.352	56:721\$
Santarem.....	41.700	8.671	53:821\$
Badajoz.....	12.623	7.627	50:638\$
Payalvo.....	17.269	8.101	48:240\$
Torres Novas.....	19.014	8.661	44:306\$
Portalegre.....	7.129	7.037	41:707\$
Braço de Prata.....	37.517	9.269	40:326\$
Valencia d'Alcantara.....	40.131	5.035	38:882\$
Ovar.....	49.173	5.272	37:128\$
Abrantes.....	17.933	5.100	32:152\$
Leiria.....	21.149	7.476	31:521\$
Cintra.....	68.608	5.466	29:659\$
Espinho.....	118.735	1.244	27:650\$
Covilhã P.....	19.451	2.429	27:420\$
Sacavem.....	54.558	6.799	24:951\$
Villa Franca.....	41.034	2.070	24:825\$
Caxarias.....	2.843	9.989	24:382\$
Ponte de Sor.....	7.399	5.937	24:156\$
Crato.....	3.884	5.771	23:146\$
Vallado.....	14.677	4.507	23:144\$
Marinha Grande.....	7.692	8.117	22:696\$
Castello Branco.....	13.638	2.741	22:476\$
Pampilhosa E.....	15.766	2.236	22:332\$
Porto C.....	2.075	684	22:094\$
Caldas.....	20.744	2.229	22:119\$
Coimbra B.....	19.667	3.400	19:559\$
Caes do Sodré.....	162.562	-	17:785\$
Mogofores.....	12.250	5.972	18:099\$
Entroncamento.....	13.386	10.051	17:851\$
Pombal.....	8.016	3.593	17:305\$
Chão de Maçãs.....	3.648	7.777	17:303\$
Torres Vedras.....	17.776	2.574	16:633\$
Povoa.....	17.131	6.927	16:527\$
Sant'Anna.....	13.200	4.828	16:482\$
Oliveira do Bairro.....	9.616	3.972	16:442\$
Lisboa C. A.....	-	2.172	16:047\$
Praia.....	3.836	4.957	15:575\$
Cascaes.....	70.599	649	15:246\$
Guarda E.....	6.206	2.573	15:125\$
Lisboa C. B.....	2.003	809	14:736\$
Santa Eulalia.....	2.352	4.441	14:675\$
Soure.....	10.645	3.137	13:687\$
Fundão.....	12.814	2.128	12:938\$
Castello de Vide.....	1.540	2.286	11:681\$
Guarda T.....	-	7.031	11:511\$
Obidos.....	4.674	3.557	11:257\$
Carregado.....	12.019	2.186	10:993\$
Albergaria.....	2.915	3.948	10:961\$
Azambuja.....	12.976	1.991	10:756\$
Monte Redondo.....	4.463	4.690	10:556\$
Bombarral.....	8.155	2.684	10:158\$
Chança.....	761	3.061	10:140\$
Quintans.....	5.122	4.116	9:830\$
Esmoriz.....	42.394	839	9:717\$
Martingança.....	2.979	4.758	9:330\$
Alhandra.....	21.656	1.394	8:669\$
Pedrouços.....	23.584	7.478	8:772\$
Mealhada.....	9.331	1.471	8:523\$
Matto de Miranda.....	5.211	2.424	8:337\$
Alfarellos.....	15.709	851	8:038\$
Pezo.....	1.430	1.235	7:338\$
Queluz.....	42.335	228	7:153\$
Alcains.....	4.990	1.159	7:256\$
Alcantara Mar.....	39.250	-	7:688\$
Assumar.....	1.679	1.673	6:543\$
Tortozendo.....	3.973	826	6:529\$

	Passageiros	Mercadorias	Productos
	numero	toneladas	(15000 réis)
Sul e Sueste.....	384	1.215	6:521\$
Sabugal.....	2.692	1.636	6:507\$
Lisboa S.....	1.235	-	6:500\$
Lourical.....	5.565	4.095	6:429\$
Monte Real.....	8.488	1.307	6:343\$
Granja.....	38.238	175	6:337\$
Amieira.....	19.159	1.962	5:978\$
Olivaes.....	42.835	159	5:908\$
Dois Portos.....	8.696	1.401	5:818\$
Barquinha.....	4.344	1.402	5:802\$
Mafra.....	9.847	283	5:763\$
Alferrarede.....	2.788	1.340	5:668\$
Penamacôr.....	3.187	635	5:563\$
Cacem.....	16.327	1.560	5:531\$
Campolide.....	21.544	-	5:449\$
S. Mamede.....	3.225	1.553	5:324\$
S. Martinho.....	6.551	844	5:295\$
Formoselha.....	5.606	1.182	4:989\$
Malveira.....	9.103	448	4:811\$
Paço d'Arcos.....	36.294	-	4:700\$
Sabugo.....	8.494	1.216	4:568\$
Bemfica.....	14.596	835	4:203\$
Reguengo.....	6.883	255	4:105\$
Estoril.....	29.279	-	4:045\$
Caria.....	5.201	947	3:730\$
Valle de Figueira.....	2.881	1.159	3:624\$
Valladares.....	25.852	154	3:540\$
Oeiras.....	23.090	-	3:320\$
Runa.....	5.272	618	3:507\$
Rodam.....	3.486	408	3:459\$
Marvão.....	2.054	181	3:349\$
Castello Novo.....	4.450	341	3:300\$
Cella.....	3.670	24	3:239\$
Torre das Vargens.....	1.465	998	3:233\$
Bouro.....	697	2.711	3:231\$
Alpedrinha.....	4.219	339	3:175\$
Algés.....	44.646	-	3:174\$
Guia.....	3.888	2.128	3:084\$
Carcavellos.....	17.263	898	3:001\$
Belem.....	23.448	-	2:807\$
Belmonte.....	3.415	526	2:752\$
Valle de Santarem.....	2.667	770	2:745\$
Tramagal.....	2.295	639	2:681\$
Tancos.....	1.275	33	2:665\$
Verride.....	8.136	560	2:448\$
Valle de Prazeres.....	2.585	310	2:404\$
B. d'Amieira.....	1.189	602	2:293\$
Ortiga.....	1.698	405	2:285\$
Figueira da Foz T.....	-	1.205	2:188\$
Taveiro.....	5.745	504	2:109\$
Caxias.....	18.133	-	2:090\$
Vermoil.....	788	1.010	2:045\$
Ramalhã.....	1.669	1.163	1:968\$
Porcalhota.....	14.747	97	1:945\$
Bemposta.....	1.275	743	1:897\$
Pero Negro.....	3.347	330	1:864\$
Belver.....	1.621	138	1:816\$
Telhada.....	1.837	773	1:763\$
Lardosa.....	2.762	184	1:699\$
Alverca.....	6.217	67	1:591\$
S. João do Estoril.....	9.638	-	1:619\$
Cruz Quebrada.....	15.326	-	1:562\$
Souzellas.....	3.240	324	1:493\$
Pampilhosa S.....	316	-	1:484\$
Alcaide.....	1.385	264	1:446\$
Cunheira.....	268	328	1:246\$
Sarnadas.....	893	142	1:198\$
Avanca.....	4.028	-	1:087\$
Fratel.....	1.235	105	1:087\$
S. Domingos.....	7.867	-	1:078\$
Santos.....	17.734	-	965\$
Parede.....	8.656	-	916\$
Dafundo.....	8.540	-	888\$
Benespêra.....	1.054	142	741\$
Outeiro.....	955	237	741\$
Junqueira.....	4.115	-	516\$
Lares.....	2.649	-	294\$
Mouriscas.....	430	42	264\$
Villa Nova d'Anços.....	535	-	260\$
S. Aleixo.....	2.101	-	253\$
Mont'Estoril.....	1.189	-	33\$
Totais.....	3.209.064	640.637	3.390.128\$

N'este resumo não está incluído o movimento e producto dos bilhetes da assignatura.

Aquelle póde calcular-se por estimativa da seguinte forma:

O numero d'esses bilhetes foi de 911 durante o anno; e se reputarmos que cada possuidor d'elles effectua, em média, 3 viagens por dia (porque se, na generalidade, elles são usados para uma ida e uma volta, muitos assignantes ha que os utilizam quatro e mais vezes durante o dia), teremos:

$$911 \times 3 \times 365 = 997.545$$

ou, em numeros redondos:

Passageiros ordinarios ..	3.209.000
Assignantes.....	1.000.000
	<hr/> 4.209.000

o que dá o movimento diario de 11.531.

A quantidade de comboios de passageiros feitos durante esse anno foi de 40.698, ou 111,5 comboios por dia, percorrendo, em total, 2.622.257 kilometros.

A média de passageiros por comboio foi

1. ^a classe.....	6
2. ^a »	16
3. ^a »	55
Total.....	<hr/> 78

e sendo a média de logares offerecidos, tambem por comboio

1. ^a classe.....	29
2. ^a »	79
3. ^a »	121
Total.. ...	<hr/> 229

vê-se que a relação d'estes para os utilizados foi apenas de 34 por cento, o que significa que os passageiros andaram, em geral, bem á sua vontade, tendo tres logares á disposição de cada um, e por classes vemos que os de 1.^a tiveram cinco logares á disposição, os de 2.^a quasi o mesmo, e os de 3.^a mais de dois.

Ha ainda muitos esclarecimentos n'esta estatística que convém apreciar, mas como são longos dal-os-hemos na nossa secção respectiva em numeros subseqüentes.

CARTA DE FRANÇA

Paris 11 de janeiro de 1897.

Ao que n'uma das minhas ultimas correspondencias eu referia ácerca da projectada transferencia da estação do caminho de ferro de Orléans para o local em que ainda hoje se vêem as ruínas do palacio da *Cour des Comptes*, no caes d'Orsay, tenho a acrescentar que, no segundo inquerito a que se procedeu, houve 898 opposições a todo e qualquer prolongamento da linha actual, 834 votos para que a estação terminal seja edificada na praça de Saint Michel, e 10.331 adhesões ao projecto, acompanhadas de voto para que se construa uma estação intermediaria nas immediações da praça Saint Michel. Além d'isso, a commissão nomeada pelo prefeito do Sena emittiu um parecer favoravel sob a reserva admittida pela companhia de se crear uma estação intermediaria na praça Saint Michel, e manifestou o desejo de que o serviço dos comboios para operarios seja extensivo á nova estação, e se estabeleçam trens nocturnos para os suburbios de Paris.

Apesar da opposição que alguns conselheiros municipais fazem ao projecto, o inquerito relativo aos trabalhos proseguem com todo a diligencia.

O conselho municipal de Paris encerrou finalmente

a discussão ácerca do caminho de ferro metropolitano, que tem dado logar a estudos numerosos e diversos.

Foi adoptado, em principio, a construcção conforme o projecto apresentado pela commissão de inquerito. D'aqui, porém, até á sua realização, longo tempo ha de decorrer, para o que não pouco deve contribuir o estudo e a adopção dos meios financeiros indispensaveis.

Na gare do caminho de ferro do Norte tem-se feito trabalhos importantissimos para augmentar a sua area, e melhorar consideravelmente as condições do serviço, tanto em proveito do trafico e dos empregados da companhia, como em beneficio do publico. Uma das innovações, de incontestavel utilidade, consiste na elevação dos caes até ao ponto de ficarem de nivel com o sobrado dos wagons. Para tornar mais facil o accesso dos viajantes aos varios caes e a sua sahida, abriu-se uma passagem subterranea que vac ter á sala geral de espera, allumiada por grande numero de lampadas electricas. Tambem se adaptou um espaço especialmente destinado ao transporte das bagagens em carros sobre carris.

—Ainda como echo das festas franco-russas, a *Revue du Génie* publicou informações curiosissimas ácerca da construcção do caminho de ferro da gare de Mourmelon até ás tribunas construidas no campo de Châlons, onde teve logar a grande revista passada em 9 de outubro ultimo pelo imperador da Russia; trabalhos que forem executados pelo 5.^o regimento de engenharia, vulgarmente designado pelo nome de—regimento dos caminhos de ferro—de 4 a 8 de outubro, e que lhe fazem muita honra.

No dia 2 foi prevenido o coronel commandante, e ás dez horas da noite a companhia de Leste tinha posto á sua disposição 7 wagons para transportar até Mourmelon 35 officiaes, 950 praças, e 30 cavallos.

Um capitão e tres tenentes eram designados ao mesmo tempo para fazerem, no dia seguinte, o reconhecimento do traçado da linha projectada, auxiliados por 50 praças.

A's 9 horas da noite o regimento mobilizava-se, e numerosos fachinas carregavam os wagons com ferramentas e aparelhos de iluminação Wolls; serviço este que estava concluido ás quatro horas da manhã do dia 3. A's 7 horas, o regimento partia de Versailles, e ás 8 da noite chegava a Mourmelon. Os officiaes, que tinham partido na vespera, já haviam concluido de manhã o estudo do traçado.

No dia 4 de outubro, ás 6 horas da manhã, começaram os trabalhos de junção na gare de Mourmelon, de escavação e de aterro.

Na noite d'esse dia, 400 metros de carris já estavam collocados, continuando o trabalho apesar da chuva e do vento que dificultavam o funcionamento das lampadas Wolls.

Em resumo: em 5 dias, o regimento executou os trabalhos seguintes:

Assentamento de 5.700 metros de via com dois aparelhos de mudança de via;

Installação de 4 passagens de nivel;

Balastragem da via;

Construcção de caes n'uma extensão total de 1.100 metros;

Collocação e enchimento de depositos d'agua para abastecimento das locomotivas na estação terminal;

Assentamento de uma linha electrica de mais de 6 kilometros com tres estações de correspondencia;

Decoração singela das estações de origem e terminal.

—Teve logar no Sena, no principio d'este mez, uma experiencia curiosa das boias electricas luminosas, inven-

tadas por M. Bouraine. O aparelho, que se adapta a qualquer boia, é alimentado por uma lampada com reflector, que projecta em torno de si, e n'um raio de 25 metros, uma luz viva cuja duração varia de 12 a 30 horas, conforme a força. A grande dificuldade consistia em conseguir que a lampada se accendesse automaticamente, mas foi vencida pelo inventor. No momento em que a boia toma contacto com a agua, a lampada accende-se por si mesma e instantaneamente, seja qual fôr a posição do aparelho, ainda mesmo estando totalmente submerso.

A experiencia teve lugar na ponte de Austerlitz. Um marinheiro atirou-se ao rio, do alto da ponte; e, logo depois, graças á boia electrica, foi descoberto o lugar em que elle se achava, e simulou-se o seu salvamento.

Esta invenção constitue, portanto, um preciosissimo auxilio para a navegação e para todos os que generosamente se dedicam á salvação dos naufragos.

W.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 10 de janeiro de 1897.

Em Glasgow parecem ter resolvido satisfactoriamente o problema da viação urbana a preços pouco mais que nominaes. Ha uns dois annos estabeleceu-se n'aquella cidade um systema de tremvias por pequenas carreiras ao preço muito reduzido de meio penny (uns 13 réis), e o resultado é muito animador.

Agora annuncia-se mais uma empresa da mesma indole na referida cidade, inaugurando-se alli felizmente, ha poucos dias, um caminho de ferro subterraneo. O comprimento da via é de 6 1/2 milhas e o preço por viagem, seja qual for a distancia percorrida, é de um penny. O novo subterraneo tem quinze estações que servem todos os pontos principaes de população e de actividade. Que o preço de penny por viagem permite a repartição d'um dividendo não ha duvida, vistos os resultados do serviço de tremvia a meio penny terem bem justificado o seu estabelecimento.

—Que as companhias dos caminhos de ferro que servem Liverpool não temem a competencia do canal maritimo de Manchester é evidente, vista a decisão de uma d'ellas de construir perto das novas docas do sul da cidade, uma enorme estação para mercadorias. São muitas e de grandes dimensões as estações para o trafego de mercadorias que, desde a inauguração do canal, se tem construido em Liverpool em toda a extensão das suas docas.

—Até 31 de dezembro, ultimo dia para os receber, foram enviados aos commissarios dos caminhos de ferro economicos, os srs. Earl of Jersey, Coronel Boughy e Fitzgerald, em conformidade com o projecto de lei recentemente aprovado no parlamento inglez, vinte e oito pedidos de auctorização para a construcção e exploração de caminhos de ferro economicos em toda a parte do paiz. As linhas que se propõem construir representam mais de trezentas milhas de via.

—Acabam de publicar os caminhos de ferro inglezes o relatorio do seu trafego durante os ultimos seis mezes, e os resultados são muito lisongeiros. Nas receitas totaes das quarenta e uma companhias do Reino Unido que publicam separadamente os productos do seu trafego de mercadorias e de passageiros, mostra-se no trafego de mercadorias um augmento de 846:000 libras—o augmento total é de 1.333:000 libras esterlinas, em comparação com o periodo correspondente do anno passado.

W. N. Cornett.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial B. S. II, p. v. da Beira Alta.—Por combinação com a linha de Salamanca, a companhia da Beira Alta acaba de pôr em vigor esta nova tarifa destinada a beneficiar dois generos de transportes, differentes na sua origem e applicação, mas reunidos agora n'uma só tarifa, porque differentes circumstancias concorrem para que se lhes applique preço egual de transporte.

As mercadorias são:

Cereaes, que se produzem em quantidade nas povoações servidas pela linha de Salamanca, e que, portanto, descem a linha da Beira para consumo no nosso paiz, e alguma exportação para as provincias do sul da Hespanha;

Travessas, que também se cortam nas proximidades d'aquella linha e já tem servido para as nossas vias ferreas;

Carris e outros materiaes, que, vindos do estrangeiro e entrando por Lisboa, Figueira ou Porto, vão, em sentido ascendente, para construcção de linhas em Hespanha.

O typo kilometrico é dos mais reduzidos, 7 réis por tonelada, o que dá os preços seguintes, por exemplo:

Até Fronteira, ou vice-versa:

Da Figueira	1.771 réis
» Pampilhosa.....	1.414 »
» Guarda.....	700 »

De Fronteira ou vice-versa:

A Ciudad Rodrigo.....	350 réis
» Boadilla.....	476 »
» Salamanca	879 »

Contractos de transportes

A companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, celebrou contractos com os srs.

Bento José Domingos, para o transporte annual de 100 toneladas de vinho, vinagre ou aguardente, de Porto, Minho e Douro, para as estações de Braço de Prata, Poço do Bispo e Lisboa, Santa Apolonia.

—José Antonio Lopes, idem idem.

—Manuel Diniz, para o transporte annual de 200 pavimentos de wagons com carneiros, de varias estações para as de Santarem a Lisboa, Caes dos Soldados.

—Francisco Thomaz da Costa, para o transporte annual de 80 toneladas de palha prensada da estação de Lisboa para o apeadeiro do Mercado de Gados do Campo Pequeno.

—José Antonio do Patrocinio, transporte annual de 1:000 toneladas de vinho, vinagre, aguardente e azeite das estações de Villa Franca a Payalvo ou Abrantes para as de Braço de Prata e Lisboa (Santa Apolonia).

—Joaquim Guedes de Amorim, para o transporte annual de 400 toneladas, de vinho, aguardente ou alcool das estações comprehendidas entre Azambuja e Santarem para a de Gaya.

—Bernardo Marques da Silva, transporte annual de 100 toneladas de pedra de cantaria, de Sabugo para Porto-Campanhã.

Locomotivas portuguezas

Damos por segunda vez gravura da machina n.º 110, porque a que publicámos no numero passado ficou tão mal executada em madeira, que só o facto de a termos recebido á ultima hora nos obrigou a acceital-a, vexados de apresentarmos aos leitores um tal trabalho.

Mandámos, por isso, fazer a reproducção em photographia nas acreditadas officinas dos Srs. Castello Branco e Alabern, trabalho que, tirado da bellissima prova photographica feita pelo nosso querido collega Lamarão, nos permite archivar aqui a vista perfeita da primeira locomotiva feita em Portugal.

Ascensor Municipio-Bibliotheca

Está finalmente inaugurado este ascensor, desde o dia 12 d'este mez, tendo sido grande o numero de frequentadores, curiosos de apreciar o serviço d'uma obra absolutamente nova no nosso paiz e feita por iniciativa portugueza e por operarios nacionaes.

A inauguração esteve para realizar-se no dia 6, mas o tempo chuvoso não o permitiu.

No proximo numero falaremos mais detidamente do bello trabalho do nosso bom amigo Sr. Mesnier, ao qual agradecemos penhorados o convite que pessoalmente veio fazer-nos para assistirmos á inauguração, a que não pudémos assistir, bem a pesar nosso.

NOTAS DE VIAGEM

IX

De Saída a Aïn Sefra. — Viagem emocionante. — Estações fortificadas. — Manobra original de comboios. — Actividade pasmosa. — O deserto. — Um pombo historico.

E' em Saída, dizem os guias, com muitas recommendações, que se deve pedir ao representante da companhia do caminho de ferro para nos dar alojamento em Aïn Sefra, na estação.

Isto quer insinuar, muito bellamente, que a segurança do excursionista corre perigo n'aquella cidade, a qual, dizem os mesmos guias, consta apenas de algumas casas de indigenas e estalagens de pouca garantia, em volta da estação.

Andam, pelo que adeante descreverei, muito atrazados os guias, e aquella recommendação não é hoje mais do que um novo *papão* sem motivo que o justifique.

Com o que o viajante tem que prevenir-se, isso sim, é com o almoço para o caminho, porque não ha bufetes, nem meio de comer em transito.

Encommenda-se o almoço no hotel que o fornece n'uma alfofa que vae, em transito, dependurada na carruagem, a fim de ir recebendo ar.

Uma garrafa coberta de lã, com uma argola pela qual se dependura tambem no exterior do vehiculo, é indispensavel para a agua. Um kilo de gelo bem envolto em um panno de lã, e eis o farnel prompto.

Note-se que, com uma certa surpresa minha, achei gelo por toda a parte na Argelia; e se em algumas custava a 50 centimos o kilo, n'outras dava-se a rodo nos restaurantes.

Já se vê que, não tendo Saída interesse que nos faça demorar um dia, o melhor é partir na manhã seguinte á chegada.

O comboio parte ás 7 horas e 15 da manhã, conservando-se o tempo fresco até ás 9 horas. Consulto o thermometro a essa hora, marca 28 centigrados.

Os suburbios de Saída são cultivados mas pouco povoados; na primeira estação em que parámos achamo-nos n'um perfeito jardim que lembra as nossas estações do Minho.

As estações são fortificadas com setteiras e guarita couraçada a um dos extremos. Ha n'ellas sempre um pequeno destacamento que as guarnece, precavendo

assim um assalto nocturno como o que os arabes déram ali ha dezeseis annos, matando todos os habitantes e incendiando as povoações.

Emprehende-se então uma grande subida para as Altas Planicies, ligando-se á cauda do comboio uma machina que o impelle ao mesmo tempo que a da frente o tracciona.

E' esta uma maneira de fazer serviço nas grandes rampas que faz pôr os cabellos em pé aos nossos engenheiros e chefes do movimento, mas que eu tenho visto correntemente em uso, já nas linhas das margens do Rheno, já agora na Argelia.

Esta disposição do comboio permite que, mais adeante, se faça uma manobra original e facil para se tomar varios wagons d'alpha (feno).

A machina da frente desengata e vae tomar os wagons a uma via de resguardo. Depois segue com elles para a via geral, onde não tem que recuar para se reunir ao comboio, porque, enquanto ella fez esta manobra, a machina da cauda foi muito placidamente impellindo o trem até o extremo da agulha, onde se engatam as duas partes, e tudo segue.

Tem esta linha varias paragens em plena via, onde ainda ha pouco nem estação nem pessoal havia.

Mas esses pontos já vão tomando certa importancia, de fórma a inclusivé receberem mercadorias.

Subimos sempre com duas machinas até Tafaraoua, a 1.150 metros, descendo depois a Khrafalla, onde nos deixa de prestar auxilio a machina da cauda.

D'ahi em deante a linha é propriedade do Estado e é interessante contar um pouco a sua historia:

Em consequencia da insurreição dos arabes da tribu de Bou-Amema, em 1881, a que acima me referi, as camaras auctorizaram, em julho d'esse anno, a construção da linha estrategica ao Kreider e Mecheria.

Em 7 de agosto, 800 trabalhadores começaram a construcção; em 27 de setembro a locomotiva percorria já 35 kilometros construidos em 52 dias; em 13 de dezembro, isto é em 128 dias, estavam promptos 76 kilometros e a occupação militar estabelecia-se, mantendo em respeito as tribus rebeldes.

Até 21 de fevereiro interromperam-se os trabalhos, por causa das chuvas, mas d'essa data até 2 de abril construíram-se mais 39 kilometros, entrando, n'esse dia, a locomotiva em Mecheria.

Isto é, em 170 dias de trabalho construíram-se 115 kilometros, o que representa a média de 675 metros por dia.

Simplemente pasmoso.

Entramos então no perfeito deserto, arido, esteril, pedregoso, semeado aqui e ali de esqueletos de pobres animaes, victimas das calmas e da seccura, que fizeram parte das caravanas que raro ali passam, cadaveres que os arabes abandonam á voragem dos corvos que de longe veem ali aproveitar-lhes as carnes, e levantam vôo ao silvo da locomotiva.

A desolação por toda a parte, o isolamento, a tristeza, como se o comboio atravessasse um cemiterio.

E' a primeira entrada na immensidade do terreno inculto e incultivavel, a primeira ameaça a quem, desprevenido, se arrisque a afrontar aquellas paragens.

Oh! bendito progresso, que me levas, rebocado pela machina fumegante, commodamente recostado na carruagem, por esse caminho por onde as caravanas hesitam em avançar, temerosas de não vencer antes da noite o espaço que as separa do primeiro caravansara. ⁽¹⁾

(1) Especie de estalagem do deserto, onde se abrigam durante a noite as caravanas, havendo logar para os animaes e para os arabes cosinharem e dormirem

A viagem começa a ser emocionante e eu a applaudir-me cada vez mais de a terprehendido.

Temperatura ao meio dia 38 graus centigrados, dentro da carruagem.

Olhando para a frente, um espectáculo curioso se nos depara: é o *chot*, enorme lago, secco, cujo fundo coberto de cristaes nos dá a miragem de um montão de espelhos ou de brilhantes, parecendo ter no centro ilhas, vegetação, palacios transparentes,—um encanto—devido tudo aos effeitos da luz sobre aquelle immenso plano branco.

Em El Kreider tornamos a refrescar a vista com o arvoredado que ali se reúne como n'um jardim, graças ás excellentes nascentes d'agua purissima que fertiliza aquelle oasis encantador, plantado, na maior parte, pelos presidiarios francezes que estão cumprindo sentença n'aquelle importante posto militar.

A linha descreve então uma enorme curva, em pata-mar, atravez do lago, ladeando-lhe depois um dos braços na extensão de 50 kilometros, e como na estação seguinte é o cruzamento com o comboio ascendente, é curiosissimo vêr este descrever a curva por sobre o lago. Que o leitor faça votos para que o seu comboio vá atrazado, a fim do outro partir primeiro e lhe dar este bello espectáculo.

Approximamo-nos de montanhas e de novo entramos em sitios desertos onde algumas arvores ha, ou melhor, houve, porque hoje não são mais que troncos despojados de folhas e da propria casca, por um bando de gafanhotos que passou quinze dias antes.

Os gafanhotos e o sirocco são o cabrion do viajante na Africa septemtrional. Pois não terei eu a sensação d'esses dois perigos que todos temem?

Tambem a tive, como mais tarde se verá.

Emprehendemos então a subida dos montes de Mekalis e attingimos ás 5 da tarde o ponto culminante da linha, a 1.335 metros de altitude, de onde começamos a descer para o termo da viagem, Ain Sefra, onde se chega ás 6 horas 35 da tarde.

A estação é um edificio modesto.

Para nos conduzir á cidade não é preciso carro, porque ella fica perto, e mesmo... porque não o ha.

Na praça porém, encontrámos dois hoteis, varias casas de tabacos e bijutarias, estação postal, edificios novos formando uma meia duzia de ruas, cujo solo a areia do deserto cobre em grande altura, dando bem a entender que em tempos não muito remotos toda a povoação ficara sepultada sob aquella camada de pó côr de tijolo.

Entre os perigos que me annunciavam, um porém, me esperava de surpresa.

A peste, a terrivel peste, que sem duvida me fulminaria, se eu comesse um pombo que me serviram ao jantar.

O pobre animal fôra morto, creio, no tempo das primeiras batalhas da occupação franceza.

Era um pombo historico... e podre, que me offereciam para prato do meio!

Commercio portuguez

O resumo do valor das mercadorias importadas e exportadas por Portugal durante os primeiros oito mezes (janeiro a agosto) do anno findo, comparado com egual periodo do anno anterior, é o que abaixo publicamos.

Como d'este se vê, as differenças entre os dois annos são de tão pequena importancia que não merecem considerações especiaes.

Importação para consumo

(Valores em mil réis)

	1895	1896
Animaes vivos.....	1.188:099	1.666:395
Materias primas para as artes e industrias	10.002:933	10.053:571
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	3.438:414	3.509:955
Substancias alimenticias	9.016:486	8.831:723
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	1.106:349	1.205:264
Manufacturas diversas.....	1.711:452	1.909:368
Taras	48:639	55:917
Somma.....	26.572:372	27.232:193
Ouro e prata em barra e em moeda.....	1.092:523	1.122:523
Total.....	27.664:895	28.355:034

Exportação nacional e nacionalizada

Animaes vivos.....	1.697:185	1.745:756
Materias primas para as artes e industrias	3.981:794	3.726:887
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	674:826	795:147
Substancias alimenticias.....	10.202:367	10.211:720
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	78:276	60:938
Manufacturas diversas.....	1.125:558	1.035:703
Somma.....	17.760:006	17.576:151
Ouro e prata em barra e em moeda.....	1.528:270	2.238:777
Total.....	19.288:276	19.814:928

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias. {	Reexportação ...	6.267:126	5.720:137
	Transito.....	1.384:717	1.277:933
Somma.....		7.651:843	6.998:070
Ouro e prata em barra e em moeda.....		540	970:333
Total		7.652:383	7.968:403

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos caminhos de ferro de Guimarães

Estando paga toda a divida fluctuante d'esta Companhia, e não devendo mais quantia alguma dentro ou fóra do paiz, quer seja por qualquer fornecimento á exploração, quer ainda por qualquer outro titulo, a não ser o das suas obrigações prediaes hypothecarias, pede, comtudo, a sua gerencia a qualquer pessoa que se possa julgar crédora da Companhia, a apresentação da sua reclamação, a fim de ser devidamente satisfeita. Porto, 31 de dezembro de 1896.

Pela Companhia de Caminho de Ferro de Guimarães. O gerente,
Antonio de Moura Soares Velloso.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Nous ne disposons pas d'assez de place pour faire une revue de fin d'année. Cependant, à l'époque où nous sommes, il n'est pas possible de ne pas jeter un coup d'œil en arrière, sur les douze mois qui viennent de s'écouler et de ne pas tâcher d'en dégager la philosophie. Pendant cette période les affaires ont été fort restreintes, mais les cours n'ont pas subi tant de dépréciations qu'on aurait pu le croire. Il semble bien que le trésor par la moins value du rendement de l'impôt sur les opérations de bourse, et les intermediaires par la rareté des transactions, ont eu seuls à se plaindre, ce qui est déjà beaucoup. Mais la Bourse, envisagée à un point de vue plus élevé ou, si l'on préfère, plus général, n'a pas perdu, tant s'en faut, pendant cette année 1896. Nous avons traversé une période de recueillement, de liquidations successives, conséquences de la crise d'octobre 1895, et maintenant le marché est allégé de toute cette queue de fonctions plus ou moins en l'air qui paralysait les efforts les plus sincères et les meilleures bonnes volontés.

Au surplus, l'année n'aura pas été si stérile. Les fonds d'Etat, les valeurs industrielles, plus principalement les valeurs métallurgiques et minières, ont progressé dans une notable proportion.

Les affaires d'Espagne sont en meilleure passe; celles de Turquie ne se sont pas aggravées, ce qui est encore une forme de l'amélioration, et l'on ne constate plus entre les puissances les divergences d'opinions qui donnaient de si réelles et si justifiées inquiétudes il y a un an.

Tout cela forme un ensemble plutôt satisfaisant et qui déterminera peut-être une reprise d'activité que chacun désire et qu'il n'y a plus lieu de redouter, parcequ'elle ne serait plus prématurée.

L'Extérieure est en hausse soutenue. Les nouvelles des Philippines sont plus rassurantes; celles de Cuba également; Maceo n'est pas ressuscité et l'insurrection se circonscrit chaque jour davantage. Il n'en fallait pas tant pour rendre courage à nos acheteurs qui sont nombreux ici et qui brûlaient d'envie de pourchasser le découvert qui s'était assez imprudemment formé.

Le 3 % français est à 102,35; l'Amortissable à 100,65; le 3 1/2 à 106,05.

L'Italien s'inscrit à 91,65. Vous savez que, malgré tout les critiques auxquelles se prête la situation financière de l'Italie, un très puissant syndicat a toujours soutenu obstinément les fonds d'Etat de ce pays. Le public ne suit pas le mouvement, mais la spéculation se laisse entraîner.

La Rente portugaise est à 25 fr. coupon détaché, ce qui dénote une fermeté assez remarquable.

L'obligations garantie par la Société des Tabacs de Portugal est à 490.

Voici le tableau des ventes effectuées par la compagnie depuis le commencement du sixième exercice (1^{er} avril 1896 au 31 mars 1897):

	Kilog.	Réis
Ventes de décembre 1896 (y compris la recette provenant des droits d'importation directe).....	172.703	681:149\$066
Ventes des mois antérieurs.....	1.346.123	5.330:039\$197
Total des ventes au 31 décembre 1896	1.518.826	6.011:188\$263
Période correspondante du précédent exercice.....	1.500.727	5.926:560\$970
Différences en faveur de l'exercice en cours.....	18.899	84:627\$293

Les fonds russes sont très bien tenus. Ils ont bénéficié pendant l'année qui vient de finir d'une plus value qui n'est peut-être pas le dernier mot de la hausse, le comptant ne se fatiguant pas de se porter sur ces fonds d'Etat.

Les fonds brésiliens ont toujours rencontré chez nous de grandes sympathies. Les bas cours cotés il y a quelques semaines n'avaient pas manqué de provoquer des achats qui se sont accrus encore lorsque l'on a appris les énergiques mesures prises ou mises à l'étude par le gouvernement.

Par contre les fonds argentins sont assez délaissés. La cote prend un peu haleine, ce qui se comprend du reste après la hausse de l'année dernière et alors que le projet d'unification de la dette fédérale reste en suspens plus longtemps qu'on ne s'y attendait.

Les valeurs industrielles sont fermes, sans plus. Nous retrouvons le Suez à 3.265; les Omnibus à 1.320; la Transatlantique à 375; les Chargeurs Réunis à 1.472; les Messageries à 720.

Le Bec Auer est à 1.070. La cour d'appel vient de confirmer tous les jugements de première instance rendus contre les contrefacteurs. Elle a non seulement maintenu le principe de la repression, mais aggravé les pénalités.

Les actions des compagnies françaises de chemins de fer suivent la marche ascendante de la rente et la devancent encore. Les recettes sont satisfaisantes; on espère que les recours à la garantie vont disparaître, pour certaines compagnies, comme le Lyon, et s'atténuer pour les autres.

Les projets de conversion des obligations 3 % ne sont pas non plus abandonnés, et s'ils étaient mis à exécution, il en résulterait de grosses, très grosses économies pour les compagnies.

Le groupe des chemins espagnols est stationnaire. Les actionnaires des Andalous ont approuvé le projet de convenio à soumettre aux obligataires et dont vous connaissez les conditions. Il semble ici que les intéressés donneront sans trop de récriminations leur adhésion à un arrangement qui abandonne en somme aux créanciers tout ce dont la compagnie dispose, et rejette la distribution d'un dividende aux actions à l'époque où tout l'arrière intérêt et amortissement aura été payé aux obligataires.

L'obligation 3 % privilégiée de 1^{er} rang des Chemins Portugais se traite aux environs de 290, coupon détaché. La Revue Economique, dont le rédacteur en chef est en même temps vice-président de la Compagnie Royale des chemins Portugais, annonce que pour l'année entière la plus-value atteint 841,830 fr. par rapport à l'exercice 1895, dont les recettes dépassaient déjà de plus d'un million les recettes de 1894. On voit, ajoute le journal,

d'après les résultats de la gestion de la nouvelle administration, que l'affaire est rentrée dans une ère de développement continu.

L'excédent ci-dessus permet de compenser la différence de change nécessaire au paiement des coupons et d'avoir un solde en or, après paiement des coupons d'obligations de 1^{er} rang, qui sera sensiblement le même que celui de l'année dernière. Malgré l'accroissement des recettes, nous savons que les frais totaux d'exploitation n'ont pas varié et, cependant, depuis deux ans, de grosses sommes ont été employées pour la réfection du matériel roulant et de la voie.

Les mines d'or ont meilleure tendance; les bas prix ont fini par attirer l'attention de capitaux avisés.

La Moçambique passe à 33,50, l'Océana à 30 et la Mossamedes à 14.

L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa; 15 de janeiro de 1897.

No decurso da primeira quinzena nada ocorreu de maior importância, a não ser a publicação do discurso da corôa, que aliás não sahio esta vez dos moldes mais reduzidos d'estes diplomas, nem abriu margem para largas discussões, e a inserção no *Comercio do Porto* de um artigo contendo varias declarações e pareceres do sr. conselheiro Julio de Vilhena, governador do Banco de Portugal e antigo ministro da marinha e colonias acerca de assumptos financeiros, principalmente acerca da circulação fiduciária e da situação cambial. Este artigo produziu certa impressão, tanto nos circulos politicos, como nos centros commerciaes, principalmente por causa de algumas informações n'elle reproduzidas, que foram consideradas como de menos oportunidade, por poderem ser tomadas no estrangeiro demasiadamente á letra.

A situação geral do nosso mercado pouco se tem modificado, mas as tendencias por emquanto não se manifestam para uma melhora sensivel. O mercado dos cambios tem-se conservado agitado. O cambio sobre Londres tem regulado de 38 1/8 a 37 13/16 e sobre Paris de 748 a 755. As acções do Banco de Portugal teem sido insistentemente procuradas, havendo compradores a 136\$000 réis, mas sem vendedores. A distribuição do dividendo complementar de 5 p. c., representando 8 p. c. ao anno, está assegurada, e é esta a causa determinante da procura. As obrigações Loanda-Ambaca sustentaram com firmeza o preço de 80\$500 réis. Sendo o juro d'estas obrigações de 5 p. c., cada titulo produz o rendimento de 1 £ st. por anno, o que corresponde á taxa de capitalização de 7,80 p. c.

As inscrições tiveram limitada procura, no entretanto a que houve fez com que a cotação subisse de 35,15 para 35,35. As obrigações do emprestimo de 1888 de 4 p. c. tiveram certa procura, regulando a 16\$000 réis. As do emprestimo de 1890 (4 p. c.) cotaram-se a 43\$000 réis e a de 4 1/2 a 48\$200 réis, mercado animado. As obrigações prediaes de 6 p. c. mantiveram-se a 94\$500 réis, as de 5 p. c. a 91\$500 réis. As acções dos bancos regularam-se:—as do Banco de Portugal a 136\$000 réis, do Lisboa & Açores a 115\$000, do Commercial de Lisboa a 114\$500, do Nacional Ultramarino a 76\$000. Em geral os outros titulos não especificados mantiveram as cotações do fim do anno.

A ultima hora foi conhecido em Lisboa o texto de um decreto provincial, publicado pelo sr. commissario regio em Angola, abrindo hasta publica para a adjudicação do exclusivo do commercio do alcool n'aquella provincia, por trinta annos, a troco de uma subvenção, a pagar pelo concessionario ao cofre provincial, de 9.000 contos, dos quaes haverá a deduzir uma percentagem para compensar as camaras municipaes da diminuição das suas receitas produzidas pelo imposto especial municipal sobre o alcool, que foi supprimido. O decreto do monopolio produziu enorme impressão, e a imprensa atacou-o severamente, tendo o governo, em conselho, resolvido suspender a sua execução, submettendo o projecto á sancção parlamentar, ouvidas as instancias competentes. O caso continúa, porém, a ser muito falado.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel	
Londres 90 d/v.....	38 1/4	38 3/16	Desconto no Ban-
" cheque.....	37 15/16	37 13/16	co de Portugal. 5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	750	751	No mercado..... 5 1/2 %
" cheque.....	754	755	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v.....	306	307	res 189
" cheque.....	310	311	Cambio Brazil... 8 13/16
Francfort 90 d/v.....	306 1/2	307 1/2	Premio libra..... 1\$790
" cheque.....	310 1/2	311 1/2	
Madrid cheque.....	1\$000	1\$010	

e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras

Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno			
Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior		Menor	
36,75	36,05	35,45	36	36,43	36,11	36,75	36,25	36,55	35,20	36,40	35	Fevereiro	37,80	Dezembro	35
35,95	35,45	36	35,90	36,80	35,95	36,40	36,20	36,40	35,10	35,90	35	Março	36,90	"	35
16,900	16,200	16,850	16,750	16,950	16,750	16,900	16,650	16,900	16,600	16,850	16,000	"	18,000	Março	15,000
44,300	43,400	44,700	44,300	44,500	44,200	43,100	43,400	42,500	41,500	42,600	41,900	Abril	48,500	Novembro	41,500
50,200	48,500	50,500	50,200	51,000	50,200	49,400	48,800	78,200	47,500	48,000	47,000	Março	51,200	Dezembro	47,000
133,000	128,000	138,800	133,000	137,500	134,300	134,500	131,000	134,700	130,500	134,000	133,000	Agosto	138,000	Abril	124,100
110,000	108,000	112,000	110,000	113,000	112,000	111,100	110,000	110,000	109,500	112,000	110,000	Maio	116,000	Fevereiro	103,000
65,000	63,000	70,200	65,000	71,000	68,700	69,700	69,100	69,500	68,000	75,000	68,900	Dezembro	75,000	"	61,100
14,800	14,600	14,800	14,450	14,600	14,500	14,500	14,500	14,500	14,300	14,500	14,200	Fevereiro	15,500	Janeiro	13,000
94,600	94,000	94,300	93,600	94,500	94,200	94,600	94,000	95,400	94,500	95,600	95,100	Dezembro	95,600	"	92,600
91,700	90,500	91,700	91,000	91,500	91,100	91,700	91,000	92,700	91,700	93,200	90,750	"	93,220	"	90,300
30,000	30,000	30,000	30,000	31,100	30,000	32,000	31,500	35,000	32,000	35,000	35,000	Novembro	35,000	"	29,500
27,000	26,700	30,000	27,000	28,000	28,000	36,000	34,000	38,000	37,000	37,000	37,000	"	38,000	"	25,000
80,400	75,500	81,000	80,000	80,600	80,000	82,700	80,300	82,700	81,000	84,000	82,000	Dezembro	84,000	"	72,000
27,06	25,40	27,50	25,45	37,43	26,12	26,81	25,31	25,81	24,80	25,50	24,80	Junho	27,66	"	24,75
65,50	60,50	65	50,50	65	63,75	65	58	62	58	58	40	Fevereiro	72,75	Dezembro	50
49	42,50	41	39	40	39	39,50	35,25	36	31,50	32	29,25	Janeiro	57	"	29,25
118	106	112	103	116,50	109	112	99	101	95	97,50	90	Junho	118	"	90
179,50	168,75	172	159	175	109	165	139	148	136	147,50	139	Julho	179,50	Janeiro	120
136	120	134	118	131	120	123	104	109,50	103	101	87,50	Fevereiro	159,50	Dezembro	87,50
-	-	-	-	-	-	-	-	303	294	295	289	Novembro	303	"	289
-	-	-	-	-	-	-	-	60,50	56	56,50	50	"	60,50	"	50
131	126,50	131	127,50	133	128	132	128	139	128,25	136	128,50	"	139	Fevereiro	120,25
90	80	85,25	83	85	81,25	85,50	77	82	70	82	75	Março	97,50	Novembro	70
130	128	135	130	131	127,50	129	107,50	112,50	103	102,50	86,50	Fevereiro	148	Dezembro	85,50
262	252	265	255	265	253	257	210	233	220	233	229	Junho	265,75	Janeiro	212
26,75	25,75	26	25,75	27,12	26	26,62	25,25	25,75	25	25,75	24,87	Março	27,37	"	24,62
66,71	63,68	69	66,71	66,75	66,71	66,75	66,71	66,71	65,70	66,50	65,70	Janeiro	70	Fevereiro	60,65
60	66,94	69	68,25	69,50	67,75	68	65,75	67,75	66,50	66,50	65,25	Março	69,50	Janeiro	60,25
68,25	66,68	68,25	68,25	60,25	68,25	69	68,25	89	89	89	89	Novembro	89	"	62,25

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas		Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
			1896			1895			Totaes		Diferença a favor de			
			Kil.	Totaes	Kilometros	Kil.	Totaes	Kilometros	1896	1895	1896	1895	1896	1895
COMPANHIA REAL	Antiga rede	de 16 22 Dezemb.	693	Réis 59:913.000	Réis 84.454	693	Réis 52:942.634	Réis 76.396	Réis 3.117:625.000	Réis 2.982:621.626	Réis 135:003.374	Réis -		
	e nova não garantida.	23 31 "	"	68:897.000	99.418	"	60:506.794	87.311	3.186:522.000	3.043:428.420	143:393.580	-		
	Nova rede	16 22 Dezemb.	380	6:437.000	16.939	380	6:078.366	15.995	364:040.000	356:606.374	7:433.626	-		
	garantida.	23 31 "	"	7:649.000	20.128	"	6:946.698	18.280	371:689.000	363:553.072	8:135.928	-		
Sul e Sueste...		3 9 Dezemb.	475	10:475.140	22.052	475	13:060.720	27.496	730:398.490	695:125.355	35:273.135	-		
Minho e Douro.		21 27 Outub.	353	20:240.449	57.338	353	18:689.343	52.944	920:798.883	839:987.012	80:811.871	-		
		28 3 Novemb.	"	20:200.334	57.224	"	21:390.530	60.596	940:999.217	861:377.542	79:621.675	-		
Beira Alta.....		17 23 Dezemb.	253	6:295.427	24.883	253	6:093.956	24.087	317:621.077	302:505.793	15:115.284	-		
Nacional (Mirandella e Vi-zeu).....		25 1 Dezemb.	105	1:609.371	15.327	105	1:634.171	15.563	63:625.518	61:220.570	2:401.948	-		
		2 8 "	"	1:167.248	11.116	"	1:231.753	11.730	64:792.766	62:452.323	2:340.443	-		
		9 15 "	"	1:368.923	13.037	"	1:387.286	13.212	66:161.689	63:839.609	2:322.080	-		
Guimarães.....		16 22 Dezemb.	34	1:196.660	35.195	34	1:244.254	36.595	74:315.576	69:408.839	4:906.737	-		
		23 31 "	"	1:745.305	51.332	"	1:008.200	29.652	76:060.881	70:417.039	5:673.842	-		
Norte de Hespanha.....		16 22 Dezemb.	3656	Ps. 1:982.300	Ps. 542	3656	Ps. 1:884.716	Ps. 518	Ps. 90.024.708	Ps. 83.483.870	Ps. 6.540.838	Ps. -		
		23 31 "	"	2:067.184	565	"	2:002.327	547	92.091.892	85.486.197	6.605.695	-		
Madrid — Zaragoza — Alicante.....		17 23 Dezemb.	2927	1:276.445	436	2927	1:282.684	438	56.795.933	52.130.880	4.665.053	-		
		24 31 "	"	1:170.428	399	"	1:220.634	417	57.966.361	53.351.514	4.614.847	-		
Andaluzes.....		2 8 Dezemb.	1067	373.677	350	1067	306.146	286	15.123.306	14.832.531	290.775	-		
		9 15 "	"	289.801	271	"	300.814	281	15.413.107	15.133.345	279.762	-		
Zafra a Huelva.		17 23 Dezemb.	180	38.004	211	180	47.474	263	1.906.449	2.352.022	-	445.573		
		24 31 "	"	62.297	346	"	54.117	300	1.968.747	2.405.140	-	436.393		

O metropolitano de Paris

Levantam-se dificuldades de mais de uma especie relativamente á construcção do caminho de ferro metropolitano, votado ultimamente pelo conselho municipal de Paris.

Quer sob o ponto de vista economico e financeiro, quer sob o ponto de vista technico, vemos insurgir-se contra semelhante construcção mais de um jornal da especialidade.

No periodico francez *L'Industrie — Journal des Chemins de fer*, depara-se-nos um artigo condemnando a linha metropolitana como prejudicial ao Estado, á capital, e ás grandes linhas ferreas que de Paris irradiam.

D'elle extractamos as seguintes linhas:

As longas discussões que precederam a votação, longe de mostrarem a superioridade do projecto adoptado sobre os outros, provaram apenas que foi a politica que dominou em todos os debates, fazendo-os degenerar por vezes em diatribes contra os capitalistas; e, se se chegou á adopção da via reduzida em vez da via normal, não foi por considerações de ordem economica nem tão pouco por conveniências technicas, mas sim para impedir toda e qualquer ligação com a linha de pequena cintura e com a rede geral das linhas francezas.

A este respeito fizeram-se declarações realmente increditaveis. Conselheiros houve que declararam, alto e bom som, que achavam mau o projecto sujeito ás suas deliberações, mas que o votariam, apesar d'isso, só para afastar um grande perigo: a invasão do sólo parisiense pelas grandes companhias.

E é por argumentações d'esta força que nos Paços do Concelho se discutem assumptos de tal magnitude. Até com o fim de bem accentuar o seu proposito, votou o conselho municipal uma linha metropolitana de via reduzida que nem sequer figurava no projecto e que, seguindo os caes da margem esquerda, impediria a companhia de Orleans de se internar em Paris, mudando a estação *terminus* do caes de Austerlitz para o local do antigo tribunal de contas.

Toda a gente sabe as dificuldades com que de ordinario luctam as companhias, ao construir novas linhas, para fazer passar os seus traçados perto das povoações que essas linhas devem servir. Porque succede quasi sempre haver grande economia em fazer passar o traçado a dois ou tres kilometros de distancia do povoado, ao passo que lhes ficaria assás onerosa a variante que só á custa de dispendiosas expropriações e importantes obras d'arte passasse junto d'elle.

E d'ahi o pedir-se ás povoações interessadas uma subvenção para levar a effeito essa variante. Camaras houve que recusaram, o que deu em resultado a execução do primeiro projecto, o mais barato; mas hoje são ellas ou as suas successoras que lhe acham o erro. Pelas complicações e embaraços de toda a natureza que lhes causa constantemente o afastamento da estação, tornou-se esse traçado mais caro para os habitantes do que o seria aquella variante que por mal entendida economia os seus edis tinham rejeitado. E hoje lamentam a decisão das suas municipalidades d'então, e deploram a mesquinhez de vistas dos seus antigos conselheiros municipaes.

E' esse tardio arrependimento que se dará de futuro em Paris se, pelo seu odio entranhado contra as grandes companhias e por uma errada concepção dos verdadeiros interesses da capital, persistir o conselho municipal no seu projecto do metropolitano de via reduzida, e teimar em impedir todo o prolongamento das grandes rédes para o coração da cidade.

Nada corresponderia mais efficaçmente aos interesses do publico do que esse prolongamento. São evidentes os serviços que prestaria, não só aos parisienses, como ás povoações suburbanas e ás da França inteira.

Era um trabalho d'interesse geral, largamente aproveitado como meio de comunicação interior entre certos bairros da capital. Póde ajuizar-se dos serviços que prestaria n'esse sentido pela frequencia dos comboios que circulam na pequena cintura e tem como ponto de partida a estação de S. Lazaro e a do Norte.

A vantagem de utilizar completamente as linhas existentes, tirando-se d'ellas o maximo rendimento, accresce a de que não faltariam capitaes para construir os seus prolongamentos; e tremvias circulando a ceu descoberto garantiriam as comunicações entre os bairros que não pudessem utilizar esses prolongamentos e as junções das grandes linhas de caminhos de ferro.

Mal avisados andam pois os conselheiros municipaes que, em vez de estudarem tão momentoso assumpto pelo seu lado pratico, só o encaram sob o ponto de vista dos interesses politicos de momento.

O seu projecto de metropolitano subterraneo de via reduzida, longe de corresponder ás necessidades da população, só serviria para impedir o desenvolvimento interno das grandes rédes e teria de soffrer uma desastrosa concorrência da parte dos tremvias circulando a ceu descoberto.

Tão contingente pareceu o resultado de tal projecto aos seus proprios auctores, que estes nem se atreveram a examinar por que meio financeiro o poriam em execução.

O que póde dizer-se é que o conselho emittiu um voto platonico e que tal execução nunca chegará a ser um facto.

Um outro periodico, *La Semaine financière*, encara a questão sob outro ponto de vista. Não o preocupam as questões technicas, mas lamenta que vão surgir discussões interminaveis sobre os meios de realizar o metropolitano tal como o projectou a municipalidade, e que por isso não esteja concluido para a epocha da exposição de 1900. Prevê os obstaculos que originará naturalmente a idéa, emittida por alguns conselheiros municipaes, de que seja a cidade que tenha de fazer a linha de conta propria, por meio de um emprestimo a contrahir para esse fim.

Sobre tal emprestimo, porém, tem de ser ouvido o Parlamento, e este professa, ácerca do modo de construir o metropolitano, idéas diametralmente oppostas ás do conselho municipal. E' por isso para reear que a realização do metropolitano esteja bem longe da epocha em que seria para desejar se effectuasse.

E observa o referido periodico que, segundo o parecer dos proprios engenheiros municipaes, semelhante construcção não póde realizar-se sem subvenção ou garantia de juro, porquanto durante annos e annos as receitas da exploração não podem dar juro apreciavel do enorme capital a empregar como gastos d'installação.

«Esse capital, diz o sr. Huet, não será inferior a 123 milhões, que ha motivos para elevar a 158, em vista da execução da transversal norte-sul. Para ser remunerado a 2 1/2 p. c., exigiria o rendimento liquido de cerca de 4 milhões.

Ora as despesas d'exploração não devem ser inferiores a 15 milhões, o que exigiria um movimento annual de 76 milhões de passageiros a fr. 0,20. E' de presumir que esta cifra será attingida e até excedida; mas, para remunerar á mesma taxa de 2 1/2 p. c. o capital de installação, seria preciso que o numero de passageiros attingisse 95 milhões. E não é de crêr que possa obter-se

este resultado ainda por muito tempo sobre a rede urbana tal como está projectada.

E para chegar á remuneração do capital de instalação á taxa de 5 p. c., seria preciso elevar o numero de viajantes a 115 milhões por anno, isto é, a uma proporção de logares occupados superior á dos logares offerecidos, suppondo a renovação normal de uma parte dos passageiros.

«E' pois impossivel que haja capitaes serios que se abalancem a negocios industriaes cujo porvir não offereça mais remuneradora perspectiva.»



Vedações e barreiras nas linhas ferreas

A questão das vedações nos caminhos de ferro está de pé, mesmo nos paizes mais adeantados e em todos os sentidos sulcados de apertada rede ferro-viaria.

Porque, se ha quem, pondo acima de todas as considerações a da segurança publica, exija que as linhas ferreas sejam vedadas em toda a sua extensão por barreiras naturaes ou artificiaes, e munidas de cancellas em todas as passagens de nivel, até mesmo nas mais simples azinhagas ou caminhos de pé posto, não falta quem entenda que o publico tem obrigação de conhecer dos perigos e evital-os, e que deveria bastar o signal da locomotiva para avisal-o da passagem dos comboios.

Realmente é intuitivo que ninguém deve atravessar uma linha em que circulam quaesquer meios de transporte sem olhar primeiro a um e outro lado.

Mas até que seja dita a ultima palavra sobre o assumpto, vejamos em que consiste o projecto de lei apresentado ao parlamento francez na sessão de 28 de novembro ultimo pelo ministro da obras publicas, o sr. Turrel, projecto já approved pelo senado, e que tem por fim derogar o artigo 4.º da lei de 15 de julho de 1845, no que respeita ao caso que nos occupa.

Artigo 1.º — Revogando o art. 4.º da lei de 15 de julho de 1845 sobre a policia dos caminhos de ferro, póde o ministro das obras publicas, no todo ou em parte das linhas ferreas de interesse geral, dispensar o estabelecimento ou a conservação das vedações fixas ao longo das linhas ferreas e das barreiras moveis nas passagens de nivel pouco frequentadas, sempre que esta providencia lhe pareça compativel com as conveniencias da exploração e com a segurança do publico.

Art. 2.º — A dispensa das vedações não póde ser concedida:

1.º Nas linhas ou secções de linhas onde circulem mais de tres comboios por hora;

2.º Na passagem atravez dos povoados;

3.º Nas partes contiguas ás estradas, quando a via ferrea fôr em desaterro, a nivel ou em aterro de menos de dois metros;

4.º Na extensão de 50 metros pelo menos d'um e outro lado junto ás passagens de nivel;

5.º Na proximidade das estações, apeadeiros ou paragens.

Art. 3.º — Para os caminhos de ferro, cujos projectos não foram ainda sujeitos a inquerito publico nos termos dos decretos de 18 de fevereiro de 1834 e 15 de fevereiro de 1835, sempre que o ministro entenda conceder dispensa de vedações ou de barreiras, deverá essa condição ser mencionada nas peças do processo.

Para as linhas já construidas ou que já foram objecto do inquerito de utilidade publica, não será dada a decisão ministerial sem que a administração exploradora, o prefeito e a junta geral do departamento atra-

vessado pela linha, e o conselho geral das Pontes e Calçadas hajam emittido o seu parecer a tal respeito.

Art. 4.º — As dispensas concedidas terão o character provisorio, reservando-se o ministro das obras publicas o direito de ordenar em qualquer epoca, e sempre que assim o julgue necessario, o estabelecimento das vedações fixas ou de barreiras moveis em toda a linha ou secção de linha.

Art. 5.º — Fica revogada a lei de 27 de dezembro de 1880.



Automobilismo

Vae tomando tal incremento na Europa e na America a viação sobre estradas ordinarias movida por systemas mechanicos, tão importante é este movimento para a resolução do problema do transporte de pessoas e cousas fóra das vias ferreas, e até como subsidiario d'ellas, que resolvemos dedicar-lhe aqui uma secção especial em que daremos todas as noticias que nos parecerem interessantes a este respeito.

A tracção automovel e a agricultura

Ha já quem se assuste com as consequencias funestas que advirão á agricultura pela substituição da tracção animal pelo automobilismo.

Tambem muitos tremeram pela sorte dos almocreves e empresarios de mala-postas, sempre que uma nova linha ferrea era aberta á circulação. Não parece, porém, que os agricultores soffressem com o estabelecimento, em todos os paizes civilizados, da enorme rede ferro-viaria que os cortam em todos os sentidos; parece, pelo contrario, que a facilidade de transportes, abrindo novos mercados aos productos naturaes, concorreu para o engrandecimento da agricultura, dando remuneração condigna ao trabalho e esforços dos exploradores agricolas.

E' o periodico francez *La Gazette des Campagnes* que faz a pessimista propheta, a proposito do projecto destinado a effectuar em Paris, tanto nos omnibus como nos tremvias do Sena, a indicada substituição.

Diz aquella gazeta, que cada passo dado no progresso da industria se traduz em pura perda para a agricultura, e prosegue fazendo a resenha do que custará aos lavradores a transformação projectada.

«A companhia dos omnibus de Paris possuia no anno findo cerca de 16.000 cavallos, a dos carros de carreira que, segundo o relatorio do conselho municipal, se propõe tambem adoptar o automobilismo, tinha uns 11.000.

«Custando o sustento d'aquelle gado cerca de 2 francos por dia e por cavallo, preço medio que resulta das contas apresentadas, é de uns 20 milhões annuaes o beneficio que as duas empresas dão á agricultura, não contando com a compra d'animaes, beneficio que ella vae perder com a projectada substituição.»

Omnibus automoveis

Creou-se em Londres uma empresa para a construcção e exploração d'omnibus automoveis. Já se construiu uma carruagem d'esse genero que foi submettida a varias experiencias e deu excellentes resultados.

O vehiculo é uma especie de vagonete que póde comportar 12 passageiros. Tem cerca de 2,5 metros de comprimento e assenta em quatro rodas pneumaticas, sobre as quaes o vehiculo caminha sem abalo nem ruido. O diametro das rodas é de 0^m,60 e a distancia entre os eixos é de 0^m,91 de centro a centro.

O seu peso total, comprehendido o dos accumuladores, é de uma tonelada, isto é de 250 kilogrammas sobre cada uma das rodas.

A nova carruagem electrica apresenta algumas particularidades interessantes, entre as quaes figura em primeiro logar o peso assás reduzido dos accumuladores que fornecem a energia.

Os antigos elementos, que pesavam cada um 25 kilogrammas, davam um equivalente de energia correspondente aos que vão ali ser empregados, cujo peso é inferior a 11 kilos, e cujo volume é proporcionalmente menor.

A energia disponivel é de 7 a 8 cavallos por hora, de sorte que os novos vehiculos poderão fazer a carreira de Brighton com a velocidade de 22 kilometros por hora. Parece tambem que é facil e seguro o funcionamento dosapparelhos dirigentes.

Vê-se portanto que o problema dos vehiculos auto-moveis está em via de resolução, e que na actualidade está attrahindo seriamente a attenção dos engenheiros e constructores.



LINHAS PORTUGUEZAS

Pungue.—A linha da Beira está concluida no percurso de 34 $\frac{1}{2}$ milhas, isto é desde a costa até Fontesvilla; esta secção vae ser entregue á companhia exploradora.

Acha-se quasi terminada a ponte sobre o Pungue, construida sobre fortes pilares de madeira, e logo que esteja prompta pôde ir-se directamente pelo caminho de ferro desde a Beira até Chimoio.

Desde o litoral até ao Pungue gasta-se na viagem cerca de tres horas e meia; mas é possivel fazel-o em menos tempo, o que succederá provavelmente logo que esteja assente o balasto.

O trajecto faz-se quasi constantemente atravez de florestas, onde a locomotiva encontra o necessario combustivel; de milha em milha estaciona uma partida de trabalhadores negros que preparam a lenha para esse fim.

A' sahida de Fontesvilla para-se junto do hospital da Beira que é um verdadeiro oasis no deserto. E' um bello edificio cujas salas são espacosas e bem ventiladas.

Ha ali 30 leitos, mas por occasião da visita do correspondente, de quem colhemos estes dados, apenas um d'elles estava occupado.

Chimoio é uma simples aldeia, com uma só rua, e vive apenas, actualmente, graças á construcção da linha.

Os rails estão assentes até Massequesse, isto é, até cerca de 40 milhas além de Chimoio.

Ha hoje ali dois ou tres comboios por dia, a velocidade regula por 80 milhas em 9 horas, e a carga é de 60 a 70 toneladas.

A mala parte ás segundas feiras e faz o trajecto da Beira a Chimoio, 154 milhas, em 17 horas.

Empregam-se hoje 9 locomotivas grandes e tres pequenas; antes do fim do anno será o material augmentado com 70 trucks e wagons e mais sete locomotivas.

Renovação de pontes.—Nos 15 dias decorridos, d'este anno, já foram substituidas tres pontes na linha do Norte: a de Sillalde ao kil.^o 313,666, de 1 vão de 11 metros; a de Rio Longo ao 317,473, igual áquella; e a de Cordega, ao 197,772 de 3 vaos de 75 metros.

Estação de Pampilhosa.—Está pendente de approvação do ministerio das obras publicas um projecto para a construcção de uma nova estação, da companhia real, na Pampilhosa.

O projecto consta de edificio de passageiros, caes

de mercadorias, retretes, reservatorio d'agua para abastecimento de machinas e todas as dependencias de uma estação de 2.^a classe.

Nova linha na Africa.—O sr. ministro da marinha vae brevemente apresentar nas camaras um projecto de lei auctorizando a construcção de um caminho de ferro de via reduzida, systema Decauville, de Cabinda á margem do rio Chiloango, proximo da povoação de Cunda, na circumscripção do Cacongo, tendo a extensão de 75 kilometros que se poderão construir em dois annos.

Para que este melhoramento produza os seus effeitos, será igualmente pedida auctorização para a construcção de uma ponte accostavel ou não, no porto de Cabinda, e a acquisição de dois rebocadores e bätelões appropriados, para facilitar a carga e descarga no porto; e ainda no rio Chiloango, para serviço, eguaes transportes entre Cunda e a foz do Luali, até onde navegarem embarcações de 5 pés de calado.

Esta linha tem por fim attrahir ao nosso porto de Cabinda o trafego muito importante do Congo que, por falta de communicções, poderia ser desviado para o Zaire com puro proveito do Congo Belga.

Ao que nos contam, o sr. ministro da marinha tem já assegurada a construcção d'esta linha e seus accessorios por uma empresa.

Ascensores do Rocio.—Até o primeiro do proximo mez está suspenso o serviço d'estes ascensores, para se proceder á limpeza das machinas.

Por esse motivo a venda de bilhetes e despacho de bagagens, recovagens e mercadorias por grande velocidade é tudo reunido no vestibulo superior.

Durante o anno findo os ascensores de passageiros tiveram um movimento de 391:498 bilhetes; apenas 17:549 menos do que em 1895, apesar do serviço de Cascaes ter sahido por completo d'aquella estação.



LINHAS HESPAÑOLAS

Nova linha.—E' facto consummado o projecto de uma linha ferrea de Zamora por Pueblo de Sanabria, a ligar com a do Minho.

Foi constituida uma companhia com o capital sufficiente, a qual submetteu o projecto á approvação do governo, propondo-se a fazer a construcção sem subvencção do Estado.

Engloibar a San Sebastian.—Na ultima reunião celebrada pelos obrigacionistas d'esta linha ferrea adoptou-se uma solução satisfactoria para a conclusão dos trabalhos da referida linha.

N'essa reunião deu-se conta de uma proposta apresentada por uma companhia ingleza que se compromette a terminar a linha no praso de 18 mezes, no unico troço que falta concluir, e subministrar o material circulante necessario para pôr a linha em exploração.

Este unico troço é o de Deva a Zarauz, cerca de 20 kilometros, estando concluida a obra mais importante, que é o tunnel de Meagas.

A mesma companhia compromette-se a solver as contas dos actuaes concessionarios.

Como compensação exige a entrega de obrigações preferentes sobre todas as da companhia pelo valor de cerca de tres e meio milhões de pesetas.

As propostas d'aquella sociedade foram acceitas quasi por unanimidade, apenas com a opposição de um possuidor de oito obrigações.

Podem, portanto, dar-se por vencidas todas as difficuldades com que se luctava para a conclusão da linha ferrea de Engloibar a San Sebastian.

Andaluzes.—Segundo se esperava, o numero de acções depositadas no escriptorio d'esta companhia não attingiu o numero legal fixado nos respectivos estatutos como sufficiente para se realizar a assembléa geral.

Em vista d'isto, deverá fazer-se nova convocação para obter as auctorisações que o conselho d'administração se propõe obter.

Baza a Granada.—Diz-se que a nova sociedade que vae tomar conta do activo e passivo do *Union Bank of Spain and England*, ora em liquidación, está interessada na rapida construcção da linha ferrea do Sudoeste de Hespanha (hoje Baza a Granada).

Caminho de ferro Cantabrico.— Segundo se diz, proseguem rapidamente os trabalhos do prolongamento da linha ferrea Cantabrica, e, se proseguir com a mesma actividade, será em breve terminada.

As linhas ferreas em 1896.— Durante o anno findo puzeram-se em exploração em Hespanha 230 kilometros, o menor numero annual registado desde 1890. Eis discriminados por linhas, esses 230 kilometros:

	Kilometros
<i>Companhia do Oeste de Hespanha.</i> — Secção de Salamanca a Béjar	87
Torres á enseada de Agua Amarga	37
<i>Santander a Bilbao.</i> — Secção de Orejo a Arangurea.	78
<i>Linares a Almeria.</i> — Secção de Guadix a Moreda.	26
<i>Companhia de Langreu.</i> — Ramal de Gama a Sansutro	2
Total.....	230

Não está incluído n'este quadro o tremvia de Murcia a Alcantarilha, tambem aberto ao publico em 1896, por ser uma linha de tracção animal.

Tambem no anno findo se inaugurou o tremvia electrico de Bilbao a Santurce; e este caso merece menção especial por ser o primeiro em que se applicou em Hespanha a electricidade como meio de tracção.

Omittimos as concessões de linhas outorgadas no anno findo, porque na sua grande maioria não passam do papel.

Pontevedra a Carril.— Devem começar brevemente as obras da construcção da linha ferrea entre Pontevedra e Carril que, pelos calculos do engenheiro encarregado d'esses trabalhos, pode ficar completamente terminada para o mez de dezembro do presente anno.

Novo tremvia.— Uma companhia estrangeira projecta estabelecer um tremvia a vapor que ligará as povoações comprehendidas no tracto de Algeciras a San Fernando, isto é Tarifa, Vejer, Carril, Chiclana e San Fernando.

Plasencia a Astorga.— Espera-se que em breve se dará começo ás obras de prolongamento da linha de Plasencia a Astorga, até Robla.

LINHAS ESTRANGEIRAS

BELGICA

Segundo se lê na *Revue Pratique de l'Electricité*, a commissão executiva da exposição de Bruxellas resolveu, em sessão plena, a concessão a uma sociedade ingleza de um caminho de ferro electrico de um só carril. A linha tem uma curva de 500 metros de raio, e a velocidade será de 200 kilometros por hora.

Visto tratar-se de um negocio particular, a commissão executiva não podia proceder ás expropriações necessarias para o estabelecimento da linha ferrea. Mas o *maire* de Teurveren, que é onde a dita linha deve ser construída, chegou a adquirir os terrenos necessarios, pondo-os á disposição da Sociedade ingleza.

Este monocarril electrico será certamente um dos melhores attractivos da exposição internacional de 1897. Com a velocidade que se diz terão os comboios, far-se-ha o tracto entre Bruxellas e Ostende ou Verviers em 37 minutos apenas.

ESTADOS UNIDOS

Devem começar na proxima primavera as obras da ponte pensil sobre o rio Hudson, de ha muito projectada, e que deve unir directamente Nova York e Nova Jersey.

A gigantesca obra está orçada em 25 milhões de dollars (mais 24 mil contos de réis) e, segundo se deprehende dos planos apresentados, será uma maravilha de engenharia, superior a tudo quanto até hoje se conhece no genero. Terá o dobro da famosa ponte de Brooklyn e no seu taboleiro serão estabelecidas seis linhas ferreas.

Trabalhando constantemente na obra 3.000 operarios, serão precisos seis annos para concluí-la e entregal-a ao serviço publico.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de creosote

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 20 de janeiro á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade e em presença do ex.^{mo} administrador, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 150 toneladas de creosote para injeção de travessas, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisorio de 80.000, e de apresentar uma amostra com oito dias de antecipação.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 % da importancia total d'este.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde. Porto, 22 de dezembro de 1896.

Fornecimento de materiaes

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 30 de janeiro á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental desta cidade e em presença do ex.^{mo} administrador, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diversos materiaes de via, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre desta direcção o deposito provisorio de 65.000.

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

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis das 11 horas da manhã ás 3 da tarde. Porto, 7 de janeiro de 1897.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de quatro conductas

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 25 de janeiro proximo, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de quatro conductas.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 20.000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo ou seja 5 % da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão lugar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos á ordem da direcção dos ditos caminhos de ferro.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas, em todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde. Lisboa, 31 de dezembro de 1896.

Fornecimento de 4 escaleres

Na repartição da divisão de tracção e officinas recebem-se propostas em cartas fechadas até á uma hora da tarde de 23 do corrente para o fornecimento de quatro escaleres para os vapores d'esta administração.

As condições para este fornecimento acham-se patentes na dita repartição e na de 1.ª secção da direcção, em Lisboa, onde podem ser examinadas das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, nos dias uteis.

O deposito provisorio é de 7.500 réis, ou sejam 2 1/2 por cento da base de licitação. Barreiro, 7 de janeiro de 1897.

Fornecimento de madeira

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 29 do corrente na administração do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 12 metros cubicos de madeira de teca.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 24.000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 % da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem essa adjudicação for feita. Estes depositos serão feitos, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas, nos dias não feriados ou santificados, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde. Lisboa, 8 de janeiro de 1897.

Fornecimento de caldeiras

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 3 de fevereiro proximo, na secretaria, da administração do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para o fornecimento de 2.000 tubos de ferro para caldeiras de locomotivas.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 75.000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão lugar, o primeiro na thesouraria d'estes caminhos de ferro, e o segundo na caixa geral de depositos, á ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas, todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde. Lisboa, 12 de janeiro de 1897.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Manceau.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

Lisboa.—Ad. Seghers.—Rua Victor Cordon, 1-A.
Lisboa.—Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias — (vinhos, fructas e outras commissões)— 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.
Paris.—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.
Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.
Valencia d'Alcantara.—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.—Établissement de premier ordre— tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

LISBOA Bragança Hotel—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.ª ordem—Prop. Victor Sassetti

LISBOA Hotel Durand—Rua das Flores, 74—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.ª 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.ª ordem.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lestage.

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

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

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

CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lisbonense—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para familias.—Cozinha esmerada e farta. Prop. 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 Saudade.—Rua da Saudade, Bairro novo. Magnificas vistas para o mar, muito perto da praia, Colyseu Figueirense, e proximo do Casino Mondego e theatro-circo.—Preços variam entre 900 e 1\$400 réis.

PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club—Magnificas accommodationes, aceio inexcédível, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado — Prop. 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.—Prop. Lopez Munhós.

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

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

GUIMARÃES Hotel do Toural.—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 réis diários. Serviço 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 pateos — sala de jantar para 200 pessoas — banhos.

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

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 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 Léon Peytaud.

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

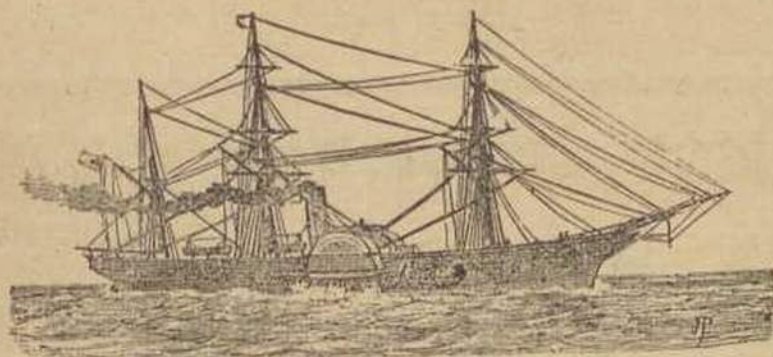
NICE Riviera-Palace-Hotel—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes — Ascenseur, salons, orchestre — Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.ª ordem.

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

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

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 **MAGDALENA**, sahirá a 23 de janeiro

As accomodações para passageiros são inexcusáveis 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 portugueses.

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 acceitação que estes luxuosos paquetes tem 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 **Möwe**, 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 janeiro de 1897

COMPANHIA REAL				BEIRA ALTA			
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.	Beja-Faro	Faro-Beja	Beja-Faro	Faro-Beja
Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-30 t. 7-18 m.	2-30 t. 4-0 m.	3. ^{as} e sextas 6-00 t. 11-7 t.	2. ^{as} e 6. ^{as} 4-55 m. 10-30 m.	11-20 m. 7-35 t.	6-30 m. 2-40 t.	11-20 m. 7-35 t.	6-30 m. 2-40 t.
Lisboa R.-C.S.	Porto-Lisb. C.S.	Lisboa R.-V.Alo.	V.Alo.-Lisboa R.	C. Branc-Evora	Evora-C. Branc	C. Branc-Evora	Evora-C. Branc
7-30 m. 9-20 t.	7-0 m. 8-30 t.	7-30 t. 5-25 m.	8-35 t. 6-0 m.	3-0 t. 4-0 t.	7-10 t. 8-2 t.	3-0 t. 4-0 t.	7-10 t. 8-2 t.
Aveiro-Porto	Porto-Aveiro	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Porto-Valença	Valença-Porto	Porto-Valença	Valença-Porto
4-0 m. 6-30 m.	4-15 t. 6-38 t.	7-30 m. 8-34 m.	5-15 m. 6-30 m.	7-43 m. 1-10 t.	2-50 m. 8-35 m.	7-43 m. 1-10 t.	2-50 m. 8-35 m.
10-30 m. 2-50 t.	4-30 m. 8-29 m.	9-30 m. 10-36 m.	6-30 m. 7-30 m.	10-55 m. 3-25 t.	4-45 m. 2-25 t.	10-55 m. 3-25 t.	4-45 m. 2-25 t.
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	11-30 m. 12-32 t.	7-45 m. 8-45 m.	5-15 t. 11-25 t.	1-50 t. 7-20 t.	5-15 t. 11-25 t.	1-50 t. 7-20 t.
7-30 t. 6-45 m.	6-45 t. 6-0 m.	1-30 t. 2-36 t.	9-0 m. 10-0 m.	Camp.-Vianna	Vianna-Camp.	Camp.-Vianna	Vianna-Camp.
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	4-30 t. 5-36 t.	11-0 m. 12-0 t.	4-0 m. 10-25 m.	5-15 t. 10-30 t.	4-0 m. 10-25 m.	5-15 t. 10-30 t.
7-30 m. 9-15 t.	8-45 m. 10-0 t.	5-15 t. 6-15 t.	1-0 t. 2-0 t.	Vianna-Valença	Valença-Vianna	Vianna-Valença	Valença-Vianna
Lisb. C.S.-Sant.	Sant.-Lisb. C.S.	7-0 t. 8-22 t.	3-0 t. 4-0 t.	7-0 m. 9-15 m.	6-0 t. 8-10 t.	7-0 m. 9-15 m.	6-0 t. 8-10 t.
2-0 t. 4-35 t.	6-45 m. 9-20 m.	9-0 t. 10-2 t.	6-15 t. 7-15 t.	Porto-Braga	Braga-Porto	Porto-Braga	Braga-Porto
4-30 t. 7-05 t.	12-30 t. 3-05 t.	Excepção aos sab.	7-30 t. 8-29 t.	5-0 m. 8-10 m.	5-40 m. 8-35 m.	5-0 m. 8-10 m.	5-40 m. 8-35 m.
Lisb. C.S.-Entr.	Entr.-Lisb. C.S.	10-30 t. 11-35 t.	9-15 t. 10-20 t.	7-43 m. 10-35 m.	11-45 m. 2-25 t.	7-43 m. 10-35 m.	11-45 m. 2-25 t.
4-0 m. 11-11 m.	6-0 m. 1-30 t.	Só aos sabbados	—	10-55 m. 1-20 t.	4-30 t. 7-20 t.	10-55 m. 1-20 t.	4-30 t. 7-20 t.
11-0 m. 3-0 t.	6-5 t. 10-0 t.	12-15 m. 1-20 m.	—	5-15 t. 8-25 t.	6-55 t. 10-30 t.	5-15 t. 8-25 t.	6-55 t. 10-30 t.
Coim.-Figueira	Figueira-Coim.	Só aos domingos e sanctificados	12-30 t. 1-34 t.	Nine-Braga	Braga-Nine	Nine-Braga	Braga-Nine
7-15 m. 9-2 m.	11-0 m. 12-48 t.	12-30 t. 1-34 t.	10-15 t. 11-15 t.	5-25 t. 6-0 t.	9-0 m. 9-35 m.	5-25 t. 6-0 t.	9-0 m. 9-35 m.
4-30 t. 6-0 t.	9-0 t. 10-40	Lisb. R.-Queluz	Queluz-Lisb. R.	Porto-B.d'Alva	B.d'Alva-Porto	Porto-B.d'Alva	B.d'Alva-Porto
Lisboa R.-Fig.	Fig.-Lisboa R.	8-0 t. 8-33 t.	8-45 t. 9-17 t.	7-23 m. 3-15 t.	2-45 m. 10-10 m.	7-23 m. 3-15 t.	2-45 m. 10-10 m.
7-0 m. 3-20 t.	1-5 t. 10-20 t.	Alo. M.-Bemfica	Bemfica-Alo. M.	3-0 t. 10-35 t.	10-40 m. 6-45 t.	3-0 t. 10-35 t.	10-40 m. 6-45 t.
7-0 t. 5-23 m.	7-45 t. 6-30 m.	6-45 m. 7-5 m.	8-40 m. 9-0 m.	Camp.-Regoa	Regoa-Camp.	Camp.-Regoa	Regoa-Camp.
		9-20 t. 9-40 t.	10-15 t. 10-35 t.	5-40 t. 11-30 t.	3-12 m. 8-15 m.	5-40 t. 11-30 t.	3-12 m. 8-15 m.
				Regoa-B.d'Alva	B.d'Alva-Regoa	Regoa-B.d'Alva	B.d'Alva-Regoa
				6-20 m. 12-5 t.	3-45 t. 9-20 t.	6-20 m. 12-5 t.	3-45 t. 9-20 t.

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR



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

Alberto R. Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa



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

Sahirá a 5 de fevereiro.

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



Africa Oriental, (pelo Cabo da Boa Esperança), vap. allemão, **Kaiser**.

Sahirá a 8 de fevereiro.

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



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

Sahirá a 1 de fevereiro.

Agentes, Alberto R. Centeno & C.ª

Largo dos Torneiros, n.º 5.



Anvers e Havre, vapor portuguez, **Rio Tejo**.

Sahirá a 21 de janeiro.

Agentes, Henry Burnay & C.ª,

R. dos Fanqueiros, 10.



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor allemão, **Porto Alegre**.

Sahirá a 27 de jan.

Agente, Ernesto George,

R. da Prata, 8.



Bordeaux, vapor francez, **Brésil**.

Sahirá de 22 a 24 de janeiro.

— Messageries Maritimes.

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



Bristol, vapor inglez, **Douro**.

Sahirá a 19 de janeiro.

Mascarenhas & C.ª

L. do Corpo Santo, 10, 1.º



Corunha, La Pallice, e Liverpool, vapor inglez, **Orcana**.

Sahirá a 21 de janeiro.

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



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **Chili**.

Sahirá a 18 de janeiro. — Messageries Maritimes.

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



Genova, Leorne, Napoles, Trieste e Veneza, vapor inglez, **Egyptian**.

Sahirá a 22 de janeiro.

Mascarenhas & C.ª, T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Havre e Anvers, vap. franc., **Saint-Filippe**.

Sahirá a 24 de janeiro.

Agentes, Henry Burnay & C.ª,

R. dos Fanqueiros, 10.



Liverpool, vapor inglez, **Lisbon**.

Sahirá a 24 de janeiro.

Mascarenhas & C.ª,

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Oporto**.

Sahirá a 18 de janeiro.

Mascarenhas & C.ª

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Loanda, Lourenço Marques e Madagascar, vap. francez, **Cordoba**.

Sahirá a 22 de janeiro.

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



Londres, e Anvers vapor hespanhol, **Mora**.

Sahirá a 19 de janeiro.

Mascarenhas & C.ª, T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres, vapor hespanhol, **Lista**.

Sahirá a 26 de janeiro.

Mascarenhas & C.ª

T. do Corpo Santo, 10, 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 janeiro.

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



New-York, (via Açores) vap. port., **Devenum**.

Sahirá a 23 de jan.

Agente, João P. A. Ferreira,

R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vap. franc., **Cordouan**.

Sahirá de 28 a 29 de jan. — Messageries Maritimes.

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



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro, e Santos, vapor francez, **Colonia**.

Sahirá a 19 de janeiro.

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



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

Sahirá a 2 de fevereiro.

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



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

Sahirá a 20 de janeiro.

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



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

Sahirá a 3 de fevereiro.

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



Rio de Janeiro, e Santos, vapor francez, **Caravellas**.

Sahirá a 26 de janeiro.

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



S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambriz, Loanda, N. Redondo, Benguela, Mossamedes, v. port., **Ambaca**.

Sahirá a 23 de janeiro. Empresa Nacional de Navegação. R. da Prata, 8.



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

Sahirá a 25 de janeiro.

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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e portos do Pacifico, vapor inglez, **Oropesa**.

Sahirá a 20 de janeiro.

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



Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez, **Saint-Marc**.

Sahirá a 18 de janeiro.

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

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

2.ª AMPLIAÇÃO Á

TARIFA ESPECIAL A — GRANDE VELOCIDADE

BILHETES DE IDA E VOLTA A PREÇOS REDUZIDOS
DESDE 1 DE JANEIRO DE 1897

(Approvada por despacho ministerial de 7 de dezembro de 1896)

Das estações em frente á abaixo indicada ou vice-versa	Lisboa				Beja			
	Preços por classes			Praso de validade	Preços por classes			Praso de validade
	1.ª	2.ª	3.ª		1.ª	2.ª	3.ª	
Boliqueime,	8\$650	6\$790	4\$850	7	4\$600	3\$580	2\$560	4

As condições são as mesmas da tarifa especial A, grande velocidade, approvada por despacho ministerial de 17 de novembro de 1891.

Lisboa, 1 de dezembro de 1896.

O engenheiro director,

J. P. Tavares Trigueiros.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com a Companhia de Madrid a Cáceres e a Portugal e Oeste de Hespanha

Desde 1 de Janeiro de 1897

TARIFA INTERNACIONAL PROVISORIA M. L. N.º 3—P. V.

PARA O TRANSPORTE DE

Agua-raz, therebentina, alcatrão, breu e resinas

por wagons completos com o minimo de 8:000 kilogrammas
ou pagando como tal

PREÇOS POR 1:000 KILOGRAMMAS

Das estações abaixo para Lisboa (Caes dos Soldados) ou Porto (Campanhã) sem reciprocidade	Agua raz e therebentina		Alcatrão e breu		Resinas	
	Réis	Pesetas	Réis	Pesetas	Réis	Pesetas
La Bañeza	6.300	35,00	6.300	35,00	6.300	35,00
Zamora	6.300	35,00	6.300	35,00	6.300	35,00
Salamanca.....	5.400	30,00	5.400	30,00	5.400	30,00
Madrid.....	6.420	34,00	5.670	31,50	5.220	29,00

Condições

1.ª Nos preços supra indicados estão comprehendidos os gastos de transporte, carga e descarga, evoluções, manobras e transmissão.

Não estão, porém, comprehendidos:

a) Os de operações aduaneiras e direitos d'Alfandega.

b) Os impostos para o Governo hespanhol e sello para o Governo portuguez.

2.ª As operações de carga e descarga são de conta e risco dos expedidores e consignatarios, devendo ser effectuadas dentro das 24 horas immediatas áquella em que os wagons sejam postos á disposição dos interessados.

Decorrido este praso as Companhias reservam-se o direito de optar entre o fazer a carga ou a descarga de sua conta, ou cobrar o estacionamento que proceda pela paralysação do material, applicando-se em qualquer dos casos as respectivas tarifas de despesas accessorias.

3.ª As Companhias reservam-se o direito de exceder em dois dias mais, por cada fracção indivisivel de 200 kilometros os prazos regulamentares de expedição e transporte.

4.ª Cada remessa não pode constar de mais de 3 wagons.

5.ª Os preços da presente tarifa serão sempre applicados de officio a menos que os expedidores não sollicitem na nota d'expedição a applicação de outras que sejam tambem applicaveis.

6.ª São mantidas as condições das tarifas geraes de cada linha em tudo que não seja contrario ao estabelecido na presente.

Operações aduaneiras

As expedições devem ser acompanhadas de todos os documentos exigidos para o cumprimento das formalidades aduaneiras nas fronteiras.

As Companhias declinam todas as responsabilidades por atrasos, gastos, multas, etc., a que possam dar origem as faltas ou irregularidades nos documentos que tenham de servir para as operações aduaneiras.

As Companhias portugueza e hespanhola encarregam-se de preencher nas Alfandegas de Marvão e Valencia d'Alcantara em presença dos respectivos documentos e em conformidade com as suas tarifas de operações aduaneiras, todas as formalidades necessarias para o transito das mercadorias nas Alfandegas portugueza e hespanhola.

Os expedidores podem, porém, preencher elles proprios estas formalidades ou fazel as preencher por Agente da sua escolha, devendo porém, para isso, inscrever na nota de expedição a declaração seguinte :

As operações aduaneiras nas fronteiras serão confiadas por minha conta e risco ao Sr. . . morador em. . . .

O Agente designado pelo expedidor na respectiva nota de expedição effectuará todas as operações aduaneiras de qualquer natureza que ellas sejam e pagará todos os gastos e direitos respectivos por sua conta e risco, não podendo portanto a mercadoria sahir da estação de fronteira em que essas operações se realizem sem que ellas se achem completamente concluidas. A's Administrações dos Caminhos de ferro nenhuma responsabilidade poderá caber por quaesquer atrasos ou apprehensões que resultem d'estas operações ou pelas faltas, avarias, etc., que não hajam sido verificadas no acto da entrega das mercadorias na Alfandega.

Quando na nota de expedição se não designe a pessoa que deve encarregar-se d'estas operações, serão ellas feitas de officio pelas Companhias.

Lisboa, 1 de dezembro de 1896.

O Administrador Director da Companhia

H. E. Boyer

Serviço combinado com a Companhia de Salamanca á fronteira Portuguesa

TARIFA ESPECIAL B. S. II — Pequena velocidade

(N.º 18 DE SALAMANCA)

Para o transporte de

CEREAES, TRAVESSAS, RAILS E OUTROS MATERIAES

PARA ASSENTAMENTO DE VIAS FERREAS

Por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal

Preço por tonelada e kilometro. réis 7

CONDIÇÕES

- 1 — Minimo de percurso na linha de Salamanca 50 kilom^{as} ou pagando como tal.
Idem na Beira Alta 100 " " " "
- 2 — Nos preços supra, estão incluídas as despesas accessorias de Serviço braçal e de transmissão, não estão porem:
 - I — Os direitos de guia, registo e sello nas expedições procedentes de Portugal
 - II — Os direitos d'Alfandega e outras despesas nas fronteiras Portuguezas e Hespanholas.
 - III — Os impostos para o thesouro hespanhol, fixado como segue:

De 451 Réis a 1.150.....	réis 34
» 1.151 » a 2.300.....	» 68
» 2.301 » a 4.500.....	» 135
» 4.501 em diante por fracção indivisivel de 4:500..	» 135

- 3 — Fica por conta do expedidor o preenchimento de todas as formalidades aduaneiras que deverá verificar ou por agente seu, para o que deverá fazer na nota d'expedição internacional a declaração seguinte:

Todas as operações e formalidades d'Alfandega nas fronteiras Hespanholas ou Portuguezas, são confiadas de minha conta e risco ao Sr. _____ morador em _____

o qual fica encarregado do pagamento das despesas correspondentes.

Quando a nota d'expedição não indique a pessoa que deve encarregar-se d'estas operações, serão feitas d'officio pelo agente internacional da Companhia em conformidade com a respectiva tarifa.

Ficam em tudo mais em vigor todas as mais condições das tarifas geraes de cada uma das linhas em tudo que não sejam contrarias ás disposições da presente.

Lisboa, 7 de Janeiro de 1897.

O ENGENHEIRO DIRECTOR DA COMPANHIA

Conde de Gouvêa