



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   |
| <br>Total geral.....   | 1:367\$300 |

Como se vê, tomindo mesmo as hypotheses menos favoraveis, calculando as facilidades que este troço daria ao trafego local para se desenvolver, os produtos 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 suficiente no aumento 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, lucrando, portanto, o publico 380 réis em tonelada.

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

Pois com estes elementos seguros, que não são ignorados no ministerio nem por ninguem 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 teem 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 pacificos 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 sistema... 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 anunciados ao publico os pormenores d'un 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'un 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 trâsiego 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 teem funcionado com tão bom exito que não deve tardar a sua propagação no serviço de correios, tanto da metropole como das províncias.

Até agora as carruagens de praça sem cavallo, que percorrem as ruas de Londres, teem 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 modifcação d'este não só tornaria mais belas estas carruagens, mas diminuiria o seu peso, que parece ser o unico motivo dos poucos accidentes que até agora teem ocorrido com ellas.

Diz-se que a companhia exploradora d'estes vehiculos acaba de dar ordens para mais cincuenta 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 experiençia de abandonar o sistema 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 sistema de bilhetes.

*W. N. Cornett.*

## PARTE OFICIAL

**Ministerio das Obras Públicas, Commercio e Industria**  
**Direcção dos serviços de Obras Públicas**

**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 aprovar 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 aprovar 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 efeitos.

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 numa das linhas que a companhia tem em exploração na cidade — a primeira construída por este sistema na capital — que emocionou todo o público e tem feito a imprensa ocupar-se, desde então, repetidas vezes d'este ramo da nossa viação em commun.

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 imediatamente teve o bom senso de prevenir os oito passageiros que iam, de que saíssem, 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'ele os tres passageiros.

Resultou que o vehículo veiu calçada abaixo com tal força, que levou deante de si o outro até á rua de Santo Anião, destruindo-lhe todo o lado esquerdo, e, logo que d'ele 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 giz, 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 sofreram pequenas contusões e arranhaduras!

Como isso sucedeu, 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 becados; 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 caindo 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, extendeu-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 vai passando ao esquecimento e em breve ninguem mais se lembrará d'ele senão os accionistas da companhia, que terão que pagar os enormes prejuízos sofridos, 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: acham-lo 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 facio 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 accommodatio de alguns, a indolencia de todos, formam esse conjunto de edis, que fazem da nossa capital exemplo lamentavel entre todas as capitais 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 fôssem obrigados a um determinado modelo de *toilette*.

Os protestos choveram logo sobre ella, como se, em tres mezes de prazo 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 prazo 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, d' 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 distraido no *cavaco*, sem prestar attenção a evitar qualquer atropelamento.

Quanto a attenções 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 Alemanha, o *gracie* em Italia, precedem sempre o pedido do dinheiro. Aqui, *favor* ou *obsequio* são palavras excluidas do vocabulário 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 cívildade.

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.

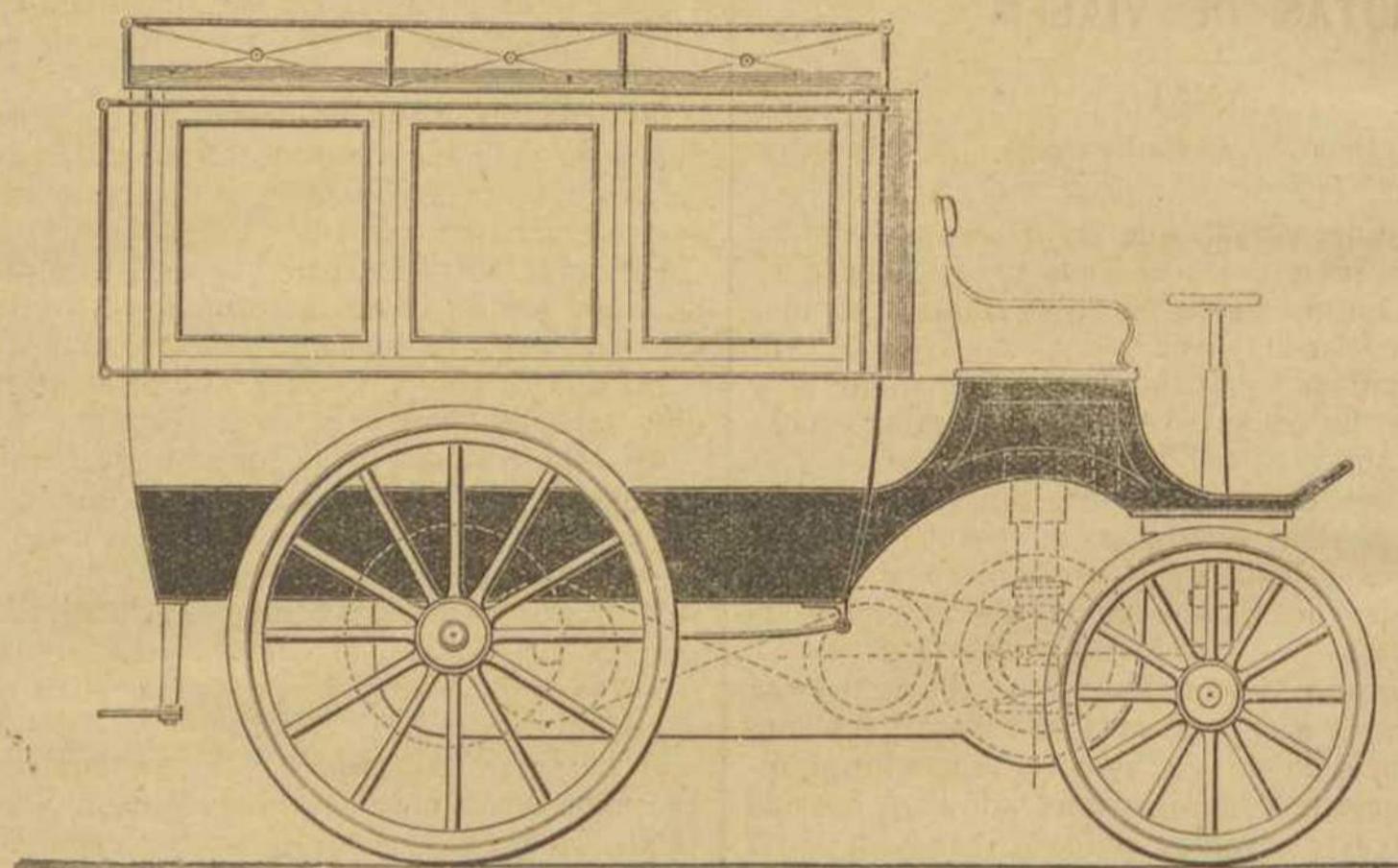
Qualquer d'estes carros sóbe rampas de 12 por cento, o que é importantissimo e os tornaria perfeitamente adaptaveis n'um paiz montanhoso como o nosso em que as pendentes das estradas sâo poderoso embarraco á circulação de vehiculos carregados.

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 ocupado, damos hoje as gravuras dos seus carros para transporte de carga, carros que teem uma applicacão 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 matérias 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, produtos agrícolas, cacos de líquidos, 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  $2 \frac{1}{2}$  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 à disposição dos alugadores.



Ignoramos, porém, qual o sistema 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 África 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 construída 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 Marseilha.

Um jardim vasto e bem tratado, um bello edificio da municipalidade, o elegante theatro que estava em construção, o palacio da justiça, vasto e de ostentosa apariencia, 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 attenções, levando o sr. D. Jacinto Miranda a sua amabilidade ao ponto de vir despedir-se de mim a bordo do vapor.

Nesse dia partia o vapor para Carthagena; mas que vapor seria?

Crescia-me o desalento ao pensar no martyrio que me esperava se o barco fosse 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 faceis, 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 anuncio ou indicação alguma dos vapores que partem de Hespanha para a costa marroquina; de forma que só indo-se lá, aos portos hespanhóis, 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 Marseilha, para as costas argentinhas e tunisianas. Só no annuario de Oran se encontra a indicação da *Línea de vapores correos entre España y Argelia*, que é a que faz o serviço entre Oran e Cartagena e Alicante.

Anunciam bem pouco estas empresas de vapores, o que põe os viajantes em serias dificuldades.

Pois quem me lêr não terá mais duvidas sobre o itinerario 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 Carthagena 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; cabines razoavelmente espaçosas, com cama, sophá e toilette; outras accommodações, 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, construção ingleza da casa Thomas Wilson Sons & C.º, de Hull, sendo, ao que me disseram, igual aos dois mais que a mesma empresa tem n'aquella carreira.

A passageiro custa 25 pesetas em 1.ª classe, em cabine, para as quaes ha 14 logares; 2.ª classe 20 pesetas, tomando logar nos sophás do salão; 3.ª classe, 12 pesetas, sobre a coberta, que é espaçosa, moderna, assediada. Estes preços são indiferentemente para Cartagena ou Alicante.

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

Muito razoável 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 commensales — passageiros de 1.ª e 2.ª 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 caiu 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 accommoda no bolso do casaco d'este, abraçando-lhe a cintura, ora faz negaças 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 diferença entre esta travessia de volta e a da ida!

As 9 horas tudo se accommoda 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, veiu apresentar a representação em favor do prolongamento da linha férrea de Portimão áquella cidade.

Essa representação, que foi lida a el-rei pelo sr. Judice 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 affirmação de um vivo reconhecimento, ao mesmo tempo que impeta 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 útil e mais aniosamente esperada pelos povos d'esta província; appello nascido da facil e natural approximação de factos que o espirito magnanimo de Vossa Magestade nos permitirá 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 continuação até Lagos dos estudos do ramal de Tunes a Portimão, agora apresentado pela direção 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 aprovou a construcção do troço Tunes-Portimão pela margem esquerda do rio, e fixou sobre a mesma margem a estação para serviço da villa, veiu sobressaltar os povos d'este concelho por lhes fazer ver 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 à 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 indivisível. 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 legítimas aspirações.

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

Consideremos ainda no dispêndio inútil que se faria com a estação provisória 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 agrícola do Cabo de S. Vicente, de Aljezur até á ribeira de Odemira e cujo centro commercial e industrial é a historica cidade de Lagos, hoje notável pelo movimento do seu porto e pela sua industria agrícola e marítima, tem incontestável direito à consideração do poder central, direito que Vossa Magestade, espontanea e judiciosamente reconheceu na recente visita com que honrou a província do Algarve.

Bem manifesto se torna, Senhor, que é nosso simples intento adovgar perante os poderes publicos os nossos mais legítimos e incontestáveis 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 iniciação 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 imediata construcção d'estes ramaes, sem que nos preocupei ou incomodo em as aspirações egualmente justas dos outros povos da província.

Senhor! Do acrysolado civismo de Vossa Magestade e do superior interesse, constantemente manifestado, pelo progresso e bem estar do paiz aguardam confiadamente os signatários a solução favorável 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 lacobrienses defendem legitimamente os seus interesses sem offendre 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 solução 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 solução satisfactoria.

Parece que uma das idéas é o reforçamento da ponte actual, em Portimão, de forma a permitir a passagem da linha, o que resolveria o problema com perfeita satisfação 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 questão da arbitragem de Berne sobre este nosso caminho de ferro:

«Um dos nossos correspondentes de Lisboa, que foi a Berne por motivo da questão Mac-Murdo, manda-nos algumas informações 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 jurisconsultos. Deve-se esperar, pois, por uma sentença das mais conscientes. São todos, no dizer de um advogado suíço, republicanos, para os quais o direito prevalece à força.

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

Não entregou ainda o seu relatório, não tendo ainda formulado as suas conclusões, mas conta entregar-l-o no fim de novembro. Começará logo o exame da questão, mas como terá de ser muito minucioso, não será senão no decurso do mês de janeiro que elle será submetida 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 neerlandesa não podia mexer um pé de terra, declaração que terá sua importância na fixação das perdas e danos. Esta não será, portanto, exagerada para os portugueses.

O advogado do governo português é o sr. E. Berder, de Lausanne, que tem a maior sympathy 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 dificuldades 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 comissão 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 comissão, 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.

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

*Excursões e especiações.* — Os srs. conselheiro Pereira Carriço, Raphael Bordallo Pinheiro, Carlos de Moura Cabral, Lorjó Tavares e Mendonça e Costa.

### Société anonyme John Cockerill à 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 quais 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 líquido de 1.500.000 francos.

O dividendo, a pagamento desde 2 do corrente mez, é de 100 francos por accão. Empregou esta sociedade, nas suas diferentes divisões, (minas, fundição, construção, etc.) 9 467 operarios, aos quais pagou de salario 10.8.5.874,25 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 ferreas da Alemanha.

O pedido crescente de wagons, principalmente para transporte de hulha, e a não satisfacção d'esses pedidos, quasi produziu uma crise d'aquelle artigo, essencialíssimo 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 Reno .....  | 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 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, líquido 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, líquido 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 tipo 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 sede da Companhia, ao cambio do dia e com deducção de 10 % do imposto de rendimento em Portugal.

O pagamento em França, Londres, Alemanha e na Belgica será realizado tambem nos termos acima desde a mesma data nos cofres correspondentes da Companhia Real, de acordo 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 paraît 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 |
| Déférence 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 raffermit 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 700 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 réactionne 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 Aciéries de France réactionnent à 850 fr. et les Aciéries 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 côte 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.

Mossamédes, 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'imposte 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 clôture 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 coloniaes, onde houve certo movimento, tendo-se exportado 11.000 sacas 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 também 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 Crédito 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 tesouro. A base d'essa operação será a conversão da dívida. Como dissemos, estão bem encaminhadas aquellas negociações, cujos ultimos termos serão definidos e assentos pelo ex-ministro dos negócios estrangeiros, sr. conselheiro Mathias de Carvalho e pelo director geral da tesouraria do ministerio da fazenda, sr. conselheiro Luiz Perestrello. É possível que no discurso da coroa se faça já referencia ás negociações, e que, logo depois de constituida a camara, o sr. ministro da fazenda apresente ali o relatorio 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 provável que se modifique, no estado em que se acham ali as couças 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 autorizada informa que, só na praça do Rio de Janeiro, há um descoberto de cerca de 400.000 libras sterlinas, e que o equilibrio das operações só poderia obter-se com operações equivalentes a uma entrada de 500.000 libras sterlinas. Começa a falar-se na adopção de uma providencia tornando obrigatorio o pagamento em ouro de todos os impostos sobre a importação. Também 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 saídos dos cofres publicos para as despesas do Estado nos meses de julho e agosto de 1896-97 e de 1897-98. As receitas elevaram-se, n'este ultimo periodo, a 8.406:311 \$ 680 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 Banco de Portugal. 5 1/2 % |
| " cheque .            | 36 1/4   | 36 3/16 | No mercado..... 5 1/2 %                |
| Paris 90 d/v.....     | 784      | 786     | Agio Buenos Ayres..... 175             |
| " cheque.....         | 788      | 789     | Cambio Brazil... 7 1/4                 |
| Berlim 90 d/v....     | 323      | 324     | Premio libra..... 2 \$ 130             |
| " cheque.....         | 325      | 326     |  |
| Francfort 90 d/v... . | 323 1/2  | 324 1/2 |  |
| " cheque.....         | 325 1/2  | 326 1/2 |  |
| Madrid cheque.....    | \$ 990   | \$ 995  |  |

## Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras

## DEZEMBRO

| BOLSAS                             | 1       | 2       | 3       | 4      | 6       | 7       | 8      | 9       | 10      | 11     | 13     | 14      | 15     | -     |
|------------------------------------|---------|---------|---------|--------|---------|---------|--------|---------|---------|--------|--------|---------|--------|-------|
| Lisboa : Inscrições assent...      | -       | 33,15   | 34,05   | 32,25  | 32,25   | 32,20   | -      | -       | -       | 31,90  | 34,85  | 34,60   | 34,40  | -     |
| » coupon...                        | 33,40   | 33,85   | 32,27   | 32,27  | 33,25   | -       | 15,200 | -       | 32,45   | 32,20  | -      | 32,80   | -      | 34,50 |
| Obrig. 4% 1888 .....               | -       | -       | 15,100  | 15,200 | -       | 15,200  | -      | -       | -       | -      | 15,250 | -       | 15,100 | -     |
| » 4% 1890 assent....               | -       | -       | -       | 39,000 | -       | -       | 39,700 | -       | -       | -      | -      | -       | -      | -     |
| » 4% 1890 coupon...                | -       | -       | -       | -      | -       | -       | -      | -       | -       | -      | -      | -       | -      | -     |
| » 4% 1890 externo...               | -       | -       | -       | -      | 43,600  | 43,800  | -      | -       | -       | -      | -      | -       | -      | -     |
| » 4½% assent.....                  | -       | -       | -       | -      | 44,200  | 44,200  | -      | -       | -       | -      | -      | -       | 43,200 | -     |
| » 4½% coup. int....                | -       | -       | -       | -      | -       | -       | -      | -       | -       | -      | -      | -       | 43,700 | -     |
| » 4½% externo.....                 | -       | -       | -       | -      | -       | -       | -      | -       | 40,500  | -      | -      | -       | -      | -     |
| » Tabacos coupon.....              | -       | -       | -       | -      | 128,000 | -       | -      | -       | -       | -      | -      | -       | -      | -     |
| Acções B. de Portugal .....        | 124,300 | 124,000 | 124,100 | -      | 124,000 | 124,000 | -      | 124,000 | 124,000 | -      | -      | 124,000 | -      | -     |
| » » Commercial .....               | 120,000 | 120,200 | -       | -      | -       | -       | -      | -       | 120,100 | -      | -      | -       | -      | -     |
| » » N. Ultramarino .....           | 89,400  | 89,800  | -       | 89,800 | -       | -       | -      | 89,800  | -       | -      | -      | -       | -      | -     |
| » Tabacos coupon.....              | -       | -       | -       | -      | -       | -       | -      | -       | -       | 80,500 | 78,500 | -       | -      | -     |
| » Comp. Real .....                 | 10,000  | -       | -       | -      | -       | -       | -      | -       | -       | -      | -      | -       | -      | -     |
| Obrig. prediaes 6% .....           | -       | 94,700  | -       | -      | 94,800  | 94,700  | -      | 94,800  | -       | -      | -      | -       | 94,700 | -     |
| » 5% .....                         | 92,300  | -       | -       | 93,000 | 93,000  | 93,000  | -      | -       | -       | -      | -      | -       | -      | -     |
| » Co np. Real 3% 1.º grau .....    | -       | -       | 71,500  | 71,700 | 71,700  | 72,200  | -      | 72,900  | -       | -      | 72,500 | -       | 72,000 | -     |
| » " 2.º grau .....                 | 12,600  | -       | -       | -      | 12,600  | 12,650  | -      | 12,800  | 12,900  | -      | 12,700 | 12,700  | -      | -     |
| » C. Nacional .....                | -       | -       | -       | -      | 40,000  | -       | -      | -       | -       | -      | 40,000 | -       | -      | -     |
| » Atravez Africa .....             | 83,500  | -       | 83,500  | -      | 83,400  | 83,500  | -      | 83,500  | -       | -      | 83,600 | 83,600  | -      | -     |
| Paris : 3% português .....         | 20,50   | 20,50   | 20,60   | 20,87  | 20,75   | -       | 20,50  | 20,70   | 20,52   | 20,45  | 20,45  | 20,55   | -      | -     |
| Acções Comp. Real .....            | -       | 42      | -       | -      | -       | -       | -      | -       | -       | -      | 42     | 41      | -      | -     |
| » Madrid-Caceres .....             | -       | 17,50   | -       | -      | -       | -       | -      | -       | -       | -      | -      | -       | -      | -     |
| » Norte de Hespanha .....          | 84      | 82      | 83      | 82     | 82      | 82,25   | 82     | 82,50   | 82      | -      | -      | -       | -      | -     |
| » Mad. Zaragoza .....              | 144     | 144     | 146     | 145    | 145     | 145     | 144    | 145,50  | 145     | -      | -      | -       | -      | -     |
| » Andaluzes .....                  | 78      | -       | -       | -      | 78      | 78,50   | 78     | -       | -       | -      | -      | -       | -      | -     |
| Obrig. Comp. Real (1.º grau) ..... | 266,50  | 267     | 267,50  | 268,50 | 271     | 273     | 273    | 274     | 273,50  | -      | -      | 269     | -      | -     |
| » " (2.º " ) .....                 | 45      | 46      | -       | -      | -       | 46      | 46,25  | -       | 46      | 45,75  | 46     | 46      | -      | -     |
| » " (antigas) .....                | -       | -       | -       | -      | 122,50  | -       | -      | -       | -       | -      | -      | -       | -      | -     |
| » C. Beira Alta .....              | -       | 66,50   | 69      | 68,25  | 68,50   | 71      | 71     | 72      | 71      | -      | -      | -       | -      | -     |
| » Madrid-Caceres .....             | 57      | 56,50   | 55,50   | 55     | 55      | 55,25   | 56,50  | 57      | 58      | 56,75  | 58     | 56      | -      | -     |
| » N. Hesp. (1.º hyp.) .....        | 220     | 225     | 223     | 221,50 | -       | 221     | 222    | 223     | 222     | -      | -      | -       | -      | -     |
| Londres : 3% português .....       | 20,62   | 20,62   | 20,62   | 20,75  | 20,62   | 20,62   | 20,62  | 20,62   | 20,62   | 20,62  | 20,62  | 20,62   | -      | -     |
| Obrig. Atravez Africa .....        | 66      | 66      | 66      | 66     | 66      | 62      | 66     | 66      | 66      | 66     | 66     | 66      | -      | -     |
| Amsterdam : Atravez Africa .....   | -       | -       | 59,25   | -      | -       | 59,75   | 59,25  | 59,75   | 60,75   | 61,94  | 60,87  | 61      | -      | -     |
| Bruxellas : Atravez Africa .....   | -       | -       | -       | -      | -       | -       | 60     | -       | -       | -      | -      | -       | -      | -     |

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

| Linhos         | Período de exploração                         | RECEITAS NO PERÍODO |                 |                      |            |                 |                      | DESDE 1 DE JANEIRO |                    |                           |                       |                |               |               |
|----------------|---|---------------------|-----------------|----------------------|------------|-----------------|----------------------|--------------------|--------------------|---------------------------|-----------------------|----------------|---------------|---------------|
|                |   | 1897                |                 |                      | 1896       |                 |                      | Totaes             |                    |                           | Differença a favor de |                |               |               |
|                |   | Kil.                | Totaes          | Kilometrícias        | Kil.       | Totaes          | Kilometrícias        | Kil.               | Totaes             | Kilometrícias             | Kil.                  | Totaes         | Kilometrícias |               |
| COMPANHIA REAL | de 1 a 30 Nov.                                | 693                 | Réis 69.130.000 | Kilometrícias 99.754 | 693        | Réis 57.856.058 | Kilometrícias 83.486 | 3.049.457.000      | Réis 2.873.007.774 | Kilometrícias 176.449.226 | -                     | -              | -             |               |
|                | enova não garantida.                          | 26                  | 2               | Dez.                 | "          | 69.017.000      | 99.591               | "                  | 57.443.850         | 82.891                    | 3.118.474.000         | 2.930.451.624  | 188.022.376   | -             |
|                | Nova rede garantida.                          | 26                  | 2               | Dez.                 | "          | 7.991.000       | 21.028               | "                  | 7.472.150          | 19.663                    | 377.059.000           | 366.030.376    | 11.028.624    | -             |
|                | Sul e Sueste .....                            | 29                  | 4               | Nov.                 | "          | 18.752.595      | 39.479               | 475                | 17.476.680         | 36.793                    | 710.135.835           | 648.569.535    | 61.566.300    | -             |
|                |   | 16                  | 22              | Jul.                 | 353        | 20.819.278      | 58.978               | 353                | 19.366.051         | 54.861                    | 569.675.167           | 570.510.560    | -             | 835.393       |
|                | Minho e Douro.                                | 23                  | 29              | "                    | 23.327.941 | 66.084          | "                    | 21.438.650         | 60.732             | 593.003.108               | 591.949.210           | 1.053.898      | -             |               |
|                |   | 30                  | 5               | Ago.                 | "          | 22.690.408      | 64.278               | "                  | 23.594.713         | 66.840                    | 615.693.516           | 615.543.923    | 149.593       | -             |
|                | Beira Alta .....                              | 12                  | 18              | "                    | 7.363.399  | 29.412          | 253                  | 6.197.977          | 24.498             | 292.802.551               | 279.985.737           | 12.816.814     | -             |               |
|                |   | 19                  | 25              | "                    | 5.744.979  | 22.707          | "                    | 7.373.737          | 29.145             | 304.028.530               | 29.843.527            | 10.483.003     | -             |               |
|                | Nacional (Mi-<br>randella e Vi-<br>zeu) ..... | 29                  | 4               | Nov.                 | 105        | 1.466.038       | 13.62                | 405                | 1.500.095          | 14.286                    | 61.226.190            | 57.529.419     | 3.696.774     | -             |
|                |   | 5                   | 11              | "                    | "          | 1.482.157       | 14.113               | "                  | 1.519.439          | 14.470                    | 62.708.347            | 59.048.838     | 3.639.489     | -             |
|                | Guimarães .....                               | 5                   | 11              | "                    | "          | 1.452.159       | 42.710               | 34                 | 1.239.785          | 36.464                    | 70.562.242            | 66.451.003     | 4.111.237     | -             |
|                |   | 18                  | 24              | Nov.                 | 3656       | Ps. 1.983.625   | Ps. 513              | 3656               | Ps. 1.964.333      | Ps. 537                   | Ps. 80.776.980        | Ps. 82.282.985 | Ps. -         | Ps. 4.506.005 |
|                |   | 25                  | 11              | "                    | "          | 2.037.848       | 557                  | "                  | 1.920.673          | 525                       | 82.814.828            | 84.203.658     | -             | 1.388.        |

## Regulamento de polícia nos tremvias belgas

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

E tão simples e ao mesmo tempo tão claro e preciso este documento, que julgamos interessante dalo na integra, podendo certamente ser adaptado no nosso, como em todos os países, em que ha serviços de tracção mecanica sobre as vias publicas.

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

#### Conservação

Artigo 1.<sup>o</sup> 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 fácil, tanto para as comunicações ordinarias como para o material circulante da exploração do tremvia, e que as aguas pluviaes possam em qualquer occasião escoar-se facilmente.

O material circulante deverá igualmente ser conservado em bom estado.

#### Locomotivas, freios

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

Serão munidas tambem de apparelhos que impeçam a projecção de faúlhais.

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

Um involucro metálico 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.

#### Carroagens

Art. 3.<sup>o</sup> Todas as carroagens, 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 carroagem 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. 4.<sup>o</sup> O concessionario tomará as medidas necessarias á segurança da passagem das carroagens 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 carroagens uma velocidade que exceda o limite autorizado; é obrigado a moderar ou a suspender mesmo a marcha dos veículos quando, à proximação d'estes, uma parelha manifestar signaes de susto; a moderação da marcha far-se-ha tambem nos sitios onde a circulação publica exigir medidas de precaução; n'este caso, a carroagem ou o comboio serão precedidos, se d'isso houver necessidade, d'un agente avisador.

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

#### Illuminação

Art. 6.<sup>o</sup> As carroagens que circulam antes do nascer ou depois do pôr do sol ou durante nevoeiros densos serão illuminadas no interior. Se a illuminacao não for electrica, as lanternas serão dispostas de maneira que os productos da combustão sejam expelidos para o exterior.

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

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

#### Exploração

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

A locomotiva será conduzida por um machinista e um fogueiro com todas as condições d'aptidão. O conductor de qualquer outro veículo 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 veículo 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 veículo 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 veículo de maneira a prevenir qualquer incidente.

O conductor observará strictamente os signaes por meio dos quais 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 averiguaram sempre, antes da partida do comboio ou veículo, 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 pode abandonar o posto.

A carroagem motora electrica não pode ser abandonada ao mesmo tempo pelo conductor e pelo chefe.

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

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

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

Se um ou mais veículos 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 veículos de se porem em movimento e para os deter nos maiores declives em caso de necessidade. A presença d'estes veículos será designada, durante a obscuridade, por luzes bem visiveis.

#### Publicações obrigatorias

Art. 8.<sup>o</sup> 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 carroagens serão affixados os mesmos quadro e tarifa, assim como o texto dos titulos II e III do presente regulamento.

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

##### Passageiros

Art. 9.<sup>o</sup> E' prohibido:

1.<sup>o</sup> Entrar nas carroagens depois de preenchida a lotação das mesmas;

2.<sup>o</sup> Introduzir nas carroagens cães ou outros animaes, salvo quando possam conservar-se sobre os joelhos do dono, sem incomodar ninguem;

3.<sup>o</sup> Tomar lugar nas carroagens sem bilhete; recusar mostrá-lo aos agentes da fiscalização;

4.<sup>o</sup> Recusar pagar o preço do bilhete, tomar lugar em compartimento de classe mas elevada que a indicada no mesmo, ou ir além do ponto do destino, segundo o bilhete comprado, sem se munir immediatamente d'um bilhete supplementar;

5.<sup>o</sup> Subir para as locomotivas, salvo com auctorização especial e escrita do concessionario; debruçar-se das carroagens, estacionar nas plataformas, o que é prohibido por inscrições collocadas *ad hoc*; estas prohibições não se referem aos empregados da fiscalização;

6.<sup>o</sup> Entrar para as carroagens em estado de embriaguez ou falta d'asseio evidentes; perturbar a ordem ou estorvar o serviço;

7.<sup>o</sup> Cantar, fazer gestos ou praticar acções obscenas nas carroagens;

8.<sup>o</sup> Fumar no interior das carroagens, salvo nos compartimentos destinados para esse fim;

9.<sup>o</sup> Escarrar nas carroagens, sujar ou estragar o material;

10.<sup>o</sup> Abrir as vidraças ou portas das carroagens sem assentimento de todos os passageiros e se d'isso resultar perigo;

11.<sup>o</sup> Subir para a carroagem ou descer d'ella com o comboio em andamento ou pelo lado opposto á plataforma;

12.<sup>o</sup> Conservar-se sobre os estribos, estar em pé a não ser nas plataformas e tocar nos apparelhos de segurança ou de manobras;

13.<sup>o</sup> Passar d'uma carruagem para outra com o comboio em andamento;

14.<sup>o</sup> 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 incomodar os passageiros;

15.<sup>o</sup> Arremessar do comboio ou vehículo qualquer objecto que possa ferir, sujar ou assustar o público;

16.<sup>o</sup> 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 público em geral

Art.<sup>o</sup> 10.<sup>o</sup> E' proibido o transito publico nas partes da linha estabelecida em leito especial, fóra das vias de comunicação publica.

Os peões, cavalleiros, velocipedistas, conductores de gado ou de veículos evitaraõ, quanto possível, seguir as vias ocupadas por um tremvia.

E' proibido 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 veículos 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, assim de evitar toda a possibilidade de collisão.

Da mesma forma, devem os conductores de veículos que saiam de uma habitação, certificar-se de que nenhum comboio ou carruagem de tremvia está nas proximidades.

Todos os peões, cavalleiros, velocipedistas e conductores de veículos cu animaes deverão, á approximação d'un comboio ou d'uma carruagem de tremvia e depois dos empregados d'estes terem dado o signal, afastar-se com a machina, veículo ou parelha a distancia suficiente dos carris de maneira a deixar o espaço necessário para a passagem do material da via férrea.

E' proibido depôr quaesquer objectos na linha férrea ou a menos de 80 centimetros d'ella; trepar aos postes da tracção electrica; danificar a via e suas dependencias e o material d'exploração; impedir, estorvar ou retardar voluntariamente o serviço do tremvia; 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 for insuficiente 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 oposto á via férrea.

Todo o veículo que dever passar sob os carros electricos aéreos d'un tremvia não pôde exceder, incluindo o carregamento, 5<sup>m</sup>,50 d'altura.

#### Título III. Cláusulas diversas

##### Contravenções

Art.<sup>o</sup> 11.<sup>o</sup> As infracções ás disposições do presente regulamento serão verificadas, quer pelos funcionários e agentes designados ou juramentados para este efeito pelo governo, quer pela polícia local.

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

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

Art.<sup>o</sup> 13.<sup>o</sup> O Ministro da Agricultura e das Obras Públicas 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.<sup>a</sup> classe, 29 de 2.<sup>a</sup> e 244 de 3.<sup>a</sup> classe.

Só do capitulo 4.<sup>o</sup>, bilhetes semanais 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.<sup>o</sup> 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'aquelle zona, até hoje desprovida de viação accelerada.

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

O movimento da estação tem augmentado prodigiosamente, esperando-se com anciadade 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 fabricação de wagons e carruagens de todos os typos usados para transito de mercadorias e passageiros em caminho de ferro de viação accelerada, empregando n'esta fabricação 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.

**À estação de Bemfica.** — Foi apresentado á camara municipal de Lisboa uma representação, assignada por 43 proprietarios, 21 comerciantes e industriaes e 66 moradores do sitio de Bemfica, pedindo para que seja executado o projecto já aprovado 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 declararam ser mais dispendioso e trazer menos interesses para a freguezia. A camara mandou os dois pedidos á sua repartição technica para emitir 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 comunicado do Porto, a alfandega d'aquelle cidade inventou agora exigir dos consignatarios de expedições por caminho de ferro as cartas de porte d'essas remessas, ficando com elas.

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 justíssimas reclamações do público.

Neste 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 auctorizações necessárias para proceder à transformação de todas as linhas de modo a poder utilizar-se n'ellas a tracção eléctrica, contractar as necessárias obras a executar, aumentar o capital em acções, cuja cifra será determinada em outra assembléa geral, tendo preferencia os actuaes accionistas, e para reformar os estatutos. O aumento do capital é de quinhentos a seiscentos contos.

**Linha Urbana de Lisboa.** — No cruzamento de Sete Rios está-se montando um apparelho 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 illuminação eléctrica. Sob os assentos da carruagem accommodam-se pequenos accumuladores que fornecem a electricidade suficiente para illuminação, sem o inconveniente do cheiro que produzem os candieiros de petróleo, 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 Caivet que já desempenhava este cargo interinamente, desde a morte do sr. Gorostiza.

## LINHAS EXTRANGEIRAS

### FRANÇA

O conselho d'Estado aprovou o projecto de lei apresentado pelo ministro das obras públicas, 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 forem 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 três anos.

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 kilómetros, 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 tendência para se dilatarem, accentuando-se mais este movimento, quanto mais miúdo for 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 matéria o dizerem de sua justiça.

### RUSSIA

O engenheiro russo Romanow apresentou no Círculo Technico de S. Petersburgo o plano d'um novo caminho de ferro eléctrico suspenso, segundo os accidentes do terreno, a 10 ou 12 pés russos acima do solo. A velocidade pode 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 alemão:

| Estados                    | Linhos do estado | De Companhias | Total  |
|----------------------------|------------------|---------------|--------|
| Prussia                    | 28.242           | 1.908         | 30.240 |
| Baviera                    | 5.371            | 921           | 6.292  |
| Saxe                       | 2.835            | 41            | 2.876  |
| Wurtemberg                 | 1.521            | 216           | 1.787  |
| Baden                      | 1.510            | 274           | 1.787  |
| 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  |
| Totaes                     | 43.672           | 3.062         | 47.634 |

### BRAZIL

Segundo telegramma da Havas a camara dos deputados, em sessão de 3 do corrente, aprovou 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 rivais.

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 vai de Londres a Carlisle, ou seja 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 mediam entre Jersey-City e Pittsburg, tendo, na vespera, feito a viagem inversa.

O problema principal a resolver era o abastecimento d'agua.

Os comboios são provistos do apparelho, 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 meses com a bonita edade de 84 annos, e que foi discípulo de Stephenson

### TRANSVAAL

O caminho de ferro do Transvaal, Companhia Neerlandesa Sul-Africana, rendeu em outubro ultimo 2.960.000 florins. Comparado este rendimento com o de igual mez do anno anterior, nota-se uma diferença 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 à exploração o apeadeiro de «CASTÊDO», 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 destas linhas, será taxado como se a estação de procedência fosse a imediatamente 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 importâncias como se a estação destinataria fosse imediatamente 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 comissão 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 inscrição 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 legível.

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 efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 4.000 réis.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o empilhamento, será de 5% da importância 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'aco para mudança de via.

O deposito provisório para poder ser admittido a licitar é de 12.500 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, 5% da importância 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 provisório para poder licitar é da quantia de réis 45.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo (5% da importância 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 provisório para poder licitar é da quantia de réis 18.700, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5% da importância 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 gazolina ou petroleo

**Estacionarios :** para as industrias de motriz pequena ( $\frac{1}{2}$  — 25 cavallos de força).

**Proprios para :** lanchas, trens, vagonetes para caminhos de ferro, carros-tramways, locomoveis, carros de qualquer forma, 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.º, rua da Victoria, 82.

Para mais informações, dirigir-se a

**O. HEROLD & C.º**

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

—→ Rua dos Fanqueiros 19, 1.º, — LISBOA —←

## AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES

RECOMMENDADAS

## MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

RECOMMANDÉES

**Antwerpia.**—A. Manceau.**Hamburgo.**—Augusto Blumenthal.**Leiria.**—Antonio C. d'Azevedo Batalha.**Lisboa.**—Ad. Seghers.—Rua Victor Cordon, 1-A.**Lisboa.**—Carlos C. Dias—(vinhos, frutas e outras comissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.**Lisboa.**—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.**Lisboa.**—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.<sup>o</sup>**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 comercial da C.º Real.**Paris.**—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.**Porto.**—Grijó & C.º—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 recomendamos, porque praticamente conhecemos o seu serviço.

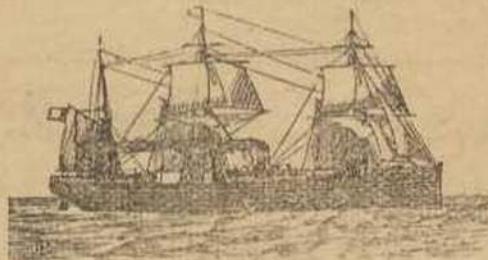
## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées car nous les connaissons PAR EXPÉRIENCE PERSONNELLE.

**LISBOA** **Avenida-Palace.**—Rua do Príncipe, junto á Estação Central.—Etablissement de premier ordre—toujours luxe et confort—200 chambres et salons.**LISBOA** **Braganza Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.<sup>er</sup> ordre—Propri. Victor Sasseti**LISBOA** **Hotel Durand**—Rua das Flores, 71—1.<sup>st</sup> 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, hourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.**LISBOA** **Hotel de l'Europe**—Seul hotel français au centre de la ville—Cuisine française.**LISBOA** **Francfort Hotel**—No centro da cidade—Aposentos para famílias. Preços modicos. Mesa redonda as 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Trés 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: 1.500 rs. para cima.**CASCAES** **Hotel Central**—De 1.<sup>er</sup> ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.**CASCAES** **Hotel Victor**—Appartements pour famille, —Vue splendide sur la mer. Service de 1.<sup>er</sup> ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lessage.**CINTRA** **Hotel Nunes**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1.500 a 2.500 rs.—Prop. João Nunes.**CINTRA** **Hotel Netto**—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e agradáveis, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis.—Prop. Romão Garcia Vinhas.**MAFRA** **Hotel Moreira**—no largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1.500 réis por dia até 1.850.—Redução de preços para caixeiros viajantes.**CALDAS DA RAINHA** **Hotel bonense**—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para famílias.—Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Paramos.**ALCOBAÇA** **Hotel Gallinha**—Aposentos comodos e extremamente agradáveis. Comida boa, farta e bem feita.—Proprietario, Antonio Souza Gallinha.**PRAIA DA NAZARETH** **Grand Hotel Club**—Magnificas accommodações, acoito inexcavável, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado—Prop. A. de S. Romão.**LEIRIA** **Hotel Central**—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e acoito inexcavável.—Carros para a Batalha, Marinha, etc.—Restaurante—Preços modicos.—On parle français.**FIGUEIRA DA FOZ** **Hotel Sandade.**—Rua da Sandade, Bairro novo. Magnificas vistas para o mar, muito perto da praia. Colyseu Figueirense, e proximo do Casino Mondego e théatre-circo.—Preços variam entre 900 e 1.500 rs.**COIMBRA** **Hotel dos Caminhos de Ferro**—Praça 8 de maio.—Estabelecimento de primeira ordem no centro da cidade; cozinha abundante e esmerada, quartos confortaveis, e inexcavável acoito. Casa de banhos, preços modicos. Proprietario, José Gomes Ribeiro.**PORTO** **Grande Hotel do Porto**—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres.—Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.**PORTO** **Hotel Continental**—R. Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.<sup>st</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Propri. Lopez Munhos.**PORTO** **Grande Hotel America Central**—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos banhos Accio e bom serviço. 1.500 a 1.800 rs. diarios.**PORTO** **Hotel Franfurt.**—O melhor e mais central da cidade—Salões, banhos, correio e telephone—Serviço de 1.<sup>st</sup> ordem—Propri. Adriano & François.**BRAGA-BOM JESUS** **Grand Hotel do Elevador**—**Grand Hotel da Boa Vista.**—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para dietéticos. Bons quartos. Luz electrica. Accio e ordem. Preços modicos.**GUIMARÃES** **Hotel do Toural.**—Bello tratamento, por 1.500 a 1.800 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. Accomodações para famílias preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão**SEVILHA** **Gran Fonda de Madrid**—Principal estabelecimento de Sevilha—illuminación electrica—luxuosos patios—sala de jantar para 200 pessoas—banhos.**GRANADA** **Hotel Victoria**—Propri. Federico Iniesta Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.**GIBRALTAR** **Hotel Metropole e Nuevo Hotel Espanol.**—Situado á entrada da cidade.—Cozinha excelente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—Proprietario, Lorenzo Sacarello.**CARTAGENA** **Grand Hotel de Roma.**—No centro da cidade, 70 quartos espaçosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas.—Excellent cozinhas—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 theatre. Proprietario Clastres Martin, rua de Turin.**TIZI OUZOU** **(Kabila, Algeria) Grand Hotel des Postes**—Excellent service de cozinha, bellos aposentos, carros para visitar Fort National, Michelet e grande Kabila. Preços economicos. Proprietario, P. Despous.**BONE** **(Algeria) Grand Hotel d'Orient.**—Cours National, principal avenida. Casa de 1.<sup>st</sup> ordem. Grandes quartos e salões, boa cozinha. Proprietaria, Madame Léon Peyraud.**TUNIS** **Hotel de France.**—Très recommandé par son confortable, sa situation et son excellente cuisine, appartements de familles, omnibus à tous les trains, salon de lecture, jardin—Propriet. Ferrier, Rue de Constant n.º 12.**NICE** **Riviera-Palace-Hotel**—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchester—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.<sup>st</sup> ordre.**CONSTANTINOPLA** **Pera-Palace-Hotel**—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.<sup>st</sup> ordre.**CAIRO** **Ghesireh-Palace-Hotel**—Etablissement de premier ordre.—Grand parc sur le Nile. Luxe et confort—grands salons.

# Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

## Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres

O paquete **NILE**, sahirá a 27 de dezembro.

As accommodações para passageiros são inexcedíveis em conforto, havendo a bordo destes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incomodos de uma viagem por mar.

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

## 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>

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

## COMPANHIA REAL

| Lisboa             | Porto              | Porto     | Lisboa   |
|--------------------|--------------------|-----------|----------|
| a 7-30 m.          | 9-15 n.            | a 6-35 m. | 8-30 n.  |
| 9-0 n.             | 7-35 m.            | 2-8 t.    | 3-5 n.   |
| 10-30 n.           | 11-5 m.            | 7-45 t.   | 5-55 m.  |
| Lisboa V. Alcant.  | V. Alcant. Lisboa  |           |          |
| a 7-30 m.          | 8-0 n.             | a 8-45 m. | 8-30 n.  |
| 8-15 n.            | 5-25 m.            | 8-35 n.   | 5-35 m.  |
| Lisboa Badajoz     | Badajoz Lisboa     |           |          |
| a 7-30 m.          | 9-10 n.            | a 7-30 m. | 8-30 n.  |
| 8-15 n.            | 6-45 m.            | 7-0 t.    | 5-35 m.  |
| Lisboa Figueira    | Figueira Lisboa    |           |          |
| 7-15 m.            | 3-3 t.             | 12-15 n.  | 10-20 m. |
| 7-15 t.            | 5-23 m.            | 1-0 t.    | 9-50 t.  |
| Lisboa Guarda      | Guarda Lisboa      |           |          |
| a 7-30 m.          | 11-40 n.           | a 6-30 m. | 9-45 n.  |
| 10-30 n.           | 11-5 m.            | 3-30 t.   | 3-5 m.   |
| Lisboa Santarem    | Santarem Lisboa    |           |          |
| a 2-0 t.           | 4-34 t.            | a 6-30 m. | 9-0 m.   |
| 4-30 t.            | 7-4 t.             | 12-30 t.  | 3-0 t.   |
| Lisboa Entrono.    | Entrono Lisboa     |           |          |
| a 11-0 m.          | 3-0 t.             | a 4-30 m. | 12-30 t. |
| Lisboa Coimbra B.  | Coimbra B. Lisboa  |           |          |
| a 4-0 m.           | 8-40 n.            | 4-0 m.    | 9-30 m.  |
| Lisboa Pampilhosa  | Pampilhosa Lisboa  |           |          |
| 1-630 t.           | 11-22 n.           | 5-10 m.   | 10-10 m. |
| Aveiro Porto       | Porto Aveiro       |           |          |
| b 3-50 n.          | 6-18 m.            | b 4-0 m.  | 8-12 m.  |
| 10-0 m.            | 2-25 t.            | b 4-15 t. | 6-29 t.  |
| Ovar Porto         | Porto Ovar         |           |          |
| b 5-5 m.           | 6-35 m.            | 10-45 m.  | 12-25 t. |
| 1-23 t.            | 3-10 t.            | 6-25 t.   | 8-6 m.   |
| Espinho Porto      | Porto Espinho      |           |          |
| b 7-50 m.          | 8-40 m.            | 8-55 m.   | 9-57 m.  |
| 3-20 t.            | 4-22 t.            | 4-50 t.   | 5-52 t.  |
| Figueira Alfarelos | Alfarelos Figueira |           |          |
| 4-30 m.            | 5-33 m.            | 12-10 n.  | 1-13 n.  |
| 12-5 t.            | 12-48 t.           | 6-10 m.   | 7-10 m.  |
| 2-5 t.             | 3-6 t.             | 12-55 t.  | 1-53 t.  |
| 6-25 t.            | 7-40 t.            | 3-20 t.   | 4-4 t.   |
| Caldas Figueira    | Figueira Caldas    |           |          |
| 2-30 t.            | 7-23 t.            | 6-15 m.   | 11-0 m.  |

## Figueira Amieira Amieira Figueira

|          |          |         |         |
|----------|----------|---------|---------|
| 12-15 n. | 12-38 n. | 5-0 m.  | 5-23 m. |
| 6-15 n.  | 6-38 m.  | 2-44 t. | 3-3 t.  |
| 1-0 t.   | 1-24 t.  | 5-0 t.  | 7-23 t. |

## Coimbra Figueira Figueira Coimbra

|         |         |           |          |
|---------|---------|-----------|----------|
| 7-15 m. | 9-2 m.  | f 7-15 m. | 9-2 m.   |
| 4-30 t. | 6-16 t. | 11-0 m.   | 12-43 t. |
| —       | —       | 9-0 n.    | 10-40 n. |

## C. Sodré Cascaes Cascaes C. Sodré

|         |          |         |         |
|---------|----------|---------|---------|
| 7-0 m.  | 8-12 m.  | 5-30 m. | 6-41 m. |
| 9-0 m.  | 10-12 m. | 7-30 m. | 8-41 m. |
| 11-0 m. | 12-13 t. | 8-30 m. | 9-40 m. |

## C. Sodré a P. Arcos P. Arcos a C. Sodré

|           |          |         |         |
|-----------|----------|---------|---------|
| 6-0 m.    | 6-38 m.  | 7-0 m.  | 7-38 m. |
| 6-12-0 t. | 12-40 t. | 1-0 t.  | 1-35 t. |
| 5-30 t.   | 6-5 t.   | 6-15 t. | 6-50 t. |

## Lisboa Novo Setúbal Setúbal Lisboa T. P.

|         |         |          |         |
|---------|---------|----------|---------|
| 7-0 t.  | 7-34 t. | 7-45 t.  | 8-25 n. |
| 1-32 n. | 9-30 n. | 10-46 n. | —       |
| —       | —       | —        | —       |

## C. Sodré Algés Algés C. Sodré

|         |          |          |          |
|---------|----------|----------|----------|
| 8-0 m.  | 8-23 m.  | 8-40 m.  | 9-0 m.   |
| 10-0 m. | 10-20 m. | 10-30 m. | 10-50 m. |
| 2-0 t.  | 2-20 t.  | 2-30 t.  | 2-50 t.  |

## Lisboa Cintra Cintra Lisboa

|          |          |         |         |
|----------|----------|---------|---------|
| 7-30 m.  | 8-34 m.  | 5-15 m. | 6-15 m. |
| 9-30 m.  | 10-39 m. | 6-30 m. | 7-30 m. |
| 11-30 m. | 12-38 t. | 7-45 m. | 8-45 m. |

## d 12-30 t. 1-36 t. 9-0 m. 10-0 m.

|         |         |         |         |
|---------|---------|---------|---------|
| 1-30 t. | 2-38 t. | 11-0 m. | 12-0 t. |
| 4-30 t. | 5-38 t. | 1-0 t.  | 2-0 t.  |
| 5-30 t. | 6-30 t. | 4-0 t.  | 5-0 t.  |

## 7-15 t. 8-32 n. 6-30 t. 7-30 t. 8-29 n.

|          |          |            |          |
|----------|----------|------------|----------|
| 8-45 n.  | 9-49 n.  | 7-30 t.    | 8-29 n.  |
| 10-15 n. | 11-22 n. | 8-45 n.    | 9-50 n.  |
| 12-15 n. | 1-22 n.  | d 10-15 n. | 11-15 n. |

## 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 positiveis aos srs. passas geiros, visto estarem providos de todos os melhorements 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 recommanda-se **muita antecedencia**, em vista da grande acceptação que estes luxuosos paquetes teem tido por parte do publico.Por estes paquetes tambem se acceptam passageiros para **Paranaguá, São Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul**, com transferencia no Rio de Janeiro para o paquete **Möewe**, da mesma companhia.Para mais informaçoes, dirigir ao escriptorio da Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.<sup>o</sup>, e em Lisboa ao agente João Patrício Alvares Ferreira, rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>.

## Mangualde Guarda Guarda Mangualde

|           |          |           |         |
|-----------|----------|-----------|---------|
| g 10-5 n. | l 1-0 n. | h 4-25 m. | 7 14 m. |
|-----------|----------|-----------|---------|

## MINHO E DOURO

| Porto Valença | Valença Porto |
|---------------|---------------|
| 8-0 m.        | 1-30 t.       |
| 10-55 m.      | 3-25 t.       |
| 5-15 t.       | 11-25 n.      |
| —             | 1-50 t.       |
| —             | 7-20 t.       |

| Porto Braga | Braga Porto |
|-------------|-------------|
| b 5-0 m.    | 8-10 m.     |
| d 6-50 m.   | 8-57 m.     |
| 8-          |             |

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

Alberto R. Centeno & C.<sup>a</sup>

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental**, vapor alemão, **Koenig**.

Sahirá a **17** de dezembro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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

Sahirá a **1** de janeiro.

Agentes, Alberto Centeno & C.<sup>a</sup>,  
Largo dos Torneiros, n.º 5.



**Bahia**, Rio e Santos, vapor alemão, **Habsburg**. Sahirá a **20** de dezembro.

Agentes, João Patrício Alves Ferreira & C.<sup>a</sup>,  
Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>



**Bahia**, Rio e Santos, vapor alemão, **Babingtona**.

Sahirá a **22** de dezembro.

Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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

Sahirá a **19** de dezembro.

Agent., Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bordeaux**, vapor francez, **Brésil**. Sahirá a **21** de dezembro.—Messageries Marítimes.

Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Bremen**, vapor alemão, **Achilles**. Sahirá a **24** de dezembro.

Agente, Ernesto George,  
Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bristol**, e Swansea, vapor inglez, **Douro**. Sahirá a **27** de dezembro.

Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>,  
Travessa do Corpo, Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Copenhagen**, vapor dinamarquez, **Douro**. Sahirá a **3** de janeiro.

Agente, Ernesto George,  
Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Corunha**, La Pallice e Liverpool, vapor inglez,  
**Oravia**. Sahirá a **21** de dezembro.

Agentes, E. P. Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. francez, **Portugal**. Sahirá a **20** de dezembro.—Messageries Marítimes.

Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Hamburgo**, vap. alemão, **Pernambuco**.

Sahirá a **16** de dezembro.

Agente, Ernesto George,  
Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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

Sahirá a **20** de dezembro.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>,  
Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Lourenço Marques**, e Beira, vap. franc.,  
**Ville de Macéio**. Sahirá de **21** de dezembro.

Agentes, F. Garay & C.<sup>a</sup>, P. do Município, 19, 1.<sup>o</sup>



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

Sahirá a **20** de dezembro.

Agente, G. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



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

Sahirá a **22** de dezembro.

Agent., Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, R. do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Victoria, Rio e Santos,  
vap. fran., **Ville de Rosario**. Sahirá de **18** de dezembro.

Agentes, F. Garay & C.<sup>a</sup>, P. do Município, 19, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Rio e Santos, vap. alemão,  
**Buenos Aires**.

Sahirá a **29** de dezembro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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

Sahirá a **27** de dezembro.

Agentes, F. Garay, & C.<sup>a</sup>, P. do Município, 19, 1.<sup>o</sup>



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

Sahirá a **20** de dezembro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**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.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro  
e Portos do Pacífico, vapor inglez, **Orissa**. Sahirá a **22** de dezembro.

Agentes, E. P. Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>