

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—Paris, L. CRETEY—Liverpool, W. N. CORNETT—Lourenço Marques, J. M. COSTA



Anvers—1894

REDACÇÃO—Rua Nova da Trindade, 48—LISBOA

Annexos d'este numero

Ampliação da tarifa n.º 10 da Beira Alta—gado lanigero.

SUMMARIO

Estatistica das linhas férreas portuguezas.	Pag. 225
Leis contra os caminhos de ferro.	226
Parte Official.—Alvará de 22 de julho de 1897 do ministerio das obras publicas — Proposta de lei n.º 6-D na camara dos srs. deputados	227
Tarifas de transporte	222
Bilhetes para Cintra, Cascaes e Sacavem	222
Bilhetes de assignatura	222
Automobilismo	229
Notas de viagem. — XXII — De Bone a Tunisia — Material especial e commodo — Linha pittoresca e difficil — Uma floresta a arder — A linha para o Gábão — Alfandega como a nossa — Mulheres feias	231
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.	233 e 234
Novo horario de Cascaes	234
O transatlantico	234
Publicações recebidas	234
Os tremvias a vapor na Italia.	235
Linhas portuguezas. — Mormugão — Regua a Chaves	235
Linhas hespanholas. — Norte de Hespanha — Bilbao a Soria — Carril a Pontevedra — Linares a Almeria — Salamanca a Peñaranda	235
Linhas estrangeiras. — Inglaterra — Italia — Suecia — Egypto — Africa imgleza — Brazil	235
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatorio.	236
Avisos de serviço — Arrematações — Casas recommendadas — Agenda do viajante — Annuncios — Horario em 1 de agosto de 1897 — Vapores a sair do porto de Lisboa	237 a 240

Estatistica das linhas férreas portuguezas

TEMOS já a estatistica official do movimento, receitas e despesas de todas as linhas férreas do paiz, no anno passado, e o facto d'esta publicação apparecer logo no principio do segundo semestre do anno seguinte é por tal forma extraordinario que antes de apreciar esse documento devemos notar muito especialmente esta perfeita novidade que vem collocar este nosso serviço publico na vanguarda não só de todos os demais nossos, como — o que é rarissimo — mesmo de todo o estrangeiro.

Com effeito, nos jornaes de todos os paizes, que continuamente compulsamos, não vemos noticia da publicação da estatistica official dos seus caminhos de ferro.

Na França, na Allemanha, na Belgica, nem sequer no que se refere aos caminhos de ferro do Estado se acha apurado, que o saibamos, o definitivo das receitas e despesas; da Hespanha vemos os jornaes da especialidade irem respigando aqui e alli, nos relatorios dispersos, os resultados de cada linha.

Uma publicação assim, official, completa, de todas as linhas férreas publicada seis mezes depois, só em Portugal se vê.

Foi este serviço iniciado, em 1894, pelo chefe da repartição do ministerio, o sr. Perfeito de Magalhães, e

pelo mesmo seguido, introduzindo-lhe varios melhoramentos, mas publicando-se em abril ou maio o que se referia ao penultimo anno.

Já em 1896 se conseguiu publicar em outubro a estatistica de 1895.

Este anno, a cargo aquella repartição do sr. engenheiro Poças Leitão, a estatistica ainda vem mais cedo e ainda com mais detalhes. Na simples exposição do facto está o elogio merecido por uma tão notavel prova de actividade e competencia de quem dirigiu este trabalho.

Passemos a analysal-o, promettendo n'um dos proximos numeros dar este documento como annexo da nossa folha, segundo é nosso costume.

O movimento das differentes linhas no anno findo foi o seguinte, comparado com o do anno anterior :

Passageiros	1896	1895
Leste e Norte.....	1.802.840	1.662.299
Sul e Sueste.....	381.052	354.847
Minho.....	598.309	549.149
Douro.....	367.130	353.650
Povoa.....	471.333	401.440
Caceres.....	24.247	24.063
Beira-Alta.....	197.792	202.700
Guimarães.....	200.835	189.444
Ramal de Coimbra.....	208.726	165.201
Cintra-Torres.....	680.025	627.190
Figueira-Alfarellos.....	379.082	328.213
Mirandella.....	27.549	27.598
Cintura de Lisboa.....	518.810	476.919
Cascaes.....	1.203.584	630.958
Urbana de Lisboa.....	1.077.483	1.062.368
Vizeu.....	46.581	44.689
Beira-Baixa.....	132.906	118.455
Totaes.....	8.318.284	7.219.183

Como se vê, o augmento foi de 15 por cento no total, dividindo-se por todas as linhas, apenas com excepção da Beira-Alta e Vizeu, tornando-se notavel que no ramal de Cascaes quasi que duplicou o movimento. A média do movimento diario em todas as linhas foi de 22.790 passageiros.

O movimento de mercadorias em pequena velocidade de tambem merece menção especial.

Foi elle em toneladas :

	1896	1895
Leste e Norte.....	629.681	574.223
Sueste.....	188.985	179.297
Minho.....	133.650	125.524
Douro.....	175.576	155.125
Povoa.....	23.081	22.530
Caceres.....	35.156	30.033
A transportar.....	1.186.129	1.086.732

Transporte.....	1.186.129	1.086.732
Beira-Alta.....	92.891	90.560
Guimarães.....	31.549	27.711
Ramal de Coimbra.....	29.525	25.508
Cintra-Torres.....	131.444	119.797
Figueira-Alfarellos.....	121.395	109.684
Mirandella.....	19.727	18.621
Cintura de Lisboa.....	101.008	81.947
Cascaes.....	41.154	15.817
Vizeu.....	10.714	10.114
Beira-Baixa.....	51.432	47.197
Totaes.....	1.816.969	1.633.688

ou um augmento de 11 por cento em que tomaram parte todas as linhas.

Vejam os rendimentos, no total de cada linha, o que, para mais, tem agora momentoso interesse pelo muito que se tem falado nos productos das linhas do Estado.

Designal-o-hemos em contos de réis para podermos seguir-lhe as despesas de exploração e o seu coeiciente :

	Productos Contos	Despesas Contos	Coeffi- ciente
Leste e Norte.....	2.589	853	0,35
Sul e Sueste.....	725	401	0,53
Minho.....	475	209	0,46
Douro.....	593	286	0,45
Povoa.....	91	56	0,60
Caceres.....	41	51	1,25
Beira-Alta.....	320	167	0,52
Guimarães.....	72	24	0,35
Ramal de Coimbra.....	14	8	0,64
Cintra-Torres.....	283	125	0,41
Torres-Figueira.....	334	193	0,55
Mirandella.....	98	25	0,64
Cintura.....	51	28	0,54
Cascaes.....	151	96	0,61
Urbana.....	72	50	0,74
Vizeu.....	93	26	0,84
Beira-Baixa.....	566	153	0,93
Totaes.....	6.569	2.753	0,47

Em 1895 foram..... 6.281 2.754 0,49

Portanto houve um augmento de 288 contos no producto e uma diminuição de um conto nas despesas, fazendo baixar a média do coeiciente de exploração em 0,02.

O estudo d'esses mappas é extremamente instructivo, mostrando-nos o desenvolvimento d'este ramo de industria desde 1877.

Com effeito vemos que o rendimento total kilometrico, que n'aquelle anno foi de 2:723\$992 réis, nos annos seguintes, pela successiva abertura de novas linhas de menor intensidade de trafego, foi descendo até 1894, notando-se desde esse anno uma tendencia para de novo se elevar, estando hoje em 2:490\$924 réis.

Tambem é devido notar-se o rendimento de impostos para o thesouro:

Em 1877 o imposto de transito, unico que existia, rendeu réis..... 76:819\$009

Em 1895 rendeu este..... 202:709\$916
o de sello..... 89:855\$680 292:565\$596

Em 1896 transito..... 214:714\$767
sello..... 105:089\$388 319:804\$155

A rede do Estado produziu nos ultimos dois annos, em contos de réis :

	1896	1895
Minho (liquido).....	259	227
Fôra do trafego.....	8	9
Douro (liquido).....	301	253
Fôra do trafego.....	6	9
Total da rede.....	574	498
A mais.....	76	
ou seja 15,26 por cento.		
Sueste (liquido).....	323	305
Fôra do trafego.....	2	23
	325	328

ou menos no total 3 contos, posto que a receita do trafego subisse 18 contos ou 6 por cento.

Teve portanto o Estado as seguintes receitas e despesas com as linhas férreas no ultimo anno :

Impostos.....	320 contos
Exploração das linhas.....	899 »
Total....	1.219 »

Despesas em garantias de juro:

Torres-Figueira-Alfarellos.....	100:565\$088
Mirandella.....	58:487\$617
Vizeu.....	62:304\$466
Beira Baixa.....	401:111\$860
Total....	622:469\$031

Lucro liquido, 597 contos.

Leis contra os caminhos de ferro

Ha certas leis no nosso paiz, ou certos modos de as interpretar ou de as explicar e applicar, que parecem conduzir á conclusão de que os caminhos de ferro são uma industria nociva que se deve combater, difficul-tando-a na sua vida economica e no seu natural fim de obter transportes.

E se, ao menos, essas interpretações fossem tenden-tes a tirar lucros ás linhas férreas para os fazer rever-ter em favor do paiz, comprehendia-se. Mas é o con-trario que se dá; perdendo o caminho de ferro, perde o thesouro a parte que lhe respeita no imposto de tran-sito, e quem lucra é quem, tendo qualquer meio de transporte em competencia com aquelle, tem meio de se subtrahir ao pagamento d'esses outros impostos.

A lei do sello, na sua verba n.º 390, diz que pagarão 60 réis d'este imposto os «conhecimentos, guias, cau-tellas ou outros documentos de transporte por via flu-vial, férrea ou terrestre.

Muito bem; a lei eguala todos os meios de trans-porte, *parecendo* que o mesmo paga a mercadoria que d'um ponto a outro do paiz é transferida por caminho de ferro, por barco ou por carro.

Mas na pratica não succede assim.

O barco ou o carro não estabelecem guias dos trans-portes que fazem; não dão conhecimentos nem docu-mento algum em troca do qual a mercadoria seja en-tregue ao destinatario.

O mais que fazem — os que o fazem, e quando o fa-zem — é formular uma nota em que relacionam *todas* as mercadorias que transportam, seja embora para quan-tos consignatarios fôr. Esse papel sellam-o com 60 réis e está prompto para uma viagem.

O caminho de ferro, pelo contrario, tem que preen-cher escripturação de cada remessa em separado e appli-car a cada uma o respectivo sello de 60 réis.

Conclusão: o carro e o barco fazem aberta concorrência ás recovagens do caminho de ferro, levando-lhe indubitavel vantagem sob a paternal protecção da lei. A lei de 4 de maio do anno passado, modificação da de 1893, essa foi mais precisa; especificou muito claramente os caminhos de ferro na cutilada de imposto que lançou sobre o transporte de passageiros.

O sello de 10 réis é só sobre bilhetes de caminho de ferro. Os de tremvias (uma vez que não se lhes chame caminhos de ferro) e os de qualquer outro meio de transporte estão isentos.

Entre varios pontos do paiz ha duzias de carreiras de vehiculos cujos bilhetes custam mais de 400 réis; barcos a vapor no mesmo caso, mas tudo é isento de sello; só indo pelo caminho de ferro se paga imposto.

Quem, tendo que ir de Lisboa a Alverca, tomar o comboio com bilhete de ida e volta, mesmo em 3.^a classe, paga imposto; quem não olha a despesas e toma um trem gasta oito ou dez vezes mais em transporte, mas... é isento de sello.

Outra competencia é indirectamente feita ao caminho de ferro pelo proprio serviço a cargo do Estado e que até, para maior irrisão, se utiliza na maior parte do caminho de ferro.

Referimo-nos ao correio, mas não lhe lançamos a culpa e sim á singularidade das nossas leis aduaneiras.

Quem tem que transportar quaesquer impressos do estrangeiro, se os manda vir pela via férrea paga 17000 réis de direitos em kilogramma.

Mas quem os manda vir pelo serviço postal recebe-os em casa livres de direitos.

Com as amostras de tecidos o caso é mais frisante:

O decreto n.º 3 de 27 de setembro de 1894 determina, no seu artigo 204.º que os tecidos não podem circular nos caminhos de ferro sem serem acompanhados de guias ou facturas que indiquem a sua origem ou procedencia, qualidade, quantidade, peso e numero de volumes, documento que deve ser assignado pelos vendedores, com a declaração expressa da residencia d'estes, da data da venda e nome do destinatario.

E' de notar a leveza com que se imagina que tecidos não podem sahir da mão do productor ou, por qualquer forma, ser transferidos de um para outro ponto sem irem já vendidos. Tomara o commercio que assim fosse...

A falta d'estes requisitos (que não são poucos) importa considerar-se a mercadoria como contrabando e o expedidor ficará sujeito ao rigor penal das leis aduaneiras.

Mas para as encomendas postaes nada d'isso é necessario.

Em outubro de 1884 o director da alfandega do Porto consultou a esse respeito a administração geral das Alfandegas, e esta, em officio de 10 de novembro respondeu-lhe que «as medidas fiscaes applicaveis á circulação de tecidos no interior do paiz não abrangem as amostras nem as encomendas postaes permutadas por intermedio do correio».

Quer dizer que se aquelles rigores aduaneiros foram creados com o fim de dificultar, ou evitar mesmo, o contrabando, o proprio Estado, por aquelle officio, que se tornou lei no paiz, promette fechar os olhos a qualquer pequena (ou tambem pôde ser grande) transgressão, comtanto que o contrabandista gaste lá da loja.

O nosso collega *O Economista* tem muitas vezes sustentado que do que nós temos mais fartura no paiz é de leis.

Vejam se elle não tem razão ás carradas... ou por wagons completos, para nos servirmos de termos mais em voga no nosso mister.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de estradas, obras hydraulicas e edificios publicos

Em virtude do despacho de 13 do corrente se annuncia que, pelo espaço de sessenta dias, se abre concurso no ministerio das obras publicas, commercio e industria, para a concessão de um caminho de ferro americano, com tracção animal, no troço da estrada real n.º 23, litoral da ilha da Madeira, comprehendido entre Funchal e Camara de Lobos, nos termos do alvará de 23 de agosto de 1894, publicado no *Diario do Governo* n.º 196, de 31 do mesmo mez, modificando-se, porém, em conformidade do parecer do conselho superior de obras publicas e minas, condição 16.ª do mesmo alvará, elevando de doze a vinte e quatro mezes o praso para a conclusão dos trabalhos da linha férrea e com as condições seguintes:

1.ª—O praso de concurso começa a correr da data d'este annuncio e termina no dia 21 do proximo mez de setembro, pelas doze horas do dia.

2.ª—A abertura das propostas terá logar pelas doze horas do referido dia 21 de setembro, n'uma das salas do ministerio das obras publicas, commercio e industria, perante a commissão que para tal fim for opportunamente nomeada.

3.ª—A base de licitação será a percentagem de 5 0/0 sobre o producto liquido da exploração que reverterá a favor do estado, devendo ser preferida a proposta que, sujeitando-se ás outras condições do alvará, offerecer maior percentagem.

4.ª—Para ser admittido a licitar é preciso que o concorrente mostre que depositou na caixa geral de depositos, á ordem do governo, a quantia de 1000000 réis.

5.ª—O proponente poderá fazer-se representar por procurador bastante, devendo n'este caso vir junto ao documento, a que se refere a condição anterior, procuração com poderes especiaes para todos os actos do concurso e licitação.

6.ª—O deposito, a que se refere a condição 4.ª, pôde ser feito em dinheiro ou em titulos de divida publica portugueza, pelo seu valor no mercado.

7.ª—A proposta fechar-se-ha em sobrecripto separado, sem declaração alguma exterior, e será escripta nos termos seguintes:

«O abaixo assignado pretende a concessão do caminho de ferro americano do Funchal a Camara de Lobos, fazendo reverter a favor do estado a percentagem de... (por extenso) 0/0 sobre o producto liquido da exploração.»

8.ª—A proposta, a que se refere a condição antecedente com os documentos de que tratam as condições 4.ª e 5.ª, será fechada n'outro sobrescripto com a seguinte legenda:

«Proposta para a arrematação da concessão do caminho de ferro americano do Funchal a Camara de Lobos, feita por... (nome do proponente).»

9.ª—No caso de haver licitação verbal, a differença entre cada um dos lanços, não será inferior a 0,25 0/0.

10.ª—O governo reserva-se o direito de não fazer a adjudicação quando entender que ella não é conveniente aos interesses publicos.

11.ª—Se o licitante preferido não fizer o deposito de que trata a condição 3.ª do alvará de concessão, no praso marcado no seu § 1.º, reverterá a favor do estado o deposito de que trata a condição 4.ª d'este annuncio.

12.ª—O documento a que se refere a condição 7.ª deve ser escripto em papel sellado, sem o que não será acceito.

Direcção dos serviços de obras publicas, em 22 de julho de 1897.—O director, *Agostinho Pacheco Leite de Bettencourt*.

Camara dos srs. deputados

Proposta de lei n.º 6-D

Senhores:—O caminho de ferro de Loanda, já explorado no percurso de 308 kilometros, entre Loanda e Quetã, e em construcção a partir d'este ponto até Ambaca, tem contribuido para assegurar á provincia de Angola os elementos de um crescente e valioso movimento commercial que, reflectindo-se no da metropole, tem contribuido em larga escala para attenuar as difficuldades da crise economica e financeira que ha annos assoberba o nosso paiz.

Em 1896, anno que precedeu o começo dos trabalhos de construcção, o rendimento da alfandega de Loanda foi de 217:744\$056 réis e o correspondente movimento commercial de 1.674:621\$027 réis, constituido pela importação no valor de 958:266\$174 réis e exportação no valor de 716:354\$850 réis. Em 1895 o rendimento d'aquella alfandega attingia 634:851\$086 réis e o movimento

commercial elevava-se a 5.234:066#329 réis, sendo 2.662:976#377 réis o valor da importação, e 2.571:090#952 réis o da exportação.

Estes números são suficientes para se reconhecer quanto ao desenvolvimento do districto de Loanda, que mais beneficia com a construção do caminho de ferro, influiu este melhoramento, principalmente se compararmos o acrescimo successivo do movimento commercial no periodo a que nos referimos com o dos annos anteriores.

Notaremos, para bem evidenciar o que asseveramos, que em 1880 o rendimento da alfandega foi de 201:596#204 réis, isto é, pouco inferior ao que era em 1886, sendo o movimento commercial de 1.928:929#758 réis, e, portanto, superior ao do citado anno.

E' tão geral o convencimento que resalta dos resultados obtidos, que se torna quasi desnecessario demonstrar a grande conveniencia não só de concluir no menor praso de tempo o caminho de ferro até Ambaca mas ainda de o prolongar até Malange. Que não póde ser Ambaca o verdadeiro terminus da linha de penetração, que a lei de 16 de junho de 1885 mandava construir, não o desconheciam nem os poderes publicos nem os que concorreram para tornar possível tal melhoramento.

A companhia que se organizou para o levar a cabo, logo nos primeiros tempos consignava esta affirmacão nos seus relatorios, sustentando que deviamos attingir o mais depressa possível o Quango, para assim podermos lutar vantajosamente com o commercio do Estado Independente do Congo.

E repetidos pareceres e representações emanados da provincia de Angola instavam por que bem cedo se tratasse de reunir os elementos necessarios para que o caminho de ferro, penetrando tanto quanto possível para leste, eritasse que uma parte valiosissima do commercio do sertão fosse desviada do seu natural caminho.

O que ha annos era já para todos os que conheciam as condições da nossa provincia de Angola uma previsão, embora fundamentada em razões ponderosas, torna-se hoje, em presença de factos indiscutíveis, uma necessidade urgente. Se deixarmos parar em Ambaca a linha férrea que parte de Loanda, agora que o commercio do sertão encontra já, convidando-o a desviar-se em outra direcção, meios mais faceis e mais energicos para o attrahir, arriscamo-nos a vêr decrescer em proveito alheio até o proprio movimento commercial que hoje temos conquistado.

Levando a linha férrea até Malange, e mais tarde até o Quango, conseguiremos o unico meio de lutar com segurança de exito, attentas as circumstancias especiaes que nos favorecem, com o caminho de ferro que está sendo construido pelo Estado Independente do Congo, evitando que para este se desvie o commercio das regiões da Lunda e dos territorios entre o Quango e o Cassai. Conseguiremos tambem por este modo a prompta e efficaz occupação dos territorios de leste da provincia e sua exploração e valorização, o que será mais um facto valioso para o desenvolvimento do commercio de Angola. Sem o caminho de ferro teremos de despendar quantias importantes para assentar a nossa autoridade n'essa região e não colheremos resultados que se possam comparar com os que hão de provir do desenvolvimento naturalmente operado e da effectividade do dominio conquistado pela linha férrea. A experiencia já colhida com a expedição que era destinada á Lunda parece-nos confirmar plenamente esta asserção.

Todas estas considerações, que a vossa illustração e a sollicitude que vos merecem as questões que tão de perto interessam as nossas possessões ultramarinas nos dispensam de largamente desenvolver, levaram o governo a estudar com a maior attenção a proposta que lhe foi apresentada pela companhia real dos caminhos de ferro atravez de Africa tendo por fim principal tornar possível em boas condições o prolongamento do caminho de ferro de Ambaca até Malange.

Não exigia essa proposta sacrificios directos e valiosos do thesouro e procurava na elevação das tarifas os recursos necessarios para fazer face aos encargos que resultariam do projectado empreendimento. Não sendo prudente nas actuaes circumstancias financeiras sobrecarregar o estado com encargos de subsidio ou de garantias de juro, occorria naturalmente este alvitre, que, exigindo ao commercio um pequeno sacrificio com o augmento do preço dos transportes pelo caminho de ferro, lhe assegurava tambem, como prompta e valiosa compensação, um larguissimo desenvolvimento de transacções, fazendo affluir a Loanda uma porção avultada dos productos do interior que hoje não podem, pelo excessivo custo dos meios de conducção, chegar ao litoral.

Restava averiguar até onde podia ir a elevação das tarifas sem se converter em um obstaculo para o alargamento das transacções commerciaes, antes deixando-lhes ainda margem para lucros razoaveis.

Estudado o assumpto por uma commissão especial, na sua maioria composta de negociantes conhecedores do commercio de Angola, ouvido o governador geral da provincia e por seu intermedio as entidades que na provincia podiam dar parecer sobre tão importante assumpto, chegou-se a assentar na modificação

das tarifas fixadas de accordo com o contracto de setembro de 1885, estabelecendo o augmento em condições de poder ser suportado pelos generos a que se applicava. Outrosim se reconheceu que no prolongamento a construir de Ambaca a Malange podia adoptar-se, sem a menor hesitação, o triplo d'aquellas tarifas, visto como ainda com taes preços os generos vindos do interior teriam uma extraordinaria vantagem em comparação das onerosissimas condições em que hoje se realiza a sua conducção.

Das considerações que precedem parecia inferir-se que a modificação das tarifas só deveria começar a vigorar quando, concluida a linha férrea até Ambaca, se iniciasse a construção do prolongamento para Malange, ou que toda a receita que até então se cobrasse do excesso resultante da modificação auctorizada, seria reservada com aquella applicação especial.

Reconheceu-se, porém, que seria perigoso não empregar todos os meios para que rapidamente se concluísse a linha férrea até Ambaca, sem o que difficil e pouco proveitoso fôra começar a construção do prolongamento; e para esse effeito era indispensavel fornecer á companhia os meios que lhe escasseavam para dar o devido andamento aos trabalhos n'aquella parte da linha. É certo que a companhia está obrigada pelos contractos celebrados com o estado a completar a linha férrea até Ambaca em outubro d'este anno, mas não é menos certo que as circumstancias financeiras do paiz lhe tem trazido difficuldades de tal ordem que os recursos com que contava e que bastariam em condições normaes se tornaram insufficientes, apoucados pelos prejuizos cambiaes a que tem tido de sujeitar-se, obrigada a fazer em oiro o pagamento do juro e amortização das suas obrigações, e de outras muitas despesas.

Estas difficuldades, successivamente aggravadas, poderiam, se não fossem de qualquer modo atenuadas, originar complicações que é de interesse publico evitar; quando não bastasse para nos persuadir a facilitar á companhia o cumprimento das suas obrigações o incalculavel prejuizo que resultaria de se interromper ou demorar por largo tempo a conclusão da linha férrea até Ambaca.

E na verdade, se não ha quem conteste a urgencia de caminhar rapidamente com a linha férrea em direcção ao Quango, seria pouco justificavel não empregar o meio mais prompto e mais efficaz para que esse desideratum se realize, qual será o de concluir em curto praso a linha até Ambaca.

Expostas as razões que determinaram a acceitação das bases fundamentaes dos dois contractos que em 11 de março ultimo foram assignados entre o governo e a companhia real dos caminhos de ferro atravez de Africa, escusado nos parece fazer especial referencia ás condições de cada um d'esses contractos, que são consequencias d'essas bases, e tem por fim estabelecer e assegurar o seu accordo com os contractos anteriores.

Pelas considerações que precedem confiamos que merecerá a vossa approvação a seguinte

Proposta de lei

Artigo 1.º São approvados os contractos celebrados em 11 de março de 1897 entre o governo e a companhia real dos caminhos de ferro atravez de Africa, e que tem por fim a elevação das tarifas na linha férrea de Loanda a Ambaca, e a construção do prolongamento d'esta linha até Malange.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, 30 de junho de 1897.—Henrique de Barros Gomes.

Aos 11 dias do mez de março de 1897, n'esta secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, e gabinete do ex.^{mo} ministro, compareci eu Francisco Joaquim da Costa e Silva, secretario geral do ministerio, e ahi, estando presentes de uma parte o mesmo ex.^{mo} ministro, como primeiro outorgante, em nome do governo, e da outra parte, como segundo outorgante, Carlos Lopes, representante da companhia real dos caminhos de ferro atravez de Africa, especialmente auctorizado para accordar com o governo nos termos d'este contracto, como mostrou por documento em devida forma, que fica archivado n'esta secretaria d'estado: pelos mesmos foi dito, na minha presença e das testemunhas ao deante nomeadas, assistindo a este acto o conselheiro procurador geral da corôa e fazenda, que concordavam no seguinte contracto:

Artigo 1.º As tarifas designadas no artigo 31.º do contracto de 25 de setembro de 1885 são substituidas pelas tarifas approvadas por portaria d'esta data, que ficam fazendo parte d'este contracto; devendo, quando quaesquer alterações n'ellas se introduzam, com approvação do governo, manter-se, quanto ás tarifas do transporte de mercadorias, no seu conjuncto, á media da elevação de 75 % que foi adoptada.

§ 1.º Para o transporte de passageiros e material de guerra do estado são mantidas, sem elevação, as tarifas que actualmente se cobram, em conformidade com os artigos 40.º e 42.º do contracto de 25 de setembro de 1885.

§ 2.º O producto que annualmente se apurar pela elevação das tarifas assim realizada será applicado:

a) A completar, sob a fiscalização do governo, a satisfação dos encargos da construção e exploração da linha férrea de Loanda a Ambaca, de qualquer natureza que sejam e os provenientes do pagamento em oiro do juro e amortização das obrigações da companhia, em virtude da execução dos contractos de 25 de setembro de 1885 e 20 de outubro de 1894;

b) A occorrer em tudo o que exceder a applicação da alinea antecedente aos encargos da construção e exploração do prolongamento da linha de Ambaca até Malange, conforme o contracto que, para esse effeito e na presente data, se celebra entre o governo e a companhia.

Art. 2.º A companhia fica obrigada a abrir as seguintes contas especiaes:

a) Da receita da exploração do caminho de ferro de Loanda a Ambaca pelas tarifas actuaes, a fim de por ella ser regulada a garantia de juro estipulada, nos termos dos contractos de 25 de setembro de 1885 e 20 de outubro de 1894 e se observarem os demais preceitos d'esses contractos;

b) Da receita da exploração da mesma linha pelas tarifas approvadas pela portaria d'esta data, a fim de que a differença entre esta receita e a da precedente alinea a) tenha a applicação estipulada no § 2.º do artigo 1.º do presente contracto.

Art. 3.º O presente contracto será submettido á resolução das côrtes na proxima sessão legislativa e d'ella fica dependente.

E com estas condições e clausulas teem por feito e concluido o dito contracto, ao qual assistiu, como fica declarado, o conselheiro procurador geral da corôa e fazenda, sendo testemunhas presentes Belchior José Machado, chefe de secção da 3.ª repartição da direcção geral do ultramar, e Francisco Sanches da Silva Tallaya, amanuense da mesma repartição.—E eu, *Francisco Joaquim da Costa e Silva*, secretario geral do ministerio, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubriquei e subscrevi o termo presente de contracto, que assignam comigo os mencionados outorgantes e mais pessoas já referidas, depois de lhes ser lido.—*Henrique de Barros Gomes*—*Carlos Lopes*—*Belchior José Machado*—*Francisco Sanches da Silva Tallaya*—*Francisco Joaquim da Costa e Silva*.—Fui presente, *Sequeira Pinto*.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Bilhetes de Elvas para Madrid.—Segundo accordo entre a companhia de Caceres e a de Alicante, á qual prejudicava a existencia de bilhetes por preços reduzidos entre Elvas e Madrid e Caceres, via Portugal, foi essa tarifa annullada desde hoje, conforme o annuncio que adiante publicamos.

Ampliação da especial n.º 10 — p. v. — da Beira Alta.—A modificação d'esta tarifa que hoje distribuimos aos nossos leitores cifra-se na concessão de um preço especial para as procedencias de Celorico e na, muito importante, de que em cada jaula ou wagon o expedidor poderá carregar o numero de animaes que quizer, sem responsabilidade para a companhia.

Como se vê, esta tarifa destina-se a beneficiar o transporte de gado lanigero, oriundo das faldas da serra da Estrella, para a sua exportação para Hespanha.

Bilhetes para Cintra Cascaes e Sacavem

Vão ser reformadas as tarifas d'estes bilhetes no sentido de as uniformizar no systema adoptado de Cascaes, que é o que mais tem agradado ao publico.

D'esta reforma resultam muitas reduções de preços em varios sentidos, e algumas mesmo muito importantes.

Na linha de Cintra os preços reduzidos serão extensivos á 1.ª classe; para além de Queluz applicar-se-ha uma base infima de cada estação ou apeadeiro ao seguinte e em toda a linha deixa de se cobrar os mini-

mos da tarifa geral entre os pontos intermedios, cobrando-se apenas 60 ou 50 réis em 1.ª classe, 40 em 2.ª e 30 ou 20 réis em 3.ª

D'isto resulta que o preço de Lisboa a Cintra fica reduzido a 500 réis (em vez de 620) em 1.ª, 350 (em vez de 420) em 2.ª e 220 (em vez de 350) em 3.ª.

Para Barcarena, os preços actuaes de 420, 340 e 240 ficam reduzidos a 260, 180 e 130 réis.

No ramal de Cascaes as modificações são menos importantes, porque foi a tarifa adoptada como typo. Os preços de Alcantara-Terra ficam sendo eguaes aos do Caes do Sodré; e como na tarifa de Cintra aquella estação fica igualada, em preços, á de Lisboa R., resulta que a ligação entre as estações das duas linhas fica em eguaes condições, tanto vindo o passageiro por Lisboa R. e Caes do Sodré como por Alcantara.

Nos tramways de Sacavem o abaixamento de tarifa é consideravel em quasi todos os sentidos.

De Lisboa R. os preços ficam sendo 50 réis na 2.ª classe e 30 réis na 3.ª até o Areeiro, em vez de 80 e 50 réis, e para Entre-Campos e Areeiro 90 e 60 actualmente; para Chellas, Marvilla e Braço de Prata 80 e 50 em vez de 90 e 60 actuaes.

Entre dois pontos intermedios seguidos, paga-se hoje 80 ou 50 réis e fica-se pagando apenas 30 ou 20 réis; e como acaba o systema de zonas, succede que, por exemplo, entre Marvilla e Cabo Ruivo, quando hoje se paga 90 réis em 2.ª e 60 réis em 3.ª, fica-se pagando 30 e 20 réis apenas.

Estas tarifas vão ser submettidas á approvação do governo.

Bilhetes de assignatura

Já está approvada pela commissão administrativa da companhia real, e breve será enviada ao governo, uma nova tarifa tornando a concessão de bilhetes de assignatura extensiva a todas as linhas e em todos os sentidos, segundo o percurso kilometrico.

Além dos bilhetes para o publico, em geral, que representam uma enorme vantagem para todos que vivem fóra do ponto onde teem as suas occupaões, como entre Porto, Espinho e Granja, Coimbra e Figueira, etc, haverá concessão de abatimentos sobre esses preços para collegiaes, e ainda bilhetes mensaes e até semanaes para operarios entre determinados pontos.

Occupar-nos-hemos com mais detalhes d'esta importante tarifa que vem beneficiar consideravelmente o publico e satisfazer as aspirações de muitas povoações sub-urbanas dos principaes centros de actividade do paiz.

AUTOMOBILISMO

Continuamos a occupar-nos d'este palpitante assumpto, cabendo hoje a vez ás automoveis Bollée e Lutzmann, das quaes passamos a fazer rapida descripção:

A carruagem Bollée, cujo nome vem do seu auctor, o joven engenheiro M. Léon Bollée, foi a primeira carruagem a vapor verdadeiramente pratica.

E' caracterizada pela suppressão de corrente de transmissão e pela possibilidade de dar ás rodas motoras a inclinação normal, sem prejuizo do machinismo geral.

O seu funcionamento, completamente visivel, não exige do conductor a abertura de alçapões para o verificar. O motor é vulgarissimo, horizontal e de dois cylindros, funcçãoando os embolos alternativamente, de

maneira a obter uma explosão por cada volta do motor.

O arrefecimento consegue-se pela evaporação da água; o escoamento effectua-se livremente em volta dos cylindros, em virtude da differença de nível.

Uma manivela põe o carro em movimento; o excesso de velocidade não origina a vedação das valvulas de explosão, que é impedida pelo regulador. A rotação produz-se n'um veio d'uma só curva, que tem d'um lado um volante e do outro um tambor que transmite o movimento por meio de uma correia ao veio intermedio. Este veio paralelo aos eixos está em relação com quatro rodas de engranzamento colladas sobre o eixo do differencial, o que facilita quatro velocidades differentes.

A transmissão articulada que substitue as correntes é constituida por dois veios longitudinaes articulados, que dirigem uns engranzamentos de movimento solto em dois alvados praticados nas extremidades do eixo posterior, e que engrenam em duas rodas angulares colladas no cubo das rodas motoras que giram livres sobre fusos nos extremos do eixo fixo.

Osapparelhos de manobra estão reunidos entre os dois assentos fronteiros.



O estudo do conjuncto orientou-se na vantagem de baixar o centro de gravidade quanto possivel e na de adaptar o grupo de alavancas de manobra a qualquer genero de automoveis.

Eis em poucas palavras a descripção da carruagem Bollée, a cujo auctor se pôde bem applicar o rifão: *Filho de peixe sabe nadar*, pois que na sua ascendencia conta engenheiros notaveis, aos quaes se devem importantissimas descobertas.

Tratemos agora da automovel Lutzmann:

Este systema, privilegio da Sociedade Internacional de Carruagens Automoveis, de Paris, é munido dos ultimos aperfeiçoamentos.

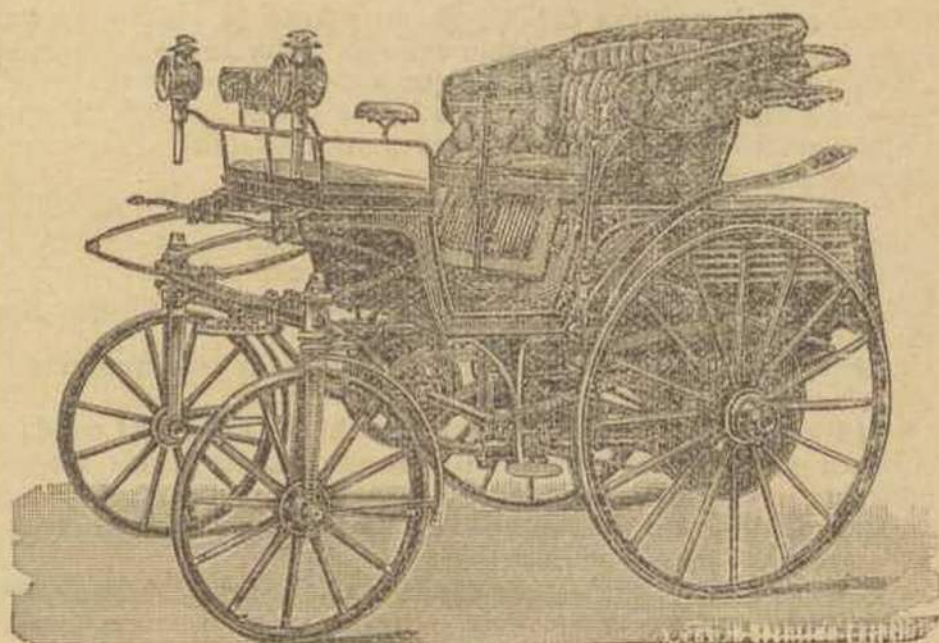
Ligeireza, facilidade de mudar de direcção, simplicidade, solidez e economia são os seus caracteristicos.

A velocidade normal d'estas carruagens é de 25 kilometros por hora, transpondo facilmente declives de 12 0/0. Como elemento motor, emprega-se o petroleo rectificado a 700, que se encontra facilmente no mercado, sendo o consumo médio de 45 réis approximadamente por hora-cavallo.

O funcionamento não offerece o menor perigo, sendo facilima e prompta a direcção e effectuando-se as voltas de curva n'um raio de 3 metros, o que supprime a necessidade da marcha retrograda. A velocidade pôde ser modificada durante a marcha.

A illuminação das carruagens Lutzmann é feita electricamente pelo systema Rumkorff. As cadeias são

de aço temperado, sendo empregado o aluminio sempre que é possivel. As roldanas são de madeira, o que, dando-lhe maior adherencia, não importa comtudo augmento de preço.



As diversas carruagens d'este systema são elegantissimas e muitissimo commodas: a sua altura regula entre 1^m,60 e 2^m,80 e o comprimento total varia entre 2^m,25 e 4^m,50, comportando entre 2 e 12 passageiros.

Destinado a substituir-se á tracção animal, o automobilismo já hoje não é apenas um genero de *sport* mais ou menos em evidencia por um requinte da moda. O commercio e a industria e até o publico anonymo começam a olhal-o com mais alguma cousa do que simples curiosidade: com a attenção que se presta aos inventos predestinados a serem de utilidade geral. Os jornaes industriaes dedicam-lhe columnas de composiçã e exploram com justificada avidez as ultimas modificações que lhe são introduzidas.

O automobilismo virá, n'um futuro talvez não muito distante, completar a utilidade das rêdes ferro-viarias. Nas communicações inter-urbanas e sub-urbanas, principalmente, as automoveis disputarão o passo aos restantes processos de locomoção, dos quaes uns peccam por insufficiencia de commodidade e outros por demasiado mas indispensavel rigorismo de itinerario.

A's linhas férreas pertence, verdade seja, o estabelecimento das arterias principaes de communicacão; mas, por muito vastas que sejam as suas rêdes, nunca poderão derivar-se para todos os pontos, ramificando-se infinitamente. Ora para supprimir as lacunas das linhas férreas e como seus accessorios, por assim dizer, as automoveis virão occupar um logar importante no campo da viação publica.

Posto o problema do automobilismo em equação, restam a resolver apenas pequenas particularidades que a sciencia resolverá satisfactoriamente.

Uma d'estas particularidades é a que respeita á illuminação; e, comquanto a electricidade realize até um grande ponto o *desideratum*, um outro elemento vem declarar-se-lhe rival.

Referimo-nos aos carburetos de calcio, baryo, e stroncio, ou, mais resumidamente, á acetylena (92,3 de carboneo + 7,7 de hydrogenio). As qualidades endothermicas d'este combustivel tornam-o perigoso na adopção, pela facilidade com que se converte em acetyluretos extraordinariamente explosivos. No emtanto, estudos ultimamente realizados na Allemanha permitem suppor uma sensivel diminuicão n'esse perigo, desde que se misturem 30 0/0 d'acetylena com 70 0/0 de

gaz de hulha. N'estas condições, o custo por vella hora seria de um terço de real pouco mais ou menos, ou sejam 3 réis por hora para uma lampada de 10 vellas.

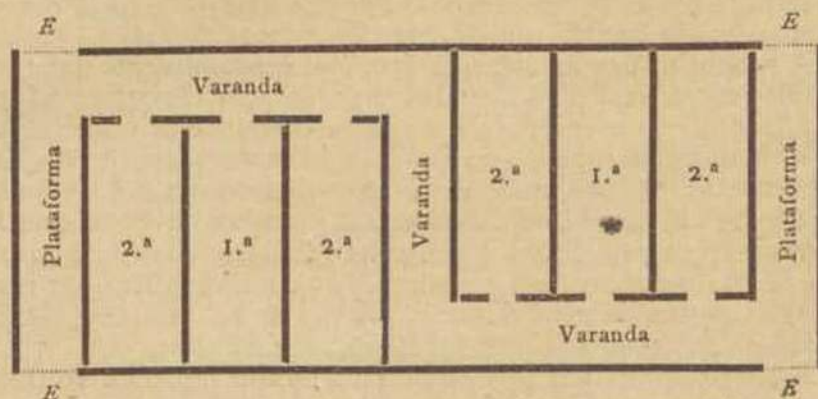
NOTAS DE VIAGEM

XXII

De Bone á Tunisia. — Material especial e commodo. — Linha pittoresca e difficil. — Uma floresta a arder. — A linha para o Gabès. — Alfandega como a nossa. — Mulheres feias.

O comboio que faz serviço da linha de Tunis, pertencente á companhia Bone Guelma, tem um material especial muito commodo e muito proprio para paizes quentes.

Darei uma ideia da disposição das carruagens de 1.^a e 2.^a, em planta, na seguinte figura:



A entrada faz-se pelas plataformas, no extremo do vehiculo (E), tomando-se pela varanda de communição o compartimento que se deseja.

As commodidades que d'esta disposição do material resultam para os passageiros, n'um paiz quente como aquelle, são muito importantes.

Os compartimentos são abertos para a varanda, o que lhes dá sempre ventilação, e se o calor apoquento do lado de onde o passageiro vae, ha sempre o recurso de passar á varanda da lado contrario, onde se abriga da calma.

Passageiros ha que levam comsigo um banco de tesoura e n'elle tomam logar na varanda, contemplando desafogadamente todo o panorama que se desenrola á vista.

Estes carros são sobre boggies e de grande comprimento. Teem seis logares em cada compartimento de 1.^a e oito nos de 2.^a, total 44 logares por vehiculo; mas se ha affluencia de passageiros, como sempre alguns vão nas varandas, nunca faltam logares, embora se exceda a lotação.

Convem tomar logar nos compartimentos que abrem para a esquerda, porque, indo para Tunis, é d'esse lado que se disfructam melhores panoramas.

E estes não são menos que admiraveis, dado o alcantilado dos terrenos que originou as maiores difficuldades para a construcção da linha, especialmente nos 52 kilometros desde Duvivier a Souk-Ahras.

Repetidos tunneis e viaductos vão-nos dando passagem atravez d'aquellas brenhas por onde a linha vae sempre subindo em rampa de $\frac{25}{1000}$ para attingirmos o alto da montanha, 703 metros acima de Duvivier.

Ao sahir o segundo tunnel depois da estação de Aïn-Tahamimine, deve-se ir para a varanda e ver-se-ha a linha voltar sobre si n'uma grande extensão, vendo-se a parte por onde acabamos de passar lá em baixo no valle, n'uma profundidade de 600 metros, como se fosse outra linha.

Ha tambem aqui um lindo viaducto, em curva, que não se deve deixar de ver.

A vista é esplendida quanto pôde ser.

Entramos então em apertadas florestas de carvalhos, mas um novo attractivo nos chama a attenção: a um e outro lado da via uma devastação enorme de arvores queimadas.

Um incendio, quinze dias antes, havia destruido toda uma parte da grandiosa floresta n'uma área de 750 hectares.

Acaso ou malvadez, o certo era que uns attribuiam o desastre a faúlhas da locomotiva, outros a vingança dos arabes, enquanto que estes diziam terem sido os christãos.

O prejuizo foi enorme, tão grandioso como o espectáculo que deviam offerecer durante dois dias e duas noites aquellas montanhas em chammas n'uma extensão de mais de uma legoa.

Conseguimos então attingir o alto da Fedj-Makta entre uma garganta perfeitamente selvagem e, passado um tunnel de 445 metros, encontramos no ponto culminante da linha, ao kilometro 99,770 e á altitude de 779 metros.

O valle é d'um pittoresco encantador.

Passado um ultimo tunnel, achamo-nos na estação de Souk-Ahras que é o entroncamento para a linha de Tebessa.

Souk-Ahras quer dizer *Mercado da cabeça*, e notemos já que *Souk* que se lê *Suk* significa mercado, porque muitas vezes terei que repetir essa palavra na descripção de Tunis, visto que os seus bazares são o grande attractivo da velha cidade romana.

A linha de Tebessa, que não offerece interesse especial ao excursionista, está, todavia, destinada a ser de grande importancia, prolongando-se para o sudoeste, na Tunisia, pelos oasis de Kasrin, Feriana, Gafta e El-Guettar, para o grande lago El-Fedjedi, na região do Gabès, hoje tristemente celebre pelo morticinio do marquez de Morès e sua comitiva, praticado pelas tribus que habitam aquellas paragens. Seria esta uma das melhores linhas de penetração da Tunisia.

A meio caminho de Tebessa tambem virá entroncar a linha de Aïn-Beida, de que já falei.

Seguindo a linha em que vou viajando — hoje em memoria — vê-se as difficuldades que houve a vencer para a sua construcção.

O valle do Medjerda, rio que vem do alto da montanha, á nossa direita, despenhando-se em cascatas, foi o traçado escolhido, mas como as ravinas se succedem e as aguas serpenteiam em apertadas curvas por entre ellas, foi mister atravessar montes por meio de tunneis (cinco) e altas trincheiras, e rio por pontes, algumas extensas, todas mais ou menos elegantes. Esta passagem é das mais pittorescas que tenho visto; as montanhas dansam de um e outro lado n'uma successão vertiginosa. Puramente phantastico!

Em breve, ás 4 da tarde, chegamos a Ghardimau, que é a estação de fronteira da Tunisia.

Que havia fronteira sabia eu; mas que n'ella havia o bello guarda de alfandega razoavelmente exigente, é o que eu não esperava.

Pois lá tive que abrir as reduzidas malas, e deixal-as remecher com a mais zelosa sollicitude, que até se não fôra a *chechia* (barretes encarnados que são conhecidos entre nós com o nome de *fez*) que lhes ornavam as cabeças, crer-me-hia... em Elvas.

Alli não vale a declaração verbal de que nada se leva sujeito a direitos; o «ver e crer» é tambem o lemma dos aduaneiros tunisianos; e á volta lhes direi que tambem do mesmo mal padecem, no mesmo ponto, os argelinos.

Novo paiz, novos costumes.

Os homens, mais turcos que arabes, vestem, alguns, á europêa, de sobrecasaca preta, cobrindo a cabeça com a chechia, que não é como a dos arabes, mas mais alta, de feltro mais escuro e com uma grande borla de retroz azul pendendo sobre a orelha.

Agumas mulheres cobrem a cara, só desde metade do nariz para baixo, com um folho de seda fina, tafetá, de côres vivas, em geral encarnado; outras tem o rosto completamente coberto por muitas voltas de um panno de seda encarnada formando mascara completa. O corpo é coberto por largo manto, geralmente ás riscas de côres também variadas.

Estas são as musulmanas; as judias vestem de fôrma bem differente, como mais tarde descreverei.

Umas e outras, porém, nada devem á belleza; são todas baixas, gordas, atarracadas, andando com difficuldade como velhas tropegas.

Chega o europeu a perguntar a si proprio que encanto pôde ter um mostrengo d'aquelles.

E, não obstante, o tunisiano tem fama de ciumento... Bem empregado ciume...

O arrendamento das linhas do Estado

Nada adeantou n'esta quinzena esta proposta do titular da fazenda, e parece que, fechando as camaras no proximo mez, já não haverá tempo d'essa e outras serem discutidas n'esta sessão.

Os jornaes officiosos já dizem que d'essas propostas o governo só fará passar as dos tabacos, assucar, classes inactivas, banco de Portugal e empreitadas geraes, o que quer dizer que a dos caminhos de ferro *passa* mas é ao mundo dos impossiveis. Que a terra não lhe pese!

Assembléa geral da companhia real

Não pôde realizar-se no dia 19 esta assembléa por falta de numero de accionistas presentes e da importancia de capital representado, ficando transferida, como é dos estatutos, para o dia 2 d'agosto.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Tendo-se dado a hypothese prevista na art. 34.º dos estatutos, é novamente convocada a assembléa geral ordinaria dos senhores accionistas da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, para segunda feira 2 d'agosto proximo futuro, ao meio dia, na sede da companhia, no edificio do Rocio.

Em 19 de julho de 1897. — O presidente do conselho d'administração, Antonio M. P. Carrilho.

Comité de Paris

Convocation des obligataires

L'assemblée générale des actionnaires, convoquée pour le 19 Juillet courant, n'ayant pas pu être tenue, faute de représentation d'un nombre suffisant d'actions, l'assemblée générale des obligataires est remise avec le même ordre du jour au lundi, 9 Août 1897 à 4 heures de relevée à la salle des agriculteurs de France, rue d'Athènes, 8, Paris; en conséquence les dépôts d'au moins 25 obligations privilégiées de premier rang continueront à être reçus en vue de cette assemblée dans les caisses des établissements indiqués lors de sa première convocation.

Paris, le 22 Juillet 1897. — Le Comité de Paris.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de julho.

Não se modificou sensivelmente n'esta quinzena a situação geral dos nossos mercados. As discussões e as controversias suscitadas a proposito das medidas de fazenda conservaram, ainda que um pouco superficialmente, algo agitada a opinião. Depois, os boatos lançados em publico ácerca das questões d'ordem publica, boatos para logo exagerados, mas a que deram certa força as declarações feitas nas duas casas do parlamento, aggravaram a situação, porque maior retrahimento e maior desconfiança originaram, e o que é verdade é que os animos se não refizeram ainda d'estes sobressaltos.

Na camara dos deputados começou a discussão do orçamento que foi approved já na generalidade. Com o encerramento das contas do anno economico prevêem-se algumas correcções no elenco geral orçamental. Assim, tendo-se elevado em 1896-97 a cobrança dos direitos de importação a 11.856 contos (numeros redondos) contra 13.552 em 1895-96 e 12.214 em 1894-95 fica a média annual de 12.500 contos (numeros redondos), o que fica inscripto no orçamento, diminuindo 575 contos na tabella de reservas. A participação dos titulos da divida externa nos rendimentos aduaneiros é de 228 contos. Foi por isso eliminada no orçamento a verba de 642 contos, correspondente.

A proposito das medidas de fazenda, especialmente da proposta relativa ao exclusivo do fabrico do assucar de beterraba, tem-se falado na conveniencia e oportunidade de se tratar do desenvolvimento da cultura e exploração da canna saccharina nas nossas colonias. Parece que, desde o momento em que se limite a produção de alcool, unificando os impostos diversos que hoje oneram a sua produção e consumo em Africa, sendo a produção já muito superior ao consumo, se poderia realizar um receita de 600 contos só pelo alcool e, alargando o fabrico do assucar, poderiam as colonias produzir 30 milhões de kilos.

Estabelecendo um direito unico de exportação de 20 réis em kilo, teriamos uma receita colonial de 600 contos. Se a importação de assucar colonial fôsse tributada com o direito unico de 55 réis em kilo, teriamos uma receita de 1.600 contos. Como o excesso de receita das colonias daria em resultado diminuir parallelamente os supprimentos que ao ultramar faz annualmente a metropole, pôde concluir-se que d'este regimen resultaria para o thesouro da metropole uma receita correspondente a cerca de 3.000 contos de réis.

No entretanto, parece que o projecto relativo á beterraba não será retirado e que as modificações que se lhe introduzirão não affectarão a sua essencia. A cultura da beterraba não está sufficientemente estudada. O que se sabe é que exigem terrenos frios, que a sua cultura só se pôde fazer alternadamente com a do milho, isto é, um anno milho, outro beterraba, que a beterraba suga muito a terra, a qual, para ser restabelecida na sua normalidade, precisa de adubos, ainda bastante caros no paiz, e que das experiencias feitas em 1888 resultou verificar-se uma progressiva diminuição no volume o peso da beterraba obtida, o mesmo que succedeu nos Açores com a batata doce.

O mercado dos cambios tem continuado bastante agitado. Foi muito activa a procura do papel cambial. As letras a 90 dias s/Londres chegaram a 35 7/8 e os cheques regularam s/Londres de 36 1/8 a 36 3/4, s/Paris de 794 a 803, s/Hamburgo de 327 a 331. As inscrições venderam-se a 33,80 (ass.) e a 33,75 (coup.) As obrigações do Empréstimo de 1888 de 4 p. c. regularam a 154 400 réis, de 1890 (4 e 4 1/2 p. c.) a 415 500 réis. As obrigações prediaes de 6 p. c. ficam a 94 500 réis, as de 5 p. c. a 91 700 réis. As acções dos bancos cotam: — Banco de Portugal 124 000 réis, Commercial de Lisboa 115 000 réis, Lisboa & Açores 115 000 réis, Ultramarino 83 500 réis.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v....	36 1/16	36	Desconto no Ban-	
" cheque ..	36 15/16	35 7/8	co de Portugal.	5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	795	797	No mercado.....	5 1/2 0/0
" cheque.....	799	801	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	322	323	res	185
" cheque.....	325	326	Cambio Brazil...	7 3/8
Francfort 90 d/v...	322 1/2	323 1/2	Premio libra.....	2 1/2 170
" cheque...	325 1/2	326 1/2		
Madrid cheque.....	1 005	1 015		

Novo horario de Cascaes

Começa amanhã, 1 d'agosto, o novo horario no ramal de Cascaes, composto de 20 comboios ascendentes e outros tantos descendentes, isto é, serviço que nunca se fez em linhas férreas portuguezas, e correspondendo a isso, o *Seculo* vem indignado por haver entre esses comboios dois expressos que não param no Dafundo, o apeadeiro de menor importancia de toda a linha!

Ora pelo horario do anno passado o directo das 4.45 parava apenas mais do que o d'este anno no Dafundo, Cruz Quebrada e Caxias, mas não havia o comboio, que este anno ha, ás 5 horas.

Emquanto ao comboio da meia noite, o horario d'este anno é como o do verão passado, havendo-o só ao sabado, visto que no verão, não havendo theatros em Lisboa e só um calorzinho, como o que temos tido, ninguém deixa o fresquinho das praias para vir abafar na avenida.

Mas o grande escandalo é, evidentemente, os directos não pararem no Dafundo!..

O transsiberiano

O extracto d'uma das sessões do *comité* director d'este caminho de ferro consigna a ultimação dos trabalhos da ponte sobre o Obi, na Sibéria; os da ponte sobre o Tchoulym; o addiamento da construcção do caminho de ferro paralelo ao rio Amur e a sua substituição pela via transmandchuriana; a construcção d'um grande barco a vapor para o transporte de comboios completos atravez o lago Baikal; a de seis barcos igualmente de vapor para o transporte de homens e mercadorias ao longo dos rios Chilka, Amur e Oussori, enquanto não se inauguram os caminhos de ferro paralelos ao curso d'estes rios; a installação d'um embarcadouro maritimo no caes de Vladivostok, todo de granito; e, finalmente, a facilidade com que se faz o transporte de viajantes e mercadorias entre Vladivostok e Iman, na linha Vladivostok-Khabarovsk.

A linha parallela ao rio Amur deve, segundo o tratado feito com a China, estar terminada em 1903, sendo a sua extensão total de 1.400 kilometros; a parte comprehendida entre Nicolsk e Vladivostok está já aberta á exploração, tendo-se já feito os trabalhos preliminares do percurso restante, para o que partiram de S. Petersburgo os respectivos engenheiros.

E' digno de mencionar-se que é o imperador quem preside em pessoa ás sessões do *comité* director, exigindo a mais completa e a mais escrupulosa publicidade da marcha dos trabalhos do transsiberiano.

Aqui está um caso em que a autocracia offerece vantagens consideraveis sobre os mais democraticos systemas até hoje em vigor; porque, ao passo que nestes se guarda uma reserva imprudente sobre os mais ingenuos acontecimentos, n'aquelle põem-se a descoberto as phases dos mais importantes trabalhos.

A abertura do caminho de ferro transsiberiano e o seu prolongamento pela China tem dado origem ás mais desencontradas opiniões ácerca do futuro commercial que esta nova arteria trará ao globo e especialmente á Inglaterra.

Emquanto uns são de parecer que este facto é o prenuncio d'uma mutação radical no commercio geral, a outros affigura-se de nenhum alcance de ordem a trazer modificações importantes.

Uns e outros peccarão talvez por excesso de optimismo; o facto é, porém, que a obra colossal a que nos

vimos referindo, tem promovido uma grande agitação no commercio europeu e merecido a attenção especial da imprensa financeira.

O *British Trade Journal*, encarando a questão pelo lado mais pratico, o dos algarismos, expõe a sua opinião, assentando-a n'uma pergunta: «Qual será o effeito produzido pela abertura da linha no commercio inglez com a China?» e faz depender a resposta do custo mais ou menos oneroso do transporte pelo mar em comparação com o do transporte pelo novo caminho de ferro.

Calculando a nova tarifa ferro-viaria pela média (muito baixa) de 10 centimos por 7 milhas (10.263 m.) igual á que se applica nos Estados-Unidos, o custo do transporte entre S. Petersburgo e Pekin ascenderia a cerca de 50 shillings por tonelada (1.016 kg), cifra muito desfavoravel em relação ao transporte maritimo; e, sendo assim, a importancia do transsiberiano seria nulla para o commercio inglez com Hong-Kong.

Só uma tarifa mais nominal que real, applicada pelo governo russo, modificaria sensivelmente o commercio anglo-chinez, como succede com as tarifas dos caminhos de ferro austriacos e tudescos que offerecem vantagens consideraveis sobre as dos transportes maritimos de Londres.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Estatistica geral dos correios. — Apareceu este interessante volume que nos dá a conhecer todo o importante movimento d'este serviço publico em que os progressos se accentuam de uma forma extraordinaria de anno para anno.

Pena é, porém, que venha tão atrasado que os seus dados perdem todo o interesse por isso.

Realmente, em 1897 a estatistica de 1891, por mais bem feita e completa, como este trabalho está, já de pouco serve senão como documento de archivo, para consultas eventuaes, e essas mesmo quando se trata de estudos retrospectivos e comprovativos, precisarão dos volumes seguintes que não sabemos quando apparecerão.

A analyse medica. — O sr. Arthur Cardoso Pereira, distincto medico analysta, do Porto, mandou-nos o seu folheto sob o titulo supra, em que trata d'este importante ramo de sciencia que o auctor exercita com a maior competencia, tendo-a estudado no laboratorio de medicina de Paris, do qual tem valiosos attestados.

Associação das Escolas moveis, relatorio de 1893 a 1896. — Este documento vem demonstrar os serviços que esta benemerita associação tem prestado.

Durante esse periodo de 4 annos, 5.377 alumnos receberam instrucção das 70 missões que a associação realizou em varios pontos do paiz, e d'esses, 1.934 foram examinados.

Com estas missões gastou a associação 2:389.680 réis, ficando-lhe em caixa 1:572.775 réis para continuar a sua honrosa carreira.

Boletim n.º I da Associação Industrial Portugueza. — Começou esta associação a publicar este boletim que promete continuar tratando de todos os assumptos que interessam ao trabalho nacional, e de todos os actos mais importantes que forem praticados pelos corpos gerentes na defesa dos interesses das numerosas classes alli agremiadas.

Deve-se tornar assim uma publicação interessante.

A cozinha das familias, collecção de 400 receitas. — O *Bureau de la Presse*, estabelecido no vestibulo da esta-

ção do Rocio, offereceu-nos o seu livro de que é depositario, e que consideramos um poderoso auxiliar das donas de casa para o governo do seu *ménage* na parte que se refere á preparação das comidas. Contém elle mais de mil receitas para todos os paladares e todas as bolsas, sendo este ultimo predicado o mais notavel n'este livro, porque apresenta receitas de appetitosos manjares que podem ser executados com pequeno gasto pelas pessoas menos abastadas.

A sciencia de Brillat Savarin está alli cuidadosamente estudada, e se o bom estomago faz o bom humor, como este sabio culinario assegura, a *Cozinha das Familias* vem prestar um excellente serviço ao nosso bem estar e bem viver.

Recommendo, portanto, o livro, achamos que praticamos um acto de justiça.

Os tremvias a vapor na Italia

Não é destituída de oportunidade a estatística dos tremvias a vapor que a Italia possui e que constituem só por si um quinto do desenvolvimento total d'este systema em toda a Europa.

Nos fins de junho de 1896 contava 2.850 km. explorados por tremvias a vapor, além de 1.270 km. de caminhos de ferro de via reduzida. Os primeiros estavam assim distribuidos: Norte, 2.466 km.; Centro, 176 km.; Meiodia, 118 km.; Sicilia, 10 km.; Sardenha, 80 km. E' principalmente o Norte que mais abunda n'este systema de locomoção. O valle do Pó, graças ás suas magnificas estradas que permittiram reduzir consideravelmente as despesas de installação, acha-se completamente sulcado de tremvias. A despesa total do systema na Italia é, segundo M. Benedetti, avaliada em 130 milhões de francos.

Pelo que respeita á exploração, a vantagem economica do tremvia a vapor é ainda mais importante. O rendimento kilometrico de 620 km. mais particularmente estudados pela commissão d'inquerito attingiu, no ultimo exercicio, 5.800 francos, contra cerca de 5.000 km. das linhas ordinarias. Além d'isto, enquanto os tremvias podiam satisfazer as despesas d'exploração e distribuir ainda um dividendo de 2,70 %, a rede complementar não só teve de renunciar a qualquer interesse para o capital empenhado, mas viu-se forçada a juntar ao rendimento bruto uma verba de 35 milhões e meio para cobrir as despesas da sua exploração.

Os inconvenientes da maior morosidade no andamento dos comboios e da necessidade de constantes trasbordos são largamente compensados pela grande frequencia do serviço e pela facilidade de exploração, que não existia em certos pontos em que o trafego não é tão importante que permitta o estabelecimento d'uma linha normal.

LINHAS PORTUGUEZAS

Mormugão. — Ainda a respeito da extraordinaria baixa das receitas d'esta linha, um correspondente do *Seculo* na India dá as seguintes curiosas informações que nos demonstram a desgraça em que andam alguns dos nossos serviços publicos.

O caminho de ferro de Mormugão é um grande encargo que pesa sobre a India como uma massa de milhões de arrobas. E' mais do que isto: uma desgraça que custa rios de dinheiro ao nosso thesouro, reduzido hoje a uma pipa das Danaides.

Seria um pleonismo dizer aqui que as suas rendas diminuem dia a dia. O *Seculo* demonstrou esta triste verdade, pondo em confronto o rendimento das primeiras treze semanas do anno corrente com o do mesmo periodo no anno findo.

Que espantosa não foi a baixa! De 148.052 rupias, que foi a receita de janeiro a 10 de abril de 1896, as rendas baixaram a 41.759 rupias durante o mesmo periodo do anno da graça que vae correndo.

E, todavia, o que é que se vê? Uma grandissima vergonha ou, melhor, uma grande legião de empregados que se intitula: fiscalização do caminho de ferro.

Aqui vae a *troupe*: 1 director, 2 conductores de 1.ª classe, 1 conductor de 2.ª classe, 1 apontador, 2 amanuenses de 1.ª classe, 1 amanuense de 2.ª classe, 1 agente fiscal de 1.ª classe, 6 agentes fiscaes de 2.ª classe, 1 continuo, 1 servente, etc., etc.

Regua a Chaves. — Foi presente ás côrtes, para ser por ellas ratificado, o contracto realizado pelo governo para a construcção e exploração d'este caminho de ferro, documento que publicamos no nosso n.º 199 de 1 d'abril do anno passado.

LINHAS HESPAÑOLAS

Norte de Hespanha. — Foi publicado o relatório do exercicio de 1896, documento desenvolvido em que, a par dos respectivos quadros de receita e despesa, se consignam varias considerações tendentes a orientar o publico e, em particular, os interessados, sobre a situação da companhia. O total das receitas foi de pesetas 88.552.689,15 e o das despesas 38.041.744,60, o que realiza um saldo de 50.510.944,55 que excede o do anno anterior em 4.948.620,17 pesetas e equivale a 10,93 %. Na tabella «Mercadorias» encontra-se uma importante diminuição na exportação de vinhos e, consequentemente, no transito de vasilhame vasio, e um augmento bastante consideravel no transporte dos trigos.

O relatório compara os diversos artigos de receita em 1891 com os dos annos que se seguiram até o do exercicio findo, e termina por declarar com viva satisfação o desaparecimento das rivalidades que existiam entre a companhia e as de Madrid-Zaragoza-Alicante e de Tarragona Barcelona-França.

Bilbao a Soria. — Está projectada a ligação d'estas duas cidades hespanholas por meio d'uma linha férrea que será o prolongamento da de Bilbao-Arratia-Victoria, unindo a primeira d'estas cidades com a capital. Esta nova linha é d'uma grande importancia para o commercio do norte de Hespanha, que necessariamente a preferirá para as suas relações com Madrid, visto ficar sendo a de mais facil e rapida comunicação.

Carril a Pontevedra. — Chegou ha dias a Marin uma grande quantidade de material fixo e circulante para este caminho de ferro. Os trabalhos para a conclusão da via proseguem agora com actividade e sem obstaculos de qualquer natureza, o que significa a proxima abertura á exploração.

Linares a Almeria. — O relatório do exercicio findo, consignando um prejuizo de cerca de 48.000 pesetas, deixa comtudo prever a importancia futura d'esta linha e os resultados satisfactorios que ha a esperar da sua exploração.

Salamanca a Peñaranda. — Tendo a commissão technica encarregada da inspecção das linhas férreas determinado algumas reparações na de Salamanca a Peñaranda, reparações já realizadas, espera-se agora nova inspecção para poder restabelecer-se o serviço n'esta linha, sendo de todo o ponto provavel que seja satisfactorio o parecer da mesma commissão.

LINHAS ESTRANGEIRAS

INGLATERRA

Está prompta a primeira carruagem electrica que a fabrica de Gloucester construiu para um caminho de ferro de um unico carril, recentemente inventado.

A carruagem mede 20 metros de comprimento, podendo comportar 100 passageiros. O motor é parte integrante do vehiculo e tem a força necessaria para imprimir a este uma velocidade de 200 kilometros por hora.

ITALIA

A *Sociedade electrica da Alta Italia* e a *Companhia dos caminhos de ferro do Mediterraneo* resolveram, de commum accordo, applicar a tracção electrica aos comboios de passageiros e de mercadorias que circulam no tunnel de Monte Cenis, entre as esta-

As comparações estão feitas sob a base de diversos cambios:

Theorico	180	réis por franco
Médio em 1895	227,39	" " "
" " 1896	238,11	" " "

D'este mappa resulta que o nosso coefficiente de exploração para toda a rede, não comprehendendo as garantias de juro, foi:

Em 1894	47,39	por cento
" 1895	45,87	" "
e em 1896	43,30	" "

Subdividindo estes resultados pelas tres grandes divisões da rede: linhas não garantidas, linha da Beira Baixa e a parte da linha de Oeste que é garantida, temos:

Linhas não garantidas, cujas receitas constituem os nove decimos da receita total, ou sejam . 639 kilometros

1894	41,41	por cento
1895	40,34	" "
1896	38,31	" "

Linha garantida da Beira Baixa (garantia de juro não comprehendida) 212 kilometros

1894	121,65	por cento
1895	110,71	" "
1896	93,82	" "

É este o primeiro anno em que as receitas proprias d'esta linha cobrem as despesas. Este facto, porém, não affecta a somma a pagar como garantia, porque a receita kilometrica não attinge ainda a importancia fixada no contracto de concessão, a partir da qual a despesa kilometrica estabelecida possa variar.

Torres-Figueira-Alfarellos (garantia de juro não comprehendida) 168 kilometros

1894	87,76	por cento
1895	83,58	" "
1896	83,52	" "

Total 1.073 kilometros

O coefficiente de exploração do ramal de Cáceres, comprehendido nas linhas não garantidas, passou de 116,61 por cento a 125,48 por cento. As despesas, n'este ramal, diminuíram um pouco, mas as receitas diminuíram ainda mais, porque em 1895, o Sud-Express circulou ainda alguns mezes n'esta parte da nossa rede.

O rendimento liquido por trem-kilometrico em toda a rede diminuiu em 1896 em consequencia do augmento de percurso por um lado, e por outro, pela redução das tarifas para as mercadorias em cujo transporte podia ser affectado pela concorrência das vias terra ou mar.

O rendimento liquido por kilometro de trem foi:

Garantias comprehendidas	Garantias não comprehendidas
1894..... 744 réis	1894..... 573 réis
1895..... 773 "	1895..... 608 "
1896..... 751 "	1896..... 602 "

O rendimento liquido por kilometro de via foi em:

Garantias comprehendidas	Garantias não comprehendidas
1894..... 2.054\$802	1894..... 1:585\$246
1895..... 2:106\$723	1895..... 1:728\$479
1896..... 2:369\$934	1896..... 1:902\$388

Observações sobre o trafego

O numero total de passageiros foi em:

1894.....	2.804.678
1895.....	3.209.064
1896.....	4.195.009

Diferença a mais em 1896 sobre 1895, 985.945, ou seja um milhão approximadamente.

O quadro n.º 20 mostra circumstanciadamente este serviço. O augmento é em grande parte devido ao estabelecimento de numerosos comboios tramways, principalmente na linha de Cascaes.

A receita total de passageiros foi em:

1894.....	1.475:055\$462
1895.....	1.556:537\$196
1896.....	1.633:933\$613

isto é, um augmento de 77:396\$417 réis, em 1896, sobre 1895.

(Continúa).

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Annulação da tarifa M. L. n.º 2 g. v.

Em vista das disposições tomadas pela Companhia de Madrid-Caceres-Portugal, cessa de vigorar, desde 1 de agosto de 1897, a tarifa especial internacional M. L. n.º 2 g. v. — Bilhetes de ida e volta entre Elvas e varias estações d'aquellas linhas — Lisboa, 20 de julho de 1897.

Logares de luxo entre Lisboa-Rocio e Badajoz

Desde a data do presente e até novo aviso deixam de circular *Carruagens-Wagons-Leitos* nos comboios correios ás segundas, quintas feiras e sabbados de Lisboa-Rocio para Badajoz e ás terças, sextas feiras e domingos de Badajoz para Lisboa-Rocio, sendo substituidas por carruagens com compartimentos de *Toilette-Coupe* nos mesmos dias e entre os mesmos pontos, cobrando-se as sobre-taxas pela tarifa em vigor.

Fica modificado, n'esta parte, o Aviso ao Publico B. 783 de 10 de dezembro de 1896. Lisboa, 24 de julho de 1897.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de metal branco

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 7 de agosto proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então fôrem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 1.500 kilogrammas de metal branco.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 14\$500, o qual será posteriormente elevado ao definitivo (5 % da importancia total da arrematação), por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação fôr feita.

Estes depositos serão feitos, aquelle na thesouraria do caminho 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 uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 17 de julho de 1897.

Fornecimento de parafusos

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 16 de agosto proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 25.000 parafusos para eclisses.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 13\$500 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo (5 % da importancia total da arrematação), por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação fôr feita.

Estes depositos serão feitos, aquelle na thesouraria do caminho 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 uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 24 de julho de 1897.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de ferro e aço

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 17 de agosto proximo, á 1 hora da tarde, na administração do Bairro Oriental d'esta cidade, em presença do ex.º administrador respectivo, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diversos artigos de ferro e aço; e no dia 18 do mesmo mez, tambem se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 6.000 kilos de alvaiade em massa para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 38\$000 réis para o primeiro concurso, e de 21\$000 réis para o segundo, devendo apresentar uma amostra do alvaiade a fornecer, na quantidade de 1 kilo pelo menos.

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, 23 de julho 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.—Carlos C. Dias.—(vinhos, fructas e outras commissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.

Lisboa.—Rodolfo Reck.—Rua dos Douradores, 21.

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.

Valencia d'Alcantara.—Justo M. Estellez.—Agente internacional de aduanas y transportes.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MAFRA Hotel Moreira.—no largo, em frente do convento.—Bellas accommodações 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 Páramos.

ALCOBAÇA Hotel Gallinha.—Aposentos commodos e extremamente aceiados. Comida boa, farta e bem feita.—Proprietario, Antonio Souza Gallinha.

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

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

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 rs.

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

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

PORTO Hotel Continental.—R. Entreparedes (Frente 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 salas e quartos banhos Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diários.

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

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

GUIMARÃES Hotel do Toural.—Bello tratamento, por 1\$900 a 1\$500 réis diários. Serviço avulso, almoço 400, jantar 600 réis.

SEVILHA Grand Hotel d'Europe.—Proprietarios Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. 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.

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.

CARTAGENA Grand Hotel de Rema.—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 prego 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.—Excellent serviço de cozinha, bellos aposentos, carros para visitar Fort National, Michelet e grande Kabila. Preços economicos. Proprietario, P. Despos.

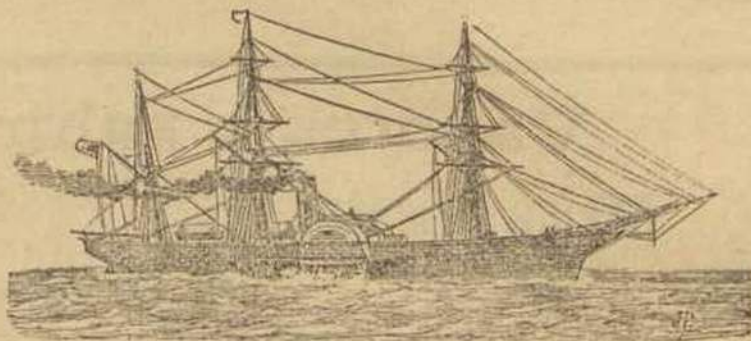
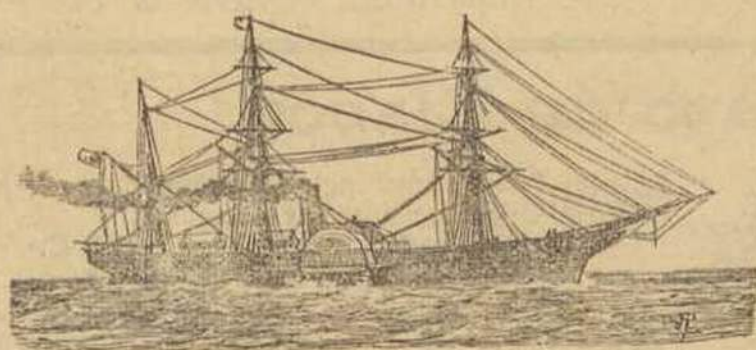
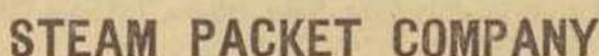
BONE (Algeria) Grand Hotel d'Orient.—Cours National, principal avenida. Casa de 1.ª ordem. Grandes quartos e salões, boa cozinha. Proprietaria, Madame Léon Peytaud.

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 Constantine, 12.

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

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

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



HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de agosto de 1897

COMPANHIA REAL

Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-30 t. 7-35 m.	2-10 t. 4-0 m.
10-0 t. 11-15 m.	7-45 t. 6-44 m.

Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.
3. ^{as} e sextas	2. ^{as} e 6. ^{as}
6-00 t. 11-7 t.	1-55 m. 10-30 n.

Lisb. C. S.-Porto	Porto-Lisb. C. S.
7-30 m. 9-40 t.	6-40 m. 8-30 t.

Aveiro-Porto	Porto-Aveiro
4-0 m. 6-30 m.	4-15 t. 6-38 t.
10-30 m. 2-50 t.	4-30 m. 8-29 m.

Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.
7-30 t. 5-25 m.	8-35 t. 6-0 m.

Lisb. C. S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C. S.
7-30 m. 8-0 t.	9-30 m. 10-0 t.

Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.
7-30 t. 6-45 m.	6-45 t. 6-0 m.

Lisboa C. S.-Bad.	Bad.-Lisboa C. S.
7-30 m. 9-15 t.	8-45 m. 10-0 t.

Lisb. C. S.-Sant.	Sant.-Lisb. C. S.
2-0 t. 4-35 t.	6-45 m. 9-20 m.
4-30 t. 7-05 t.	12-30 t. 3-05 t.

Lisb. C. S.-Entr.	Entr.-Lisb. C. S.
4-0 m. 11-11 m.	6-0 m. 1-30 t.
11-0 m. 3-0 t.	6-5 t. 10-0 t.

Coimb. Figueira	Figueira-Coimb.
7-15 m. 9-2 m.	11-0 m. 12-48 t.
4-30 t. 6-6 t.	9-0 t. 10-40 t.

Lisb. R.-Caldas	Caldas Lisb. R.
2. ^a feiras	5. ^a feiras
4-15 t. 6-56 t.	7-45 m. 10-36 m.

Lisboa R.-Fig. ^a	Fig. ^a -Lisboa R.
7-0 m. 3-20 t.	1-5 t. 10-20 t.
7-0 t. 5-23 m.	7-45 t. 6-30 m.
2. ^a feiras e sab.	5. ^a feiras e sab.
4-15 t. 10-0 t.	5-0 m. 10-36 m.

Lisboa R.-Alfar.	Alfar.-Lisboa R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-0 m. 3-18 t.	1-0 t. 10-20 t.
7-0 t. 5-35 m.	7-40 t. 6-30 m.

Caldas-Figueira	Figueira-C. Idas
2-30 t. 7-30 t.	6-0 m. 10-55 m.

Figueira-Alfar.	Alfar.-Figueira
4-30 m. 5-35 m.	6-0 m. 7-3 m.
12-5 t. 12-47 t.	1-0 t. 2-0 t.
2-20 t. 3-18 t.	3-30 t. 4-13 t.
6-25 t. 7-30 t.	7-40 t. 8-43 t.

Fig.-8. Amiel a	B. Amiel a Fig.
7-35 m. 8-2 m.	10-10 m. 10-39 m.

Abrantes-Guard	Guard-Abrantes
1-3 m. 9-10 m.	6-15 m. 3-58 t.
1-45 t. 12-10 m.	5-15 t. 12-33 m.

Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.
7-30 m. 8-34 m.	5-15 m. 6-30 m.
8-30 m. 9-39 m.	6-30 m. 7-30 m.
9-30 m. 10-38 m.	7-45 m. 8-45 m.
11-30 m. 12-38 t.	9-0 m. 10-0 m.
12-30 t. 1-34 t.	10-0 m. 10-59 m.
1-30 t. 2-38 t.	11-0 m. 12-0 t.
3-30 t. 4-40 t.	1-0 t. 2-0 t.
4-30 t. 5-38 t.	3-0 t. 3-59 t.
5-30 t. 6-30 t.	4-0 t. 5-0 t.
7-0 t. 8-22 t.	6-30 t. 7-30 t.
9-0 t. 10-2 t.	7-30 t. 8-29 t.
Excepto aos sab.	
10-30 t. 11-37 t.	9-15 t. 10-20 t.
Só aos sabados	
12-15 m. 1-22 m.	—

Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.
7-30 m. 8-34 m.	5-15 m. 6-30 m.
8-30 m. 9-39 m.	6-30 m. 7-30 m.
9-30 m. 10-38 m.	7-45 m. 8-45 m.
11-30 m. 12-38 t.	9-0 m. 10-0 m.
12-30 t. 1-34 t.	10-0 m. 10-59 m.
1-30 t. 2-38 t.	11-0 m. 12-0 t.
3-30 t. 4-40 t.	1-0 t. 2-0 t.
4-30 t. 5-38 t.	3-0 t. 3-59 t.
5-30 t. 6-30 t.	4-0 t. 5-0 t.
7-0 t. 8-22 t.	6-30 t. 7-30 t.
9-0 t. 10-2 t.	7-30 t. 8-29 t.
Excepto aos sab.	
10-30 t. 11-37 t.	9-15 t. 10-20 t.
Só aos sabados	
12-15 m. 1-22 m.	—

Lisb. R.-Queluz	Queluz-Lisb. R.
8-0 t. 8-33 t.	8-45 t. 9-17 t.

Alo. M.-Bemfica	Bemfica-Alo. M.
6-40 m. 7-5 m.	8-40 m. 9-0 m.
9-15 t. 9-40 t.	10-15 t. 10-35 t.

Lisboa R.-Sacav	Sacav.-Lisboa R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-15 m. 7-0 m.	6-30 m. 7-15 m.
7-45 m. 8-29 m.	7-45 m. 8-29 m.
10-0 m. 10-44 m.	8-45 m. 9-29 m.
12-0 t. 12-44 t.	11-0 m. 11-45 m.
2-0 t. 2-44 t.	1-0 t. 1-45 t.
4-45 t. 5-29 t.	3-0 t. 3-45 t.
5-20 t. 6-4 t.	6-0 t. 6-44 t.
7-15 t. 7-59 t.	7-0 t. 7-45 t.
8-45 t. 9-29 t.	8-15 t. 8-59 t.
Excepto aos sab.	
11-0 t. 11-45 t.	—
12-0 m. 12-44 m.	Só aos sabados.

C. Sodré-Casc.	Casc.-C. Sodré
5-30 m. 6-43 m.	5-30 m. 6-41 m.
7-0 m. 8-12 m.	7-30 m. 8-41 m.
9-0 m. 10-12 m.	8-30 m. 9-40 m.
11-0 m. 2-13 t.	1-30 t. 2-23 t.
1-0 t. 2-13 t.	3-15 t. 4-20 t.
3-0 t. 4-2 t.	4-15 t. 5-16 t.
5-30 t. 6-32 t.	6-30 t. 7-43 t.
8-0 t. 9-4 t.	8-0 t. 9-14 t.
Excepto aos sab.	
9-30 t. 10-46 t.	—
10-30 t. 11-33 t.	12-0 m. 12-56 n.
12-30 n. 1-32 n.	Só aos sabados.
Excepto aos dom. e dias santificados	
4-40 t. 5-24 t.	10-30 m. 11-21 m.
4-45 t. 5-43 t.	—
Só aos dom. e dias santificados	
3-30 t. 4-43 t.	10-30 m. 11-33 m.
4-45 t. 5-55 t.	7-0 t. 8-14 t.
8-45 t. 9-16 t.	—

C. Sodré-Algés	Algés-C. Sodré
8-0 m. 8-23 m.	8-40 m. 9-0 m.
excepto aos dom.	
9-30 m. 9-50 m.	—

Pin. Novo-Set.	Set.-Pin. Novo
5-40 m. 6-7 m.	4-45 t. 5-7 t.
3-15 t. 3-42 t.	—
5-20 t. 5-44 t.	—

Lisb. T. P.-Faro	Faro-Lisb. T. P.
4-30 t. 5-0 m.	6-30 t. 7-0 m.

Lisboa T. P.-Beja	Beja-Lisboa T. P.
8-0 m. 3-5 t.	10-0 m. 4-40 t.

Lisb. T. P.-Pias	Pias Lisb. T. P.
8-0 m. 5-0 t.	8-0 m. 4-40 t.
—	8-30 t. 7-0 m.

Lisboa T. P.-Ext.	Ext. Lisboa T. P.
8-0 m. 3-45 t.	12-10 m. 7-0 m.
4-30 t. 11-10 t.	9-10 m. 4-40 t.

Pin. Novo-Set.	Set.-Pin. Novo
5-40 m. 6-7 m.	4-45 t. 5-7 t.
3-15 t. 3-42 t.	—
5-20 t. 5-44 t.	—

Lisb. T. P.-Pias	Pias Lisb. T. P.
8-0 m. 5-0 t.	8-0 m. 4-40 t.
—	8-30 t. 7-0 m.

Lisboa T. P.-Ext.	Ext. Lisboa T. P.
8-0 m. 3-45 t.	12-10 m. 7-0 m.
4-30 t. 11-10 t.	9-10 m. 4-40 t.

Pin. Novo-Set.	Set.-Pin. Novo
5-40 m. 6-7 m.	4-45 t. 5-7 t.
3-15 t. 3-42 t.	—
5-20 t. 5-44 t.	—

Lisb. T. P.-Pias	Pias Lisb. T. P.
8-0 m. 5-0 t.	8-0 m. 4-40 t.
—	8-30 t. 7-0 m.

Lisboa T. P.-Ext.	Ext. Lisboa T. P.
8-0 m. 3-45 t.	12-10 m. 7-0 m.
4-30 t. 11-10 t.	9-10 m. 4-40 t.

Pin. Novo-Set.	Set.-Pin. Novo
5-40 m. 6-7 m.	4-45 t. 5-7 t.
3-15 t. 3-42 t.	—
5-20 t. 5-44 t.	—

Lisb. T. P.-Pias	Pias Lisb. T. P.
8-0 m. 5-0 t.	8-0 m. 4-40 t.
—	8-30 t. 7-0 m.

Lisboa T. P.-Ext.	Ext. Lisboa T. P.
8-0 m. 3-45 t.	12-10 m. 7-0 m.
4-30 t. 11-10 t.	9-10 m. 4-40 t.

C. Sodré-P. Arc.	P. Arc.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-0 m. 6-38 m.	7-0 m. 7-38 m.
12-0 t. 12-40 t.	1-0 t. 1-35 m.
4-15 t. 4-50 t.	5-45 t. 6-18 t.
5-0 t. 5-33 t.	6-15 t. 6-50 t.
7-0 t. 7-34 t.	7-45 t. 8-25 t.
Excepto aos dom. e dias santificados	
10-0 m. 10-33 m.	11-0 m. 11-33 m.

Lisb.-T. P. Setub.	Setub.-Lisb.-T. P.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-0 m. 10-10 m.	4-50 m. 7-0 m.
4-30 t. 6-25 t.	8-0 m. 9-50 m.
—	2-30 t. 4-40 t.
—	6-0 t. 7-45 t.

C. Branca-Beja	Beja-C. Branca
6-10 m. 9-0 m.	4-30 t. 7-24 t.

Beja-Faro	Faro-Beja
11-20 m. 7-35 t.	6-30 m. 2-40

Fig. ^a -V. Form.	V. Form.-Fig. ^a
5-30 m. 4-20 t.	9-35 m. 8-00 t.

Figueira-Pamp.	Pamp.-figueira
3-10 t. 4-48 t.	7-30 m. 9-20 m.

Pamp. F. Oñoro	V. Form. Pamp.
3. ^a e sextas	2. ^a e 6. ^a
11-13 t. 5-34 m.	11-30 t. 4-46 m.

Pampilh.-Mang.	Mang.-Pampilh.
6-35 t. 9-47 t.	7-35 m. 10-50 m.

Mang.-Guarda	Guarda-Mang.
4. ^a feiras e sab.	5. ^a feiras e dom.
10-0 t. 12-50 m.	4-30 m. 7-19 m.

Porto-Valença	Valença-Porto
7-43 m. 1-10 t.	2-50 m. 8-35 m.
10-55 m. 3-25 t.	9-45 m. 2-25 t.
5-15 t. 11-25 t.	1-50 t. 7-20 t.

Camp.-Vianna	Vianna-Camp.
5-0 m. 10-25 m.	5-15 t. 10-30 t.

Vianna-Valença	Valença-Vianna
7-0 m. 9-15 m.	6-0 t. 8-10 t.

Porto-Braga	Braga-Porto
5-0 m. 8-10 m.	5-40 m. 8-35 m.
7-45 m. 10-55 m.	11-45 m. 2-25 t.
5-15 t. 8-25 t.	6-55 t. 10-30 t.

Porto-Valença	Valença-Porto
7-0 m. 9-15 m.	6-0 t. 8-10 t.

Porto-Braga	Braga-Porto
5-0 m. 8-10 m.	5-40 m. 8-35 m.
7-45 m. 10-55 m.	11-45 m. 2-25 t.
5-15 t. 8-25 t.	6-55 t. 10-30 t.

Porto-Valença	Valença-Porto
7-0 m. 9-15 m.	6-0 t. 8-10 t.

Porto-Braga	Braga-Porto
5-0 m. 8-10 m.	5-40 m. 8-35 m.
7-45 m. 10-55 m.	11-45 m. 2-25 t.
5-15 t. 8-25 t.	6-55 t. 10-30 t.

Lisb.-T. P. Setub.	Setub.-Lisb.-T. P.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-0 m. 10-10 m.	4-50 m. 7-0 m.
4-30 t. 6-25 t.	8-0 m. 9-50 m.
—	2-30 t. 4-40 t.
—	6-0 t. 7-45 t.

C. Branca-Beja	Beja-C. Branca
6-10 m. 9-0 m.	4-30 t. 7-24 t.

Beja-Faro	Faro-Beja
11-20 m. 7-35 t.	6-30 m. 2-40

Fig. ^a -V. Form.	V. Form.-Fig. ^a
5-30 m. 4-20 t.	9-35 m. 8-00 t.

Figueira-Pamp.	Pamp.-figueira
3-10 t. 4-48 t.	7-30 m. 9-20 m.

Pamp. F. Oñoro	V. Form. Pamp.
3. ^a e sextas	2. ^a e 6. ^a
11-13 t. 5-34 m.	11-30 t. 4-46 m.

Pampilh.-Mang.	Mang.-Pampilh.
6-35 t. 9-47 t.	7-35 m. 10-50 m.

Mang.-Guarda	Guarda-Mang.
4. ^a feiras e sab.	5. ^a feiras e dom.
10-0 t. 12-50 m.	4-30 m. 7-19 m.

Porto-Valença	Valença-Porto
7-43 m. 1-10 t.	2-50 m. 8-35 m.
10-55 m. 3-25 t.	9-45 m. 2-25 t.
5-15 t. 11-25 t.	1-50 t. 7-20 t.

Camp.-Vianna	Vianna-Camp.
5-0 m. 10-25 m.	5-15 t. 10-30 t.

Vianna-Valença	Valença-Vianna
7-0 m. 9-15 m.	6-0 t. 8-10 t.

Porto-Braga	Braga-Porto
5-0 m. 8-10 m.	5-40 m. 8-35 m.
7-45 m. 10-55 m.	11-45 m. 2-25 t.
5-15 t. 8-25 t.	6-55 t. 10-30 t.

Porto-Valença	Valença-Porto
7-0 m. 9-15 m.	6-0 t. 8-10 t.

Porto-Braga	Braga-Porto
5-0 m. 8-10 m.	5-40 m. 8-35 m.
7-45 m. 10-55 m.	11-45 m. 2-25 t.
5-15 t. 8-25 t.	6-55 t. 10-30 t.

Porto-Valença	Valença-Porto
7-0 m. 9-15 m.	6-0 t. 8-10 t.

Porto-Braga	Braga-Porto
5-0 m. 8-10 m.	5-40 m. 8-35 m.
7-45 m. 10-55 m.	11-45 m. 2-25 t.
5-15 t. 8-25 t.	6-55 t. 10-30 t.

Porto-Valença	Valença-Porto
7-0 m. 9-15 m.	6-0 t. 8-10 t.

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR



SAHIRÁ no dia 16 de agosto, 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. allemão, **Konig**.

Sahirá a 13 de agosto.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, **Paraguassu**.

Sahirá a 4 de agosto.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor allemão, **Montevideo**.

Sahirá a 18 de agosto.

Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



Bahia e Rio de Janeiro, vapor inglez, **Lassell**.

Sahirá a 4 de agosto.

Agentes, Garland Laidley & C.ª

Rua do Alecrim, 10, 1.º



Barcelona, Cette e Marselha, vap. francez, **Saint Mathieu**.

Sahirá a 6 de agosto.

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



Bordeaux, vapor francez, **Brésil**.

Sahirá a 4 de agosto. — Messageries Maritimes.

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



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

Sahirá a 4 de agosto.

Agentes, E. Pinto Bastos & C.ª

Caes do Sodré, 64, 1.º



Copenhagen, vapor dinamarquez, **Tejo**.

Sahirá a 1 de agosto.

Agente, Ernesto George,

Rua da Prata, 8, 2.º



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **Portugal**.

Sahirá a 2 de agosto.

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



Hamburgo, vapor allemão, **Itaparica**.

Sahirá a 3 de agosto.

Agente, Ernesto George,

Rua da Prata, 8, 2.º



Huelva, Malaga e Cadiz, vapor francez, **Wornden**.

Sahirá a 1 de agosto.

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



Lourenço Marques e Beira, vapor francez, **Uruguay**.

Sahirá a 21 de agosto.

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



Madeira, vapor inglez, **Justin**.

Sahirá a 1 de agosto.

Agentes, Garland Laidley & C.ª

Rua do Alecrim, 10, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, N. Redondo, Benguella, Mossamedes, Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, vapor port.

Loanda. Sahirá a 6 de agosto.

Emp. Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



New-York, (via Açores), vapor Portuguez, **Oevenum**.

Sahirá a 14 de agosto.

Agentes, João Patricio Alves Ferreira & C.ª

Rua dos Bacalhoeiros, 175



S. Miguel, Terceira, Graciosa (S.ª Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flôres, vapor portuguez, **Açôr**.

Sahirá a 5 de agosto.

Agente, G. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



Pará e Manaus, vapor inglez, **Justin**.

Sahirá a 1 de agosto.

Agentes, Garland Laidley & C.ª

Rua do Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vap. franc. **Charente**. Sahirá a 11 de agosto.

— Messageries Maritimes.

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



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, **Desterro**.

Sahirá a 11 de agosto.

Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



Pernambuco, e Macelão, vapor inglez, **Exploser**.

Sahirá a 4 de agosto.

Agentes, Garland Laidley & C.ª, R. Alecrim, 10, 1.º



Rio de Janeiro e Santos, vap. francez, **California**.

Sahirá a 14 de agosto.

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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e portos do Pacifico, vap. inglez, **Oropesa**. Sahirá a 4 de agosto.

Agentes, E. Pinto Basto & C.ª

C. do Sodré, 64, 1.º



S. Vicente, Rio de Janeiro e portos do Pacifico, vap. inglez, **Oropesa**.

Sahirá a 4 de agosto.

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



Victoria, Rio e Santos, vapor francez, **Concordia**.

Sahirá a 22 de agosto.

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

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

PEQUENA VELOCIDADE

Ampliação á GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO
ANNEXO AO N.º 231 DA

TARIFA ESPECIAL N.º 10

Para o transporte em wagons completos de

GADO LANIGERO

EM JAULAS DE TRES ANDARES

Preços especiaes directos por wagons jaulas, das estações abaixo a Villar Formoso
sem reciprocidade

Fornos	Réis	12\$000
Celorico	„	10\$200
Villa Franca das Naves	„	8\$500
Pinhel	„	7\$800
Guarda	„	5\$900
Cerdeira	„	3\$700
Freineda	„	1\$600

CONDIÇÕES

I — A Companhia reserva-se o direito de deixar de fornecer wagons jaulas, quando os não tenha disponiveis, fornecendo wagons fechados d'um só andar, facturando-se n'este caso, tres d'estes wagons, pelo preço estabelecido para um wagon jaula.

II — Os expedidores poderão carregar em cada wagon jaula o numero de cabeças que quizerem, contanto que o peso não exceda o da carga maxima do material, e tomando sempre a responsabilidade por qualquer prejuizo. que devido á agglomeração succeda ao gado.

III — A carga e descarga e trasbordo dos animaes, expedidos nas condições da presente tarifa, será realisada pelos expedidores e consignatarios.

IV — Ficam em tudo mais vigorando as disposições das tarifas, geral e especial P. V. N.º 10 de 29 d'Abril de 1889, quando não sejam contrarias as condições da presente.

A presente ampliação annulla e substitue a de 24 de Maio de 1895.

Lisboa, 26 de Julho de 1897.

O Engenheiro Director da Companhia

Conde de Gouvêa