

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

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

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 46 — LISBOA
TELEPHONE N.º 27

Por motivos typographicos vae este numero com atraso de algumas horas.

Annexos d'este numero

Tarifa especial L. n.º 2 g. v. Companhia Real. — Bilhetes por preços reduzidos na linha de Cintra.

Tarifa especial L. n.º 3 g. v. Companhia Real. — Bilhetes por preços reduzidos na linha de Cascaes.

SUMMARIO

O transporte de productos agrícolas	Pag. 289
Estrangeiros em Portugal	290
Parte Official. — Decreto de 3 de setembro de 1897 do Ministerio da Marinha e Ultramar — Portaria de 21 de setembro de 1897 do Ministerio das Obras Publicas	291
Tarifas de transporte	291
Viagem ao Bussaco	292
Os motores Daimler (ilustrado)	292
Notas de viagem. — XXVI — O gosto artístico — Tunis, a branca — Os minaretes e as ruas — 130 annos de vida — A mania dos relogios — Um pheno-meno original — O bairro frances e a nossa rua — O furor da engraxadella	294
O «Reporter» e a Companhia Real	295
Automobilismo	295
Publicações recebidas	296
Fábrica Diana	299
A indemnização de Lourenço Marques	296
Parte financeira. — Carteira dos acionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes	296 a 297
As grandes companhias francesas	298
Novo sistema de contactos aéreos para tremvias eléctricos	298
A moradia aos agentes da Companhia d'Orleans	298
O comboio mais rápido do mundo	298
Novas carruagens	299
Linhos portuguesas. — Serviço para Bellas — Apeadeiros da linha de Cascaes — Funchal a Câmara de Lobos — Ponte Maria Pia.	299
Linhos hespanholas. — Galiza — Astillero a Ortaneda — Linares a Almeria — Murcia	299
Linhos estrangeiras. — França — China — Abyssinia — Brazil — Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses — Relatório — (Continuação).	300
Arrematapões. — Casas recommendedas. — Agenda do viajante — Anúncios Horário em 1 de outubro de 1897. — Vapores a sair do porto de Lisboa 301 a 304	

O transporte de productos agrícolas

REACCENDEU-SE, no norte do paiz, a campanha em favor da redução de preços das tarifas, nos caminhos de ferro do Estado, para o transporte de productos da terra, e por meio de representações e artigos na imprensa insiste-se pelo conseguimento d'esse fim, como um beneficio extraordinario de que a agricultura não pôde prescindir.

Influenciada a Associação Commercial pelas instâncias de alguns agricultores do Douro, mandou já a sua representação ao governo.

Não levamos a mal aos agricultores que tratem dos seus interesses, nem à Associação Commercial que os proteja, embora até certo ponto deslocando-se dos seus fins, porque seria a uma associação agrícola que competiria fazer-se orgão d'esses interesses.

Mas como essa corrente de ideias tem forçosamente que originar estudo profundo do mal que se accusa e da therapeutica necessaria para combatel-o, permittir-nos-hão que facilitemos esse estudo com alguns subsídios tendentes a orientar os medicos sobre o diagnostico

da doença — e talvez elles, os competentes, reconheçam que o mal vem de outras origens, que não do orgão em que o dizem localizado.

A questão dos transportes agrícolas tem sido largamente debatida em todos os paizes, e comprehende-se que o seja, porque, sendo essa industria a que mais se relaciona com a alimentação publica, a todos toca de perto a sua prosperidade e desenvolvimento, como conductor á melhoria do producto e redução de preço no mercado.

Mas não deixa de ser verdade que, n'este ponto, os grandes paizes differem immensamente dos pequenos, porque n'estes a parte transporte tem uma influencia muito secundaria no preço do producto.

Na Inglaterra, onde as zonas agrícolas que abastecem os mercados de Londres se encontram para o norte, nos condados de Norfolk e outros, a distancias superiores a 300 kilometros, chegando a 500 kilometros e mais, comprehende-se que o preço de transporte tenha que obedecer a uma taxa infima para não sobrecarregar o genero e impossibilitar-lhe a saída.

Na França, na Alemanha, succede o mesmo, sendo as povoações afastadas do centro muitos centenares de kilometros as que mais abastecem os mercados das capitais.

Todas as manhãs nas *halles centrales* de Paris dão entrada milhares de kilogrammas de manteiga e queijos, que veem da Normandia e da Bretanha, pela linha do Oeste, das vertentes do Jura e da Lorena, pela do Este, fructas, hortalicas, ovos, legumes, caça, que toda a França envia ao grande ventre da capital.

E' interessante dar aqui a nota d'essa enorme tonelagem, vinda pelos caminhos de ferro das cinco companhias que servem Paris, e entrada nas *halles* e seus arredores em 1896:

Aves e caça	25.277.807	kilos
Manteigas	10.905.142	"
Ovos	16.260.400	"
Queijos	8.833.380	"
Fructos de 1.ª sorte (primeurs) e agriões	11.286.050	"
Fructos e legumes vendidos nas mesas, sobre os passeios das <i>halles</i> e das ruas proximas	38.715.347	"
Total	111.268.126	"

isto é, uma média de 305 toneladas diárias.

Convém comparar o preço que pagam estes generos pelas tarifas francesas com o que lhe corresponde na tarifa das linhas do Minho e Douro, contra a qual se levantam tantos protestos.

As bases d'esses preços são:

Em França: expedições de mais de 40 kilos até 100 kilometros, 0,24 fr. por tonelada e kilometro.

De 101 a 300 kilometros, 0,225 fr. idem.

Estas bases, ao cambio de 200 réis por franco, correspondem a 48 e 45 réis por tonelada e kilometro, enquanto que nas linhas do Minho e Douro se applica a qualquer distancia a taxa de 45 réis, isto é, a mais reduzida.

Se compararmos o preço por 100 kilos a varias distancias, teremos os seguintes resultados:

Kilometros	Tarifa francesa		Tarifa do Minho e Douro
	Francos	Reducidos ao cambio de 200 rs.	Réis
50.....	1,35	270	225
100.....	2,55	510	450
150.....	3,75	750	675
200.....	4,80	960	900
250.....	5,92	1.184	1.125
300.....	7,05	1.410	1.350

Como se vê, o preço da linha portugueza é sempre mais barato; não vêmos, portanto, que haja uma grande força de razão para exigir que elle se embarateça mais.

Ha tempos appareceu nos jornaes a noticia de que na Belgica se resolvera conceder transporte gratuito aos volumes de productos agricolas que veem aos mercados, e invocava-se este exemplo como devendo ser seguido no nosso paiz.

A noticia, porém, era, por intenção ou falta de elementos, incompleta, não se dizendo em que restrictas condições essa concessão era feita. Vamos dizer o agora.

Em primeiro logar, a Belgica não concede nos seus caminhos de ferro transporte gratuito de bagagens, e mesmo o de volumes de mão é restricto, quanto possível, aos pequenos objectos que possam ir nas rédes das carruagens, sendo a bagagem taxada por uma tarifa mais elevada do que a de productos agricolas que vigoram no Minho e Douro.

Façamos a comparação para um peso de 50 kilos.

Kilometros	Tarifa belga, recovagens		Tarifa do Minho e Douro
	Francos	Reducidos ao cambio de 200 rs.	Productos agricolas
10.....	0,30	60	22,5
20.....	0,60	120	45
50.....	1,50	300	112,5
100.....	3,00	600	225
200.....	6,00	1.200	450
300.....	9,00	1.800	675

Isto é, quasi o triplo na Belgica do preço da tarifa portugueza.

Eram, pois, justas, lá, as reclamações dos agricultores, que por tal preço não podiam trazer os seus productos aos mercados.

O governo belga resolveu então attendelos, mas fez com a maior prudencia, concedendo-lhes nas suas linhas, isto é, na rede do Estado (exemplo que as companhias não seguiram) o poderem transportar gratis 60 kilos, mas com as seguintes restricções:

Que esta concessão não é feita senão aos proprios productores, e portanto é indispensavel que estes acompanhem a mercadoria e *elles proprios* a vendam nos mercados.

Por esta forma a linha férrea, se não cobra pelo volume, cobra pelo passageiro, o que representa uma muito menor concessão.

E note-se ainda que esta só tem logar por um unico trem de manhã, e que as taras vasias, que naturalmente terão que regressar ao ponto de origem, findo o mercado, pagarão o seu transporte sem redução de preço.

Como se vê, a França e a Belgica ainda exigem maior gasto de transporte aos productos da terra; a nossa lavoura não pôde, pois, attribuir á carestia do transporte as más condições em que vive.

Dizia ha pouco um correspondente do *Commerce do Porto* que a America do Norte está enviando fructas e legumes a Londres e aos portos allemaes.

O que significa isso se, como é sabido, as zonas productoras d'esses fructos são servidas directamente pelos grandes vapores que os trazem á Europa?

Mas se não o fossem, se os fructos e legumes tivessem que vir pelo caminho de ferro, de uma distancia de 200 kilometros, que é a maior extensão da linha do Douro, e se lá pagassem a tarifa que aqui se applica, imagina o articulista que por 6⁷466 réis em 1.000 kilos, isto é, 6 réis e meio por kilogramma, que tanto pagam os fructos em pequena velocidade, a expansão agricola do grande continente deixaria de estender-se até a Europa?

Estas questões são, por desgraça nossa, tratadas sempre por quem, em vez de as estudar, se contenta em produzir muito boas figuras de rhetorica que o publico lê e por que se entusiasma sem lhes vê a falta de base.

E' assim que, no artigo a que nos estamos referindo, se diz que

«Enviar maçãs e peras do Douro ou do Minho para o Porto para serem exportadas para Inglaterra, ou para outro qualquer paiz, onde encontrassem collocação?»

«Isso sim! O caminho de ferro levava-nos couro e cabello no transporte.»

Pois se a zona productora do Douro não está a maior distancia do que uns 150 kilometros, e se fazendo o transporte por pequena velocidade o seu custo é apenas 4⁷950 réis por 1.000 kilos, isto é, menos de 5 réis por kilo, muito susceptivel tem o articulista a pelle e muito ralos os cabellos para ter medo de ficar careca.

Mais abaixo aconselha que se continue a fazer o transporte da laranja de Braga para o Porto em carros de bois (!)

Deu-se o articulista ao trabalho de vêr que 1.000 kilogrammas de laranja de Braga ao Porto custa apenas 2⁷000 réis? E achou caro?

Não somos d'um conservadorismo tão intransigente que não admittamos que as tarifas das linhas do Minho e Douro, ou de outras, sejam susceptiveis de qualquer alteração tendente a beneficiar a nossa agricultura; mas d'ahi até o excesso de proclamar que elles prohibem os transportes e matam a industria agricola, ha uma enorme distancia.

Vae longa esta exposição, e o assumpto merece que o tratemos mais largamente, por isso voltaremos a elle em breve.

Estrangeiros em Portugal

Não nos referimos, sob este titulo, á direcção superior das numerosas companhias dirigidas por estrangeiros no nosso paiz, facto que, de passagem diremos, achamos perfeitamente natural, desde o momento em que portuguezes não tiveram coragem para n'ellas arriscarem os seus dinheiros ou tino administrativo para as dirigirem; — nem a essa escandalosa proposta para o estabelecimento do jogo em Portugal, proposta que, só por si, é um vexame para o nosso paiz.

Referimo-nos á vinda de estrangeiros em visita, e não é mesmo aos que veem por caminho de ferro, mas aos que, de escala no nosso porto, veem passar uma hora em terra.

O vapor *Cordillère*, das *Messageries*, esteve no dia 27 no porto de Lisboa, e eis o que conta o nosso collega *O País*:

Sahiram de Lisboa, a bordo do *Cordillère*, seiscentos e tantos viajantes, entre os quais brasileiros consideradíssimos e outros estrangeiros illustres, como o sr. Chaudé, governador geral da África occidental francesa.

A maioria vinha já de Bordes e outros embarcaram aqui.

Dos primeiros, muitos quizeram, naturalmente, aproveitar a demora no nosso porto para visitar a capital. Tiveram logo companheiros de viagem, já condecorados de Portugal, que lhes aconselharam a que não se mettessem em tal empresa, porque teriam que prestar estreitas contas à fiscalização aduaneira n'este paiz, peor que em nenhum outro.

Não detiveram tais conselhos grande numero de viajantes, que realmente vieram a terra, e que, uma vez aqui, adquiriram pequenas lembranças, que em toda a parte passam incolumes dos rigores fiscais.

Foram esses viajantes para bordo, plenamente sosegados, conscientes de que nada tinham a pagar, como em qualquer outro paiz não tinham.

Engano! Cahiram sobre elles os fiscais da alfandega, e tudo farejando, com a mais descerceza impertinencia, exigiram lhes direitos de exportação sobre as mais insignificantes coisas...

Revoltaram-se e reclamaram, os estrangeiros, dizendo que em parte nenhuma do mundo succedia assim. Não mudaram ainda de rumo os fiscais: — a mesma impertinencia em farejar e a mesma intransigencia em pedir dinheiro...

E não ficaram por ahi. Um illustre brasileiro, sabendo já o paiz em que estava, pagou, antes de ir para bordo, despacho de uns objectos que comprou. Deram-lhe recibo, mas o empregado que o passou não o assignou. Pois á hora de largar o vapor queriam os guardas fiscais que o passageiro viesse a terra para authenticar o recibo!

Todos e tais factos foram severamente commentados pelos passageiros do *Cordillère*, que não se fartavam de dizer que em parte nenhuma se viam tais rigores, que n'um paiz assim não podiam desembarcar ou embarcar estrangeiros, que por sua parte nunca, de passagem por Portugal, tornariam a ir a terra, que enfim, se mostraram verdadeiramente revoltados e enojados.

Isto é unico, impossivel, uma vergonha... e d'uma tolice inacreditavel!

Pois viajantes que veem aqui deixar *ouro*, dar vida ao nosso commercio, respirar por momentos o nosso ar e proclamar depois que elle é delicioso, que vale a pena voltar aqui — e quantos voltariam! — são escorregados, obrigados a pagar direitos de artigos que vendriam ahi sem direitos a qualquer nacional, e até tornados responsaveis pelos esquecimentos dos nossos empregados aduaneiros!

Pasmoso e revoltante!

Não haverá um homem de tino que reforme essas leis tolas e esses empregados (sem ordenado por interio, como é costume), e faça que este repetido cartaz espalhado pela Europa dizendo «não vão a Portugal», deixe de ser espantalho em todas as nossas fronteiras e portos?

Depois d'isto falam entusiastas sem brio em sumptuosos palacios de jogo e concertos, em parques e atractivos!

Cubram de vergonha o nome honrado da patria, transformando a capital em lúpanar da Europa, rebaixem-nos a ponto de não se poder pronunciar o nosso nome deante de gente decente, e conservem as alfandegas como estão, que não haverá estrangeiro, por mais dissoluto que seja, que venha cá.

PARTE OFICIAL

Ministério dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção geral do ultramar

3.º Repartição

2.º Secção

D. Carlos, por graça de Deus Rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos, que as cortes gerais decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1.º — São aprovados os contractos celebrados em 11 de março de 1897, entre o governo e a companhia real dos caminhos de ferro através da África 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, com as seguintes modificações no primeiro dos dois contractos:

No § 2.º do artigo 1.º deverá substituir-se as alineas *a* e *b* pelo seguinte:

a) A garantir, antes de tudo, o pagamento integral das responsabilidades da companhia para com o tesouro por encontro nas deduções, que para esse fim tem de ser feitas nas subvenções a liquidar a favor da mesma companhia;

b) 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 ouro 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;

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

O artigo 3.º será substituído na forma seguinte:

No caso da companhia perder a posse da concessão por qualquer motivo, o producto da elevação de tarifas continuará obrigado ao reembolso integral das responsabilidades da companhia para com o tesouro, podendo todavia a referida elevação ser substituida, se se julgar conveniente, por um imposto especial de transito.

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

Mandamos portanto a todas as auctoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'ella se contém.

O ministro e secretario d'Estado dos negocios da fazenda e o dos negocios ecclesiasticos e de justiça, interinamente encarregado dos da marinha e ultramar, a façam imprimir, publicar e correr. Dada no paço das Necessidades, aos 13 de setembro de 1897. — EL REI, com rubrica e guarda = Francisco Antonio da Veiga Beirão = Frederico Ressano Garcia. — (Logar do sello grande das armas reaes.)

Ministério das Obras Públicas, Commercio e Indústria

Direcção dos serviços de Obras Públicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El Rei, conformando-se com o parecer de 13 do corrente mez do conselho superior de obras públicas e minas: ha por bem aprovar o projecto apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes de um tipo de casa para dormitorio de pessoal de movimento, nas estações das linhas d'aquella companhia, em que o mesmo pessoal tiver que pernoitar, com uma janella em cada um dos compartimentos dos referidos dormitorios.

Paço, em 21 de setembro de 1897. — Augusto José da Cunha.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Bilhetes por preços reduzidos nas linhas de Cintra e Cascaes. — Vão com este numero aos nossos assignantes as duas novas tarifas, a que já nos temos referido n'este logar, pelas quais se reduzem consideravelmente os preços do transporte de passageiros na primeira d'aquellas linhas, e se estabelecem pequenas alterações, favorecedoras para o publico, n'este ramal.

Sobre a L. n.º 2, que é a applicavel na linha de Cintra, já démos desenvolvidos esclarecimentos no numero de 16 de agosto ultimo.

A de Cascaes, L. n.º 3, pouco differe da actualmente em vigor, tendo especialmente por fim a sua publicação uniformizal-a com a de Cintra e fixar egualdade de preços para Caes do Sodré e Alcantara-Terra, e como, na de Cintra, os preços de Alcantara-Terra são eguaes aos de Lisboa-Rocio, resulta que tanto faz aos passageiros que se dirijam de uma para outra linha fazer o trajecto por esta como por aquella estação, segundo os comboios que mais lhes convenham.

Ainda com o fim de uniformizar e evitar questões com o publico, mesmo quando este não tem razão, foi introduzida n'esta tarifa a condição de que as mudanças de classe se cobrarão pela diferença de preços dos bilhetes.

E' uma perfeita liberalidade da companhia, que uma grande parte do publico não merece, diga-se a verdade.

Nos comboios d'aquella linha temos visto duzias, centos, de passageiros elegantemente vestidos e repimpados nas carroagens de 1.^a classe, com bilhetes de 3.^a, e aguns até blazonando que nunca compram d'outros «porque a companhia é rica, e se passam, passam.»

Ora este abuso é tão vulgar no nosso paiz, que consideramos uma verdadeira generosidade não o reprimir, fazendo inexoravelmente cumprir o artigo 8.^o das tarifas geraes e o 79.^o do decreto de 11 de abril de 1868.

Estas tarifas começam a vigorar em 1 de novembro.

Bilhetes de assignatura. — Projecta a companhia real pôr em vigor, tambem em 1 de novembro, a nova tarifa para bilhetes de assignatura, reforma da actual L n.^o 2, tornando a concessão de bilhetes d'este genero latitudinaria a todas as linhas da companhia, e fazendo outras concessões que vamos resumir.

A tarifa divide-se em quatro artigos.

O 1.^o estabelece bilhetes entre todas as estações, em todas as classes e por 3, 6 meses e um anno, por escalas de 5 kilometros, desde 10 até 30; de 10, desde 30 até 100; de 25, até 200; de 50, até 400 e terminando por 401 a 500 kilometros (a maxima distancia é 472 kilometros, Porto-Entroncamento-Abrantes-Guarda) e por preço de passe para toda a rede sem limitação de percurso.

O preço d'estes passes fica sendo:

	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Por 3 meses.....	200 <i>000</i>	150 <i>000</i>	100 <i>000</i>
» 6 »	300 <i>000</i>	225 <i>000</i>	150 <i>000</i>
» 1 anno.....	450 <i>000</i>	337 <i>500</i>	225 <i>000</i>

Supondo uma assignatura entre Lisboa-R e Porto, o seu preço será:

	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Por 3 meses.....	134 <i>000</i>	100 <i>500</i>	67 <i>000</i>
» 6 »	201 <i>000</i>	151 <i>000</i>	100 <i>500</i>
» 1 anno.....	302 <i>000</i>	226 <i>500</i>	151 <i>000</i>

Sendo o preço Lisboa-Porto em 1.^a classe 6*0810* réis, basta que o assignante se utilize do bilhete annual em 23 viagens para já ter vantagem. Isto além dos pequenos percursos que pôde fazer entre as estações intermedias.

O artigo 2.^o é igual em preços aos actuaes para Cintra, Cascaes e Villa Franca e intermedias, conservando-se tambem a concessão para familias.

O artigo 3.^o é materia nova que não existe mesmo em muitas linhas estrangeiras.

Refere-se a bilhetes para estudantes até 18 annos de idade, em 2.^a e 3.^a classes, aos quaes concede meio preço sobre os do artigo 1.^o

O artigo 4.^o tambem é novidade, representando um grande beneficio para as classes trabalhadoras. Estabelece elle bilhetes mensaes e até semanaes, para operarios e trabalhadores, de todas as estações até Azambuja para Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados; até Merveira para Lisboa-Rocio ou Alcantara, da linha de Cascaes para Caes do Sodré, de todo o percurso até Figueira para Coimbra e de todas desde Aveiro para Porto.

Além d'isto ainda ha bilhetes collectivos para grupos de 10 pessoas em 3.^a classe, validos para uma só viagem de ida de manhã e regresso á noite, em distancias até 100 kilometros.

Facilita este artigo aos operarios poderem viver mais confortavel e economicamente nos arredores das cidades e valoriza, por consequencia, melhor a propriedade urbana n'essas povoações.

Voltaremos a falar d'esta tarifa quando a dermos como annexo, o que será brevemente.

Viagem ao Bussaco

No proximo domingo, 3, effectua-se um comboio especial do Porto ao Luso, para excursão ao Bussaco, igual ao que se realizou em 22 de agosto, e que não trouxe mais passageiros porque a sua lotação era limitada a 480 logares.

O mesmo succederá d'esta vez.

Os preços do Porto Campanhã, Gaya, Granja ou Espinho ao Luso, e volta, são 1*0500* em 2.^a classe e 1*0000* réis em 3.^a

A partida do Porto é ás 6 h. e 10' da manhã, chegando ao Luso ás 9 horas. O regresso é ás 7 e meia, para chegar ao Porto ás 10 e meia.

Os motores Daimler

Fez-se no dia 23, no Tejo, a experiência de uma nova lancha, a *Condor*, destinada ao serviço de transportes e reboques no nosso rio.

A especialidade d'este barco é o seu motor de gasolina, patente da casa Daimler, de Cannstadt, Würtemberg.

A's 11 horas e um quarto os srs. Georg Jerosch e seu genro o sr. Alberto de Koss, socios da casa O. Herold & C.^a, tomaram logar na lancha acompanhados pelos seus convidados, entre os quaes se contavam alguns comerciantes, industriaes e membros da imprensa.

Os dois unicos homens de bordo, dando algumas voltas a uma manivella, puzeram o motor em andamento, vendo desde logo os assistentes que a manobra da machina é facilima, o movimento regularissimo, não produzindo calor nem cheiro algum, não exigindo machinista nem fogueiro, alimentando-se automaticamente.

A *Condor* afastou-se para o meio do Tejo, fazendo ahí diversas evoluções, no que se viu a practicabilidade dos seus movimentos rapidos e do seu andamento commodo, sem solavancos nem ruido.

Os motores electricos dos barcos de recreio que andam no Tamisa e no Sena são bem menos suaves do que este.

Descreveram-se apertadas curvas, navegou-se rapidamente, recuou-se com promptidão, e sempre sem esforço, obedecendo o motor a toda a manobra, não devendo esquecer-se a suavidade e rapidez com que, ao regresso, se fez o atraque á ponte do caminho de ferro.

O motor Daimler provou bem a sua efficacia para o movimento d'estes pequenos barcos e as vantagens que offerece sobre as machinas de vapor.

Essas vantagens são: Occupar muito menor espaço, visto não precisar de caldeira, o que deixa maior campo para passageiros ou carga; não produzir o menor calor nem fumo; funcionar logo dois minutos depois de acceses os aquecedores, o que representa uma enorme economia quando tenha que estacionar durante algumas horas, visto que não é preciso manter a pressão, como succede nas machinas a vapor, pois que ha sempre a facilidade de em dois minutos se pôr a funcionar. E quando mesmo se mantenham acceses os aquecedores, o gasto é quasi nullo.

O motor Daimler é muito leve, o que permite que a embarcação possa ser de construcção leve tambem, ganhando em velocidade e aproveitando para carga o peso a menos que o motor representa.

O combustivel occupa apenas um pequeno espaço,

por ser liquido e concentrado, e como é aspirado pelo proprio motor nem necessita trabalho manual, representando assim uma economia de pessoal. E além d'isso o asseio do barco é tambem vantagem a não desprezar, porque d'elle resulta que todo o espaço mesmo junto ao motor pôde ser percorrido pelo passageiro ou utilizado para carga, ainda a mais fina, sem receio de que se suje.

Não ha a frequente necessidade de limpeza como sucede nas machinas de vapor alimentadas com aguas por vezes de má qualidade.

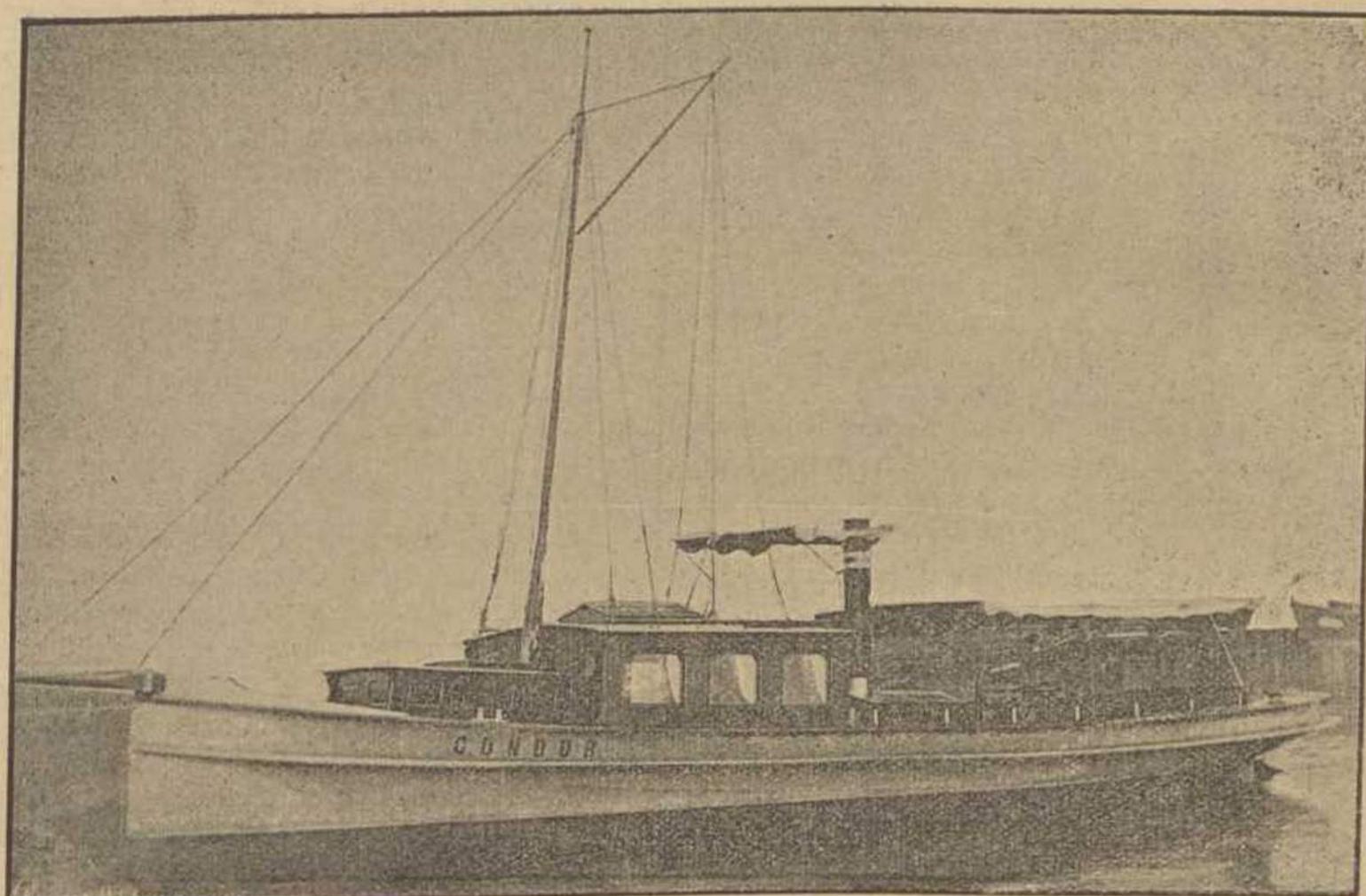
O consumo é de 400 grammas de gazolina por hora e por cavallo, isto é, que, trabalhando a toda a força, 23 cavallos, consome 9,2 kilogrammas de gazolina por hora.

chas com este motor, de uma das quaes a polícia do porto se serve ha mais de 7 annos sem precisar de lhe mandar fazer concertos.

Apesar dos motores Daimler serem em regra de força de $\frac{1}{2}$ até 25 cavallos, pôdem comtudo construir-se de força superior se fôr preciso para fins especiaes.

A casa «Daimler» ganhou com os seus motores os 4 primeiros premios nas 4 grandes corridas de competencia dos carros automaticos, em julho de 1894 de Paris a Rouen, maio de 1895 de Turim a Asti, julho de 1895 de Paris a Bôrdeus e outubro de 1896 de Paris a Marselha, sendo esta ultima corrida, de 1.728 kilómetros ida e volta, feita em 67 h. 42 m.

Daremos brevemente, na nossa secção *Automobilismo*,



A LANCHAS CONDOR

D'estes motores tem a casa Daimler construido para a Allemanha mais de 2.000. Na França, Inglaterra e America do Norte a patente «Daimler» é explorada por companhias que forneceram, pelo menos, outros, tantos motores para os fins mais diversos, pois que o motor Daimler serve não só para botes, lanchas, rebocadores e navios de pequena lotação, como para todos os fins que exigem pequena força, de $\frac{1}{2}$ até 25 cavallos, como carros automoveis, machinas agricolas, wagonetes e *draisines* de caminhos de ferro, locomoveis, etc.

Os motores fixos recommendam-se pelo seu peso muito reduzido, não precisando fundamento ou alicerces tão fortes e complicados.

O governo brazileiro, assim como diversas companhias de caminhos de ferro allemaes e norte-americanas, introduziram os Motores Daimler para o funcionamento dos wagonetes, bombas e ultimamente para carros de illuminação que servem para illuminar o caminho em caso de reparações ou construções nocturnas, de sínistros na linha, etc.

No Rio de Janeiro estão funcionando 10 lanchas, motor Daimler, o mesmo numero comprou a firma Woermann para o seu serviço nos portos e rios da Africa Oriental, principalmente onde ha pouca profundidade d'agua.

No porto de Hamburgo estão trabalhando muitas lan-

a descrição dos carros e *draisines* d'esta casa, que funcionam com gazolina e com petroleo ordinario.

A lancha de que se fez a experencia, e da qual damos hoje a gravura, foi construida em Hamburgo, tem 14 metros de comprimento, 3 de largura e 1,78 de altura, calando 1,10 d'agua. E' formada por chapas de aço de 6 milímetros. Deita 15 kilom. por hora.

A força do motor é de 23 cavallos efféctivos.

Tem ao centro um apparelho para amarragem do cabo de reboque, e á popa um espaço bastante vasto para carga.

A' prôa fica o dormitorio para o pessoal e sob este um deposito de gazolina que comporta 300 kilos, ou seja abastecimento para mais de 30 horas de serviço. Há outro deposito mais pequeno d'esse liquido que está sempre em communicação com o motor.

Ávante d'este ha uma pequena sala em que pôdem viajar, em commodos assentos, até 8 passageiros, tendo mesa, armarios e outras commodidades.

Com uns barcos n'este genero, accommodando a rea a transporte de passageiros, poderia fazer-se um excelente serviço entre as duas margens do nosso Tejo, serviço rapido, successivo, commodo e economico, em logar d'aquelle, que não tem nenhuma d'estas qualidades, que temos hoje para Cacilhas, e que pelas suas más condições é sobretudo a causa do atraço e aban-

dono em que se encontram as povoações d'aquelle margem.

Terminando esta noticia sobre a experiecia da *Condor*, que tão agradaveis impressões nos deixou, agradecemos penhorados á casa Herold & C.ª, representante em Portugal e colonias da companhia dos motores Daimler, o seu convite; aos chefes d'aquelle casa a amabilidade com que receberam o nosso director, e ao seu empregado superior, o sr. Leal da Costa, o brinde que levantou á imprensa portugueza.

NOTAS DE VIAGEM

XXVI

O gosto artístico. — Tunis, a branca. — Os minaretes e as ruas. — 130 annos de vida. — A mania dos relogios. — Um phänomeno original. — O bairro francez e a nossa rua. — O furor da engraxadella.

A par do seu sistema de commercio, em muitos casos perfeitamente primitivo, o tunisiano tem uma certa noção artística para expôr os objectos que vende.

Sem mais que um exemplo dar, lembrarei as lojas de legumes, onde as hobreiras e os arcos das portas são garnecidos de cebolas e alhos, em disposição artística, formando o mais original ornamento.

Os fructos e as carnes são tambem apresentados de fórmula a, pela variedade das cores, formarem um conjunto bem mais agradável, do que pela fórmula usada nos nossos mercados.

É que o arabe da Tunisia tem certa predilecção pela combinação de cores, especialmente o verde com o encarnado, que são as cores do propheta, e as que mais dão na vista.

Nos fatos, no interior das casas, nas columnas das mesquitas, nas entradas dos estabelecimentos de banhos aquellas duas cores em tons vivos, berradores, ferem a retina continuamente.

E a par d'isso, chama-se a Tunis a *cidade branca*, e com razão, porque as paredes dos edifícios, de alto a baixo, são caiadas, como caiados são, por completo, os terraços que encimam as habitações, os muros, as chaminés, tudo emfim é como a neve, de uma brancura que, sob os raios d'aquelle sol ardente, queima a vista.

Estes terraços, continuados de predio para predio, quasi á mesma altura, constituem uma especie de cidade elevada, servindo de comunicação para os vizinhos, por vezes aos ratoneiros e frequentemente aos namorados.

É por isso que um tunisiano não porá duvida em tirar os fechos á porta da rua, mas o alçapão que fecha o terraço, esse é que elle não deixa de fechar á noite cuidadosamente.

E pelas aberturas para estes terraços que as casas recebem luz, porque janellas são raras nas frontarias e menos do que janellas, verdadeiras frestas que apenas dariam passagem a uma cabeça, se algum subdito do propheta commettesse o peccado de assomar á janella. E é n'estes terraços que, pela noite, a familia se reúne a tomar ar e a comer a sua ceia de cuscus.

Varios sitios são constituidos ainda por estreitos becos, como o nosso bairro de Alfama, formando aglomerações como as *ilhas* no Porto ou os pequenos grupos de casas commerciaes em Londres, isto é, uma reunião de corredores onde não passam vehiculos nem animaes de carga.

Esta é a parte antiga da cidade, bem entendido, e como por ella vou seguindo a descripção, aconselharei o leitor a que a visite com vagar, como eu o fiz, e terá

a original sensação de percorrer, durante horas, ruas e largos sem encontrar um europeu.

E' a maneira de apreciar melhor aquelle viver cheio de originalidades, entre as quaes não deixará de notar a elevada estatura fóra do vulgar dos habitantes e a sua apparence de robustez extraordinaria.

E ao que parece, os tunisianos são com efeito homens fortes, cheios de vida, apesar de, antigamente, o paiz não ser dos mais salubres pela falta de aguas e hygiene, defeitos que os franceses lhe teem tirado.

O que é facto é que a vida média é mais prolongada alli do que n'outros paizes, regulando por 70 annos, e não era difícil, ainda ha pouco, encontrar macrobios de mais de 100 até 130 annos.

Visto que não se pôde entrar nas mesquitas nem subir aos seus miranetes, o meio melhor de vêr a cidade e os seus terraços é ir ao palacio do bey, *Dar-el-Bey*, a que já me referi, e que fica á saída dos *soucks*.

D'ahi se goza toda a cidade e ahi se vêem algumas curiosidades, entre as quaes bellissimos relogios.

E' esta outra predilecção que está nos habitos do paiz — o relogio.

Nenhum homem anda sem uma d'estas pequenas machinas, e alguns usam duas nos dois bolsos do collete.

Nos palacios do bey então é um nunca acabar.

No do Ksar-Said (palacio da felicidade) onde foi assinado o tratado do protectorado da França, em 1881, a quantidade de relogios de mesa e de parede é verdadeiramente pasmosa.

Ha salas que teem 13 (contei-os eu) e em todo o palacio não ha menos de 150. Talvez mesmo 200, porque alguns me passariam desapercebidos.

E' muito interessante este palacio, em que ha bellissimas salas, e o quarto do bey com rica mobilia, entre a qual se nota o leito dourado com applicações de crystals de Veneza.

O bey não habita n'elle, porque é costume, morto um bey, o seu successor não o substituir no palacio, e este era do pae do actual. Este foi por isso viver para Marsa, a uns 20 kilometros da cidade, o Cascaes... de Tunis.

E' bom que o leitor saiba que á segunda feira não se visita o palacio do Bardo, que é muito interessante. E' o unico dia da semana em que está fechado.

Outro ponto interessante a ver é o *Chateau d'eau*, por detraz da *Kasba*, no extremo oeste da cidade, não só pela sua elevação, d'onde se gosa excellente panorama, como por ficar ao pé o local do antigo paiol que em 1887 foi pelos ares com uma explosão de vinte mil kilos de polvora incendiada por uma faísca electrica durante uma grande tempestade.

Deu-se então um phänomeno original: a explosão, que abalou toda a cidade, fez dissipar n'um momento a tempestade e rapidamente o céu apresentou-se estrelado.

D'este ponto, o visitante não tem mais que descer á entrada da *Kasba* para encontrar o tremvia, (um só cavallo e carros abertos como os nossos) que o conduzirá á Porta de França, quer por um quer por outro lado, porque esta linha férrea rodeia toda a cidade pelas avenidas entre esta e os dois bairros Bab-el-Souika e Bab-el-Djazira.

Se o visitante viu já estes bairros, a pé, o que é facil porque a sua largura é inferior a um kilometro, virá ver o bairro francez no extremo leste que também tem que apreciar.

Desde a porta de França até o porto estende-se este bairro, em bellas avenidas e ruas, de bons edifícios modernos, com elegante estação de correio, um vasto

mercado rodeado de ruas com os nomes dos paizes da Europa.

Tratei logo de procurar a nossa rua e fiquei lisonjeado por ver que ella lá está a rua de Portugal a segunda ao pé do mercado depois da rua de Hespanha. Ao menos não fomos alli esquecidos, como tantas vezes o somos.

Ao centro d'este bairro a avenida da marinha, que segue á avenida de França, é um bello passeio, largo, arborizado, com assentos aos dois lados. E' ahi o palacio do residente francez, a camara, a cathedral (em construccion) e outros grandes edificios.

Em casas mais modestas, cafés e restaurantes onde os populares comem, e á noite se exhibe a dansa do ventre, canções das tribus vizinhas e outras diversões ordinarias a valer.

Para a boa sociedade ha os luxuosos cafés da avenida de França, onde tocam quartetos e se exhibem pequeninos theatros de marionettes.

Algumas noites a musica toca na entrada do circulo militar.

Rodeando mesas até quasi ao centro da rua, alli se reunem milhares de pessoas tomando refrescos e conversando, conversas que teem que ser interrompidas continuamente para dizer: — não.

E' que os vendedores ambulantes são uma praga, dia e noite. Este nos offerece flores, aquelle ventarolas, logo outro phosphoros, e outro apoz *ki krá*, bolo de farinha e ovos que se vende aos bocados.

Finalmente o bando dos *cireurs* que nos querem engraxar as botas por mais engraxadas que ellas estejam.

D'estes, ao menos, livra-se a gente aos pares, abando nando um pé a cada um e dando-lhes 10 centimos.

O furor d'elles é tal que a um pobre veterano, com uma perna só, estando já um engraxador de volta com ella, outro se ajoelhou, deante d'elle para lhe engraxar... a muleta.

O "Reporter," e a Companhia Real

Este nosso collega publicava ha dias um artigo de fundo em que transparece uma tal má vontade contra a companhia, que bem se percebe que está de mal com ella... por qualquer coisa.

Referimo-nos a esse artigo porque chegam a ser curiosas as suas theorias, demonstrando a mais completa ignorancia do serviço de caminhos de ferro.

Querem saber quaes as grandiosas faltas de que o *Reporter* accusa a companhia?

Leiam e pasmem!

1.º Ter estabelecido uma tarifa reduzidissima nos comboios *tramways* da linha de cintura.

E' na verdade de fazer levantar as pedras... não sabemos se o *crime* da companhia, se o disparate da noticia!

E nota então, como grande sabio, que um bilhete de ida e volta custa mais caro do que dois bilhetes simples!

Onde está o erro? Pois se o publico pôde comprar os bilhetes simples, já se vê que não utilizará os de ida e volta que assim ficam annullados por si.

Mas isto não é ainda assim: os bilhetes baratos são só validos nos *tramways* e os de ida e volta são para os ordinarios.

Ahi está outro *escandalo* de que o jornal accusa a companhia:

2.º Ter comboios baratos e frequentes para as povoações proximas de Lisboa e outros que vão por essas

linhas fóra até Porto e até Hespanha, é outro *abuso* que não devia ser consentido, por constituir uma «confusão de classificações, perfeitamente arbitaria e gratuita, entre *tramways* e comboios ordinarios.»

Está-se a ver que, se o abalisado articulista tomasse a direcção da companhia, chamava correios ou expressos a todos os comboios, ou punha *tramways* para o Porto com paragem em todas as passagens de nível.

3.º A estação do Caes do Sodré ser um barracão em más condições.

Tem razão o *Reporter*.

Não estando ainda escolhido nem sequer aterrado o local para a estação definitiva, o primoroso criterio do collega seria ou construir provisoriamente um sumptuoso edificio de pedra... ou nada construir e só abrir a linha ao serviço quando estivesse edificada a estação definitiva.

Estamos a ver o que o *Reporter* diria se se publicasse em Colonia, onde houve uma estação provisoria durante muitos annos, enquanto se fez a primorosa estação que hoje alli ha; em Sevilha ou em Cadiz, onde só agora vão ser substituidas as estações-barracas pelas de alvenaria. Ahi sim, é que dava para artigos de fundo...

4.º Mas a companhia tem mais culpas... até de haver roubos de carteiras e relogios nas estações!

Parece ser assumpto da polícia, mas não é.

«Se as cearas teem pardaes
E' por culpa dos Cabraes.»

5.º Não completar a companhia a segunda linha até o Porto, é tambem uma falta. E era tão facil remedial-a! Bastava que os administradores da companhia deixassem de «com grande amor e carinho receber os seus honorarios», segundo insinua o collega.

E é verdade. Quanto imagina o *Reporter* que custaria esta obra? Estamos em que uns 10 ou 15 contos lhe parece sufficiente, e talvez até demasiado.

Agradecemos ao collega os agradaveis momentos que nos deu o seu desopilante artigo.

AUTOMOBILISMO

As carroagens automoveis em Paris

O director da companhia das «Petites Voitures», mr. Bixio, n'uma entrevista com um dos redactores do *Temps* que o interpellou ácerca do estado em que se encontra a questão das carroagens automoveis, foi de parecer que os motores actualmente em uso não satisfazem ainda por completo as exigencias do serviço publico.

E acrescentou que aguarda com paciencia a resolução do problema, certo de attingir o fim. Aceita e compra todos os inventos, que imediatamente submette ás precisas experiencias; n'este sentido procede agora á prova d'um motor de petroleo que se adapta ao material existente. Este motor, que pôde indiferentemente applicar-se a *coupés* ou a *victorias*, segundo a estação, é collocado na frente do vehiculo em uma especie de caixote, e offerece a enorme vantagem de poder adaptar-se ao material circulante existente.

Mr. Bixio dá a preferencia aos motores electricos, e referindo-se á anunciada exploração de 150 *cabs* electricos em Londres, considera-a uma *blague*, pois tendo mandado um engenheiro estudar o assumpto, averiguou que apenas 12 *cabs* funcionavam e estes mesmo em experiencias, ás quaes só assistiam jornalistas e outros individuos interessados na observação do sistema.

Mr. Bixio tem em seu poder um motor do mesmo genero que o inglez; e occupa-se em transformar um dos seus depositos em estação electrica, devendo no prazo d'um mez proceder a uma experiecia de carruagem electrica. Se d'ella tirar algum resultado pratico, procederá a uma prova publica, como experiecia definitiva.

Este caso das carruagens londrinhas torna-se engracado.

Varios jornaes inglezes e franceses deram a noticia, que d'elles extrahimos, de que as carruagens eram 150, e agora vem o sr. Bixio dizer que são só 12! Ou o director das *Petites voitures* quer deprimir a companhia sua collega na capital ingleza, ou então forçoso é acreditar que o exagero não é um predicado privativo dos provençaes e dos andaluzes.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Tratado pratico de contabilidade commercial. — Concluiu o volume e acha-se á venda em todas as livrarias do reino esta obra de grande merecimento, devida á pena do conceituado guarda livros, professor e publicista, sr. Magalhães Peixoto.

No genero, é esta obra a mais completa e a que mais claramente explica a contabilidade commercial, pois contém mais de 600 problemas e mais de 200 taboas para todos os calculos mercantis.

O seu preço é apenas de 2.7800 réis e para a província 2.7900 réis.

Os pedidos devem ser feitos aos editores Barros & C.ª, rua do Arco do Bandeira, 62, 3.º

No prelo *Tratado pratico de escripturação commercial e operações de bolsa*, do mesmo auctor.

A indemnização de Lourenço Marques

Segundo declarou o *Jornal de Lisboa*, folha que, como se sabe, tem a auctoridade de ser orgão do sr. ministro da fazenda, é certo e seguro que, mesmo que a sentença do tribunal de Berne, na questão do caminho de ferro de Lourenço Marques, viesse amanhã e fosse desfavoravel para Portugal, o nosso governo se considera prevenido e assegurado de poder cumpril-a, contando com recursos bastantes para isso, sem necessidade mesmo de tocar nas obrigações dos caminhos de ferro. E termina dizendo:

«E pelo que toca á ideia de uma interferencia estrangeira na administração portugueza, por nossa parte repudiamos em nome do governo, em nome do nosso partido, e, mais do que isso, em nome do brio nacional, intemerato e immaculado, que nem da affronta de uma tão indigna suspeita merece ser empanado.»

Ao menos valha-nos esta declaração, que, pela fórmula categorica por que é feita, não deve admittir duvidas, para oppôr ás indignas mentiras do *The Daily Telegraph* e de outros trapalhões de igual jaez.

PARTE FINANCIERA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Nos termos dos artigos 12.º e 14.º dos estatutos, faz-se publico que no sorteio das obrigações d'esta companhia, realizado hoje, sahiram sorteados os n.ºs 6.726 a 6.730; 7.936 a 7.940; 26.006 a 26.010 e 28.871 a 28.875 da 1.ª serie, e 39.781 a 39.785 da 2.ª

O pagamento das obrigações sorteadas, e o dos juros, começará no dia 1 de outubro, desde as 11 horas da manhã ás 2 da tarde, na sede da companhia, rua Nova do Carvalho n.º 71, 2.º e na agencia no Porto, rua da Picaria, 49.

Pagar-se ha 750 réis por coupon captivos d'impastos, em conformidade com a decisão d'ultima assembléa geral.

Lisboa, 17 de setembro de 1897.

Os directores: *Antonio Francisco da Costa Lima, Antonio José Gomes Lima, Pedro Ignacio Lopes.*

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de setembro de 1897.

Não se modificalo, nem isso se poderia esperar, a situação acusada pelos nossos ultimos boletins, tendo-se, talvez, mesmo aggravado com relação ás praças do norte do paiz, onde são muito criticas as circumstancias, principalmente pelas dificuldades opostas pela agencia do Banco de Portugal no Porto, aos descontos, mesmo tratando-se de firmas de primeira importancia. As consequencias d'esta intransigencia devem principalmente fazer-se sentir no fim do anno, e oxalá que ellas não vão tão longe quanto os factos fazem prever. O descontentamento é grande no norte e tão justificado elle parece ser, até certo ponto, que não seria inopportuna uma visita do sr. ministro da fazenda ao Porto, afim de apreciar mais de perto e com o seu criterio pessoal os factos e as circumstancias.

Em Lisboa manteve se, na quinzena decorrida, a mais completa calmaria, o que aliás sempre succede n'esta época. As operações foram muito limitadas. No mercado dos generos coloniaes houve pequeno movimento, tendo augmentado consideravelmente o stock dos cafés pela accentuada baixa das suas coações nos mercados. Para Africa foram ordens para suspensão de novas remessas. Houve pequenas transacções de desconto, continuando o Banco de Portugal a franquear a taxa de 5 1/2 e de 5 %. Parecem completamente desvanecidas as apprehensões levantadas a propósito da situação d'algumas casas industriaes. Os cambios estiveram estacionarios. As letras s/Londres 90 d. mantiveram-se a 36 1/8. Os cheques regularam s/Londres, 35 13/16 e s/Paris, 798. As inscrições venderam-se de 33,70 a 33,95, as obrigações de 1888 de 4 % a 15.700 réis, as de 1890 de 4 % a 41.700 réis.

As obrigações predias de 6 % sustentaram a cotação de réis 95.750, assentamento, faltando as de coupon, as de 5 % a réis 93.720, tambem com falta das de coupon, as de 4 1/2 a 90.000 réis. As obrigações Loanda-Ambaca regularam a 84.000 réis com alguma procura. No proximo mez de outubro deve tratar-se definitivamente da questão do prolongamento do caminho de ferro de Ambaca até Malange, tendo já sido publicada a respectiva carta de lei de auctorização. A companhia tem agora de organizar os elementos financeiros necessarios para levar a cabo a construcção da nova linha. Digna do mais largo favorecimento é semelhante empresa. O caminho de ferro de Loanda a Malange está destinado não só a ser um fecundo elemento de desenvolvimento da província de Angola, mas ainda um largo compensador dos sacrificios realizados para a sua construcção.

A' ultima hora constava na praça que se estão renovando, em Paris, negociações para uma grande operação de crédito, com o fim de resolver, em parte, a nossa questão financeira, accrescendo-se que estão removidas as principaes dificuldades que poderiam oppôr-se a uma facil e prompta solução d'este negocio. É possivel que, na proxima quinzena, alguma cousa de mais positivo possa ser assegurado. Outras informações dizem que causou boa impressão no estrangeiro o relatorio do sr. ministro da fazenda, de que se fez uma edição em frances. Este documento, provando o gradual e sucessivo desenvolvimento da riqueza publica do paiz e a extensão e valor dos seus recursos, é realmente o mais poderoso argumento que podemos adduzir a favor do credito nacional.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v....	36 1/8	36 1/16	Desconto no Banco de Portugal.
" cheque ..	35 15/16	35 7/8	5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	793	794	No mercado.....
" cheque	796	797	Agio Buenos Ayres
Berlim 90 d/v....	322	323	100
" cheque....	325	326	Cambio Brazil...
Francfort 90 d/v...	322 1/2	323 1/2	Premio libra.....
" cheque ..	325 1/2	326 1/2	2.7180
Madrid cheque....	1.7000	1.7015	

Cotações dos fundos portuguizes e títulos da caminhos de ferro nas bolsas portuguizes e estrangeiras

SETEMBRO

BOLSAS	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	-
Lisboa: Inscrições assent...	33,97	33,90	33,87	33,76	-	33,85	33,95	33,95	33,95	33,95	33,95	33,94	33,94	-
" coupon...	34	-	33,92	33,90	33,90	-	32,87	33,95	33,95	33,95	33,92	-	33,95	-
Obrig. 4 0/0 1888	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15.200	-	-
" 4 0/0 1890 assent...	-	-	-	-	41.700	-	-	-	-	-	-	41.100	-	-
" 4 0/0 1890 coupon...	-	-	-	-	-	45.000	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 0/0 1890 externo...	-	-	-	-	-	46.200	46.200	-	-	46.300	46.200	-	46.200	-
" 4 1/2 0/0 assent...	-	46.400	-	-	46.200	-	46.500	-	-	-	-	46.600	-	-
" 4 1/2 0/0 coup. int...	46.500	-	46.500	46.300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 0/0 externo...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Açções B. de Portugal	124.000	-	123.000	-	122.600	122.600	122.500	-	-	-	-	-	-	-
" Comercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" N Ultramarino	88.700	-	-	88.700	-	-	-	88.400	88.000	-	88.300	-	88.500	-
" Tabacos coupon...	-	80.500	80.300	-	80.000	-	-	-	-	-	80.000	80.000	-	-
" Comp. Real	-	-	95.500	95.000	-	-	95.500	-	-	-	-	95.300	-	-
Obrig. predias 6 0/0	-	-	95.500	95.000	-	93.200	-	-	93.200	92.500	-	-	-	-
" 5 0/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Co ip. Real 3 0/0 1.º grau	70.500	70.500	70.400	70.400	70.300	-	70.400	70.400	-	-	-	12.400	-	-
" " " 2.º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" C. Nacional	-	-	-	84.000	-	84.000	84.000	-	-	-	84.000	84.200	-	-
" Atravez Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paris: 3 0/0 portuguêz	21.77 1/2	21.81	21.81	21.75	21.75	21.75	21.75	21.80	21.85	21.75	21.75	22	22	-
Açções Comp. Real	42	41	44.50	-	49.50	-	-	19.50	19.50	19.50	-	-	19	-
" Madrid-Cáceres	-	-	49.50	-	49.50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Norte de Espanha	78	79	80	80	78	78.50	80.50	82	-	-	-	-	-	-
" Mad. Zaragoza	130	129	132.25	133	-	133	-	134	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes	69	67	67	65	-	-	65	65	-	-	-	-	-	-
Obr g. Comp. Real (1.º grau)	266	268	267.50	267	267	267	266.50	266	265	266.50	265	265	265	-
" " " (2.º "	46.50	45.50	47	47	47	47	46.25	46	46	46.25	46.50	46.50	46.50	-
" " " (antigas)	-	-	-	-	-	-	122.75	123	-	-	-	122.50	-	-
" C. Beira Alta	66	-	-	-	-	-	67	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Cáceres	60	60	61	62	60	60	63.50	60	58	-	60	60	-	-
" N. Hesp. (1.º hyp.)	222	227	227	228	226.75	223	226	225	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguêz	21.87	21.75	21.75	21.75	21.75	21.50	21.75	21.75	21.75	21.75	21.75	21.75	21.75	-
Obrig. Atravez Africa	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	-	-
Amsterdam: Atravez Africa	-	63.34	-	63.37	63	63.34	-	63	-	-	63.25	63.37	-	-
Bruxellas: Atravez Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguizes e espanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1897			1896			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1897	1896	1897	1896	1897	1896
COMPANHIA REAL	de 3 a 9 Setem	693	81.926.000	Reis 118.219	693	73.746.049	Reis 106.415	2.225.594.000	Reis 2.129.859.281	Reis 95.734.719	-	-	-
	enova não garantida.	"	76.387.000	110.226	"	73.746.049	106.415	2.301.981.000	2.203.605.330	98.375.670	-	-	-
	Novo redé garantida	380	12.531.000	32.976	380	10.779.951	28.368	266.269.000	259.712.719	6.556.281	-	-	-
	10 16 "	"	41.561.000	30.423	"	10.779.951	28.368	277.830.000	270.492.670	7.337.330	-	-	-
	20 26 Agosto	475	20.766.565	43.719	475	16.992.700	35.774	516.022.435	482.445.930	33.576.205	-	-	-
Sul e Sueste...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4 10 Junho	353	21.353.853	60.492	353	16.737.975	47.413	440.392.397	443.147.209	-	-	2.754.812	-
Minho e Douro.	11 17 "	"	18.139.946	51.387	"	16.279.913	46.118	458.532.345	459.427.122	-	-	894.777	-
	18 24 "	"	28.593.842	81.002	"	25.938.654	73.537	487.126.185	485.385.773	1.740.412	-	-	-
	27 2 Setem	253	10.940.512	43.224	253	8.209.906	32.450	208.334.436	204.333.832	4.000.604	-	-	-
Beira Alta....	3 9 "	"	8.810.408	34.823	"	7.396.800	29.236	217.144.544	211.730.632	5.413.912	-	-	-
Nacional (Mirandella e Vizeu).....	13 19 Agosto	405	1.771.505	16.871	405	1.653.290	15.745	42.583.446	39.991.500	2.591.916	-	-	-
	20 26 "	"	1.821.193	17.344	"	1.327.323	12.641	44.404.609	41.348.823	3.085.786	-	-	-
	20 26 Agosto	34	1.945.040	57.207	34	1.787.930	52.586	53.382.148	49.361.724	4.020.424	-	-	-
	27 2 Setem	"	2.06										

As grandes companhias francesas

Como ampliação á noticia que no ultimo numero démos acerca da estatística das grandes companhias ferreas de França, occupamo-nos hoje da companhia do Norte, rede importantissima, cujo movimento financeiro e de exploração não é fóra de proposito dar a conhecer.

Esta companhia explorava no fim de 1896 um total de 3.734 kilom. no territorio da França, em accrescimo de 22 kilom. em relação ao anno anterior, ou seja um aumento de 0.59 %. O numero de viajantes que transitaram nas suas linhas elevou-se a 63.559.778, mais 4.132.704 que em 1895, ou 6.96 % de aumento, dividindo-se pelas tres classes de carruagens na razão de 45 para a 1.ª, 163 para a 2.ª e 792 para a 3.ª por cada 1.000 passageiros. A receita total d'este artigo, deduzido o imposto, foi de 64.489.232 fr. sobre 3.133.314 em 1895 ou seja 5,10 % de excesso.

As mercadorias em grande velocidade accusam um aumento de 265.537 fr. sobre o exercicio precedente, e as empequena velocidade um de 2.839.667 fr., sendo a tonelagem d'estas ultimas no anno relatado de 26.413.506 toneladas metricas.

A receita kilometrica foi de 55.386 fr. e a despesa de 27.799 fr., fixando no total um *deficit* de 50,19 % e um saldo sobre 1895 de 1,42 %.

Pelo que respeita ao resultado final, occupa a companhia do Norte o terceiro logar (depois da de Leste e da de Oeste) e mantem-se inferior ás do Meio dia, Orleans e P-L-M., cujas percentagens são menores. Em relação a 1895, a diferença para menos é superior ás do Leste e Meio dia e inferior ás de Orleans, Oeste e P-L-M.

Novo sistema de contactos aereos para tremvias electricos

No decorrer das ultimas sessões da *Société Internationale des Électriciens* ocorreu uma discussão interessantissima sobre a tracção electrica em Paris.

A electricidade, chamada a desempenhar tão importante papel na industria, encontrou sérios obstaculos na sua applicação á tracção, quer se pretendam empregar as canalizações aereas, quer as subterraneas. Contra umas e outras surgem argumentos de graves inconvenientes, e alguns factos isolados vieram ainda dar maior vulto á corrente oposicionista.

A sciencia e a actividade humanas não conhecem limites, porém; e, ao passo que uns tentam deter-lhes a marcha progressiva, outros esforçam-se por destruir as barreiras que lhes oppõem os retrogrados ou os timoratos.

Assim é que mr. Bochet, engenheiro das Artes e Manufacturas de Bruxellas, propôz um novo sistema de extraordinaria simplicidade e que, parece, deve destruir por completo as objecções feitas sob o ponto de vista do aspecto exterior, e evitar, ao mesmo tempo, as complicações e outros inconvenientes dos diversos modos d'emprego da electricidade-motriz.

Este sistema é caracterizado pelo emprego de contactos aereos intervallados n'uma extensão um pouco inferior á da carruagem, sobre a qual se acha estabelecido um conductor de apprehensão da corrente. N'estas condições, o conductor toca constantemente um dos contactos aereos. Os contactos são postos em comunicação constante com a fabrica central por meio d'uma canalização subterranea. O retorno da corrente pôde fazer-se pela via, como nas installações vulgares por

trolley, ou então por uma linha independente, com a condição de empregar um duplo sistema de contactos e de conductores de apprehensão de corrente.

Esta disposição permite aproveitar todas as vantagens da tracção electrica por *trolley* e linha aerea, evitando os inconvenientes d'esta linha. Os contactos podem ser collocados sobre os candieiros d'illuminação que se suppõe estarem em disposição conveniente para o efecto.

Este sistema offerece assim um caracter de extrema simplicidade e economia. Dá uma solução simplicissima para os cruzamentos e travessias das ruas. Em certos casos, o mesmo sistema poderia ainda ser applicado á tracção electrica dos comboios de caminhos de ferro.

A moradia aos agentes da companhia d'Orleans

Na companhia d'Orléans estão em vigor as seguintes disposições referentes á moradia abonada aos agentes que sejam chefes de familia:

Agentes cujo vencimento seja inferior ou igual a 1.500 francos e tendo a seu cargo mais de tres pessoas das seguintes categorias: 1.º filhos de menos de 15 annos; 2.º filhos doentes de qualquer idade que sejam; 3.º irmãos, irmãs, sobrinhos ou sobrinhas orphãos de pae e mãe, de menos de 15 annos que vivam com o agente ou á sua custa, — receberão, a titulo de moradia, o subsidio mensal de 5 francos por cada pessoa das acima designadas, a contar da *quarta* inclusivé.

Aquelles cujo vencimento excede 1.500 francos até 2.100 francos, receberão nas mesmas condições igual subsidio de 5 francos por mez, a contar da *quinta* pessoa, por cada uma que a seu cargo tiverem.

Estas disposições são applicaveis a todos os agentes, quer homens quer mulheres, que estejam permanentemente em serviço da companhia.

O vencimento fixo ou, tratando-se de agentes não commissionados, o salario diario, é o unico rendimento que entra em linha de conta para applicação das precedentes disposições.

As providencias de que se trata começaram a vigorar desde o 1.º de janeiro de 1897.

O comboio mais rapido do mundo

Fez-se ha pouco, entre Nova-York e East Buffalo, um comboio especial do *New-York Central Railway*, conduzindo varios empregados superiores da companhia, comboio cuja velocidade excede toda a que até hoje se tem conseguido.

No transito houve duas paragens, uma em Albany, de 1 minuto e 35 segundos, para mudar de machina e outra em Syracusa, de 2 minutos e 25 segundos, para o mesmo fim. O comboio percorreu 463 $\frac{1}{2}$ milhas em 407 minutos, o que dá uma média de 64 $\frac{3}{4}$ milhas ou 104 kilometros por hora, contra o *record* inglez de 63 $\frac{1}{2}$ milhas por hora, não obstante o comboio americano ser dez vezes mais pesado que o inglez.

Ao *New-York Central Railway* foi conferido ultimamente o titulo de «Melhor Caminho de ferro da America», o que é importante n'um paiz onde ha inumeras linhas ferreas que satisfazem por completo as necessidades do publico.

O *New-York Central* é, porém, o que gosa uma melhor situação. Estende-se atravez de todo o grande Estado de Nova-York até as Cataractas do Niagara (cer-

ca de 450 milhas), e ahí entronca com outras duas grandes linhas que estão sob a mesma direcção: a do *Lake Shore and Michigan Southern* e a do *Michigan Central*, as quais reunidas constituem um caminho sem igual entre as duas importantíssimas cidades americanas: Nova-York e Chicago.

Fábrica Diana

Recebemos um convite para a inauguração d'esta nova fábrica, pertencente a uma sociedade cooperativa que se destina á produção de bolachas e biscoitos.

Não deixaremos de comparecer, com todo o gosto, n'essa festa da família trabalhadora, e agradecemos a amabilidade do convite.

Novas carruagens

As linhas francesas do Leste e do Oeste de França inauguraram recentemente, aquella, uma nova carruagem de 1.^a classe, e esta, uma de 3.^a, ambas tendentes a prestar ao público maior comodidade.

A de 1.^a do Leste tem por fim formar a composição dos comboios expressos que comprehendem wagons-restaurantes e a dos de serviço internacional, Paris-Basel, Calais-Basel e Paris-Milão. A carruagem em questão é d'um movimento suavíssimo, completamente insonora. Tem gabinete de *toilette* e logar apenas para 24 passageiros; é de corredor lateral e plataformas cobertas e fechadas nos extremos, munidas de pontes (*passerelles*) que permitem o transito para outras carruagens. A iluminação é a petróleo e o aquecimento operado por um thermo-syphão de circulação d'água quente sobre placas aquecedoras metidas no sobrado.

A de 3.^a do Oeste tem seis compartimentos munidos de largas portinholas, diferindo dos já usados nas disposições interiores. As paredes são envernizadas e não pintadas; suprimiram-se as almofadas e garneceram-se os bancos e encostas de um estofo de crina coberta d'encerado. Em cada carruagem ha um compartimento isolado para as senhoras que viajam sós e dois destinados aos fumistas e aos caçadores. Para as bagagens de mão ha uma disposição especial. As portinholas podem ser abertas interiormente por meio d'uma alavanca, dispensando o trabalho e o perigo de os passageiros terem que passar o braço para o exterior da carruagem para abrir o trinco usado nas carruagens actuais.

LINHAS PORTUGUEZAS

Serviço para Bellas. — Com os bilhetes especiais que foram postos á venda por occasião da romaria do Senhor da Serra, em Bellas, foram de Lisboa aquela estação 14.768 passageiros, sendo d'estes um terço em 2.^a e dois terços em 3.^a classe. Além d'estes passageiros com bilhetes de ida e volta, pôde-se calcular em mais de 5.000 os que foram com bilhetes ordinários simples, pelo que o movimento n'esse dia para a referida estação não foi inferior a 20.000 passageiros.

Apeadeiros da linha de Cascaes. — Já estão adeantados os trabalhos para a construção dos abrigos nos apeadeiros em frente da estação de Paço d'Arcos, e no Dafundo.

A respeito d'este já o *Seculo* começa a *grazinar* que é mau, que não cobre os passageiros do sol, que precisa de abas (!)

Ficava bonito e moderno um apeadeiro de chapéu á Mazzantini.

O *Seculo* está defendendo com tanto interesse aquelle importante centro, que não nos admirará ver qualquer dia um redactor d'aquele jornal agraciado com o título de barão do Dafundo.

Funchal a Camara de Lobos. — Realizou se no ministerio das obras públicas o concurso anunciado para a construção d'este caminho de ferro, não havendo um único concorrente, taes eram as condições oferecidas no caderno de encargos.

Ponte Maria Pia. — Apesar das declarações já feitas pelos technicos, de que esta ponte não oferece o menor risco, o sr. governador civil do Porto falou ao sr. ministro das obras públicas, por occasião da sua passagem n'aquella cidade, a respeito dos boatos que teem corrido, declarando o sr. ministro que, não obstante estar completamente convencido da segurança d'aquella obra d'arte, ia mandar a inspeção de novo por uma comissão de engenheiros, para mais socegar o espírito público.

LINHAS HESPAÑOLAS

Galliza. — A imprensa local advoga a urgencia da construção de algumas linhas ferreas, impondo-se para a redução de distâncias e rapidez de comunicação entre as diversas povoações. Citam-se como de mais urgente as linhas de Santiago á Corunha, de Vigo a Bayona, de Pontevedra a Carril, de Orense a Verin, de Lugo a Ribadeo e de Betanzos ao Ferrol, cuja exploração será um passo importante para o progresso da região interessada.

Astillero a Ontaneda. — Está ultimada a construção d'esta linha, que liga com a de Santander a Bilbao, constituindo um ramal d'esta última. Além d'outras provações, a nova via ferrea servirá as estações balneares de Puente Viesgo, Alceda e Ontaneda.

Linares a Almeria. — Devem estar concluidos em breve os trabalhos do viaducto de Guardahortuna e Alamedilla, faltando apenas correr dois tramos, no que se gastará aproximadamente dois meses. As estações de Huelma, Cabra del Santo Cristo, Huesa, Alicun e Larva, unicas que faltam abrir ao serviço público, estão completas. No Salado trabalha-se também com actividade, procedendo-se já ao levantamento dos pilares que são todos em alvenaria, e à montagem dos tramos. No princípio do ano futuro deverá já fazer-se a viagem directa a Madrid, apenas com um pequeno trasbordo no Salado, que por sua vez será suprimido no próximo verão.

Murcia. — Vae começar o assentamento de carris na linha de tremvias d'esta província, para o que são esperados alli os representantes da companhia francesa que se propõe continuar a exploração dos mesmos tremvias.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

O comboio que em 4 de setembro conduziu a S. Quintino o presidente da república e o rei de Siam, percorreu o trajecto (154 kilom.) em 1 h. 43 m., o que equivale a uma velocidade de 90 kilom. por hora. Deve levar-se em conta o numero de carruagens salões, cujo peso era superior a 200 toneladas, e a moderação forçada de andamento perto de Chantilly, devida a trabalhos de via. A velocidade maxima foi de 110 kilom. em um declive proximo de Paris e a minima de 80 kilom. n'uma subida que se lhe segue. Voltando ao Havre, o magistrado superior da república foi conduzido n'um comboio que attingiu a velocidade de 98 kilom. por hora, visto ter percorrido 88 kilom. em 54 minutos.

Estas velocidades são altamente satisfactorias.

Vae ser demolida a velha gare de Bellevue, na linha d'Oeste, sendo substituída por outra de construção moderna, em harmonia com as mais urgentes exigências do serviço. O terreno foi cedido pelo conselho municipal de Meudon, concorrendo a companhia com 300.000 francos para o conjunto dos trabalhos.

CHINA

Foi já assinado o contracto entre o gabinete de Pekim e um syndicato franco-belga para a construção da linha Shanghai-Souchon-Nankin e prolongamento através o Ho-Nan.

A França liga a este facto uma grande importancia sob o ponto de vista estrategico e congratula-se pela noticia.

ABYSSINIA

Acaba de constituir-se, sob a direcção dos srs. Ilg e Chefueux, uma sociedade francesa para a exploração de caminhos de ferro abyssinios, com privilegio exclusivo por 99 annos. A parte destinada á exploração é a comprehendida entre Djibuti e o Nilo Branco, sendo estações intermedias Harrar, Entotto e Kassa.

BRAZIL

Mais uns esclarecimentos sobre o contracto de arrendamento da rede de caminhos de ferro brasileiros. O contracto é por 60 annos, recebendo o governo d'este paiz um adeantamento de 5 milhões de libras ou sejam 125 milhões de francos, com o juro de 6%.

O capital da companhia exploradora será dividido em 2.500.000 accões ordinarias e outras tantas de preferencia. Crear-se hão 4 milhões de libras d'obrigações 5%, dos quaes serão 3.500.000 libras emitidas por subscricção publica a 95.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal apresentados á assembléa geral dos accionistas de 19 de julho de 1897.

Segunda parte

(Continuado do n.º 234)

Recapitulando os numeros, que acabamos de mencionar, vemos que as receitas geraes da exploração, incluindo garantia de juros,

em 1896, subiram a 4.062:410\$037
que as receitas fóra do tráfego foram 39:174\$109

Total 4.101:584\$146

que as despesas de exploração foram 1.558:644\$459

que o encargo das nossas obrigações, incluindo o premio d'ouro, subiu a 1.933:787\$660

e que os impostos effectivamente pagos em Portugal foram 57:722\$525

no total de 3.550:154\$644

resultando assim um excedente de receitas de réis 551:429\$502

quantia esta que, n'este periodo de transição, foi levada á conta de ganhos e perdas.

O saldo d'essa conta, como do documento n.º 2, na importancia de 542:234\$158 réis, foi, em obediencia aos nossos estatutos, levado á conta da reserva especial, conta (documento n.º 3) cujo saldo em 31 de dezembro de 1891 era de 1.152:140\$982 réis, representado entre outras verbas no nosso activo, comparado este com o de 31 de dezembro de 1894, por maior quantia em caixa e em poder dos nossos correspondentes, pelo arresto Bartissol, maior valor dos abastecimentos em ser, pelo adeantamento de fundos para diversas obras, incluindo reconstrucción de pontes, tendo estes adeantamentos, sucessivamente, de ser reembolsados.

Por esta occasião não podemos deixar de registar que para os bons resultados da exploração em 1896 não contribuiu nenhum facto anormal, que importasse extraordinario movimento de passageiros, e do mesmo passo que foi para nós boa fonte de receita a despesa que fizemos com o prolongamento da linha de Cascaes, desde Alcantara até o Caes do Sodré.

Como dissemos no nosso relatorio do anno anterior, a despesa com a construcção a que nos referimos, incluindo a quantia de 21:215\$460 réis, valor dos terrenos que nós eram necessarios para essa construcção, e que em troca adquirimos da Camara Municipal de Lisboa, subiu a 46:415\$353 réis.

Consta das nossas contas que as receitas e despesas de exploração da linha de Cascaes foram as seguintes :

Annos	Receitas	Despesas	Producto liquido
1894	65:087\$900	51:205\$145	13:702\$845
1895	86:842\$284	81:017\$157	5:825\$127
1896	149:520\$490	95:753\$013	53:767\$477

Assim, a receita liquida de 1896 é superior 47:941\$950 réis á de 1895 e já superior á despesa total que fizemos para a ligação do Caes do Sodré com Alcantara.

Terceira parte

Factos geraes

A data de 17 de novembro de 1896, segundo o aviso junto a este relatorio (documento n.º 32) da Camara Syndical «des agents de change» de Paris de 15 do mesmo mez, foram admittidas á co-
tação na Bolsa de Paris todas as nossas obrigações privilegiadas do 1.º e 2.º graus de 3 e 4%, em circulação, nos termos do con-
venio de 4 de maio e sentença do Tribunal do Commercio de Lisboa que o homologou de 11 de outubro de 1894.

A troca dos titulos antigos de 3 e 4% e dos titulos provisórios privilegiados do 1.º grau de 3% pelos definitivos começo desde logo, tendo continuado com toda a regularidade e havendo-se já effectuado o pagamento dos juros das nossas obrigações, relativos ao 2.º semestre de 1896 com a apresentação dos coupons dos titulos definitivos.

Dos terrenos conquistados ao Tejo vendemos em 1895, por encontro, á Camara Municipal de Lisboa, 14.900 metros quadrados a 3\$000 reis, o que produziu 44:880\$000 reis.

Em 1896 liquidámos definitivamente por 1:000\$000 reis a transacção que por escriptura de promessa de venda de 30 de maio de 1893 tinha sido feita de 450 metros quadrados de terrenos na Junqueira a 2\$222,22 reis.

Vendemos n'esse anno á Société Entreprise Raffinerie de Bruxelles 2.500 metros quadrados a 6\$000 reis, tendo recebido logo 7.500\$000 reis e devendo liquidar em 25 de junho corrente o saldo, isto é, quantia igual de 7.500\$000 reis. No balanço não figura, porém, senão a venda definitiva de 450 metros por 1:000\$000 reis, porque a dos 2.500 metros só é efectiva n'este anno de 1897.

Em 1897 ja vendemos, á mesma Société Entreprise Raffinerie de Bruxelles, mais 991.25 metros quadrados, também a 6\$000 reis, o que produz a quantia de 5:947\$500 reis.

N'estes termos temos vendido :

Em 1893.....	14.900 ²	a 3\$000	44:880\$000
» 1890.	420 ²	a 2\$222,22	1:000\$000
» 1896.....	2.500 ²	a 6\$000	15:000\$000
» 1897.....	991,25	a 6\$000	5:947\$500
	18.901 ^{2,25}		66:827\$500

O processo que nos moveram de modo insolito os empreiteiros Duparchy & Bartissol, de que démos conta no nosso relatorio de 1 de julho de 1896, segue os seus termos legaes, tanto em Lisboa como em Paris, onde correm os respectivos processos.

Ultimámos a liquidação com a companhia de Alcanena por escriptura de 29 de janeiro de 1897, tendo recebido, em virtude d'essa liquidação, 3:000\$000 reis.

Como era de direito, o governo, ouvidas as estações competentes, concordando com a nossa representação de 17 de abril de 1896, sobre a liquidação dos direitos correspondentes ao material importado e empregado na nossa linha de Cascaes, anteriormente á abertura da mesma linha á exploração, declarou (documento n.º 31) que a importancia dos referidos direitos se achava incluida na liquidação de que tratam as bases IX e X da nossa convenção de 4 de maio de 1894.

Quarta parte

Caixas de Soccorros e de Reformas e Pensões

Como no anno anterior, correu sem incidentes a Administração das Caixas de soccorros e de reformas e pensões, satisfazendo quanto possivel aos fins da sua instituição, como se deprehende do seu relatorio e mappas annexos, relativos ao anno de 1896.

Caixa de Soccorros

O balanço em 31 de dezembro de 1896 apresenta um saldo de 16:220\$078 réis, que segundo as prescrições regulamentares passou para a caixa de reformas e pensões, depois de se terem dispensado as seguintes verbas, que todas se traduzem em benefícios directos e indirectos para os empregados e operarios da companhia.

Escola Camões no Entroncamento	762\$180
873 subsídios a empregados e operarios doentes	3:714\$585
42 donativos a empregados e operarios necessitados	1:864\$850
58 funeraes de empregados e operarios falecidos	961\$460
Despesa com o serviço de saude, incluindo medicamentos e pagamento de hospitais	1:344\$069
Total.....	8:647\$144

Durante o anno de 1896 foi, representada por 790 emprestimos, adeantada a diferentes empregados e operarios a quantia de réis 32.335\$035.

Os diferentes armazens forneceram viveres na importancia de 137.386\$080 réis ao pessoal da companhia, o qual de diversos fornecedores, e em virtude de contractos, recebeu:

Calçado	4.343\$115
Fazendas para fatos e feitio dos mesmos	2.984\$250
Roupas brancas.....	1.552\$017
Diversos fornecimentos.....	702\$865

(Continua).

ARREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

Em 4 de outubro proximo futuro, e dias seguintes, ás onze horas da manhã, por intermedio do agente de leilões sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 111.^o das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 4 de agosto de 1897, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os interessados de que poderão ainda retirar-as, pagando o seu debito á companhia, para o que deverão dirigir-se ao serviço do trafego, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 2 do referido mez de outubro inclusivé, das dez horas da manhã ás tres da tarde.

Lisboa, 13 de setembro de 1897.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de massaroquinha

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 2 de outubro, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes, em Campa-ñã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 4.000 kilogrammas de massaroquinha, 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 12\$000 réis, e de apresentar uma amostra da massaroquinha a fornecer.

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 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, 14 de setembro de 1897.

Fornecimento de carvão de pedra

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 14 de outubro proximo, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental, d'esta cidade, em presença do ex.^{mo} administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 4.000 toneladas de carvão de pedra para machinas locomotivas, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

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, 20 de setembro de 1897.

Typ. do Commercio de Portugal, rua Ivens, 35.—Lisboa

CALDAS DA FELGUEIRA

CANNAS DE SENHORIM
Beira Alta

Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abertura do estabelecimento thermal em 1 de maio e encerramento em 30 de novembro

Excellentas águas mineraes para doenças de pelle, rheumatismo, estomago, garganta, etc.

O estabelecimento thermal comprehende 64 banheiras de 1.^a a 5.^a classe; duas salas para douches, uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inhalação, pulverisação e aspiração, com gabinetes annexos e independentes para toilette.

E' sem duvida o melhor do reino e o mais barato.

Abre em 15 de maio. — Estação de correio e telegrapho, medico, pharmacia e casa de barbear.



Grande Hotel Club

Magnificas accommodações desde 1\$200 réis, comprehendendo serviço, club, etc. Bonus para os medicos.

Para esclarecimentos: em Lisboa, rua do Alecrim, 125, referente ao estabelecimento balnear, e rua de S. Julião, 80, 1.^o, referente ao GRANDE HOTEL.

Correspondencia para Caldas da Felgueira, — ao gerente da Companhia do GRANDE HOTEL.

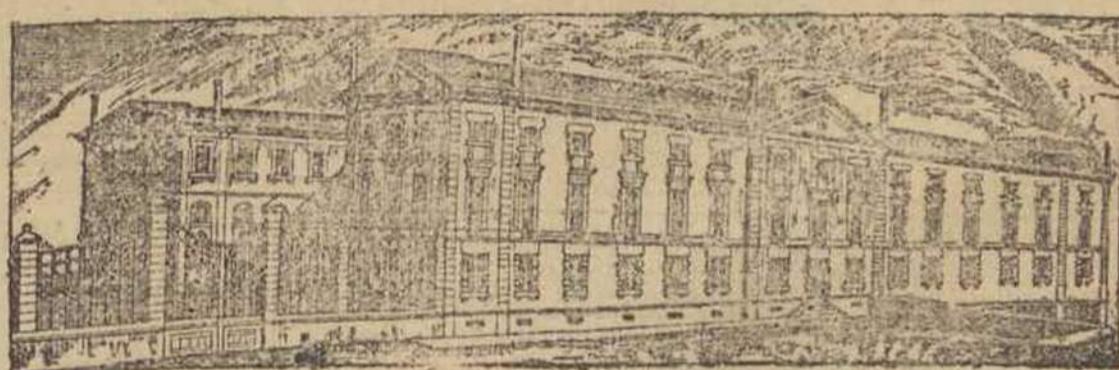
As aguas engarrafadas vendem-se nas pharmacias e drogarias, e no deposito geral Pharmacia Andrade, rua do Alecrim, 125.

A exploração do Hotel fica este anno a cargo da Companhia do Grande Hotel Club.

VIAGEM — Faz-se toda em caminho de ferro até Cannas (Beira Alta), e d'ahi 5 kilometros em bons carros.

— A estação de Cannas, na linha ferrea da Beira Alta, está directamente ligada com todas as linhas ferreas hespanholas que entram

em Portugal por Badajoz, Caceres, Villar Formoso, Barca d'Alva, e Tuy.



**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES
RECOMMENDADAS**
**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

Antwerpia.—A. Manceau.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Ad. Seghers.—Rua Victor Cordon, 1-A.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, frutas e outras commissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.

Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.
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. Real.
Paris.—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.
Porto.—Grijó & C.—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 Príncipe, junto á Estação Central.—Etablissement de premier ordre—toujours luxe et confort—200 chambres et salons.

LISBOA **Braganza Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.^{er} ordre—Propri. Victor Sasseti

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

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

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

LISBOA **Francfort Hotel**—No centro da cidade—Aposentos para famílias. Preços modicos. Mesa redonda as 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 443

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.^{er} ordre—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.^{er} ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lessage.

CINTRA **Hotel Nunes**—Splendidos 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 agradáveis, 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 **Grand Hotel Lis-bonense**—Estabelecimento de primeira ordem em edifício proprio. Accommodações para famílias.—Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Paramos.

ALCOBAÇA **Hotel Gallinha**—Aposentos comodos e extremamente agradáveis. Comida boa, farta e bem feita.—Proprietario, Antonio Souza Gallinha.

PRAIA DA NAZARETH **Grand Hotel Club**—Magnificas accommodações, agradável inexcavável, 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 agradável.—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 inexcavável agradável. Casa de banhos, preços modicos. Proprietario, José Gomes Ribeiro.

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

PORTO **Hotel Continental**—R. Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.^{er} ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Propri. Lopez Munhos.

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. diarios.

PORTO **Hotel Frankfort.**—O melhor e mais central da cidade—Salões, banhos, correio e telephone—Serviço de 1.^{er} ordem—Propri. 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 eléctrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

GUIMARÃES **Hotel do Touro.**—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 réis diarios. 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 famílias preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão.

SEVILHA **Gran Fonda de Madrid**—Principal estabelecimento de Sevilha—illuminação eléctrica—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 Espanol.** 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 Roma.**—No centro da cidade, 70 quartos espacosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 400 pessoas.—Excellent cozinha—Hospedagem completa desde 5 pesetas—Proprietario Teófilo Garcia.

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

TIZI OUZOU (Kabila, Algeria) **Grand Hotel des Postes**—Excellent service de cozinha, bellos aposentos, carros para visitar Fort National, Michelet e grande Kabila. Preços economicos. Proprietario, P. Despous.

BONE (Algeria) **Grand Hotel d'Orient.**—Cours National, principal avenida. Casa de 1.^{er} ordem. Grandes quartos e salões, boa cozinha. Proprietaria, Madame Léon Peyraud.

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, orchester—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.^{er} ordre.

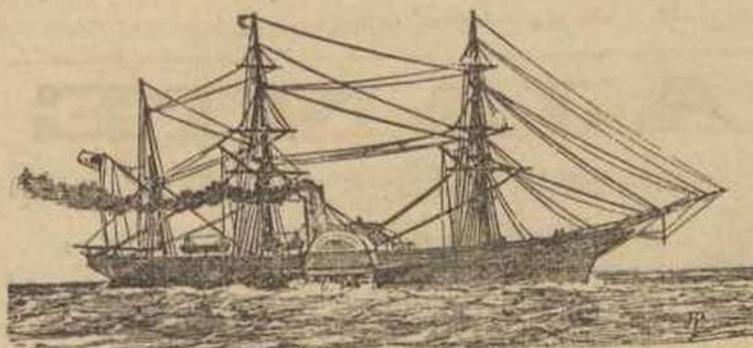
CONSTANTINOPLA **Pera-Palace-Hotel**—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.^{er} ordre.

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

Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

O paquete **NILE**, sairá a 4 de outubro.

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

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

AGENTES

Em Lisboa:— JAMES RAWES & C.º—R. dos Capel-listas 31. Lº

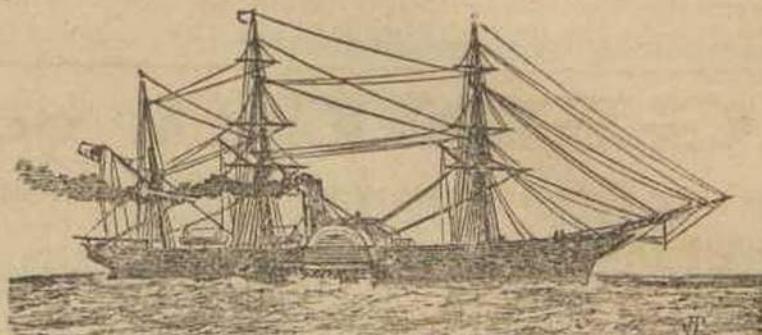
No Porto:—W. G. TAIT & C.^a—Rua dos Ingleses, 23, I.^o

HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de outubro de 1897

BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

NORDDEUTSCHER LLOYD



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

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

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

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

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

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da
Lanciencia geral no Bento, Rua da S. Francisco.

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

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL

O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR



SAHIRÁ no dia 16 de outubro às 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António. — Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa



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

Sahirá a 14 de outubro.

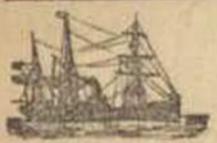
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Anvers e **Havre**, vap. francez, **Saint Pierre**.

Sahirá a 6 de outubro.

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



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

Sahirá a 13 de outubro.

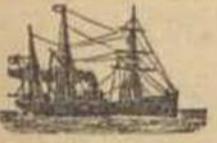
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



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

Sahirá a 6 de outubro.

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



Bordeaux, vapor francez, **Brésil**.

Sahirá a 13 de outubro. — Messageries Marítimes.

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



Bremen, vapor alemão, **Kronos**.

Sahirá a 1 de outubro.

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



Bristol e **Swansea**, vapor inglez, **Douro**.

Sahirá a 6 de outubro.

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



Cape-Town, Lourenço Marques e Beira, vapor francez, **Uruguay**.

Sahirá a 21 de outubro.

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



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vap. francez **Portugal**.

Sahirá a 11 de outubro. — Messageries Marítimes.

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



Hamburgo, vapor alemão, **Desterro**.

Sahirá em 1 de outubro.

Agente E. George, Rua da Prata, 8, 1.º



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

Sahirá a 6 de outubro.

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



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, N. Redondo, Benguela, Mossamedes, Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, vapor port. **Ambaca**. Sahirá a 6 de outubro.

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



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vap. francez, **Matapan**. Sahirá de 6 a 7 de outubro. — Messageries Marítimes.

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



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos, vapor francez, **Ville de Montevideo**. Sahirá a 3 de outubro.

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



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro, neiro e Santos, vapor francez, **Ville Buenos Ayres**.

Sahirá a 19 de outubro.

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



Pernambuco e **Parayba do Norte** (Cabetel), vapor inglez, **Inventor**. Esperado a 6 de outubro.

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



Pernambuco, Rio e Santos, vapor alemão, **Santos**.

Sahirá a 6 de outubro.

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



Rotterdam e **Hamburgo**, vap. alemão, **Montevideo**.

Sahirá a 6 de outubro.

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



Rio de Janeiro e **Santos**, vap. franc., **Cana-rias**.

Sahirá a 14 de outubro.

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



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

Sahirá a 25 de outubro.

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



Rio de Janeiro, (directo) vap. ingl., **Oras-via**.

Sahirá a 13 de outubro.

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



Rio de Janeiro não recebe 2.ª classe vap. francez, **Orellana**.

Sahirá a 27 de outubro.

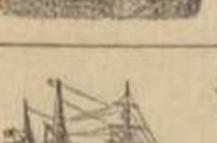
Agentes, E. P. Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º



Southampton vap. inglez, **Magdalena**.

Esperado a 5 de outubro.

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



S. Miguel, Terceira, Graciosa, (S. da Cnuz), S. Jorge, (Calheta), Lages do Pico Fayal, Flôres e Corvo, vap. portu., **Açor**.

Sahirá a 5 de outubro.

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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor inglez, **Nile**. Sahirá a 4 de outubro.

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



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

Sahirá a 3 de outubro.

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



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Linha de Lisboa a Cintra

TARIFA ESPECIAL L N.º 2 — GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes por preços reduzidos entre as seguintes estações e apeadeiros

Desde 1 de Novembro de 1897

Preços dos bilhetes

Das estações e apeadeiros abaixo aos da frente
ou vice-versa

	Classes	Alcantara-Terra	Lisboa-Rocio	Campolide	Cruz da Pedra (apeadeiro)	S. Domingos (apeadeiro)	Benfica	Buraca (apeadeiro)	Damaia (apeadeiro)	Porcalhota	Queluz-Bellas	Barcarena (apeadeiro)	Cacem	Rio do Mouro (apeadeiro)	Mercês (apeadeiro)	Algueirão (apeadeiro)	
Lisboa Rocio	1.º	70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2.º	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3.º	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Campolide	1.º	70	70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2.º	50	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3.º	30	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cruz da Pedra (apeadeiro)	1.º	70	70	70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2.º	50	50	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3.º	30	30	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
S. Domingos (apeadeiro)	1.º	70	70	70	70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2.º	50	50	50	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3.º	30	30	30	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bemfica	1.º	120	120	120	120	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2.º	90	90	90	90	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3.º	60	60	60	60	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Buraca (apeadeiro)	1.º	120	120	120	120	60	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2.º	90	90	90	90	40	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3.º	60	60	60	60	30	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Damaia (apeadeiro)	1.º	120	120	120	120	60	60	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2.º	90	90	90	90	40	40	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3.º	60	60	60	60	30	30	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porcalhota	1.º	140	140	140	140	70	70	70	70	-	-	-	-	-	-	-	-
	2.º	100	100	100	100	50	50	50	50	-	-	-	-	-	-	-	-
	3.º	60	60	60	60	30	30	30	30	-	-	-	-	-	-	-	-
Queluz-Bellas	1.º	200	200	200	200	140	100	160	100	80	-	-	-	-	-	-	-
	2.º	150	150	150	150	100	80	80	80	60	-	-	-	-	-	-	-
	3.º	100	100	100	100	70	60	60	60	40	-	-	-	-	-	-	-
Barcarena (apeadeiro)	1.º	250	250	250	250	190	150	150	150	130	50	-	-	-	-	-	-
	2.º	190	190	190	190	140	120	120	120	100	40	-	-	-	-	-	-
	3.º	120	120	120	120	90	80	80	80	60	20	-	-	-	-	-	-
Cacem	1.º	300	300	300	300	230	200	200	200	160	100	50	-	-	-	-	-
	2.º	230	230	230	230	180	160	160	160	130	80	40	-	-	-	-	-
	3.º	140	140	140	140	110	100	100	100	80	40	20	-	-	-	-	-
Rio do Mouro (apeadeiro)	1.º	350	350	350	350	280	250	250	250	210	150	100	50	-	-	-	-
	2.º	260	260	260	260	210	190	190	190	160	110	70	30	-	-	-	-
	3.º	160	160	160	160	130	120	120	120	100	60	40	20	-	-	-	-
Mercês (apeadeiro)	1.º	400	400	400	400	330	300	300	300	260	200	150	100	50	-	-	-
	2.º	290	290	290	290	240	220	220	220	190	140	100	60	30	-	-	-
	3.º	180	180	180	180	150	140	140	140	120	80	60	40	20	-	-	-
Algueirão (apeadeiro)	1.º	450	450	450	450	380	350	350	350	310	250	200	150	100	50	-	-
	2.º	320	320	320	320	270	250	250	250	220	170	130	90	60	30	-	-
	3.º	200	200	200	200	170	160	160	160	140	100	80	60	40	20	-	-
Cintra	1.º	500	500	500	500	430	400	400	400	360	300	250	200	150	100	50	-
	2.º	350	350	350	350	300	280	280	280	250	200	160	120	90	60	30	-
	3.º	220	220	220	220	190	180	180	180	160	120	100	80	60	40	20	-

Condições

- 1.^a Estes bilhetes só são validos para os comboios da linha de Cintra; **não o são, portanto, para os comboios que se destinem a, ou procedam de outras linhas.**
- 2.^a Nos comboios tramways poderão os bilhetes ser vendidos em transito pelos conductores-cobradores.
- 3.^a Os bilhetes não teem validade senão para o comboio, dia e percurso para que forem vendidos.
- 4.^a Não se concede transporte gratuito de bagagem registada aos portadores d'estes bilhetes, sendo, porém, permitido o dos volumes de mão (que os regulamentos consintam dentro das carruagens) que possam ir debaixo do banco ou sobre a rede, no espaço correspondente ao lugar ocupado pelo passageiro.
- 5.^a As mudanças de classe são consentidas mediante pagamento das diferenças de preço resultantes d'esta tarifa.
- 6.^a O passageiro que fôr além do ponto de destino indicado no seu bilhete pagará novo bilhete desde esse ponto até aquelle onde deixe o comboio, segundo a classe que ocupar, aos preços e condições d'esta tarifa.
- 7.^a Não se concede meios bilhetes. As crianças até 3 annos de idade circulam gratuitamente; quaesquer outras pagam bilhete inteiro.
- 8.^a Haverá bilhetes de ida e volta ao preço duplo dos bilhetes simples. Estes bilhetes não serão vendidos em transito. São validos para o regresso, no dia da ida, excepto os vendidos aos sabbados ou domingos, vespertas de dias sanctificados e n'estes mesmos dias, os quaes serão validos até a segunda feira seguinte inclusivé, ou até o dia immediato ao sanctificado, inclusivé. Havendo dias sanctificados que se sigam sem interrupção, será esta validade prorrogada até o primeiro dia de trabalho, inclusivé.
- 9.^a As estações da linha de Cintra e as do ramal de Cascaes venderão bilhetes entre umas e outras aos preços d'esta tarifa, ligados aos da L n.^o 3 de grande velocidade.
- 10.^a Em tudo que não seja contrario ao que a presente dispõe, ficam em vigor as condições d'applicação da tarifa geral.
- 11.^a Desde que esta tarifa estiver em vigor, fica nulla e sem efeito a tarifa L n.^o 3 de grande velocidade de 8 de julho de 1895.

Lisboa, 27 de Setembro de 1897.

O Director Geral da Companhia

Chapuy



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Ramal de Cascaes

TARIFA ESPECIAL L. N.º 3 — GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes por preços reduzidos entre as seguintes estações e apeadeiros

Desde 1 de Novembro de 1897

Preços dos bilhetes

Das estações e apeadeiros abaixo
aos da frente ou vice-versa

	Classes	Alcantara-Terra	Caes do Sodré	Santos (apeadeiro)	Aleantara-Mar	Junqueira (apeadeiro)	Belém	Pedrouços	Algés	Dafundo	Cruz Quebrada	Caxias	Paço d'Arcos	Oeiras	Carcavelos	Parede	S. João do Estoril (ap)	Estoril	Monte Estoril (ap.)
Caes do Sodré	1. ^a 2. ^a 3. ^a	50 40 30	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -		
Santos (apeadeiro)	1. ^a 2. ^a 3. ^a	50 40 30	50 40 30	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -		
Aleantara-Mar.	1. ^a 2. ^a 3. ^a	50 40 30	50 40 30	50 40 30	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -		
Junqueira	1. ^a 2. ^a 3. ^a	50 40 30	50 40 30	50 40 30	50 40 30	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -		
Belem	1. ^a 2. ^a 3. ^a	80 60 40	80 60 40	80 60 40	80 60 40	50 40 30	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -								
Pedrouços	1. ^a 2. ^a 3. ^a	80 60 40	80 60 40	80 60 40	80 60 40	50 40 30	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -								
Algés	1. ^a 2. ^a 3. ^a	80 60 40	80 60 40	80 60 40	80 60 40	50 40 30	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -								
Dafundo	1. ^a 2. ^a 3. ^a	120 90 60	120 90 60	120 90 60	120 90 60	90 70 50	90 70 50	90 70 50	40 30 20	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	
Cruz Quebrada	1. ^a 2. ^a 3. ^a	160 120 80	160 120 80	160 120 80	160 120 80	130 100 70	130 100 70	130 100 70	80 60 40	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	
Caxias	1. ^a 2. ^a 3. ^a	200 150 100	200 150 100	200 150 100	200 150 100	170 130 100	170 130 100	170 130 100	120 90 60	80 60 40	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	
Paço d'Arcos	1. ^a 2. ^a 3. ^a	240 180 120	240 180 120	240 180 120	240 180 120	210 160 110	210 160 110	210 160 110	160 120 80	120 90 60	80 60 40	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	
Oeiras	1. ^a 2. ^a 3. ^a	280 210 140	280 210 140	280 210 140	280 210 140	250 200 130	250 200 130	250 200 130	200 150 100	160 120 80	120 90 60	80 60 40	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	
Carcavelos	1. ^a 2. ^a 3. ^a	320 240 160	320 240 160	320 240 160	320 240 160	290 220 150	290 220 150	290 220 150	240 180 130	200 150 100	160 120 80	120 90 60	80 60 40	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	
Parede	1. ^a 2. ^a 3. ^a	360 270 180	360 270 180	360 270 180	360 270 180	330 250 170	330 250 170	330 250 170	280 210 140	240 180 120	200 150 100	160 120 80	120 90 60	80 60 40	- - -	- - -	- - -	- - -	
S. João do Estoril (apeadeiro)	1. ^a 2. ^a 3. ^a	400 300 200	400 300 200	400 300 200	400 300 200	370 280 190	370 280 190	370 280 190	320 240 160	280 210 140	240 180 120	200 150 100	160 120 80	120 90 60	80 60 40	- - -	- - -	- - -	
Estoril	1. ^a 2. ^a 3. ^a	400 300 200	400 300 200	400 300 200	400 300 200	370 280 190	370 280 190	370 280 190	320 240 160	280 210 140	240 180 120	200 150 100	160 120 80	120 90 60	80 60 40	- - -	- - -	- - -	
Monte Estoril (apeadeiro)	1. ^a 2. ^a 3. ^a	440 330 220	440 330 220	440 330 220	440 330 220	410 310 210	410 310 210	410 310 210	360 270 180	320 240 160	280 210 140	240 180 120	200 150 100	160 120 80	120 90 60	80 60 40	- - -	- - -	
Cascaes	1. ^a 2. ^a 3. ^a	440 330 220	440 330 220	440 330 220	440 330 220	410 310 210	410 310 210	410 310 210	360 270 180	320 240 160	280 210 140	240 180 120	200 150 100	160 120 80	120 90 60	80 60 40	- - -	- - -	

Condições

- 1.^a Estes bilhetes são validos para todos os comboios de passageiros que circulem no Ramal de Cascaes.
- 2.^a Nos comboios tramways poderão os bilhetes ser vendidos em transito pelos conductores-cobradores.
- 3.^a Os bilhetes não tem validade senão para o comboio dia e percurso para que forem vendidos.
- 4.^a Não se concede transporte gratuito de bagagem registada aos portadores d'estes bilhetes, sendo, porém, permitido o dos volumes de mão (que os regulamentos consintam dentro das carruagens) que possam ir debaixo do banco ou sobre a rede, no espaço correspondente ao logar ocupado pelo passageiro.
- 5.^a As mudanças de classe são consentidas mediante pagamento das diferenças resultantes do quadro de preços d'esta tarifa.
- 6.^a O passageiro que fôr além do ponto de destino indicado no seu bilhete pagará novo bilhete desde esse ponto até aquelle onde deixe o comboio, segundo a classe que ocupar, aos preços e condições d'esta tarifa.
- 7.^a Não se concede meios bilhetes. As crianças até 3 annos de idade circulam gratuitamente; quaesquer outras pagam bilhete inteiro.
- 8.^a Haverá bilhetes de ida e volta ao preço duplo dos bilhetes simples. Estes bilhetes não serão vendidos em transito. São validos para o regresso no dia de ida, excepto os vendidos aos sabbados ou domingos, vespertas de dias sanctificados e n'esses mesmos dias, os quaes serão excepcionalmente validos até a segunda feira seguinte inclusivé, ou até o dia immediato ao sanctificado inclusivé. Havendo dias sanctificados que se sigam sem interrupção será esta validade prorrogada até o primeiro dia de trabalho, inclusivé.
- 9.^a As estações da Linha de Sintra e as do Ramal de Cascaes venderão bilhetes entre umas e outras aos preços d'esta tarifa, ligados aos da L n.^o 2 de grande velocidade.
- 10.^a Em tudo que não seja contrario ao que a presente dispõe ficam em vigor as condições d'aplicação da Tarifa Geral.
- 11.^a Desde que esta tarifa estiver em vigor, fica nulla e sem efeito a tarifa L n.^o 4 de grande velocidade de 20 de agosto de 1895, a C n.^o 4 de grande velocidade de 24 de outubro de 1891 e o Aviso ao publico B 388 de 1 de junho de 1892.

Lisboa, 27 de Setembro de 1897.

O Director Geral da Companhia

Chapuy