

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers — 1894

Proprietaria 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, 48 — LISBOA

TELEPHONE N.º 27



Anvers — 1894

## SUMMARIO

	Pag.
Mais caminhos de ferro.	369
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett.	370
Parte Official. — Portarias de 2 e 7 de dezembro de 1897 do Ministerio das Obras Publicas.	371
Os ascensores de Lisboa e a nossa viagem.	371
Automobilismo (ilustrado).	372
Notas de viagem. — XXXI — Saída — Regresso a O. an. — Vapor a Cartagena.	373
Bom serviço e bom barco — Um passeio.	374
Algarve.	374
Lourenço Marques.	375
Congresso da imprensa.	375
Société anonyme John Cockerill & Co. s. a. g.	375
Falta de material.	375
Parte financeira. — Carteira das accionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios dos contos e agios. — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro por francezes e hespanhes.	375 a 378
Regulamento da policia nos tremys as telgas.	378
Linhas portuguezas. — Bilhetes de assignaturas — Nova linha — Central do Porto — Construção de carruagens e wagons — Mornungão — A estação de Bemfica — Traction electrica em Lisboa — Uma originalidade — Carris de ferro do Porto — Linha urbana de Lisboa.	379
Linhas hespanholas. — Tremvías de Madrid — Madrid Zaragoza Alicante-Norie.	380
Linhas estrangeiras. — França — Austria — Russia — Alemanha — Brazil — Estados Unidos — Transvaal.	380
Avisos do serviço.	381
Arrematações.	381
Casas recommendadas.	382
Agenda do viajante.	382
Annuncios.	383
Horario em 16 de dezembro de 1897.	383
Vapores a sair do porto de Lisboa.	384

## Mais caminhos de ferro

**N**ão somos insaciáveis, e não nos accusa a consciencia esse prurido imprudente de melhoramentos publicos, sempre requeridos dos cofres do thesouro, que teem, pela improficuidade, affectado grandemente a sua situação.

Mas porque temos idéas definidas, que já expendemos aqui, sobre os resultados do alargamento da nossa rede ferro-viaria, não deixaremos de insistir, mais uma vez, n'este ponto que se nos afigura de principalissima importancia para o desenvolvimento da riqueza publica.

Trata-se agora de estudar a linha algarvia para os dois lados do seu termo actual e já de ha muito se devia ter visto que a carencia d'aquelle prolongamento estava prejudicando, ao mesmo tempo, aquella provincia e a linha existente — isto é, o thesouro, sob ambos os pontos de vista.

Mas outras linhas ha, pequenos ramaes mesmo, para aquelle lado do paiz, cuja construção seria de incalculaveis beneficios, se incalculavel se pôde chamar ao que está certo e mathematicamente averiguado.

Referimo-nos, por exemplo, aos dois prolongamentos da actual estação de Setubal á margem do Sado, e do Barreiro a Cacilhas.

Falemos do primeiro;

Este ramal não teria mais de dois kilometros.

Ora sendo o trafego da estação todo procedente do centro da cidade e agglomerada a população d'esta na margem do rio; sendo o peixe um dos mais fortes ele-

mentos d'aquelle trafego, não se explica como, pela falta de um tão pequeno prolongamento da via férrea, se conserve toda a tonelagem que chega ou parte da estação dependente do custoso incommodo e prejudicial trasbordo em carroças para vencer aquella pequena distancia.

Estes tres kilometros, levando a linha, como em tempo foi projectado, até as Fontainhas, suppondo que as expropriações fôsem custosas, não importariam em mais de 60 contos de réis; ponhâmos mesmo 70 contos. O juro de 5% e amortização em 50 annos seria de 3:834.369 réis ou 1:278.123 réis por kilometro.

Vejâmos que resultado este troço daria:

O movimento da actual estação de Setubal dá-nos elementos bastantes para esse estudo.

A quantidade de bilhetes de passageiros vendidos em 1896 foi de, numeros redondos:

De 1.ª classe.....	5.000
» 2.ª » .....	12.000
» 3.ª » .....	33.000
Total....	50.000

O peso em grande velocidade expedido foi de 1.521 toneladas de mercadorias, e 68 de bagagens; por pequena velocidade expediram-se 7.440 toneladas.

Não sabemos qual foi o movimento de chegadas, mas podemos apreciar-o da seguinte fôrma:

Passageiros, ha sem a menor duvida que contar com muitos mais. Setubal não é porto de desembarque de navegação de longo curso nem sequer de cabotagem de passageiros, portanto já podemos calcular que o numero de passageiros chegados deve corresponder ao dos sahidos, com pequenas diferenças; mas ha que ter em vista que não figuram n'aquellas receitas os passageiros com bilhetes de volta comprados em Lisboa, que são muito numerosos, já para viagens ordinarias, já por época de banhos, touradas, etc.

Se, muito modestamente, reputarmos estes em um decimo, teremos os seguintes resultados:

1.ª classe.....	5.500	5.500	11.000
2.ª » .....	13.200	13.200	26.400
3.ª » .....	36.300	36.300	72.600
Total geral...			110.000

Na grande velocidade, pelo contrario. Consistindo a maior parte da importação de Setubal em peixe, a sua importação deve ser muito inferior á tonelagem sahida.

Calculando-a em metade, teremos em total, chegada e partida, 2.280 toneladas.

Desprezando as bagagens, calculemos que as chegadas em pequena velocidade são tambem inferiores á expedição e se elevam apenas a 6.000 toneladas. Dar-nos-ha a expedição e chegada um movimento de 13.500 toneladas.



Facil é assim estimar o producto que dariam aquelles 3 kilometros, sabido que todo o movimento que hoje tem a estação de Setubal os percorreria por completo.

Temos, pois, por kilometro:

Passageiros de 1. <sup>a</sup> classe 11.000 á tarifa média de 16 réis.....	176.000
2. <sup>a</sup> 26.400 á média de 12 réis.....	316.800
3. <sup>a</sup> 72.600 á média de 8 réis.....	580.800
2.280 toneladas de grande velocidade á tarifa infima de 40 réis.....	91.200
13.500 toneladas de pequena velocidade á tarifa média de 15 réis.....	202.500
Total geral.....	1.367.300

Como se vê, tomando mesmo as hypotheses menos favoraveis, calculando as facilidades que este troço daria ao trafego local para se desenvolver, os productos garantem bem as despesas de estabelecimento, e com as de exploração não vale a pena contar, porque o que haveria seria apenas uma transferencia do movimento da estação actual para a nova, junta aos caes de embarque, ficando a estação actual reduzida a infima classe e portanto com pequena despesa.

Mas mesmo para esses leves gastos de exploração haveria compensação mais que sufficiente no augmento do trafego.

Para se fazer uma idéa basta vêr que hoje o peixe que vem tomar o comboio paga a carroças uns 250 réis por 500 kilos ou 500 réis por tonelada, e ficaria pagando 120 réis, lucrado, portanto, o publico 380 réis em tonelada.

A mercadoria de pequena velocidade que hoje paga os mesmos 500 réis, seria transportada por 45 réis; lucrado portanto o expedidor 455 réis.

Pois com estes elementos seguros, que não são ignorados no ministerio nem por ninguém que deva interessar-se pelos progressos do paiz, é certo que a bella rainha do Sado ainda se conserva sob o imperio do carro para trazer os transportes á estação, quando em nenhuma cidade que tenha porto de mar se dá o caso da linha férrea estacar a dois kilometros de distancia d'elle.

Mais d'uma vez os habitantes da patria de Bocage tem sido emocionados pelo extendal de bandeirinhas em parte do terreno estudado para a construcção da linha.

Mas hoje, quando dão por isso, percebem logo que um dia de eleições se approxima, e passado elle, já os pacíficos setubalenses se sorriam ao vêr retirar as bandeirinhas que vão esperar, enroladas, dentro dos seus esquifes, que novo dia se approxime em que o povo seja chamado a exercer o sagrado direito do voto.

E' commodo o systema... e poupa o carneiro com batatas.

Levou-nos mais espaço do que desejavamos, tratar só d'esta linha. Fica o ramal de Cacilhas para outra vez.

## CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 11 de dezembro de 1897.

Foram finalmente annunciados ao publico os pormenores d'um novo projecto da companhia «London & North Western», que se propõe encurtar o tempo empregado pelos seus comboios expressos nas suas viagens pela via Oeste, entre Londres e a Escocia.

A principio correram rumores da construcção d'um enorme tunnel na base do monte Shap Fells, desde Te-

bay até Clifden, na extensão d'umas dez milhas — o que seria portanto não sómente o mais longo do Reino Unido mas do continente, pois o de S. Gothardo não mede senão um pouco mais de nove milhas e o de Mont Cenis sete e meia — mas segundo os pormenores publicados o projecto é muito mais modesto, consistindo unicamente na construcção de dois tunneis curtos, de 2.492 e 103 jardas de comprimento, respectivamente, d'alguns viaductos e d'uma porção de via nova, deixando-se a velha para o trafego de mercadorias da referida companhia.

Estão-se fazendo em Londres, em relação com o serviço de correios, uma série de experiencias muito importantes com o automotor.

Fixaram-se a dois carros ordinarios da administração de correios, empregados na recepção e repartição de pacotes, motores d'oleo, e durante as duas ou tres semanas de experiencia tem funcionado com tão bom exito que não deve tardar a sua propagação no serviço de correios, tanto da metropole como das provincias.

Até agora as carruagens de praça sem cavallo, que percorrem as ruas de Londres, tem dado os resultados mais completos e satisfactorios. O defeito principal do novo vehiculo é o seu aspecto pesado, devido sem duvida ao typo volumoso do seu accumulador. Qualquer modificação d'este não só tornaria mais bellas estas carruagens, mas diminuiria o seu peso, que parece ser o unico motivo dos poucos accidentes que até agora tem occorrido com ellas.

Diz-se que a companhia exploradora d'estes vehiculos acaba de dar ordens para mais cincoenta d'elles para alargar o serviço dos que já tem em exploração.

Muito se tem discutido recentemente a conveniencia da introducção nas nossas estações mais concorridas de machinas automaticas do estylo das que distribuem chocolates, photographias, etc., para a venda de bilhetes para viagens curtas, principalmente suburbanas, mas, a julgar pelo silencio completo das nossas companhias ferro-viarias, não favorecem estas a idéa, embora se diga que na Allemanha funcionam machinas parecidas, com bastante exito. No intuito de facilitar algum tanto o movimento nas suas estações, os directores do subterraneo de Glasgow fizeram a experiencia de abandonar o systema da emissão de bilhetes, permitindo aos passageiros o viajar a distancia que quizessem, pagando um penny, preço de uma só viagem circulatoria. Mas, gracioso disparate! No primeiro dia da experiencia entrou o publico nas carruagens e, encantado pela novidade do novo subterraneo, continuou n'ellas todo o dia(!) Escusado é dizer que dentro d'uma semana restabeleceu-se o systema de bilhetes.

W. N. Cornett.

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de Obras Publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei conformando-se com o parecer de 25 de novembro findo, do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 15 de outubro ultimo, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de um passadiço de ferro ao longo do taboleiro metallico da ponte sobre o Jamor, no ramal de Cascaes, do lado montante da mesma ponte, a fim de facilitar o accesso á estação da Cruz Quebrada.

O que se communica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro, para os effeitos devidos.

Paço, em 2 de dezembro de 1897. — Augusto José da Cunha.



Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 29 de novembro findo, do conselho superior de obras publicas e minas:

Ha por bem approvar o projecto do apeadeiro, denominado de Santo Amaro, proximo a Oeiras, ao kilometro 13,556 do caminho de ferro de Cascaes, apresentado pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

O que se communica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro, para os devidos effeitos.

Paço, em 7 de dezembro de 1897. — Augusto José da Cunha.

## Os ascensores de Lisboa e a nossa viação

Deu-se ha dias um desastre n'uma das linhas que a companhia tem em exploração na cidade — a primeira construida por este systema na capital — que emocionou todo o publico e tem feito a imprensa occupar-se, desde então, repetidas vezes d'este ramo da nossa viação em commum.

Na noite de 2 do corrente, o cabo do ascensor do Lavra quebrou pouco depois dos carros terem começado a carreira.

O carro, que havia partido da estação inferior, percorrendo apenas uns oito metros, foi travado facilmente pelo guarda-freio, que immediatamente teve o bom senso de prevenir os oito passageiros que iam, de que sahissem, porque o cabo partira; o que elles fizeram prudentemente, pondo-se em fuga pela calçada abaixo, no que salvaram a vida — e diremos porque.

No carro da parte superior não foram tão felizes. Quebrado o cabo, o carro tomou grande velocidade, o freio automatico, que devia fazer parar a roda engrenada na cremalheira, não funcionou, o guarda-freio perdeu a coragem para apertar o freio manual, e só teve em vista salvar a vida abandonando o carro e dentro d'elle os tres passageiros.

Resultou que o vehiculo veio calçada abaixo com tal força, que levou deante de si o outro até á rua de Santo António, destruindo-lhe todo o lado esquerdo, e, logo que d'elle se livrou, atirando-o para o lado, continuou a carreira pelo largo, em mais de 20 metros, até que, á força de quebrar candieiros de gaz, arvores, um kiosque de bebidas e um urinol de ferro, estacou tombando sobre o passeio.

E os passageiros? É quanto pôde ser pasmoso que as tres pessoas que vinham no carro ainda estivessem com vida e mais se pasma ainda de que apenas soffressem pequenas contusões e arranhaduras!

Como isso succedeu, não o sabemos; como aquellas tres pessoas resistiram aos solavancos, aos saltos vertiginosos que o carro deu, aos embates violentissimos, contra o outro carro, contra o candieiro da iluminação, que ficou em bocados; arrazando o kiosque de bebidas, que ficou reduzido a fragmentos de taboas do tamanho de palmo; cortando junto á terra as arvores já annosas do largo da Annunciada; derrubando o urinol de ferro e cahindo tombado sobre elle; quebrando-se vidraças e o proprio leito do carro, por onde os passageiros foram tirados, nada ha que o explique senão uma protecção providencial a mais extraordinaria.

E esta protecção, no caso presente, estendeu-se não só aos passageiros — pelo que muito os felicitamos — como á companhia e á camara municipal, que ficariam com a responsabilidade das mortes, se mortes houvesse, como seria natural.

Assim, com a proverbial brandura dos nossos costumes, o facio vae passando ao esquecimento e em breve ninguem mais se lembrará d'elle senão os accionistas da companhia, que terão que pagar os enormes prejuizos soffridos, e os tres passageiros milagrosamente salvos, que esses, estamos certos, nunca mais em sua

vida tomarão um ascensor, muito partidarios como ficaram dos que sóbem á 2.<sup>a</sup> plataforma da torre Eiffel... pela escada.

Tambem os passageiros do carro inferior se salvaram, por um feliz acaso, de ficarem esmagados sob os carros, porque não só rapidamente correram pela calçada abaixo, como não pararam nas proximidades da embocadura d'essa rua.

No dia seguinte, a camara municipal e a direcção da companhia foram ao local do sinistro ás 3 horas da tarde examinar os estragos e averiguar as causas do incidente. Dir-se-ha que não houve pressa, deixando para as 3 da tarde esse exame, que estava naturalmente indicado dever fazer-se logo de manhã; mas nós somos de parecer contrario: achamol-o tão desnecessario que a qualquer hora e em qualquer dia sempre seria tempo perdido.

O que precisavam a nossa cuidadosa camara e a companhia? Saber que a linha estava pôdre? que era um escandalo consentir a circulação dos carros sobre carris velhos e deslocados, sustidos por travessas de madeira corroida por onze invernos, escorados com sarrafos de pinho contra os muros lateraes? Lá estavam os relatorios da repartição technica da camara a dizer-lho de ha muito, e para mais lá estava bem visivel o facto ha muitos mezes, não illudindo pessoa alguma.

Não passa por alli nunca um camarista que tenha consciencia de cumprir o seu dever?

Passam, mas a incuria, a incompetencia de muitos, o espirito accommodaticio de alguns, a indolencia de todos, formam esse conjuncto de edis, que fazem da nossa capital exemplo lamentavel entre todas as capitães do mundo civilizado.

E a companhia? nos dirão aquelles que a tornam directamente responsavel pelos desastres que os seus carros occasionam.

A companhia vive n'um paiz em que não ha fiscalização senão para que pelas alfandegas não entrem tres phosphoros dentro de uma caixa, e para que qualquer desgraçado, que aluga uma baiuca a 800 réis por mez, não ponha menos de 200 réis de sello no pequena aviso que affixa na porta.

Abusa na economia dos seus gastos, porque a deixam abusar; desleixa-se na disciplina do seu serviço porque respira o ar de abandono que alimenta todos os dirigentes do nosso paiz.

Da indisciplina, falámos! É pasmoso como ella lavra em todo o serviço da nossa viação publica!

Nem na mais soez aldeia se vê o que se vê aqui! Exemplos:

A camara publicou ha mais de um anno uma postura para que os cocheiros de trens de praça fôsem obrigados a um determinado modelo de *toilette*.

Os protestos choveram logo sobre ella, como se, em tres mezes de praso que havia para a postura ser posta em execução, não houvesse tempo para cada cocheiro mandar fazer o fato.

A camara apressou-se em addiar o praso fatal, e de addiamento em addiamento ahi temos — uma vergonha — os vehiculos conduzidos por figurões de chapéu redondo, gravata encarnada, jaqueta e cinta, dando uma nota pelintra, ordinaria, nas nossas avenidas.

Compare-se isso com o procedimento da camara de Londres, que não consente a entrada no Hyde Park nem sequer a trens de praça, embora os cocheiros e os carros vão primorosamente apresentaveis.

E a nossa Avenida da Liberdade, muitissimo menos vasta do que o notavel passeio londrino, não é, todavia, menos bonita.

Dos carros de carreira, tirados os das companhias



Carris e Lusitana, não ha que falar. Carros, conductores, cocheiros, gado, tudo anda sujo, indecente, cahindo aos bocados!

Nos tremvias, os conductores conservam-se quasi sempre no interior dos carros, de maneira que o publico tem que correr atraz d'estes, porque raro é que o conductor dê attenção.

Nos ascensores, o cobrador conversa continuamente com o guarda-freio, resultando que este vae distrahido no *cavaco*, sem prestar attenção a evitar qualquer atropellamento.

Quanto a attensões com o publico, é uma desgraça.

Em toda a parte o pagamento dos logares é pedido por favor.

O *s'il vous plait*, em França, o *you please*, em Inglaterra, o *gefällig*, na Allemanha, o *gracie* em Italia, precedem sempre o pedido do dinheiro. Aqui, *favor* ou *obsequio* são palavras excluidas do vocabulario d'esses empregados, que teem que lidar com o publico, mesmo de classes superiores.

É a culpa d'elles, por não saberem tratar? Não; é de quem os dirige, que facilmente poderia, ao nomeal-os para o serviço, impôr-lhes aprenderem um pouco de civilidade.

Mas se tudo anda assim!...

gundo a força dos seus motores; sendo estes de 4 cavallos, podem carregar 800 kilogrammas; sendo de 6 cavallos, carregam 1.200 kilogrammas; de 8 cavallos carregam 1.500 kilogrammas e de 10 cavallos 2.500 kilogrammas.

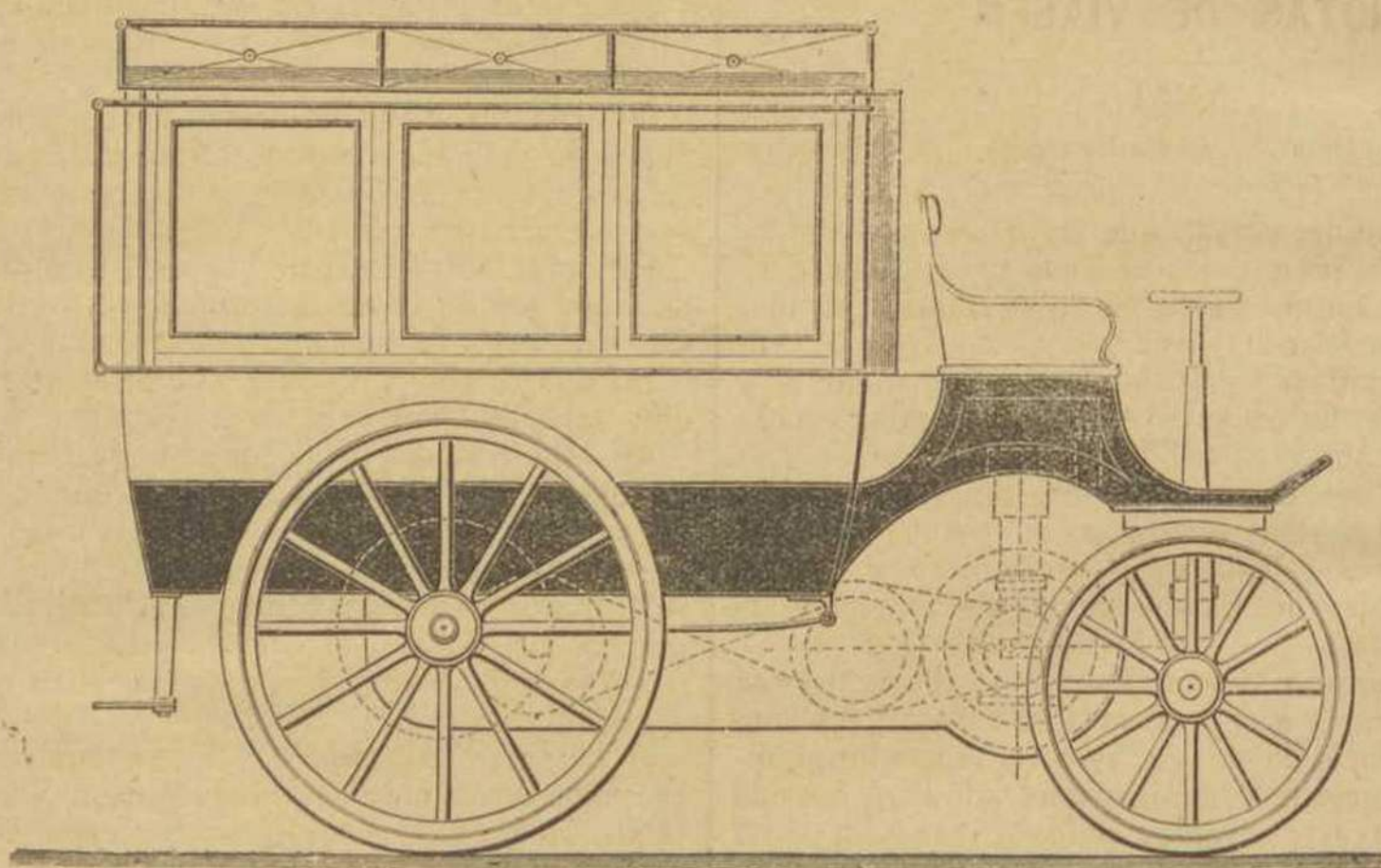
Qualquer d'estes carros sóbe rampas de 12 por cento, o que é importantissimo e os tornaria perfeitamente adaptaveis n'um paiz montanhoso como o nosso em que as pendentes das estradas são poderoso embaraço á circulação de vehiculos carregados.

A sua velocidade attinge, em patamar, 16 kilometros por hora.

Teem ainda estes carros uma outra applicação, que representa uma notavel vantagem.

A sua forma é a mesma dos omnibus de transporte de volumes, bem conhecidos em toda a parte e que algumas casas de Lisboa teem para levar as compras a casa dos freguezes. Tirando-se-lhes, porém, a caixa que é ligada ao leito do carro por parafusos, e assim facilmente desmontavel, pode-se-lhes adaptar dois bancos, para transporte de pessoas, quer armando-os longitudinalmente quer transversalmente, formando um elegante *break* que pôde servir para passeio de familia.

As gravuras que apresentamos mostram-nos um carro armado em omnibus e outro em zorra para transporte



## Automobilismo

### Carros para carga

Para demonstrar as variadas applicações dos motores *Daimler*, de que já nos temos occupado, damos hoje as gravuras dos seus carros para transporte de carga, carros que teem uma applicação tão pratica, tão util, que, desde que foram inventados, muitissimos agricultores e industriaes os teem adoptado para levar os seus productos aos mercados, ás estações dos caminhos de ferro, aos proprios freguezes, e para trazerem á fabrica, ou para a fazenda, as materias primas, o carvão, os abastecimentos e machinas necessarias para a laboração da officina ou de campo.

Estes carros são construidos com varias lotações, se-

de grandes cargas, grossa mercadoria, caixotes, productos agricolas, cascos de liquidos, etc.

As rodas d'estes carros são revestidas de pneumáticos, quando se trate de carros menores até 6 cavallos de força no motor, ou de ferro, nos carros mais pesados, só para carga.

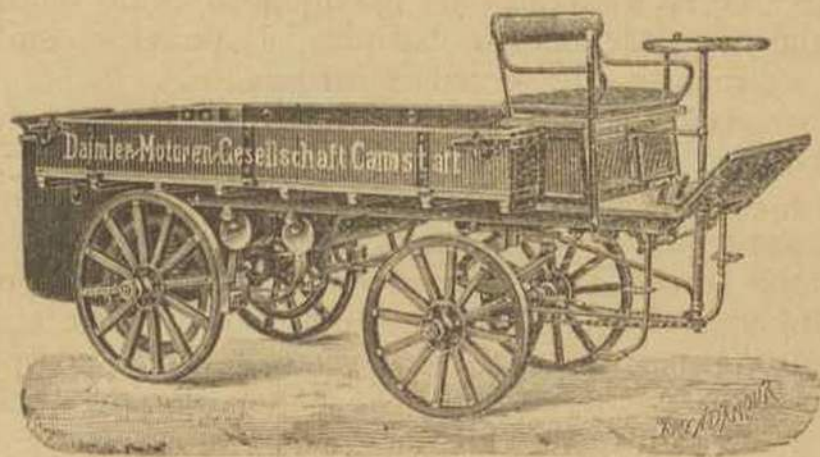
Quem lida com caminhos de ferro sabe bem como são frequentes, no nosso paiz, as queixas dos expedidores e consignatarios por falta de carros que lhes transportem as suas mercadorias de e para as estações.

Os carros de motor *Daimler*, transportando 2 1/2 toneladas, com grande rapidez, subindo fortes rampas e inserindo-se nas mais apertadas curvas das estradas, poderiam prestar relevantissimo serviço n'este caso e, apesar de não ser barato o seu custo, produziriam, por certo, uma economia grande, financeiramente falando, e



uma facilidade de trabalho que deve regular-se como verdadeiro lucro.

Sabemos que uma empresa anda estudando a introdução no nosso paiz d'este genero de transporte para mercadorias, pondo, por sua conta, os carros á disposição dos alugadores.



Ignoramos, porém, qual o systema de motor que pensam adoptar e entre que pontos se propõem estabelecer o serviço,

Se esse projecto chegar á realização vêr-se-ha como temos razão no que acima avançamos.

## NOTAS DE VIAGEM

XXXI

Setif. — Regresso a Oran. — Vapor a Cartagena. — Bom serviço e bom barco. — Um macaco.

Setif foi a ultima cidade que eu de novo visitei na Africa do norte, porque depois d'ella só vi, pela segunda vez Argel e Oran, e essas já eu as conhecia da ida, e não voltarei a falar-lhes d'ellas.

A pequena cidade, pois, onde passei a noite e a manhã seguinte foi a chave de ouro da minha estada no terreno africano.

Fresca, por ser construida sobre uma montanha a altura superior a 1.000 metros, as suas ruas, ladeadas de altas arvores e bellas lojas bem abastecidas, lembram as ramblas de Barcelona ou a Cannebière de Marselha.

Um jardim vasto e bem tratado, um bello edificio da municipalidade, o elegante theatro que estava em construcção, o palacio da justiça, vasto e de ostentosa apparencia, um grande e animado mercado bem provido de fructos, cereaes, carnes e todos os generos, dão á antiga colonia romana, hoje um dos centros mais importantes do commercio da provincia, os fóros de uma cidade moderna que merece visita mais demorada do que a que eu podia fazer-lhe, porque era forçado a aproveitar o sabbado para regressar a Argel, para na segunda-feira vir a Oran tomar o vapor para a Europa.

Foi, pois, preciso partir ás 11 horas e 22 minutos da manhã para, quasi doze horas depois, me achar na capital da Argelia.

O domingo passei-o em Argel, visitando de novo o *Jardin d'Essai*, o *Mustapha*, percorrendo as ruas onde estabelecimentos abertos me convidavam a fazer aquisição de algumas recordações de viagem.

A segunda-feira em caminho de ferro, desde as 6 horas e 45 minutos da manhã até ás 7 horas e 6 minutos da tarde, hora a que cheguei a Oran.

A manhã de terça-feira foi passada em visar o passaporte no consulado de Hespanha para poder embarcar, e é justo dizer aqui que me trataram com as mais

captivantes attentões, levando o sr. D. Jacinto Miranda a sua amabilidade ao ponto de vir despedir-se de mim a bordo do vapor.

N'esse dia partia o vapor para Carthagená; mas que vapor seria?

Crescia-me o desalento ao pensar no martyrio que me esperava se o barco fôsse tão mau como o que me havia transportado para lá, ou tão horrivel como o da carreira costeira de Argel a Bone.

Não é das cousas mais facéis, para um estrangeiro que não gosta de perguntar tudo, saber, em Oran, como transportar-se a Hespanha; como tambem não o é fazer em Lisboa o itinerario de Portugal a Oran.

De cá toma-se o *Guia para los viajeros*, o *Guia general*, o *Indicador de España*, e não se encontra annuncio ou indicação alguma dos vapores que partem de Hespanha para a costa marroquina; de fôrma que só indo-se lá, aos portos hespanhoes, se consegue saber que vapores ha, quando partem, e o custo da passagem. De lá mesmo, estando-se em Oran, o *Guide-poche Chappuis*, o *Vademecum-algerian*, nada nos dizem sobre navegação mediterranea, senão o que se refere aos vapores para Marselha, para as costas argentinas e tunisianas. Só no annuario de Oran se encontra a indicação da *Linea de vapores correos entre España y Argelia*, que é a que faz o serviço entre Oran e Cartagena e Alicante.

Annunciam bem pouco estas empresas de vapores, o que põe os viajantes em serias difficuldades.

Pois quem me lêr não terá mais duvidas sobre o itenenario a seguir.

Os vapores d'aquella linha, pertencente aos trens Silges & Salinas, saem de Oran ás terças-feiras ás 5 horas da tarde e voltam de Alicante ás sextas-feiras e de Cartagena ao sabbado.

Ha ainda outra linha de vapores, Companhia Carratala, que sae de Oran ás sextas-feiras, e de Alicante e Carthagená ás terças-feiras.

Do serviço d'esta não sei; o da primeira foi para mim uma agradável surpresa ser excellente.

Os vapores são pequenos mas de bom andamento, 11 milhas por hora, dando muita commodidade; *cabinas* razoavelmente espaçosas, com cama, sophá e toilette; outras accomodações, tudo muito limpo, pessoal muito amavel, a começar pelo capitão, um velho pratico, alegre, d'aquella franca alegria hespanhola que se torna communicativa a quantos teem occasião de a apreciar.

O barco em que segui era de 510 toneladas, construcção ingleza da casa Thomas Wilson Sons & C.<sup>o</sup>, de Hull, sendo, ao que me disseram, egual aos dois mais que a mesma empresa tem n'aquella carreira.

A passagem custa 25 pesetas em 1.<sup>a</sup> classe, em *cabine*, para as quaes ha 14 logares; 2.<sup>a</sup> classe 20 pesetas, tomando logar nos sophás do salão; 3.<sup>a</sup> classe, 12 pesetas, sobre a coberta, que é espaçosa, moderna, asseada. Estes preços são indifferentemente para Cartagena ou Alicante.

É sobre coberta que se tomam as refeições de genuina comida hespanhola, em que não faltam os *garbanzos*, os pimentos e o bello vinho *Val de Peñas*.

Muito razoavel esta comida por 3 pesetas, tanto o almoço como o jantar, e muito agradável aquella refeição sobre a tolda, vendo ao longe sumir-se gradualmente a costa africana, da qual confesso que me despedia saudoso, e sentindo-nos suavemente balouçados em meio do Mediterraneo, bafejados por uma brisa fresca do Levante.

A cada momento um dos commensaes — passageiros de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe reunidos — interrompe a conversa,



animada sempre por aquella viveza de espirito que caracteriza a raça hespanhola, para tirar do pescoço um peso que lhe cahiu das enxarcias ou da borda do toldo.

É um macaquinho, pertencente ao capitão, que faz o encanto e é o divertimento de todos.

Passageiros e tripulantes, todos se divertem com o pequeno quadromano, que ora se accomoda no bolso do casaco d'este, abraçando-lhe a cintura, ora faz negações áquelle, trepando pelo mastro, ora salta lá de cima a roubar um fructo que aquell'outro se preparava para saborear.

N'este entretenimento se passa a tarde, e quando a noite vem chegando ainda se fica no tombadilho contemplando as aguas que se levantam em phosphorescentes cascatas aos dois lados do barco que, graças á sua bella construcção, as corta sem esforço nem balanço.

Que differença entre esta travessia de volta e a da ida!

As 9 horas tudo se accomoda para dormir, e creio que todos fizeram como eu, não acordando senão pela manhã, já proximo da costa hespanhola.

Até o macaco dormiu, ternamente abraçado a uma passageira de 3.<sup>a</sup>. Pareciam dois velhos amigos.

## Algarve

Foi recebida no dia 2, por Sua Magestade, a comissão de Lagos que, como dissémos, veio apresentar a representação em favor do prolongamento da linha férrea de Portimão áquella cidade.

Essa representação, que foi lida a el-rei pelo sr. Ju-dice Cabral, presidente da comissão, é do teor seguinte:

«*Senhor.*—A cidade de Lagos, representada por unanimidade dos seus habitantes, vem junto de Vossa Magestade depôr a nitida affirmacção de um vivo reconhecimento, ao mesmo tempo que impetra uma graça do animo justiceiro e do criterio elevadissimo de Vossa Magestade: reconhecimento que, por muito alto que se eleve, não cabe o que vos devemos, Senhor, pelo grande e generoso impulso que vos dignastes imprimir á obra mais subidamente util e mais anciosamente esperada pelos povos d'esta provincia; appello nascido da facil e natural approximação de factos que o espirito magnanimo de Vossa Magestade nos permittirá relatar. Senhor! A portaria de 10 de novembro do corrente anno determina que se proceda com urgencia aos estudos do prolongamento do caminho de ferro do Algarve, de Faro a Villa Real de Santo Antonio e á continuacção até Lagos dos estudos do ramal de Tunes a Portimão, agora apresentado pela direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste.

O conselho superior de obras publicas e minas consultou pela immediata construcção do troço de linha férrea Tunes-Portimão (margem esquerda) segundo os referidos estudos effectuados em virtude da carta de lei de 29 de março de 1883, que indicava Portimão como estação terminus.

Foi, Senhor, motivo de grande regosijo para os habitantes do concelho de Lagos o verem reconhecidas pela recente portaria de novembro as suas antigas e justas aspirações; o facto, porém, da carta de lei acima mencionada marcar Portimão como estação terminus, confrontando com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, que approvou a construcção do troço Tunes-Portimão pela margem esquerda do rio, e fixou sobre a mesma margem a estação para serviço da villa, veio sobresaltar os povos d'este concelho por lhes fazer vêr que a construcção do troço seguinte Portimão-Lagos, cujos estudos agora foram decretados, encontra logo no seu inicio o emprehendimento de uma obra relativamente dispendiosa e mais ou menos demorada — a ponte sobre o rio e em frente de Villa Nova de Portimão.

É esta a razão, Senhor, que nos obriga a recorrer mais uma vez á solicitude e graça de Vossa Magestade, pedindo: ou se proceda ao estudo de uma variante que corte o rio n'outro ponto, a montante, para seguir a margem direita até Portimão, ou aproveitando os estudos feitos se assente de uma maneira bem definida que o troço a construir, Tunes-Portimão, comprehenda a estação d'esta villa sobre a referida margem direita e constitua d'este modo um troço unico e indivisivel. Em qualquer dos casos, Senhor, os

povos do concelho de Lagos, veriam garantida a proxima construcção do caminho de ferro até esta cidade, objectivo das suas legitimas aspirações.

Não devem affligir-se excessivos os encargos que para o thesouro podem advir da realisacção d'este tão util melhoramento, pois que, além dos lucros necessariamente resultantes da exploração de uma das zonas mais ricas da provincia, accresce como valioso augmento a cessação de subsidio de 14 contos da navegacção a vapor entre Lisboa e os portos do Algarve, economia esta que muito contestavel se tornaria, assentando a estação de Portimão na margem esquerda do rio, isto é, no concelho de Lagoa.

Consideremos ainda no dispendio inutil que se faria com uma estação provisoria e outros estabelecimentos para o serviço da linha na margem esquerda do rio, havendo resolução firme do prolongamento immediato do caminho de ferro até Lagos.

Senhor! O concelho de Lagos que comprehende a importante região agricola do Cabo de S. Vicente, de Aljezar até á ribeira de Odemira e cujo centro commercial e industrial é a historica cidade de Lagos, hoje notavel pelo movimento do seu porto e pela sua industria agricola e maritima, tem incontestavel direito á consideracção do poder central, direito que Vossa Magestade, exontanea e judiciosamente reconheceu na recente visita com que honrou a provincia do Algarve.

Bem manifesto se torna, Senhor, que é nosso simples intento advogar perante os poderes publicos os nossos mais legitimos e incontestaveis direitos e que esta petição de modo algum envolve o prejuizo por pequeno que seja das localidades vizinhas, nem vem protelar de forma alguma a iniciacção dos trabalhos do caminho de ferro do Algarve que só poderá ter este nome quando comprehender as linhas até Villa Real de Santo Antonio e até Lagos; pelo contrario solicitamos instantemente de Vossa Magestade que interceda pela immediata construcção d'estes ramaes, sem que nos preocupem ou incomodem as aspirações egualmente justas dos outros povos da provincia.

Senhor! Do acrysolado civismo de Vossa Magestade e do superior interesse, constantemente manifestado, pelo progresso e bem estar do paiz aguardam confiadamente os signatarios a soluçao favoravel do pedido que veem solicitar.»

Transcrevemos, na integra, este documento, não só porque elle pertence, d'ora ávante, á historia d'aquella via férrea, como porque consideramos sympathica, sob todos os pontos de vista, a maneira por que os lacobricenses defendem legitimamente os seus interesses sem offender os das outras povoações que o caminho de ferro tem de servir.

Não se propõe alli alvitre, deixando-se inteiramente aos technicos buscar e encontrar a soluçao para o problema, que se resume n'estes termos:

Lagos é, incontestavelmente, um dos pontos mais importantes do Algarve, e deve, portanto, ser servido pelo caminho de ferro com a mais manifesta vantagem para os resultados financeiros d'este e portanto para o thesouro, que terá de fazer, de sua conta, a construcção e exploração.

A comissão conferenciou tambem com o sr. Tavares Trigueiros, o qual encarregou dos estudos d'esta parte do ramal o sr. Conceição Parreira, e para lá partiu tambem, mostrando assim o seu empenho porque se encontre uma soluçao satisfactoria.

Parece que uma das idéas é o reforçamento da ponte actual, em Portimão, de forma a permittir a passagem da linha, o que resolveria o problema com perfeita satisfacção para todas as localidades.

## Lourenço Marques

O nosso querido collega *Semaine* de Pretoria, publica no seu ultimo numero chegado a Lisboa, a seguinte noticia com respeito á questao da arbitragem de Berne sobre este nosso caminho de ferro:

«Um dos nossos correspondentes de Lisboa, que foi a Berne por motivo da questao Mac-Murdo, manda-nos algumas informacões sobre o assumpto.

O correspondente da *Semaine* conversou com alguns dos magistrados que interveem na arbitragem.



Todos os membros do tribunal são pessoas muito respeitáveis e abalizados juristas. Deve-se esperar, pois, por uma sentença das mais conscienciosas. São todos, no dizer de um advogado suíço, republicanos, para os quaes o direito prevalece á força.

O sr. Nicola, que foi enviado á Africa do sul como perito na questão Mac-Murdo, regressou a Berne no decurso de maio ultimo.

Não entregou ainda o seu relatório, não tendo ainda formulado as suas conclusões, mas conta entregá-lo no fim de novembro. Começará logo o exame da questão, mas como terá de ser muito minucioso, não será senão no decurso do mez de janeiro que elle será submettida ao tribunal federal de Lausanne.

Tudo quanto se tem dito a este respeito, quer de proveniencia ingleza, quer de outra, não passa de mystificação.

Não serão admittidas testemunhas e as allegações serão curtas.

Entre os elementos para a apreciação da indemnização de perdas e danos, figura a declaração do presidente Kruger de que, enquanto Mac-Murdo foi senhor da parte portugueza da linha, a companhia neerlandeza não podia mexer um pé de terra, declaração que terá sua importancia na fixação das perdas e danos. Esta não será, portanto, exaggerada para os portuguezes.

O advogado do governo portuguez é o sr. E. Berder, de Lausanne, que tem a maior sympathia pela Republica Sul-Africana.

E' de todo o ponto verdadeira esta informação, e consola vêr o sentimento de amisade pelo nosso paiz que transparece em todos os artigos em que aquelle jornal se refere a nós.

Entretanto a politica, por cá, não duvida, frequentes vezes, lançar mão d'este melindroso assumpto para crear difficuldades ao governo que na occasião está, tão imprudentemente, que não vê que as cria e avoluma ao paiz que fica!

### Congresso da Imprensa

Está já formada a commissão executiva portugueza que tem que organizar os trabalhos da proxima sessão que deve realizar em Lisboa em maio do proximo anno, e eleitas as diferentes secções, que ficaram assim constituídas:

*Expediente.* — A mesa da commissão, composta dos srs: Rodrigues da Costa, Jayme Victor, Silva Pereira, Mariano Pina e Oliveira Ramos.

*Bibliographia.* — Os srs: Brito Aranha, Heliodoro Salgado e Silva Pereira.

*Informação.* — Os srs. Mendonça e Costa, Alberto Bessa, e Eduardo Coelho.

*Recepção e hospitalidade.* — Os srs. Custodio de Borja, Consiglieri Pedroso, Silva Graça, Gomes da Silva, e dr. Alfredo da Cunha.

*Excursões e espectáculos.* — Os srs. conselheiro Pereira Carriho, Raphael Bordallo Pinheiro, Carlos de Moura Cabral, Lorjô Tavares e Mendonça e Costa.

### Société anonyme John Cockerill á Seraing

Do relatório apresentado á assembléa geral d'esta Companhia vê-se que os lucros brutos durante o exercicio de 1896-1897 (30 de junho) foram de 4.778.697,40 francos, dos quaes 4.533.444,13 francos de lucros brutos das divisões, tendo sido a despesa de 3.188.697,40 francos e resultando, portanto, um saldo liquido de 1.500.000 francos.

O dividendo, a pagamento desde 2 do corrente mez, é de 100 francos por acção. Empregou esta sociedade, nas suas diferentes divisões, (minas, fundição, construcção, etc.) 9 467 operarios, aos quaes pagou de salario 10.875.874,25 francos.

### Falta de material

A extraordinaria falta de material circulante que se tem notado em Portugal não tem comparação com a que se dá nas linhas férreas da Allemanha.

O pedido crescente de wagons, principalmente para transporte de hulha, e a não satisfação d'esses pedidos, quasi produziu uma crise d'aquelle artigo, essencialissimo ás industrias.

Na seguinte nota se poderá avaliar a falta que mencionamos. Refere-se ao mez de outubro de 1897:

	Wagons		
	Pedidos	Obtidos	Falta
Bacia do Ruhr — Linhas do Estado ....	379.085	338.867	40.218
Alta Silesia .....	151.141	130.463	20.678
Baixa Silesia .....	29.955	25.700	4.255
Direcção Colonia e Saarbrücken - Saarbrücken, Aachen, Linhas do Rheno .....	83.512	74.486	9.026
Magdeburg, Halle, Reino de Saxe .....	124.131	114.177	9.954

Total, de 767.824 wagons pedidos, apenas 683.693 foram fornecidos, deixando de o ser 84.131, ou mais de 12 por cento.

### PARTE FINANCEIRA CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

O conselho de administração d'esta Companhia tem a honra de prevenir os srs. obrigacionistas, de que, a datar do primeiro de Janeiro de 1898 será pago o coupon ouro do 2.º semestre de 1897 das obrigações privilegiadas de primeiro grau nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 8 das obrigações privilegiadas de primeiro grau de 3%, recebendo por cada coupon 7 francos 10 centimos, liquido de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 8 das obrigações privilegiadas de primeiro grau de 4%, recebendo por cada coupon 9 francos 47 centimos, liquido d'impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 5 da nova folha annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % primeira série de 1886 (Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de primeiro grau de 3% e recebendo por cada coupon 6 marcos;

Pela apresentação do coupon n.º 4 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 %, (2.ª e 3.ª séries) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de primeiro grau do mesmo typo e recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de janeiro de 1898 em Lisboa, na séde da Companhia, ao cambio do dia e com deducção de 10 % do imposto de rendimento em Portugal.

O pagamento em França, Londres, Allemanha e na Belgica será realizado tambem nos termos acima desde a mesma data nos cofres correspondentes da Companhia Real, de accôrdo com os annuncios feitos em cada paiz.

Lisboa, 10 de dezembro de 1897.

### REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 Décembre 1897.

Le marché continue depuis quelque temps à défaire le lendemain son travail de la veille, et personne dans le monde de la Bourse, ne sait au juste à quoi il faut attribuer le temps d'arrêt que subissent en ce moment les transactions.

La liquidation dernière s'est effectuée cependant de la façon la plus satisfaisante, nombre de capitaux disponibles n'ont pu même complètement trouver leur emploi.

La fin de l'année parait s'annoncer en somme assez bien, et tout fait espérer que sous peu le marché enregistrera des cours bien supérieurs, car les Sociétés de Crédit soutenant la place, désirent une base avantageuse pour l'évaluation de leur portefeuille-titres. Nous laissons le 3 % à 103,85 fr., l'amortissable à 102,10 fr. et le 3 1/2 à 106,50 fr.

L'Italien s'avance à 96,35 fr. sur la bonne impression de l'exposé financier. L'exercice 1896-1897 a accusé une plus-value de 34 millions de recettes effectives en comparaison des dépenses.



L'Extérieure Espagnole 4 % se relève à 61 fr. Elle bénéficie logiquement de l'approche de son coupon.

Le groupe des *Fonds Russes* ne sort pas de l'état à peu près stationnaire dans lequel il se tient depuis quelque temps.

On cote 21 sur le *Portugais*. — L'obligation *Tabacs* varie de 474 à 475 fr. Voici le tableau des ventes effectuées par la Compagnie des Tabacs de Portugal depuis le commencement du septième exercice (1.<sup>er</sup> avril 1897 au 30 novembre 1897).

	Kilog.	Réis
Total des ventes au 30 novembre 1897.	1.385.249	5.486:108\$522
Période correspondante du précédent exercice .....	1.346.123	5.330:039\$197
Différence en faveur de l'exercice en cours .....	39.126	153:069\$325

Les scandales dont le Reichsrath autrichien a été le théâtre et la démission du Cabinet Badeni, ont influencé sensiblement les *Fonds Austro-Hongrois*.

Des difficultés d'ordres divers ayant retardé la conclusion de l'affermage des chemins de fer, un groupe anglais a consenti au gouvernement brésilien une avance de 50 millions de francs qui va lui permettre d'attendre que l'opération projetée soit reprise sur de nouvelles bases et menée à bonne fin. En attendant le 4 % 1889 se raffermir à 62,25 fr. et le 5 % à 60,50 fr.

Des nouvelles satisfaisantes au point de vue de la récolte soutiennent les *fonds argentins*. Toutes les obligations provinciales s'inscrivent en amélioration: *Catamarca* à 210 fr., *Cordoba* à 122 fr., *Corrientes* à 185 fr., et *Mendoza* vers 190 frs.

La *Banque de France* se maintient ferme à 3.765 fr.

Le *Crédit Foncier* se retrouve en bonne tendance à 657 fr.

Le *Lyonnais* vaut 790 fr. Le bruit court que le dividende de 1897 sera supérieur au précédent.

Le *Crédit Mobilier* ne varie pas à 53 fr.

La *Banque Ottomane* réagit à 557 fr; on a prétendu que cet établissement de Crédit ne distribuerait pas de dividende. On prévoit peut être d'un peu loin, le dividende n'étant ordinairement fixé qu'en Juin pour Juillet.

La *Banque des Pays-Autrichiens* est hésitante, à 480 fr., la politique restant embrouillée à Vienne.

Les *chemins de fer* conservent facilement l'avance acquise; mais les cours actuels ont besoin d'être consolidés après la campagne de hausse qui vient d'être parcourue.

L'Est cote 1.070 fr., le Lyon 1.840 fr., le Midi 1.452 fr., l'Orléans 1.845 fr., le Nord 2.065 fr. et l'Ouest 1.200 fr.

Les lignes algériennes ne s'éloignent guère des taux précédents.

Les *Autrichiens* s'inscrivent à 723 fr. le coupon de Janvier à compte sur le dividende de l'exercice 1897, sera payé à raison de 12,50 fr. La diminution des recettes s'élève à 3.476.460 fr. depuis le commencement de l'exercice.

L'obligation privilégiée de premier rang des *Portugais* avance; la 3 % à 273 fr. et la 4 % à 360 fr.

Les *Chemins Espagnols* restent à peu près stationnaires, la spéculation les laissant de côté, pour le moment.

Les *Wagons-Lits* se modifient à peine à 690 fr.

— Le *Suez* ferme à 3.270 fr., recette du 10 Décembre 260.000 fr. contre 130.000 en 1896. — Moins value actuelle sur 1896: fr. 6.545.000.

Sur le groupe *Corinthe*, affaires nulles.

Les *Messageries Maritimes* reviennent à 730 fr. ex-coupon.

La *Transatlantique* se tient à 385 fr.

La Chambre des Députés vient d'être officiellement saisie de la question des services postaux sur la ligne du Havre à New-York.

Les *Chargeurs Réunis* sont ramenés par quelques réalisations à 1.480 fr.

La *Compagnie Havraise Péninsulaire* s'inscrit à 560 fr.

Les valeurs métallurgiques commencent à se lasser.

Les *Acieries de France* réagissent à 850 fr. et les *Acieries du Nord et de l'Est* à 1.250 fr. ex-coupon.

*Fives-Lille* se retrouve à 820 fr.: l'assemblée générale annuelle des actionnaires s'est réunie le 27 novembre dernier. — Le dividende a été fixé à 35 fr. comme celui des années précédentes.

*Escombrera-Bleyberg* accentue sa hausse à 850 fr. sur le bruit d'une augmentation du prochain dividende.

*Pennarroya* varie de 1.980 à 2.000 fr.

Les *Tabacs des Philippines* se traitent à 610. — Assemblée générale des actionnaires le 21 prochain à Barcelone.

Le marché des *Mines* reste lourd en général, on piétine sur place et cet état durera encore longtemps jusqu'à ce qu'un fait quelconque vienne réveiller la spéculation.

L'East Randt revient à 110 fr.; les assemblées des actionnaires sont fixées pour les 12 et 26 Janvier.

La *Chartered* cote 80 fr.

La *Mozambique* vaut 49,50 fr.; les recettes des sept premiers mois de 1897 s'élèvent à £ 65.334, alors qu'en 1896 les recettes de toute l'année n'avaient été £ que de 89.052.

*Mossamedes*, stationnaire à 12 fr.

En valeurs cuprifères nous retrouvons le *Rio* à 630 fr. et l'action de préférence à 152 fr.

Le *Cope* progresse à 102 fr. Il ressort du rapport qui sera lu à l'assemblée générale le 15 courant que la balance au crédit du Compte de Profits et Pertes atteint £ 292.609, y compris le solde ancien de £ 77.370. Il est porté £ 5.000 au fond de réserve; £ 5.000 aux divers fonds de l'amortissement et £ 26.113 au crédit du Compte Tilt-Cove. Une somme de £ 3.577 est consacrée à l'impôt et le premier dividende absorbe £ 44.875. — Il reste une somme disponible de £ 188.044 sur laquelle la Compagnie répartit un dividende final de 6 sh. 6 d. par action, payable à partir du 1.<sup>er</sup> Janvier.

*Tharsis* cloture à 175 fr.

L. C.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de dezembro de 1897.

Na quinzena que hoje finda, notou-se mais alguma animação nos nossos mercados, principalmente no de generos colonias, onde houve certo movimento, tendo-se exportado 11.000 saccas de café e melhorado em 10 % os preços de venda. Os cambios melhoraram um pouco, apesar de estarmos no fim do anno, época de liquidações, não só no paiz, mas tambem no estrangeiro. No fim da semana o cheque ficou aos preços de 36 s/Londres, 792 s/Paris, 327 1/2 s/Berlim. Houve pouco movimento em titulos do Estado, continuando a preferencia da procura para as obrigações do Credito Predial. As acções dos Bancos sustentaram os seus preços anteriores, notando-se uma certa procura para as do *Lisboa & Açores e Commercial de Lisboa*.

Não temos razão para modificar as informações dadas nos anteriores *Boletins* acerca do estado das negociações para a realização d'uma operação financeira, destinada a regular a situação do thesouro. A base d'essa operação será a conversão da divida. Como dissemos, estão bem encaminhadas aquellas negociações, cujos ultimos termos serão definidos e assentes pelo ex-ministro dos negocios estrangeiros, sr. conselheiro Mathias de Carvalho e pelo director geral da thesouraria do ministerio da fazenda, sr. conselheiro Luiz Perestrello. É possível que no discurso da corôa se faça já referencia ás negociações, e que, logo depois de constituida a camara, o sr. ministro da fazenda apresente alli o relatório circunstanciado e bases da operação, afim de serem conhecidas do parlamento e por elle sancionadas em tempo opportuno.

A situação brasileira não se modificou, nem é provavel que se modifique, no estado em que se acham alli as cousas publicas, prolongado até 31 de janeiro o estado de sitio na capital federal e instaurados processos que teem causado profunda inquietação no espirito publico. O cambio Rio Londres continuou a 7 1/4, mas deve n'esta quinzena accentuar-se mais a baixa por causa das liquidações do fim do anno. Uma revista financeira auctorizada informa que, só na praça do Rio de Janeiro, ha um descoberto de cerca de 400.000 libras sterlingas, e que o equilibrio das operações só poderia obter-se com operações equivalentes a uma entrada de 500.000 libras sterlingas. Começa a falar-se na adopção de uma providencia tornando obrigatorio o pagamento em ouro de todos os impostos sobre a importação. Tambem se está tratando de regular o mercado cambial em ordem a evitar especulações perniciosas para os interesses do Estado.

Estão publicadas as contas geraes das receitas e dos fundos sahidos dos cofres publicos para as despesas do Estado nos mezes de julho e agosto de 1896-97 e de 1897-98. As receitas elevaram-se, n'este ultimo periodo, a 8.406:311\$686 réis contra 8.042:202\$249 réis em igual periodo de 1896-1897, isto é, mais 364:109\$437 réis.

J. F.

## Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v....	36 1/2	36 7/16	Desconto no Ban-
" cheque .	36 1/4	36 3/16	co de Portugal.
Paris 90 d/v.....	784	786	No mercado.....
" cheque.....	788	789	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v.....	323	324	res.....
" cheque.....	325	326	175
Francfort 90 d/v...	323 1/2	324 1/2	Cambio Brazil...
" cheque...	325 1/2	326 1/2	7 1/4
Madrid cheque....	\$990	\$995	Premio libra....
			2\$130







## Regulamento de policia nos tremvias belgas

A Belgica acaba de pôr em execução o regulamento de policia, relativo á exploração dos tremvias concedidos ou a conceder pelo governo.

É tão simples e ao mesmo tempo tão claro e preciso este documento, que julgamos interessante dal-o na integra, podendo certamente ser adaptado no nosso, como em todos os paizes, em que ha serviços de tracção mechanica sobre as vias publicas.

### Titulo I — Obrigações dos concessionarios e dos seus agentes

#### Conservação

Artigo 1.º As vias férreas e suas dependencias e as partes de viação, cuja conservação incumbe aos concessionarios, serão conservados em permanente bom estado, de maneira que a circulação seja sempre facil, tanto para as communicações ordinarias como para o material circulante da exploração do tremvia, e que as aguas pluvias possam em qualquer occasião escoar-se facilmente.

O material circulante deverá egualmente ser conservado em bom estado.

#### Locomotivas, freios

Art. 2.º As locomotivas serão munidas de freios bastante fortes para poderem, em qualquer caso, ser empregados na paragem completa, sem o auxilio dos freios das carruagens rebocadas, n'um espaço de menos de 20 metros.

Serão munidas tambem deapparelhos que impeçam a projecção de faúlhas.

Nos povoados, e salvo nos pontos determinados pelo ministro competente, as locomotivas não expellirão nem residuos de carvão, nem cinza ou agua, e não deverão exhalar fumo ou cheiro.

Um involucro metallico envolverá as rodas e as peças moveis, que poderiam prender os transeuntes.

Nenhuma locomotiva será posta em exploração senão depois do cumprimento de todas as formalidades e provas prescriptas pelos regulamentos sobre machinas de vapor e depois de verificação da efficacia dos freios pelos agentes do serviço de inspecção.

#### Carruagens

Art.º 3.º Todas as carruagens, sem excepção, serão providas de freios bastante fortes para obter a paragem depois d'um percurso de 20 metros (termo maximo).

O itinerario será inscripto em grandes caracteres, uma vez pelo menos, nos comboios.

Cada carruagem terá o seu numero de ordem; todos os compartimentos e plataformas indicarão em algarismos bem visiveis a classe e o numero regulamentar dos logares.

#### Serviço de vigilancia e signaes

Art.º 4.º O concessionario tomará as medidas necessarias á segurança da passagem das carruagens e dos comboios e á facilidade da circulação publica. Collocará signaes, manobrados por guardas de linha, nos sitios que lhe forem designados pela administração, como sendo particularmente perigosos.

O conductor do tremvia não poderá dar ás carruagens uma velocidade que exceda o limite auctorizado; é obrigado a moderar ou a suspender mesmo a marcha dos vehiculos quando, á aproximação d'estes, uma parelha manifestar signaes de susto; a moderação da marcha far-se-ha tambem nas sitios onde a circulação publica exigir medidas de precaução; n'este caso, a carruagem ou o comboio serão precedidos, se d'isso houver necessidade, d'um agente avisador.

Art.º 5.º Collocar-se-ha signaes nos sitios onde se executem trabalhos no percurso do tremvia, ordenando, se fôr possível, a paragem ou diminuição de andamento e indicando ao publico se a circulação nas proximidades d'esses sitios está ou não impedida.

#### Iluminação

Art.º 6.º As carruagens que circulam antes do nascer ou depois do pôr do sol ou durante nevoeiros densos serão illuminadas no interior. Se a iluminação não fôr electrica, as lanternas serão dispostas de maneira que os productos da combustão sejam expellidos para o exterior.

N'estas occasiões, as carruagens que circularem isoladamente terão nos dois extremos um foco de luz colorido.

Independentemente das illuminações das carruagens, a locomotiva ou a carruagem motora terá na frente uma luz branca para illuminar a via. Esta luz será munida de reflector.

#### Exploração

Art.º 7.º O comprimento maximo dos comboios e os intervallos com que devem succeder-se serão determinados pelo ministro respectivo; a locomotiva, e os outros vehiculos serão providos de bombas de choque e ligados entre si por meio de correntes em relação com o peso e numero de carruagens rebocadas.

A locomotiva será conduzida por um machinista e um fogueiro com todas as condições d'aptidão. O conductor de qualquer outro vehiculo de tremvia deverá ter as precisas habilitações.

Todos os comboios serão entregues á direcção de cobradores ou chefes e acompanhados do numero de agentes (guardas-freios, etc.) a determinar pelo governo para cada exploração.

Haverá sempre no vehiculo ou no comboio em andamento um conductor collocado de maneira a poder vigiar a via e tendo ao seu alcance os meios de moderar ou suspender a marcha do vehiculo ou do comboio.

Este agente terá á sua disposição uma corneta, um apito, uma campainha ou qualquer outro signal, com exclusão do apito de vapor, cujo som possa ser ouvido a 50 metros pelo menos; marcará a approximação do comboio ou vehiculo de maneira a prevenir qualquer incidente.

O conductor observará strictamente os signaes por meio dos quaes os guardas e os trabalhadores da via ordenarem a diminuição ou suspensão do andamento.

Um signal facilmente accessivel manterá o chefe de trem e os passageiros em communicação constante com o conductor.

Os agentes do tremvia averiguarão sempre, antes da partida do comboio ou vehiculo, se todas as partes do material circulante estão em bom estado e cuidadosamente ligadas e principalmente se os freios funcionam com regularidade.

O machinista e o fogueiro devem achar-se nos seus logares; nas paragens só um pôde abandonar o posto.

A carruagem motora electrica não pôde ser abandonada ao mesmo tempo pelo conductor e pelo chefe.

O conductor é obrigado a parar completamente nas paragens regulamentares annunciadas ao publico por meio de postes indicadores e pelo horario, salvo se a paragem fôr considerada facultativa e não houver passageiros para metter ou apear.

Não havendo auctorização especial, a velocidade dos comboios não pôde exceder 30 kilometros por hora fóra dos povoados e 12 kilometros por hora na travessia de cidades, villas e aldeias.

Os vehiculos isolados e os comboios não podem estacionar na via senão o tempo strictamente necessario para as necessidades do serviço; não poderão ser abandonados sem as precauções necessarias para assegurar a sua immobildade.

Se um ou mais vehiculos deverem ser excepcionalmente abandonados na via, serão munidos de signaes de paragem collocados a, pelo menos, 20 metros d'um e d'outro lado sobre a via; serão além d'isso guardados pelos agentes que terão á sua disposição cadeias com cadeados para impedir esses vehiculos de se pôrem em movimento e para os deter nos maiores declives em caso de necessidade. A presença d'estes vehiculos será designada, durante a obscuridade, por luzes bem visiveis.

#### Publicações obrigatorias

Art.º 8.º Os concessionarios de tremvias farão affixar nos logares de estacionamento o quadro horario e a tarifa de transporte, assim como o texto completo do presente regulamento.

Em cada compartimento das carruagens serão affixados os mesmos quadro e tarifa, assim como o texto dos titulos II e III do presente regulamento.

### Titulo II. Medida de policia respeitante aos passageiros e ao publico em geral

#### Passageiros

Art.º 9.º E' prohibido:

- 1.º Entrar nas carruagens depois de preenchida a lotação das mesmas;
- 2.º Introduzir nas carruagens cães ou outros animaes, salvo quando possam conservar-se sobre os joelhos do dono, sem incomodar ninguem;
- 3.º Tomar logar nas carruagens sem bilhete; recusar mostral-o aos agentes da fiscalização;
- 4.º Recusar pagar o preço do bilhete, tomar logar em compartimento de classe mais elevada que a indicada no mesmo, ou ir além do ponto do destino, segundo o bilhete comprado, sem se munir immediatamente d'um bilhete suplementar;
- 5.º Subir para as locomotivas, salvo com auctorização especial e escripta do concessionario; debruçar-se das carruagens, estacionar nas plataformas, o que é prohibido por inscrições collocadas *ad hoc*; estas prohibições não se referem aos empregados da fiscalização;
- 6.º Entrar para as carruagens em estado de embriaguez ou falta d'asseio evidentes; perturbar a ordem ou estorvar o serviço;
- 7.º Cantar, fazer gestos ou praticar acções obscenas nas carruagens;
- 8.º Fumar no interior das carruagens, salvo nos compartimentos destinados para esse fim;
- 9.º Escarrar nas carruagens, sujar ou estragar o material;
- 10.º Abrir as vidraças ou portas das carruagens sem assentimento de todos os passageiros e se d'isso resultar perigo;
- 11.º Subir para a carruagem ou descer d'ella com o comboio em andamento ou pelo lado opposto á plataforma;



12.º Conservar-se sobre os estribos, estar em pé e não ser nas plataformas e tocar nosapparelhos de segurança ou de manobras;

13.º Passar d'uma carruagem para outra com o comboio em andamento;

14.º Subir para as carruagens com armas carregadas, com objectos perigosos ou com volumes que, pelas suas dimensões, natureza ou cheiro, possam ferir, sujar, estorvar ou incommodar os passageiros;

15.º Arremessar do comboio ou vehiculo qualquer objecto que possa ferir, sujar ou assustar o publico;

16.º Induzir em erro o pessoal da linha, seja pela imitação de signaes em uso, seja por falso alarme.

Os passageiros devem obtemperar ás instancias dos empregados do tremvia para a observação das prescripções que precedem.

#### Do publico em geral

Art.º 10.º E' prohibido o transitto publico nas partes da linha estabelecida em leito especial, fora das vias de comunicação publica.

Os peões, cavalleiros, velocipedistas, conductores de gado ou de vehiculos evitarão, quanto possível, seguir as vias occupadas por um tremvia.

E' prohibido estacionar na linha férrea á approximação d'uma carruagem de tremvia não descarrilavel, que tiver feito signal.

Os cavalleiros, velocipedistas e conductores de gado ou de vehiculos que seguirem uma rua, estrada ou caminho atravessado por uma linha de tremvia, devem moderar a sua marcha e assegurar-se, antes de atravessar a linha, de que não ha comboio ou carruagem de tremvia nas proximidades, afim de evitar toda a possibilidade de collisão.

Da mesma fórma, devem os conductores de vehiculos que saíam de uma habitação, certificar-se de que nenhum comboio ou carruagem de tremvia está nas proximidades.

Todos os peões, cavalleiros, velocipedistas e conductores de vehiculos ou animaes deverão, á approximação d'um comboio ou d'uma carruagem de tremvia e depois dos empregados d'estes terem dado o signal, afastar-se com a machina, vehiculo ou parrelha a distancia sufficiente dos carris de maneira a deixar o espaço necessario para a passagem do material da via férrea.

E' prohibido depôr quaesquer objectos na linha férrea ou a menos de 80 centimetros d'ella; trepar aos postes da tracção electrica; damnificar a via e suas dependencias e o material d'exploração; impedir, estorvar ou retardar voluntariamente o serviço do tramvia; collocar na via signaes falsos, tocar nos signaes e nas agulhas.

Se a via férrea fôr nas bermas ou valetas da estrada e a largura entre o carril interior e a borda do passeio fôr insufficiente para permittir a todo o tempo a carga e descarga de mercadorias, estas operações deverão ser effectuadas com bastante rapidez para que não resulte transtorno á circulação dos comboios. Se isso não fôr possível, a carga e descarga de mercadorias e, em todos os casos, o deposito de materiaes, etc., far-se-hão do lado opposto á via férrea.

Todo o vehiculo que dever passar sob os carros electricos aereos d'um tremvia não póde exceder, incluindo o carregamento, 5m,50 d'altura.

#### Titulo III. Clausulas diversas

##### Contravenções

Art.º 11.º As infracções ás disposições do presente regulamento serão verificadas, quer pelos funcionarios e agentes designados ou ajuramentados para este effeito pelo governo, quer pela policia local.

D'estas infracções, aquellas a respeito das quaes as leis existentes não determinaram penalidades inherentes serão punidas conforme as disposições do art.º 1.º da lei de 6 de março de 1818.

Art.º 12.º Fica annullado o decreto de 21 de abril de 1884, contendo o regulamento de policia relativo á exploração dos tremvias concedidos ou a conceder pelo governo.

Art.º 13.º O Ministro da Agricultura e das Obras Publicas está encarregado da execução do presente decreto,

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Bilhetes de assignaturas.** A nova tarifa da companhia real, tornando latitudinaria a todos os percursos a concessão de bilhetes de assignatura deu, logo no primeiro mez da sua execução, signal da sua proficuidade.

Em novembro, mez de inverno em que a compra d'estes bilhetes era quasi nulla, foram tomados este anno 277 bilhetes, sendo 4 de 1.ª classe, 29 de 2.ª e 244 de 3.ª classe.

Só do capitulo 4.º, bilhetes semanaes para operarios, foram tomados 199 bilhetes, sendo quasi todos nos suburbios de Lisboa.

Passe de livre circulação ainda ninguem tomou, apesar das vantagens que elles offerecem ás casas commerciaes, para seus agentes ambulantes, como tantas vezes o reclamaram as associações sérias como o Centro Commercial do Porto.

**Nova linha.** — O sr. marquez de Liveri pediu licença para construir um caminho de ferro de via reduzida, partindo da mina de cobre da Serra da Caveira, em leito proprio, até Grandola e d'aqui pela estrada real n.º 50 a um ponto conveniente de embarque no rio Sado, perto de Alcacer do Sal.

Seria bem conveniente que, a exemplo do que fazem em geral as linhas mineiras, esta fôsse aberta tambem ao serviço publico; e se o concessionario mais tarde a prolongar para o lado de S. Thiago de Cacem e para o noroeste a qualquer ponto da linha do Sul, como Casa Branca, por exemplo, muito ganhariam os povos d'aquella zona, até hoje desprovida de viação accelerada.

**Central do Porto.** — Já está fechado o primeiro anel da abobada do tunnel central.

O movimento da estação tem augmentado prodigiosamente, esperando-se com anciedade pela abertura do serviço de pequena velocidade, o que, apesar de certas restricções, se poderá fazer logo que mais uma via esteja assente.

**Construcção de carruagens e wagons.** — Os srs. Campos & Moraes, proprietarios da casa *A Constructora*, do Porto, á qual foi adjudicado o fornecimento de 100 wagons para os caminhos de ferro do Minho e Douro, requereram patente de introdução de nova industria por 10 annos, para a fabricacão de wagons e carruagens de todos os typos usados para transitto de mercadorias e passageiros em caminho de ferro de viação accelerada, empregando n'esta fabricacão meios mechanicos accionados por qualquer natureza de motor e meios manuaes.

Parece-nos que esta patente não poderá ser concedida, porque a industria em questão já existe em laboração nas officinas de todos os nossos caminhos de ferro.

**Mormugão.** — Esta linha rendeu durante o semestre do corrente anno 56.725 rupias. Em igual tempo do anno passado teve um rendimento de 53.332 rupias. Vê-se que, felizmente, tem melhorado a sua situação financeira.

**A estação de Bemfica.** — Foi apresentado á camara municipal de Lisboa uma representacão, assignada por 43 proprietarios, 21 commerciantes e industriaes e 66 moradores do sitio de Bemfica, pedindo para que seja executado o projecto já approvado para a construcção d'uma estrada que ligue com a estação dos caminhos de ferro a freguezia de Bemfica.

Esta proposta é contraria a outra que tambem foi apresentada por alguns habitantes da mesma localidade, pedindo para ser posto em execução um outro projecto, que estes declaram ser mais dispendioso e trazer menos interesses para a freguezia. A camara mandou os dois pedidos á sua repartição technica para emittir parecer.

**Tracção electrica em Lisboa.** — Já deram entrada na camara municipal os projectos das linhas que a Companhia Carris pretende explorar por motor electrico, acompanhados da memoria descriptiva, desenhos, etc.

**Uma originalidade.** — Segundo nos é communicado do Porto, a alfandega d'aquella cidade inventou agora exigir dos consignatarios de expedições por caminho de ferro as cartas de porte d'essas remessas, ficando com ellas.



Não percebemos nem a utilidade da medida nem o direito com que se faz tal exigência.

Mas também confessamos que ella não foi por certo inventada para que alguém a perceba e tão só para motivar justissimas reclamações do publico.

N'este sentido confere.

**Carris de ferro do Porto.** — Reuniu no dia 2 a assembléa geral d'esta companhia, resolvendo conceder ao gerente, o sr. José Ribeiro Vieira de Castro, as autorizações necessárias para proceder á transformação de todas as linhas de modo a poder utilizar-se n'ellas a tracção electrica, contractar as necessarias obras a executar, augmentar o capital em acções, cuja cifra será determinada em outra assembléa geral, tendo preferencia os actuaes accionistas, e para reformar os estatutos. O augmento do capital é de quinhentos a seiscentos contos.

**Linha Urbana de Lisboa.** — No cruzamento de Sete Rios está-se montando um aparelho Saxby, conjugado com o da estação de Campolide, para o encravamento das agulhas.

## LINHAS HESPAÑOLAS

**Tremvias de Madrid.** — Foi adoptada pela empresa de tremvias de Este de Madrid a iluminação electrica. Sob os assentos da carruagem accommodam-se pequenos accumuladores que fornecem a electricidade sufficiente para iluminação, sem o inconveniente do cheiro que produzem os candieiros de petroleo, que até aqui eram usados por aquella empresa.

**Madrid-Saragoça-Alicante.** — O sr. D. Cypriano S. Montesino que, como dissemos no numero passado deu a sua demissão de director d'esta companhia, foi nomeado administrador, na vaga por morte do sr. Albareda.

**Norte.** — N'esta Companhia foi nomeado chefe do movimento o sr. D. Francisco Corosa, em substituição do sr. Ribera, reformado a seu pedido, e chefe do trafego o sr. D. Camillo Calvet que já desempenhava este cargo interinamente, desde a morte do sr. Gorostiza.

## LINHAS EXTRANGEIRAS

### FRANÇA

O conselho d'Estado approvou o projecto de lei apresentado pelo ministro das obras publicas, para organizar definitivamente os caminhos de ferro do Estado.

Os principios geraes adoptados, e que vão ser traduzidos em projecto de lei, são os seguintes:

A administração dos caminhos de ferro do Estado é dirigida por um director nomeado por decreto e escolhido entre os engenheiros de pontes e calçadas ou de minas. Este director propõe os restantes empregados de categoria superior, tem sob suas ordens immediatas o pessoal de todos os serviços e resolve todas as questões que não fôrem por lei reservadas ao ministro.

E' auxiliado por um conselho composto de doze membros: um do conselho d'Estado, dois engenheiros de pontes e calçadas, dois empregados do ministerio da fazenda, um representante do ministerio do commercio e do ministerio d'agricultura, um engenheiro civil, dois membros do conselho superior do commercio e do conselho superior d'agricultura, que são nomeados por tres annos.

Esta administração está sujeita a inspecção, como em geral o estão os caminhos de ferro de interesse particular.

### AUSTRIA

**O movimento longitudinal dos carris.** — O director dos caminhos de ferro do Estado d'Austria, o sr. Engerth, apresentou ultimamente na Associação dos Engenheiros e Architectos de Viena um curioso estudo acerca do movimento longitudinal que sofrem os carris n'uma linha em exploração, concluindo das suas observações, feitas n'um percurso de 850 kilometros, que o carril da esquerda, em relação ao movimento dos comboios, tende sempre a dilatar-se mais do que o da direita, ainda mesmo nas descidas, em que os dois teem tendencia para se dilatarem, accentuando-se mais este movimento, quanto mais miudo fôr o material que constituir o balastro.

O que o paciente engenheiro não diz é a proporção d'essa dilatação e a sua causa.

Deixamos aos entendidos na materia o dizerem de sua justiça.

## RUSSIA

O engenheiro russo Romanow apresentou no Circulo Technico de S. Petersburgo o plano d'um novo caminho de ferro electrico suspenso, segundo os accidentes do terreno, a 10 ou 12 pés russos acima do sólo. A velocidade pôde ser elevada a 200 verstes.

As linhas systema Romanow applicam-se a tres usos: 1.º, transporte de remessas diminutas em peso e encomendas postaes; 2.º, transporte de mercadorias de maior importancia e peso médio; 3.º, transporte de encomendas de grandes dimensões ou de peso elevado, ou ao de passageiros.

## ALLEMANHA

Eis um quadro resumido da extensão dos caminhos de ferro nos diversos estados do imperio allemão:

Estados	Linhas do estado	De Companhias	Total
Prussia.....	28.242	1.998	30.240
Baviera.....	5.371	921	6.292
Saxe.....	2.835	41	2.876
Wurtemberg.....	1.521	216	1.737
Baden.....	1.510	274	1.784
Hessen.....	852	45	897
Mecklemburgo Schwerin.....	1.029	1	1.030
Mecklemburgo Strelitz.....	—	95	95
Saxe-Weimar.....	76	61	137
Oldenburgo.....	389	67	456
Anhalt.....	—	62	62
Brunswick.....	—	137	137
Saxe-Meiningen.....	8	—	8
Saxe-Altenburg.....	—	8	8
Schwarzburgo-Sondershausen.....	—	33	33
Hamburgo.....	8	—	8
Bremen.....	4	—	4
Alsacia Lorena.....	1.597	183	1.780
Totales.....	43.672	3.062	47.634

## BRAZIL

Segundo telegramma da Havas a camara dos deputados, em sessão de 3 do corrente, approvou por 92 votos contra 21 a lei de dezembro do anno passado auctorizando o governo a arrendar as linhas férreas.

## ESTADOS UNIDOS

O comprimento total da rede ferro-viaria nos Estados Unidos, em 1896, elevava-se, segundo o *Poor's Manual*, a 180.891 milhas, 290.000 kilometros pouco mais ou menos, tendo sido transportadas 773.868.716 toneladas de mercadorias, durante o mesmo periodo de tempo. As receitas foram, em milhões de francos:

Mercadorias.....	3.852
Passageiros.....	1.326
Diversas.....	449
Total.....	5.627

O lucro liquido attingiu a importancia de 1.661 milhões, sendo o capital empregado, em 1896, de 56.400 milhões de francos, entrando n'esta somma 27.300 milhões de obrigações.

Uma nova lucta acaba de travar-se entre a Inglaterra e os Estados Unidos, lucta pacifica e de resultados praticos, como é de uso entre os dois povos rivaes.

Até ha pouco tempo o comboio que maior espaço de terreno percorria sem parar era o inglez da Companhia «South-Western» que galga, sem paragem alguma, os 302 kilometros que separam Paddington de Exeter.

A Companhia «North Western», porém, não querendo os seus creditos menoscabados, fez percorrer um dos seus comboios, tambem sem parar, a distancia que vae de Londres a Carlisle, ou sejam 483 kilometros.

A' vista d'estes resultados entrou em scena a America, e um comboio especial acaba de percorrer, nas mesmas condições, 707 kilometros, que tantos são os que medeiam entre Jersey-City e Pittsburgo, tendo, na vespera, feito a viagem inversa.

O problema principal a resolver era o abastecimento d'agua. Os comboios são provistos do aparelho, que já aqui descrevemos, para abastecimento de agua em marcha, por meio de um tubo flexivel que o machinista deixa cahir dentro d'uma longa calha cheia de agua, e collocada entre os carris, invento que se deve ao engenheiro inglez Rat Booton, que morreu ha cerca de dois mezes com a bonita idade de 84 annos, e que foi discipulo de Stephenson.

## TRANSVAAL

O caminho de ferro do Transvaal, Companhia Neerlandeza Sul-Africana, rendeu em outubro ultimo 2.960.000 florins. Comparado este rendimento com o de igual mez do anno anterior, nota-se uma differença para menos de 240.000 florins, ficando, por isso, o excesso das receitas reduzido a 1.983.160 florins.



## AVISOS DE SERVIÇO

**Caminhos de Ferro do Minho e Douro****Abertura do apeadeiro de «Castêdo»**

Previne-se o publico, que no dia 8 do corrente será aberto a exploração o apeadeiro de «CASTEDO», situado ao kilometro n.º 135,140, da linha do Douro, entre a estação de Cottas e o apeadeiro de S. Mamede de Tua, para o serviço de passageiros, despacho de bagagens e recovagens, quando seu peso não exceda 60 kilogrammas por volume.

O preço dos bilhetes e o transporte de bagagens e recovagens, do apeadeiro de Castêdo, para as estações d'estas linhas, será taxado como se a estação de procedencia fôsse a immediatamente anterior, no sentido da marcha do comboio. Igualmente para o preço dos bilhetes e transporte de bagagens e recovagens, com destino ao apeadeiro de Castêdo, serão cobradas as importancias como se a estação destinataria fôsse immediatamente posterior, no sentido da marcha do comboio.

Porto, 1 de dezembro de 1897.

**ARREMATAÇÕES****Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes****Arrendamento do buffete da estação de Leiria durante o anno de 1898**

Pela 1 hora da tarde do dia 21 do mez de dezembro corrente, perante a commissão executiva d'esta Companhia (estação central do Rocio) serão abertas propostas até aquella hora recebidas, para o arrendamento do buffete da estação de Leiria, durante o anno de 1898.

As condições para este arrendamento estão patentes na repartição central do serviço de Movimento, estação de Lisboa (Santa Apolonia), todos os dias não santificados, desde as 10 horas da manhã até as 4 da tarde, e na estação acima referida.

As propostas serão endereçadas em carta fechada á direcção geral d'esta Companhia, em Lisboa, estação de Santa Apolonia, com a seguinte inscripção exterior: «Proposta para o arrendamento do buffete de Leiria» e redigidas segundo o teor seguinte: Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me para com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a tomar de arrendamento o buffete de Leiria até 31 de dezembro de 1898, pela quantia de... réis, (por extenso), na conformidade das condições que estiveram patentes e das quaes tomei pleno conhecimento. Data e assignatura por extenso e bem legivel.

Lisboa, 9 de dezembro de 1897.

**Caminhos de Ferro do Minho e Douro****Empilhamento de carvão**

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 21 do corrente mez á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes em Campanhã, em presença do respectivo chefe, se ha de proceder ao concurso publico para o empilhamento de 4.000 toneladas de carvão 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 4.000 réis.

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

As condições da arrematação e do empilhamento 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, 6 de dezembro de 1897.

**Caminhos de ferro do Sul e Sueste****Fornecimento de agulhas**

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 11 do corrente, na secretaria da direcção d'estes caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então fôrem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 20 pontas d'aço para mudança de via.

O deposito provisorio para poder ser admittido a licitar é de 12.500 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, 5 % da importancia total da arrematação, por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação fôr feita.

Estes depositos serão feitos, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste.

As condições do concurso estão patentes na séde da direcção (largo de S. Roque, 22) onde podem ser examinadas nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até as 4 da tarde.

Lisboa, 1 de dezembro de 1897.

**Fornecimento de ferramentas**

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 27 do corrente, na administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então fôrem apresentadas para adjudicação do fornecimento de bigornas, martellos e moldes de aço fundido para martello a vapor.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 45.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo (5 % da importancia total do fornecimento), por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação fôr feita.

Estes depositos serão feitos, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção (largo de S. Roque, 22), desde as 10 horas da manhã até as 4 da tarde.

Lisboa, 4 de dezembro de 1897.

**Fornecimento de cordas**

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 28 do corrente, na secretaria da administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então fôrem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de cordame.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 18.700, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total do fornecimento por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação fôr feita.

Estes depositos serão feitos, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos á ordem da direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção (largo de S. Roque, 22), onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até as 4 da tarde.

Lisboa, 6 de dezembro de 1897.

**MOTORES "DAIMLER,,****Movidos a gasolina ou petroleo**

**Estacionarios:** para as industrias de motriz pequena (1/2 — 25 cavallos de força).

**Proprios para:** lanchas, trens, vagonetes para caminhos de ferro, carros-tramways, locomoveis, carros de qualquer fôrma, bombas de incendio, carros d'illuminação, machinas d'agricultura, etc., etc.

**Existem em Lisboa e podem ser examinados**

Um motor de 23 cavallos na lancha *Condor*, no Tejo. — Um motor de 1 cavallo (estacionario) na officina dos srs. Julio Gomes Ferreira & C.<sup>a</sup>, rua da Victoria, 82.

Para mais informações, dirigir-se a

**O. HEROLD & C.<sup>o</sup>**

Unicos representantes da Companhia dos Motores «DAIMLER» para Portugal e colonias

—+— Rua dos Fanqueiros 19, 1.º, — LISBOA —+—



# AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

## MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

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

**Lisboa.**—Rodolfo Reck.—Rua dos Douradores, 21.  
**Lisboa.**—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º  
**Lisboa.**—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.  
**Lisboa.**—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).  
**Londres.**—F. Demolder.—4, Holmdale Road Amburst Park.  
**Madrid.**—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.  
**Paris.**—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.  
**Porto.**—Grijó & C.ª.—Rua de Traz, 28.  
**Valencia d'Alcantara.**—D. Alejandro Campero.  
**Valencia d'Alcantara.**—Justo M. Estellez.—Agente internacional de aduanas y transportes.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Bonense**—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para familias.—Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Paramos.

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

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

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

**FIGUEIRA DA FOZ Hotel Saudade.**—Rua da Saudade, Bairro novo. Magnificas vistas para o mar, muito perto da praia. Colyseu Figueirense, e proximo do Casino Mondego e theatro-circo.—Preços variam entre 900 e 1\$400 rs.

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

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

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

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

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

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

**GUIMARÃES Hotel do Toural.**—Bello tratamento, por 1\$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 familias preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão

**SEVILHA Gran Fonda de Madrid**—Principal estabelecimento de Sevilha—illuminação electrica—luxuosos pateos—sala de jantar para 200 pessoas—banhos.

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

**GIBRALTAR Hotel Metropole e Nuevo Hotel Español.**—Situado á entrada da cidade.—Cozinha excellente. 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 espaçosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas.—Excelente cozinha—Hospedagem completa desde 5 pesetas—Proprietario Teófilo Garcia.

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

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

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

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

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

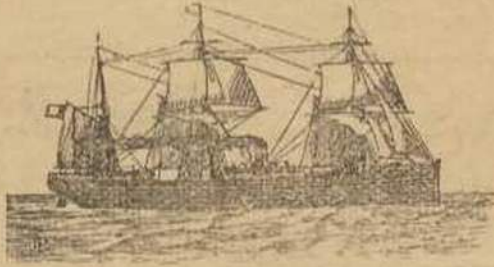
**CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hotel**—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.ª ordem.

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



# Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo  
e Buenos Ayres

O paquete **NILE**, sahirá a 27 de dez. mbro.

As accomodações para passageiros são inexcediveis 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 portugueses.

## AGENTES

Em Lisboa:—JAMES RAWES & C.<sup>a</sup>—R. dos Capelistas, 31, 1.<sup>o</sup>

No Porto:—W. G. TAIT & C.<sup>a</sup>—Rua dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

# BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

## NORDDEUTSCHER LLOYD



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

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

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

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

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

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.<sup>o</sup>, e em Lisboa ao agente João Patricio Alvares Ferreira, rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>

## HORARIO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de dezembro de 1897

COMPANHIA REAL				Figueira Amiel a Amiel a Figueira				Lisboa Sacavem Sacavem Lisboa				Mangualde Guarda Guarda Mangualde			
Lisboa Porto	Porto Lisboa			12-15 n.	12-38 n.	5-0 m.	5-23 m.	6-45 m.	7-30 m.	6-15 m.	7-0 m.	g 10-5 n.	1-0 n.	h 4-25 m.	7-14 m.
a 7-30 m.	9-15 n.	a 6-35 m.	8-30 n.	6-15 n.	6-38 m.	2-44 t.	3-3 t.	7-45 m.	8-29 m.	7-15 m.	8-29 m.	MINHO E DOURO			
9-0 n.	7-35 m.	2-8 t.	3-5 n.	1-0 t.	1-24 t.	5-0 t.	7-23 t.	8-45 m.	9-29 m.	8-45 m.	9-29 m.	Porto Valença	Valença Porto		
10-30 n.	11-5 m.	7-45 t.	5-55 m.	Coimbra Figueira Figueira Coimbra				9-45 m.	10-29 m.	10-0 m.	10-44 m.	8-0 m.	1-30 t.	2-50 n.	8-35 m.
Lisboa V. Alcant.	V. Alcant. Lisboa			7-15 m.	9-2 m.	7-15 m.	9-2 m.	12-0 t.	12-44 t.	11-0 m.	11-45 m.	10-55 m.	3-25 t.	9-45 m.	2-25 t.
a 7-30 m.	8-0 n.	a 8-45 m.	8-30 n.	4-30 t.	6-16 t.	11-0 m.	12-43 t.	d 1-0 t.	1-44 t.	1-0 t.	1-45 t.	5-15 t.	11-25 n.	1-50 t.	7-20 t.
8-15 n.	5-25 m.	8-35 n.	5-35 m.	C. Sodré Cascaes Cascaes C. Sodré				d 2-0 t.	2-44 t.	d 2-0 t.	2-44 t.	Porto Braga Braga Porto			
Lisboa Badajoz Badajoz Lisboa				7-0 m.	8-12 m.	5-30 m.	6-41 m.	d 3-0 t.	3-44 t.	3-0 t.	3-45 t.	b 5-0 m.	8-10 m.	5-40 m.	8-25 m.
a 7-30 m.	9-10 n.	a 7-30 m.	8-30 n.	11-0 m.	10-12 m.	7-30 m.	8-41 m.	4-45 t.	5-29 t.	d 4-30 t.	5-14 t.	d 6-50 m.	8-57 m.	11-45 m.	2-25 t.
8-15 n.	6-45 m.	7-0 t.	5-35 m.	1-0 t.	2-13 t.	10-30 m.	9-40 m.	5-45 t.	6-29 t.	6-0 t.	6-44 t.	8-0 m.	10-50 m.	4-30 t.	7-20 t.
Lisboa Figueira Figueira Lisboa				3-0 t.	4-2 t.	1-30 t.	2-32 t.	7-0 t.	7-44 t.	7-0 t.	7-45 t.	10-55 m.	1-20 t.	b 6-55 t.	10-30 n.
7-15 m.	3-3 t.	12-15 n.	10-20 m.	4-45 t.	5-55 t.	3-15 t.	4-20 t.	8-30 n.	9-14 n.	8-15 n.	8-59 n.	5-15 t.	8-25 n.	d 9-15 n.	11-15 n.
7-15 t.	5-23 m.	1-0 t.	9-50 t.	8-0 n.	9-4 n.	4-15 t.	5-16 t.	10-0 n.	10-45 n.	9-45 n.	10-29 n.	SUL E SUESTE			
Lisboa Guarda Guarda Lisboa				10-30 n.	11-33 n.	6-30 t.	7-43 t.	Lisboa T. P. Faro Faro Lisboa T. P.				Nine Braga Braga Nine			
a 7-30 m.	11-40 n.	a 6-35 m.	9-45 n.	12-30 n.	1-32 n.	9-30 n.	10-46 n.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	5-25 t.	6-0 t.	9-0 m.	9-35 m.
10-30 n.	11-5 m.	3-30 t.	3-5 m.	C. Sodré a P. Arcos P. Arcos a C. Sodré				Lisboa T. P. Pias Pias Lisboa T. P.				Porto Vianna Vianna Porto			
Lisboa Santarém Santarém Lisboa				6-0 m.	6-38 m.	7-0 m.	7-38 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-40 t.	b 5-0 m.	10-25 m.	b 5-15 t.	10-30 n.
a 2-0 t.	4-34 t.	a 6-30 m.	9-0 m.	12-0 t.	12-40 t.	1-0 t.	1-35 t.	Lisb. T. P. Extremoz Extremoz Lisb. T. P.				Vianna Valença Valença Vianna			
a 4-30 t.	7-4 t.	12-30 t.	3-0 t.	5-30 t.	6-5 t.	6-15 t.	6-50 t.	8-0 m.	3-45 n.	9-10 m.	4-40 t.	7-0 m.	9-15 m.	6-0 t.	8-10 n.
Lisboa Entrone. Entrone. Lisboa				7-0 t.	7-34 t.	7-45 t.	8-25 n.	4-30 t.	11-10 n.	12-10 n.	7-0 m.	Porto Barca d'Alva Barca d'Alva Porto			
a 11-0 m.	3-0 t.	a 4-30 m.	12-30 t.	C. Sodré Algés Algés C. Sodré				Casa Branca Faro Faro Casa Branca				7-23 m.	3-15 t.	10-40 m.	6-45 t.
Lisboa Coimbra B. Coimbra B. Lisboa				8-0 m.	8-23 m.	8-40 m.	9-0 m.	6-10 m.	7-35 t.	6-30 m.	7-24 t.	Porto Tua Tua Porto			
a 4-0 m.	8-40 n.	4-0 m.	9-30 m.	10-0 m.	10-20 m.	10-30 m.	10-50 m.	Casa Branca Evora Evora Casa Branca				4-0 t.	10-15 t.	3-15 n.	9-25 m.
Lisboa Pampilhosa Pampilhosa Lisboa				2-0 t.	2-20 t.	2-30 t.	2-50 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-10 t.	8-2 t.	Porto Juncal Juncal Porto			
f 6-30 t.	11-22 n.	f 5-10 m.	10-10 m.	Lisboa Cintra Cintra Lisboa				Lisboa T. P. Setubal Setubal Lisboa T. P.				b 4-20 m.	8-36 m.	b 5-43 t.	10-0 n.
Aveiro Porto Porto Aveiro				7-30 m.	8-34 m.	5-15 m.	6-15 m.	8-0 m.	10-10 m.	8-0 m.	9-50 m.	Regoa Barca d'Alva Barca d'Alva Regoa			
b 3-50 n.	6-18 m.	b 4-0 m.	8-12 m.	9-30 m.	10-39 m.	6-30 m.	7-30 m.	4-30 t.	6-25 t.	2-30 t.	4-40 t.	6-20 m.	12-5 t.	3-43 t.	10-0 n.
10-0 m.	2-25 t.	b 4-15 t.	6-29 t.	11-30 m.	12-38 t.	7-45 m.	8-45 m.	Pinhal Novo Setubal Pin. Novo Lisb. T. P.				Porto Campanhã Campanhã Porto			
Ovar Porto Porto Ovar				1-30 t.	2-38 t.	11-0 m.	12-0 t.	3-15 t.	3-45 t.	5-33 m.	7-0 m.	7-51 m.	7-56 m.	5-55 m.	6-0 m.
b 5-5 m.	6-35 m.	10-45 m.	12-25 t.	4-30 t.	5-38 t.	1-0 t.	2-0 t.	BEIRA ALTA				8-0 m.	8-7 m.	6-20 m.	6-25 m.
1-25 t.	3-40 t.	6-25 t.	8-6 m.	5-30 t.	6-30 t.	4-0 t.	5-0 t.	Figueira F. Oñoro V. Form. Figueira				8-50 m.	8-55 m.	6-41 m.	6-46 m.
Espinho Porto Porto Espinho				7-15 t.	8-32 n.	6-30 t.	7-30 t.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	7-55 t.	9-45 m.	10-3 m.	6-56 m.	7-1 m.
b 7-50 m.	8-40 m.	8-55 m.	9-57 m.	8-45 n.	9-49 n.	7-30 t.	8-29 n.	Figueira Mangualde Mang. Pampilhosa				11-26 m.	11-31 m.	10-5 m.	10-10 m.
3-20 t.	4-22 t.	4-50 t.	5-52 t.	10-15 n.	11-22 n.	8-45 n.	9-50 n.	3-0 t.	9-50 n.	7-30 m.	10-45 m.	2-40 t.	2-45 t.	1-30 t.	1-35 t.
Caldas Figueira Figueira Caldas				12-15 n.	1-22 n.	d 10-15 n.	11-15 n.	Pampilhosa F. Oñoro V. Formosa Pamp.				7-6 t.	7-11 t.	2-45 t.	2-50 t.
2-30 t.	7-23 t.	6-15 m.	11-0 m.					11-28 n.	5-44 m.	11-40 n.	5-0 m.	8-5 n.	8-10 n.	4-7 t.	4-12 t.
												9-30 n.	9-35 n.	7-0 t.	7-5 t.

a) Lisboa-Caes dos Soldados — b) Porto-Campanhã — d) só aos domingos e dias santificados — f) Só no dia 23 de cada mez — g) Só ás quartas e sabbados — h) Só ás quintas e domingos. — i) Só ás terças e sextas — j) Só ás segundas e sextas.



# Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

## O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR



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

Alberto R. Centeno & C.ª

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



### Africa Oriental, vapor allemão, Koenig.

Sahirá a 17 de dezembro.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



### Algarve, vapor portuguez, Gomes IV.

Sahirá a 1 de janeiro.  
Agentes, Alberto Centeno & C.ª  
Largo dos Torneiros, n.º 5.



### Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, Habsburg.

Sahirá a 20 de dezembro.  
Agentes, João Patricio Alves Ferreira & C.ª  
Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



### Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, Babinonga.

Sahirá a 22 de dezembro.  
Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



### Barcelona, Cete e Marselha, vap. francez, Saint Thomas.

Sahirá a 19 de dezembro.  
Agent., Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10, 1.º



### Bordeaux, vapor francez, Brésil.

Sahirá a 21 de dezembro.—Messageries Maritimes.  
Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



### Bremen, vapor allemão, Achilles.

Sahirá a 24 de dezembro.  
Agente, Ernesto George,  
Rua da Prata, 8, 2.º



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

Sahirá a 27 de dezembro.  
Agentes, Mascarenhas & C.ª,  
Travessa do Corpo, Santo, 10, 1.º



### Copenhagen, vapor dinamarquez, Douro.

Sahirá a 3 de janeiro.  
Agente, Ernesto George,  
Rua da Prata, 8, 2.º



### Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez, Oravia.

Sahirá a 21 de dezembro.  
Agentes, E. P. Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º



### Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. francez, Portugal.

Sahirá a 20 de dezembro.—Messageries Maritimes.  
Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



### Hamburgo, vap. allemão, Pernambuco.

Sahirá a 16 de dezembro.  
Agente, Ernesto George,  
Rua da Prata, 8, 2.º



### Havre e Anvers, vap. fran., Saint-Mathieu.

Sahirá a 20 de dezembro.  
Agentes, Henry Burnay & C.ª,  
Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



### Lourenço Marques, e Beira, vap. franc., Ville de Masciô.

Sahirá de 21 de dezembro.  
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



### Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Vellas), Caes do Pico e Fayal, vap. portuguez, Funchal.

Sahirá a 20 de dezembro.  
Agente, G. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



### Pará e Manaus, (via Madeira) vapor inglez, Grangense.

Sahirá a 22 de dezembro.  
Agent., Garland Laidley & C.ª, R. do Alecrim, 10, 1.º



### Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio e Santos, vap. fran., Ville de Rosario.

Sahirá de 18 de dezembro.  
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



### Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão, Buenos Aires.

Sahirá a 29 de dezembro.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



### Rio de Janeiro e Santos, vapor francez, Paranaguá.

Sahirá a 27 de dezembro.  
Agentes, F. Garay, & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



### Rotterdam e Hamburgo, vap. allemão, Herzog.

Sahirá a 20 de dezembro.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



### S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portug., Cabo Verde.

Sahirá a 23 de dezembro.  
Emp. Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



### S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Portos do Pacifico, vapor inglez, Orissa.

Sahirá a 22 de dezembro.  
Agentes, E. P. Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º