

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers—1894

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.

Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA—Paris, L. CRETEY—Liverpool, W. N. CORNETT—Lourenço Marques, J. M. COSTA



Anvers—1894

REDACÇÃO—Rua Nova da Trindade, 48—LISBOA

Annexos d'este numero

Tarifa especial n.º 8 — g. v. do Minho e Douro.
Tarifa especial P. n.º 9 do Minho e Douro.

SUMMARIO

	Pag
O arrendamento das linhas do Estado	209
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett	211
Parte Official. — Portaria de 26 de junho de 1897 do ministerio das obras publicas.	211
Tarifas do transporte	211
Combols para as touradas	211
Festas de Santiago	212
Transporte de lãs	212
Automobilismo	212
Notas de viagem. — XXI — Bone a Lisboa — Gelo e commodidades para o calor — cafés cantantes — As ruas e os edificios — Banhos de mar e as nossas praias — Musica indigena — Cidade velha — Trages curiosos — O porto	213
O Adamastor	214
UM wagon-hospital	214
Assembléa geral da companhia real	214
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	215 a 217
A lingua universal, por E. Carmo	218
Novo aparelho para a venda dos bilhetes de passageiros	219
Um caminho de ferro no Himalaya	219
Barcos de cimento — A hora universal	219
Linhas portuguezas. — De Cintra a Collares — Lourenço Marques — Pungue	219
Linhas hespanholas. — Norte de Hespanha — Caminhos de ferro Andaluzes — Linars a Almeria	219
Linhas estrangeiras. — França — Inglaterra — Turquia — Africa ingleza — Congo Belga — Brazil — Republica Argentina	220
Companhia da Beira Alta — Relatorio	220
Arrematações — Casas recommendadas — Agenda do viajante — Annuncios — Horario em 16 de julho de 1897 — Vapores a sahir do porto de Lisboa 221 a	224

O arrendamento das linhas do Estado

COMO dissemos se preparava, o sr. ministro da fazenda apresentou ás camaras, conjunctamente com outras medidas de fazenda, em numero total de nove, precedidas de um dos mais notaveis e minuciosos relatorios sobre a situação economica do paiz que teem sido apresentados no parlamento, a proposta para o arrendamento, em concurso, das linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste.

Anteriormente já apparecera no *Diario* o projectado contracto Guadalmina, (documento que não reproduzimos porque perdeu já todo o interesse) e, comparando-se este com o projecto de lei agora apresentado, encontram-se n'este algumas vantagens que só muito passageiramente enumeraremos, por nos faltar o espaço, visto termos desejo de dar na integra a proposta.

Uma d'ellas é o arrendamento poder ser feito a duas companhias differentes, o que parece facilitará muito mais a constituição das empresas arrendatarias, e d'ahi certas facilidades e garantias para o thesouro.

Outra é a obrigação da construcção de ramaes, e ramaes importantes como são alguns dos que indica a proposta, que assim se transforma n'uma verdadeira promoção de fomento e desenvolvimento do paiz.

Do mal o menos, costuma dizer-se; já que arrendamos as linhas do Estado, seja para, sem prejudicar o

thesouro, se procurar o alargamento da nossa viação accelerada, em que tão retardados temos andado a ponto de, nos ultimos dois annos, como muito bem nota o relatorio ministerial, só uns pobres 5 kilometros terem sido abertos á exploração.

As companhias arrendatarias garantirão ao Estado um rendimento liquido annual de 888 contos, com o qual o governo tem naturalmente em projecto garantir uma operação financeira de importancia.

Se, por outro lado, o thesouro tem que despender esse complemento do rendimento aos novos ramaes, tambem é certo que n'essas construcções e exploração se empregam milhares de operarios hoje a cargo do Estado em obras, na maioria inuteis; e além d'isso, tambem o thesouro auferirá os impostos de transito, sêllo e outros, sobre o trafego d'aquellas linhas.

E' ainda duvidoso se esta proposta chegará á realização, tal como está; todavia devemos notar que ella melhora consideravelmente para o paiz, sem prejuizo para os concorrentes, as condições que primitivamente se haviam architectado no *fallecido* contracto.

Diz-se que um grupo portuguez se propõe organizar companhia, para tomar o arrendamento da rede do norte do Mondego. Se tal succeder, não teremos senão que nos felicitar por vermos vingar a nossa ideia, e no campo pratico desde já pomos ao serviço d'esta empresa todos os elementos de que dispomos, mesmo alguns que, apesar da nossa modesta posição na imprensa, ella não desprezará.

Segue o projecto de lei:

Artigo 1.º.—E' o governo auctorizado a adjudicar, separadamente, em hasta publica, precedendo concurso de 60 dias e em conformidade das bases especiaes que fazem parte integrante d'esta lei:

1.º A exploração dos caminhos de ferro do Minho e Douro e a construcção e exploração dos seguintes ramaes d'estas linhas:

- a) Vianna do Castello a Ponte de Lima e Ponte da Barca;
- b) Braga a Ponte da Barca, Arcos e fronteira de Hespanha;
- c) Braga pelo Valle do Cávado a Ruivães e Chaves;
- d) Barcellos a Espozende;
- e) Ligação do caminho de ferro do Douro com o da Beira Alta pelo valle do Tavora ou do Cõa;
- f) Ermezinde a Leixões;

2.º A exploração dos caminhos de ferro do Sul e Sueste e a construcção e exploração dos seguintes ramaes d'estas linhas:

- a) Ligação da rede do Sul e Sueste com a linha de Leste;
- b) Faro a Villa Real de Santo Antonio;
- c) Proximidades de Tunes a Portimão e Lagos;
- d) Barreiro ou proximidades a Cacilhas;
- e) Pias a Moura;
- f) Evora á fronteira em direcção a Zafra;

§ unico. O governo dará conta ás côrtes do uso que fizer d'esta auctorização.

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

Eis as bases principaes a que a proposta se refere:

Base 1.ª—Para a admissão ao concurso é preciso ter depositado previamente na caixa geral dos depositos, em dinheiro ou em titulos oficialmente cotados na bolsa de Lisboa, Paris ou Londres, pelo preço da ultima cotação, as seguintes quantias: réis 300.000.000 para o concurso relativo ao arrendamento da rede do Minho e Douro, e 200.000.000 réis para o do Sul e Sueste.

Base 2.^a—O individuo ou empresa a quem o governo deliberar fazer a concessão do arrendamento de qualquer das rêsdes nos termos da base 11.^a constituirá, dentro do prazo de noventa dias, a contar da data da respectiva comunicação, uma companhia, sociedade anonyma de responsabilidade limitada, á qual transferirá todos os seus direitos derivados da mesma concessão.

Esta companhia será portugueza e como tal sujeita, para todos os effeitos, ás leis e tribunaes portuguezes; terá a sua séde em Lisboa e a maioria dos seus administradores portuguezes; os estatutos serão approvados pelo governo, o qual, ouvida a procuradoria geral da corôa e fazenda, poderá dispensar a applicação do codigo commercial.

Base 3.^a—Logo que qualquer das companhias esteja constituída, reforçará, para garantia de execução do contracto respectivo o deposito a que se refere a base 1.^a, elevando-o ao dobro.

Base 4.^a—Constituidas as companhias e reforçados os depositos nos termos da base anterior, entregar-lhes-ha o governo as linhas férreas que compõem respectivamente as referidas rêsdes do Minho e Douro e do Sul e Sueste, com todo o seu material fixo e circulante, e bem assim os edificios, officinas, machinas, ferramentas e tudo quanto exista sobre a via, nas estações, nos armazens e em quaesquer outras dependencias das mesmas linhas, sem excepção nem reserva alguma.

Base 6.^a—Serão feitas pelas companhias á sua custa, e sob a fiscalização do governo, as obras de reparação de que trata o § 2.^o da base 4.^a.

Base 7.^a—As companhias obrigam-se respectivamente a construir os ramaes indicados no artigo 1.^o da lei.

§ 1.^o Estes ramaes serão construidos pela ordem que fôr determinada pelo governo de accordo com cada uma das companhias.

§ 2.^o A concessão de cada ramal começará dentro de sessenta dias a contar da data em que fôr determinada pelo governo. Todos os ramaes deverão estar concluidos e em estado de exploração, com todo o seu material fixo e circulante e dependencias, dentro do prazo de seis annos contados da data da assignatura do respectivo contracto de arrendamento.

Exceptua-se o ramal de Evora á fronteira, o qual sómente será feito, quando em Hespanha vier a construir-se um ramal com que aquelle possa entroncar.

Base 9.^a—O governo garante ás companhias o complemento do rendimento liquido annual de 5 % em relação ao custo de cada kilometro que ellas construirem, e mais a amortização que haja de pertencer-lhes pelas quantias gastas na construcção desde a data em que foram applicadas até a terminação do prazo de arrendamento.

§ 1.^o Para os effeitos d'esta garantia, o preço kilometrico dos ramaes a construir será o constante dos orçamentos approvados pelo governo, não podendo, porém, em caso algum, exceder as seguintes quantias:

Vianna do Castello a Ponte do Lima e Ponte da Barca	20:000\$000
Braga a Ponte da Barca e fronteira de Hespanha...	35:000\$000
Braga pelo Valle do Cávado, Ruivães e Chaves.....	35:000\$000
Barcellos a Espozende.....	25:000\$000
Ligação do caminho de ferro do Douro com o da Beira Alta.....	35:000\$000
Ermezinde a Leixões.....	30:000\$000
Ligação da rêsde do Sul e Sueste com a linha de Leste	24:000\$000
Faro a Villa Real de St. ^o Antonio.....	18:000\$000
Proximidades de Tunes a Portimão.....	18:000\$000
Barreiro ou proximidades a Cacilhas.....	25:000\$000
Pias a Moura.....	20:000\$000
Evora á fronteira.....	24:000\$000

§ 2.^o Para o calculo do rendimento liquido, não poderão, em caso algum, as despesas de exploração de cada um dos ramaes ser computadas em mais de 900\$000 réis, quando o rendimento kilometrico bruto fôr inferior a 2:250\$000 réis nem em mais de 40 % do mesmo rendimento quando este fôr igual ou superior a 2:250\$000 réis.

Base 10.^a—As companhias garantirão ao estado uma renda minima annual, liquida de impostos, a saber: 560:000\$000 réis pela rêsde do Minho e Douro; e 328:100\$000 réis pela do Sul e Sueste.

Base 11.^a—Quando, por effeito da ampliação das rêsdes, ou do alargamento do trafego, ou da diminuição das despesas de exploração, a receita liquida venha a exceder respectivamente a renda fixada na base 10.^a, pertencerá ao governo uma quota parte d'este excesso.

Base 12.^a—As companhias cobrarão as receitas e pagarão as despesas da exploração, e terão ampla faculdade de fazer contractos de serviços combinados, de troca de material e quaesquer outros com outras empresas ferro-viarias ou de transportes fluviaes ou maritimos, e de regular a marcha de comboios, etc., sem outros limites que não sejam os preceitos dos regulamentos geraes relativos á exploração e á policia dos caminhos de ferro.

§ unico. Quanto aos contractos, da natureza d'aquelles de que trata a presente base, que tiverem sido celebrados anteriormente pelo governo, as companhias ficam obrigadas a cumpril-os, até a epocha nos mesmos contractos fixada, podendo, porém, denuncial-os nos termos n'elles previstos. Uma nota de taes contractos, indicando as respectivas condições, ficará junta ao contracto de arrendamento, e d'elle fará parte integrante.

Base 13.^a—Todas as tarifas da exploração, tanto as de transporte como as accessorias, geraes e especiaes, serão submettidas á approvação do governo, não podendo as tarifas geraes, salvo prévio accordo d'este, exceder as que estão actualmente em vigor.

Os horarios e numero de comboios serão, tambem, sujeitos á approvação do governo, que poderá obrigar as companhias a augmentar o numero de comboios quando entender que não são sufficientes os propostos por ellas.

§ unico. Considerar-se-hão para todos os effeitos approvadas pelo governo quaesquer tarifas ou horarios propostos pelas companhias, se no decurso de sessenta dias, a contar d'aquelle em que as respectivas propostas derem entrada na secretaria das obras publicas, nenhuma objecção ou duvida fôr officialmente communicada ás companhias.

Base 14.^a—As companhias apresentarão semestralmente ao governo as contas da receita e da despesa das linhas e respectivos ramaes, e encerral-as-hão no fim de cada anno, devendo as partes contractantes liquidar entre si, no decurso do primeiro trimestre do anno immediato, os saldos que lhes competirem nos termos dos contractos.

Base 17.^a—Durante o tempo da exploração, pelas companhias das linhas férreas a que se refere esta lei, terá o estado direito, além dos serviços gratuitos estabelecidos na carta de lei de 7 de julho de 1880, ao transporte, por metade dos preços das tarifas geraes, da tropa e material de guerra que careça de conduzir por estas linhas férreas.

§ unico. Tambem as companhias serão obrigadas a conceder os transportes gratuitos e bonificados, que nos termos das leis e regulamentos em vigor se acham respectivamente preceituados para as linhas do Minho e Douro e do Sul e Sueste.

Base 18.^a—As companhias ficam desde já auctorizadas a tomar de arrendamento a exploração de outras linhas portuguezas, e bem assim obter o trespasse das respectivas concessões, com tanto que sejam previamente submettidos á approvação do governo os respectivos contractos, e que n'elles não sejam por qualquer fórma cerceados os direitos reservados ao estado pelas primitivas concessões, nem modificadas as clausulas e condições com que taes concessões hajam sido feitas.

Base 19.^a—As companhias poderão construir armazens geraes nos pontos terminaes das linhas. Estes armazens geraes serão alfandegados e poderão emittir warrants nos termos da legislação aduaneira em vigor. Tanto os projectos de taes armazens como os respectivos regulamentos e tarifas serão submettidos á approvação do governo.

Base 20.^a—Todo o pessoal empregado, quer na reparação ou construcção, quer na exploração das linhas de que trata esta lei, deverá, em regra, ser portuguez.

As companhias conservarão, tanto quanto possivel, no serviço da exploração das linhas, todo o pessoal actualmente empregado nas rêsdes do Minho e Douro e do Sul e Sueste; e o que fôr retirado d'aquelle serviço, será, quanto possivel tambem, collocado na da reparação das actuaes linhas ou construcção dos novos ramaes.

Base 21.^a—Em qualquer epocha, depois de terminados os quinze primeiros annos, a contar do prazo estabelecido para a conclusão das respectivas rêsdes, com excepção do ramal de Evora á fronteira, poderá o governo resgatar a concessão, obrigando-se a pagar ás companhias uma annuidade calculada do seguinte modo:

Toma-se o producto liquido obtido por cada uma das companhias durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva effectuar-se; deduz-se d'esta somma o producto liquido que corresponda aos dois annos menos productivos e tira-se a média dos outros annos, a qual constitua a importancia de uma annuidade que o governo pagará ás companhias durante cada um dos annos que faltarem para terminar o prazo da concessão, não podendo esta annuidade ser inferior a 5 % do capital desembolsado nos termos das bases 7.^a e 9.^a

§ unico. O governo poderá tambem rescindir os contractos em qualquer epocha se as companhias, depois de intimadas devidamente, se recusarem a cumprir as obrigações que por estes contractos lhes são impostas, e a rescisão n'este caso importa para as companhias a perda, em favor do estado, do respectivo deposito por ellas feito nos termos da base 3.^a ou de quantia equivalente.

Base 23.^a—Todas as contestações que se levantarem, entre o estado e as companhias, sobre a interpretação ou execução dos contractos, serão decididas sem recurso por um tribunal arbitral, composto de dois arbitros nomeados pelo governo, dois pela companhia e um quinto, para desempate, pelo supremo tribunal de justiça em sessão plena.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 10 de julho de 1897.

No dia 26 do mez passado completou-se, para os nossos caminhos de ferro, o primeiro semestre do anno corrente, e o resultado da sua exploração é muito lisonjeiro. Mais uma vez se annuncia um augmento de receitas para quasi todas as companhias ferro-viarias do Reino Unido, sendo os augmentos principaes os das companhias *Midland*, *North-eastern* e *London and North-Western*, que são em numeros redondos de 188.000, 138.000 e 120.000 libras respectivamente.

As receitas totaes foram de 41.064.352 libras contra 39.818.292 no periodo correspondente do anno passado, um augmento total de 1.246.060 libras sterlinas. Dou em continuação os algarismos d'algumas das principaes linhas inglezas:

	Semestre até 26 de junho de 1897	Semestre até 26 de junho de 1896	Augmen-to
Midland.....	4.618.874	4.430.460	188.405
North-Eastern.....	3.587.001	3.448.348	138.653
London & North-Western.....	5.633.130	5.503.521	129.609
Great Western.....	4.584.980	4.474.940	110.040
Great Eastern.....	2.640.967	1.940.840	100.127
London & South-Western.....	1.859.384	1.772.001	87.383
Great Northern.....	2.339.312	2.269.671	69.641
South-Eastern.....	1.088.162	1.043.814	42.348
London Brighton South-Coast....	1.273.194	1.242.906	30.288
Lancashire & Yorkshire.....	2.368.820	2.361.228	7.592

E' tão rara a decisão d'uma companhia importante de mudar de nome, que se lê com interesse que desde 1 do corrente mez, desaparece das listas de caminhos de ferro o nome de *Manchester, Sheffield & Lincolnshire* occupando o seu lugar o de *Great Central*. O que motiva isto é a extensão, agora quasi completada, da referida companhia até Londres. Ao principio pensava-se em reter as iniciaes bem familiares de M. S. & L. pelas quaes tão bem se conhece vulgarmente, nomeando-a a *Manchester Sheffield & London*, mas por fim decidiu-se pôr-lhe o titulo territorial mais extenso de *Great Central*. N'isto seguiu-se o exemplo da companhia *London and North-Western*, na qual desapareceu a antiga *London and Birmingham* com outras linhas; a *Great Western* que encerra as antigas *Bristol and Exeter*, *South Devon*, *Cornwall* e *West Cornwall*; e a *Great Eastern*, na qual entrou a antiga *Eastern Counties*.

Parece provavel que as numerosas disputas entre as companhias ferro-viarias e os cyclistas recebam o seu *quietus* nos tribunaes. Ha tempos sustentam os cyclistas que as suas machinas devem ser transportadas pelos caminhos de ferro como bagagem pessoal, gratis, mas a isto sempre se teem opposto fortemente as varias companhias, chegando muitas d'ellas a exigir preços muito elevados pelo seu transporte. Annuncia-se agora que, para conseguir uma aclaração authentica e definitiva sobre o assumpto, é intenção da União Nacional de Cyclistas instaurar processo nos tribunaes contra a *Great Northern Railway Company*, appellando, se fôr necessario, até a Camara dos Pares, o nosso ultimo tribunal d'appellação. O assumpto chama poderosamente a attenção dos interessados, pois se perdesse a *Great Northern*, resultaria uma diminuição de receitas de alguma consideração para os caminhos de ferro.

Algum afficionado aos calculos se dedicou ha pouco a verificar approximadamente a renda por carruagem dos varios caminhos de ferro com o resultado seguinte:

Encabeça a lista a companhia *Metropolitan* de Londres com a renda annual por carruagem de £ 1.450. Segue a *Metropolitan District* com £ 1.100 e logo a *London Chatham and Dover* com £ 950, as *London and North-Western*, *South-Eastern* e *London and South-Western* com £ 750, as *London, Brighton and South Coast*, *North-Eastern*, *Midland*, *Lancashire and Yorkshire*, *Great Northern* etc., com £ 600 a £ 650 e as *Great Eastern* e *Great Western* etc., com £ 550. Em Irlanda, as *Dublin, Wicklow and Wexford*, *Great Southern and Western* e *Great Northern* com £ 750, a *Midland Great Western* com £ 650 e a *Belfast and Northern Counties* com £ 450. Em Escocia a *Highland* occupa o primeiro lugar com £ 750 por carruagem, seguida da *Caledonian* com £ 650 e as *Glasgow and South-Western* e *North British* com £ 500.

W. N. Cornett.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria
Direcção dos serviços de obras publicas
Repartição de caminhos de ferro

Sendo de reconhecida conveniencia procurar estabelecer a estação do caminho de ferro do sul e sueste em Lisboa, em local que permita uma boa e facil ligação com a rede explorada pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, e, portanto, com todas as linhas do paiz: ha por bem Sua Magestade El-Rei nomear uma commissão composta dos inspectores de 2.ª classe José Joaquim de Paiva Cabral Couceiro e João Pedro Tavares Trigueiros e do engenheiro chefe de 2.ª classe José Cecilio da Costa para que procedam ao exame dos terrenos que, a juzante do arsenal de marinha, serão conquistados ao Tejo pelas obras do porto de Lisboa, e informem se é possivel e conveniente o estabelecimento da referida estação n'aquelle local, devendo igualmente entender-se com a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes sobre o espaço que deverá reservar-se para a estação do Caes do Sodré, cujo projecto tem de ser elaborado por aquella companhia.

Paço, em 26 de junho de 1897.—Augusto José da Cunha.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 8 g. v., do Minho e Douro. — Bilhetes collectivos para collegiaes — Damos hoje, como annexo, esta tarifa que estabelece preços muito baratos para as excursões de collegiaes nas linhas do Minho e Douro.

E' uma tarifa muito util para os alumnos dos collegios aos quaes facilita as pequenas viagens de recreio e instrucção tão beneficas á hygiene das creanças como á sua educação.

Especial P n.º 9, do Minho e Douro, combinada com a Pova. — Tambem vae junta a este numero esta nova tarifa que é a simples substituição da actual em vigor, para passageiros, bagagens e cães, entre as principaes estações de M. D. e as de Villa do Conde e Pova; reforma motivada unicamente pela modificação de preços na linha da Pova em virtude da ultima medição e introduccão na tarifa dos impostos correspondentes.

Comboios para touradas

Os preços dos bilhetes nos comboios que se fazem entre Rocio e Entrecampos para as touradas no Campo Pequeno vão passar a ser eguaes aos dos comboios tramways, isto é ida e volta 180 em 2.ª classe e 120 réis em 3.ª; volta só 90 e 60 réis respectivamente.

Parece que esta medida já começará no comboio do dia 18 do corrente.

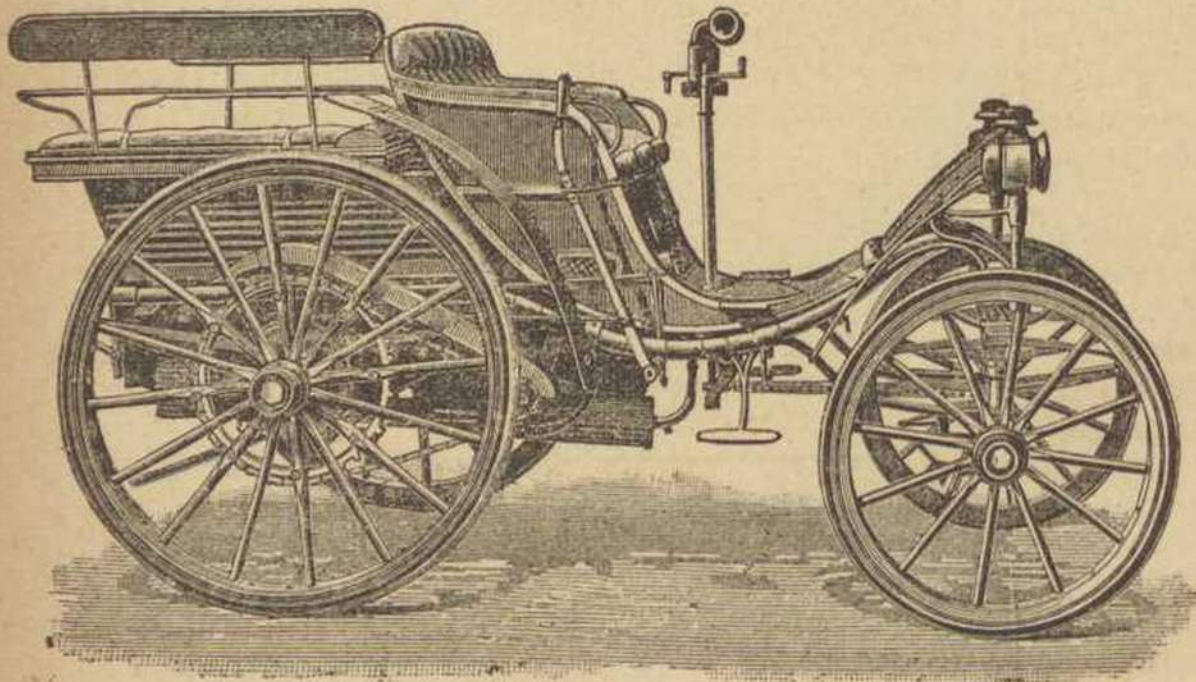
Festas de Santiago

A companhia *The West Galicia Railway*, exploradora da linha de Santiago a Carril, enviou-nos o seu programma de redução de preços em bilhetes de ida e volta, durante este anno, para os peregrinos que vão a Cornes festejar o patrono da Galliza. Os preços são 5,10 pesetas em 2.^a classe e 3,05 em 3.^a

Transporte de lãs

O nosso collega *O Tempo*, n'um artigo indignado contra as administrações estrangeiras, cita como prova da sua perniciosa influencia no paiz o facto das tarifas das lãs serem mais beneficinas para as de procedencia hespanhola do que para as portuguezas.

Que nos perdoe o estimado collega se lhe dizemos que foi infeliz no ponto escolhido para demonstração das suas theorias, porque a tarifa a que se refere e que tanto barateia o transporte das lãs de Hespanha, é a M. L. n.º 1 B., em vigor desde agosto de 1890 e estudada, organizada e estabelecida em plena dominação do grupo portuguez na administração da companhia dos caminhos de ferro.



Carruagem Delahaye

Isto posto, diremos ao *Tempo* que a anomalia que se dá nos preços de transporte da lã é resultante de causas perfeitamente justificadas na necessidade de proteger a nossa industria textil, o que o collega não levará a mal á companhia.

Como se sabe, a lã portugueza não serve, só por si, para a fabricação dos nossos tecidos, precisando, portanto, indispensavelmente as nossas fabricas de lã hespanhola.

Ora esta produz-se na zona proxima da nossa fronteira e se os caminhos de ferro não a beneficiassem com preço reduzido, ella viria por carros, da mesma fórma, para o nosso paiz.

Portanto, demonstrado como fica que a tarifa não promove a competencia ao producto nacional, antes indirectamente o beneficia porque o producto exotico vem mesclar-se com elle e facilitar-lhe o consumo, o que ainda protege a nossa industria n'um ramo em que, apesar de tudo, as crises são frequentes, não vemos senão que louvar na existencia do preço reduzido que o collega combate.

AUTOMOBILISMO

Ampliando o que sobre este assumpto dissémos já em anteriores numeros da *Gazeta*, damos hoje a descripção d'uma carruagem automovel, inventada pelo sr. Delahaye, industrial em Tours.

A' elegancia, que se pôde ver do desenho abaixo, allia o automovel Delahaye uma qualidade bastante caracteristica: a consideravel regularidade de movimento, com o minimo de vibrações, derivada da sua cuidadosa disposição.

O motor é horizontal, com dois cylindros e de embolos equilibrados, e o seu aquecimento é feito por um processo muito racional por meio da electricidade.

As manivelas fazem girar um eixo collocado na parte posterior, o qual repelle as correias por meio de tambores para o movimento da frente, sobre o eixo paralelo que possui duas roldanas moveis e duas fixas ligadas lateralmente; no meio está montado um diferencial e nos extremos estão colladas rodas de engranzamento que, por meio de duas cadeias, accionam as corôas dentadas fixas aos raios das rodas motoras. Um volante impõe a direcção do movimento, girando cada roda em volta do eixo vertical independente.

As alavancas de mudança de velocidade e de manobra dos freios estão reunidas a um guião, de maneira a permittir ao conductor ter á mão todas as peças necessarias para a conducção do vehiculo.

Um dos freios é applicado ás cambas das rodas trazeiras, e o outro a uma roldana, especialmente collada sobre o eixo do diferencial.

A carruagem pôde attingir uma velocidade de 30 kilometros por hora em caminho horizontal com a carga de 5 ou 6 passageiros.

O carburador é automatico: regula-se no momento da partida, não sendo necessario, durante o trajecto, tornar a occupar-se da sua regulação. Pôde diminuir-se a força motriz, enfraquecendo a mistura gazosa que a produz.

O arrefecimento dos cylindros obtem-se pela circulação da agua contida n'um reservatorio, com o auxilio

d'uma pequena bomba centrifuga. Esta agua, ao sair do involucro dos cylindros, passa por uma série de tubos collocados na deanteira do vehiculo, constituindo um refrescador de superficie que permite arrefecer os cylindros com uma quantidade d'agua relativamente pequena.

A velocidade normal do motor é de 650 voltas por minuto e a sua força de 5 cavallos. O gaz hydrocarburoado que emprega é-lhe fornecido por uma essencia mineral que se encontra no mercado, e cujo peso é de 700 grammas por litro. Pôde-se andar perto de 500 kilometros sem ser preciso fazer novo abastecimento, com a velocidade média de 25 kilometros por hora.

Como acima dissémos, a disposição dos eixos da carruagem Delahaye é uma das suas propriedades caracteristicas. Bastante afastados um do outro, garantem-lhe uma estabilidade consideravel, evitando ao mesmo tempo os movimentos bruscos, quer lateraes, quer longitudinaes, quando rola sobre um terreno macadamizado ou pedregoso.

A caixa da carruagem pôde, em caso de necessidade,

armar em *phaeton* com quatro logares e em *break* com seis, o que permite realizar typos diversos de vehiculos com o mesmo mechanismo.

A carruagem Delahaye tendo a cabeça movel, esta póde substituir-se por um toldo ou por um docel com galeria bastante solida para supportar o peso de bagagens, accumulando assim as qualidades de trem e diligencia de viagem.

O interesse sempre crescente que no mundo industrial e mesmo no publico profano está despertando o automobilismo e o grau de perfeição que teem attingido as carruagens automoveis de tão variados systemas, attraem sempre uma numerosa concorrência ás experiencias que dia a dia se effectuam; assim é que essa concorrência foi consideravel quando o sr. Delahaye fez a experiencia das suas automoveis no percurso de Paris a Marselha e regresso a Paris, que lhe valeu um premio e a classificação de 1.^a classe. Esta longa viagem realizou-se sem a menor avaria e com uma marcha bastante regular.

Sociedade continental d'automoveis

Fundada em março ultimo, com o capital d'um milhão de francos, adquiriu esta sociedade os estabelecimentos de construcção dos srs. Gautier e Wehrlé, com os seus alvarás de privilegio, utensilios, installação e direito ao arrendamento da sua officina de Levallois-Perret.

Os mesmos alvarás asseguram á nova sociedade o monopolio de um systema de carruagens elegantes, solidas, de facilimo funcionamento sem grande dispendio, as quaes teem obtido por toda a parte a approvação dos technicos.

A sociedade está habilitada actualmente a apromptar 15 automoveis por mez, ou sejam 180 por anno, o que lhe garante um lucro annual de 192.000 fr.

O capital da sociedade é subscripto por 10.000 acções de 100 fr., 5.000 das quaes foram averbadas aos cessionarios como representação do trespasse. Resulta que, não havendo a desviar partes de fundadores ou obrigações, o lucro de 192.000 fr. póde assegurar ás acções um dividendo de 12 a 14 0/0, susceptivel de augmento ainda com o producto das vendas e concessão de autorizações para o estrangeiro.

Estes factos teem uma importancia capital, porque assignalam mais um passo no caminho do automobilismo, cuja implantação deixou já de ser do dominio das utopias para se converter n'uma utilissima realidade.

NOTAS DE VIAGEM

XXI

Bone e Lisboa. — Gelo e commodidades para o calor. — Os cafés cantantes. — As ruas e os edificios. — Banhos de mar e as nossas praias. — Musica indigena. — A cidade velha. — Trages curiosos. — O porto.

Ao lembrar-me da noite que passei em Bone, não posso deixar de pôr um pouco em paralelo as cidades da Africa franceza com a nossa capital.

E que nos perdõem se d'esta comparação resulta desfavor para a nossa Lisboa, que eu tanto aprecio; mas dizendo verdades e pondo em evidencia os nossos defeitos, o que nos falta em commodidades, espero concorrer para que essas faltas se remedeiem, no que todos — cidade, paiz e habitantes — lucraremos.

Na Africa o thermometro marca por vezes 44 centigrados, é certo, mas quem tem calor encontra sempre elementos com que minorar esse incommodo.

Se está em casa e quer gelo, é mandal-o buscar a qualquer loja proxima, porque por toda a parte se vende a 25 centimos o kilo.

Note-se que não só em Bone, em Alger, em Oran, que são as cidades no litoral do Mediterraneo e em faceis relações quasi diarias com Marselha, se encontra gelo com facilidade; em Saïda, a 171 kilometros da costa, em Aïn-Sefra, a 454 kilometros, em Biskra, a 427, encontra-se gelo com facilidade; um pouco mais caro, 50 centimos, mas sempre que se quer.

Ora compare-se isto com Lisboa onde, apesar das affirmações dos nossos industriaes frigorificos, em o thermometro marcando mais de 30° já ha falta de gelo e o pouco que apparece é vendido só a 120 réis, e digam-me se nós não estamos peor do que em Africa.

Quem á noite quer tomar cumulativamente ar e sorvete tem, em Lisboa, que subir a S. Pedro d'Alcantara (agora que o Eden-concerto lá funciona), ou que marinhar por uma escada á altura de um quarto andar, ao terraço do Jansen.

Fóra d'isto, para tomar um refresco tem que encerrar-se n'um corredor, estreito, ao fundo da conservaria Ferrari, ou n'alguma pequena sala de café, quente, fechada por todos os lados, como se fosse praticar um acto indigno de ser visto pelo publico.

Ora n'aquellas terras ha calor, sim, mas tambem ha facil meio de o combater, o que não succede aqui.

Em Bone, por exemplo, os café armam á noite um tablado fóra da porta, sobre o qual, ao som d'um piano e alguns instrumentos de corda, algumas cantoras e actores veem entoar cançonetas e exhibir scenas comicas.

No passeio, no centro da rua, na parte do jardim fronteiro ao café são postos centenaes de mesas e cadeiras que o publico toma e onde lhe são servidos refrescos e bebidas de todas as classes, deliciosos sorvetes, cervejas, sodas, absintho, toda a gamma da beberagem que faz as delicias dos estomagos gaulezes e a riqueza dos donos dos cafés.

As cantoras, em Bone, sendo mais pobres, ao que parece, ou mais ordinarias do que as de outras cidades, emquanto uma canta veem as outras pedir dinheiro n'uma bandeja, e o caso é que ha que ir para alli com bastante cobre, porque se se lhe dão pratas, como o pedido se repete cada cinco minutos, a noite sae ao frequentador mais cara do que se tomasse uma cadeira de 1.^a fila no Covent Garden, de Londres.

E algumas das pequenas cantam a cançoneta bem a valer, Passa-se agradavelmente a noite alli.

Estes cafés são na principal avenida da cidade, o *Cours National*, que tem uma parte de jardim, varios monumentos, bellos edificios nacionaes, como a *Mairie*, o theatro, os tribunaes, a igreja catholica ao fundo, o banco de Argelia, os escriptorios dos caminhos de ferro de Bone-Guelma, o *Crédit Foncier*, os hoteis, dos quaes o do Oriente é o melhor, e onde a sua proprietaria, madame Léon Peytaud, nos fala de quantos portuguezes alli se teem alojado.

De manhã, um passeio, em carro, a Corniche, pela fresca margem do Mediterraneo, está naturalmente indicado.

O percurso é de uns 4 kilometros sempre á beira d'agua, onde se encontram interessantes *villas* de banhos e dois estabelecimentos hydroterapicos muito elegantes.

E' uma especie das nossas praias de Algés ou da Foz do Douro, com a differença de que alli, quem sente calma vae para a borda do rio, para os restaurantes sobre a agua, frescos, animados sempre por uma população movimentada. Por cá as nossas banhistas vão

refrescar-se para a sala de tectos baixos de um club, illuminado a candieiros de petroleo, de Macario ao piano e janellas fechadas toda a noite, envenenando os pulmões n'um ambiente pestilencial de poeira, pó de arroz suado e *peau d'Espagne*. . . de 60 réis o pacote.

De volta, pelo caminho da columna Raudan, muito bonito, ao chegar á cidade ouço uma musica extranha, estridente, que me fere os ouvidos. Vou ver o que é e encontro a guarda que se rende, levando na frente a banda marcial, da qual fazem parte varios instrumentistas indigenas com os seus tambores de pelle de camello armados em troncos d'arvores, os seus maracas e umas trombetas que teem um tom penetrante especial. E' curiosissima, como caracteristica, esta banda.

Bone é formada positivamente de duas cidades, separadas pelo *Cours National*. A' esquerda a cidade moderna abre-se em fórma de leque cujo eixo é a porta Karezas. Ruas largas, edificios novos, mas nada de interessante. A' direita a cidade velha, mixto de arabe e europeu, ruas estreitas e tortuosas, mesquita na praça principal, mulheres de cara e mãos pintadas vestindo uns trages de côres vistosas, de jaquetinha no feitio hespanhol e mangas de cassa, longas, atadas nos hombros d'uma fórma especial. Na cabeça chapeo de bico como os velhos astrologos das magicas.

Indo até o extremo leste da cidade gosa-se uma vista maravilhosa sobre o porto que é já importante em vastidão e vae ser alargado, fechando-se a entrada actual e construindo-se outro muro mais ao norte, de 300 metros de extensão, ficando o ante-porto com 40 hectares de superficie.

Estes muros não são seguidos como os do nosso porto de Leixões, mas formados por grandes cubos de pedra separados entre si por um espaço de meio metro, o que, dando passagem ás aguas, lhes quebra a força.

Engenheiros com quem falei lá asseguraram-me que este systema era absolutamente preferivel ao dos muros seguidos.

Passadas em revista rapida as principaes ruas que nada teem de especial, tomemos um carro quen os conduz á estação (que é longe) para alcançar o comboio das 10 e 25 da manhã, unico que nos conduz a Tunis em 12 horas de marcha para vencer os 355 kilometros que separam as duas cidades.

O Adamastor

Recebemos o programma das cerimonias que a commissão executiva da Subscrição Nacional prepara para a chegada do cruzador *Adamastor* e sua entrega ao estado.

Será uma festa simples e revestida de um caracter de seriedade que muito honra aquella commissão.

Agradecemos o convite que o nosso jornal recebeu como vogal da grande commissão da Subscrição Nacional.

Um wagon-hospital

Com destino á Associação de Nossa Senhora da Cruz, em Louvain, foi fabricado ha mezes pela Sociedade Franco-Belga de La Croyère um wagon d'um genero absolutamente novo e cujo fim é o designado na epigraphe da nossa noticia.

O wagon, que tem por deposito a estação de Liége (Norte Belga), sahiu pela primeira vez em 27 d'abril ul-

timo com destino a Lourdes, para onde transportou gratuitamente alguns doentes pobres.

O comprimento total d'este vehiculo é de 29 metros, incluindo as plataformas, que são fechadas por portas de vidraça. Sob o sobrado está collocada uma geleira. Entrando na carruagem, encontra-se no primeiro plano, á esquerda, uma cozinha com todos os seus accessorios e uma capella com decoração susceptivel de se transformar rapidamente. O altar está disposto de modo que se ajusta no eixo do wagon, permittindo assim assistir-se de qualquer logar aos officios religiosos. Immediatamente a estas duas installações fica a camara, que contem 24 leitos sobrepostos, ordenados em duas fileiras separadas por um corredor central. Ao lado de cada leito ha uma mesa de teca, ligada á parede e que se desmonta quando o doente a póde dispensar. Os leitos são isolados por meio de cortinados de linho. Alçapões dissimulados ao centro do wagon, fechando hermeticamente, servem para guardar a roupa suja sem perigo para a hyhiene. A' esquerda fica o gabinete do medico com uma pharmacia completa e respectiva caixa de instrumentos de cirurgia. Ao medico é destinado um leito articulado muito confortavel, que durante o dia se conserva fechado n'um armario. Fimalmente, encontra-se uma rouparia especial e abundantemente provida de toda a roupa necessaria, um *water closet* e uma dispensa.

Em caso de guerra, de accidente grave ou qualquer outro sinistro, o wagon será posto á disposição das administrações, sociedades industriaes, caminhos de ferro, etc., que o reclamarem.

O vehiculo, cujo custo foi de 35.000 francos, foi construido por subscrição particular.

Assembléa geral da companhia real

Está convocada para o dia 19 esta assembléa, á qual serão presentes o relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal relativos á gerencia do anno passado.

D'este documento, como de costume muito completo e interessante, que principiaremos a publicar no proximo numero, extractamos desde já os apontamentos seguintes:

As receitas geraes da exploração, incluindo garantia de juros, em 1896, subiram a	4.062:410#037
as receitas fóra do trafego foram	39:174#109
Total	4.101:584#146
as despesas de exploração foram	1.558:644#459
o encargo das obrigações, incluindo premio de ouro, subiu a	1.933:787#660
os impostos effectivamente pagos, pelas receitas liquidas, em Portugal foram	57:722#525
no total de	3.550:154#644
resultando assim um excedente de receitas de réis	551:429#502

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

Mas não são os impostos acima mencionados os que o thesouro auferiu, em 1896, em resultado da existen-

cia da Companhia Real. Comparando os pagamentos da mesma natureza nos dois annos de 1895 e de 1896 diz o relatorio:

	1895	1896	Diff. de 1896
Imposto do sello	43:172#650	59:157#410	+ 15:984#760
Imposto de transito	103:443#286	106:089#190	+ 2:645#904
Imposto de rendimento	-#-	998#081	+ 998#081
Contribuição predial	8:737#830	7:448#026	- 1:289#804
Contribuição industrial da Companhia	4:350#000	4:350#000	-#-
Contribuição do pessoal	45:111#565	45:924#469	+ 812#904
	204:815#331	223:967#176	+ 19:151#845

Sello das novas obrigações 30:517#900 -#- - 30:517#900
Com vista aos que dizem que as nossas linhas férreas só sacrificios representam para o thesouro.

E' tambem importante a conta de differenças do cambio, que foram:

	Em 1895	Em 1896
Pelo fornecimento de carvão	35:443#226	57:460#844
Por outros fornecimentos	27:395#955	36:491#245
Pelas remessas de fundos para pagamento dos coupons das obrigações, arresto Bartissol e outras despesas fóra as de abastecimentos	552:790#797	465:605#680
	615:629#978	559:557#769

As receitas do trafego, supra indicadas, subdividem-se por linhas:

Linhas de Léste e Norte	2.560:689#360
Ramal de Caceres	40:964#002
Ramal de Coimbra	13:579#525
Linha de Lisboa-Cintra-Torres	279:787#616
Linha de Torres-Figueira-Alfarellos	331:793#834
Linha de Cintra	50:442#852
Ramal de Cascaes	149:520#090
Linha Urbana	70:981#472
Linha da Beira Baixa	564:651#286
	4.062:410#037

Na linha de Torres comprehende-se a quantia de 100:565#088 réis de garantia de juros, e na da Beira Baixa a de 401:111#860 réis da mesma proveniencia.

O coefficiente de exploração para toda a rede, não comprehendendo as garantias de juro, foi:

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

O numero total de passageiros e o seu rendimento foi em:

	Numero	Producto
1894	2.804.678	1.475:055#462
1895	3.209.064	1.556:537#196
1896	4.195.009	1.633:933#613

Differença a mais em 1896 sobre 1895, 985.945, ou seja um milhão approximadamente, e um augmento em producto de 77:396#417 réis.

O augmento no numero de passageiros na linha de Cascaes, já bastante sensivel em 1895, devido á abertura ao serviço da linha até o Caes do Sodré, em setembro d'aquelle anno, apresenta em 1896, maior differença.

	Numero	Producto
1894	426.674	56:609#767
1895	630.958	77:888#347
1896	1.203.584	134:543#541

ou seja a mais 572.626 passageiros em 1896, produzindo 56:655#194 réis.

Esta linha, como se vê, quasi duplicou o seu movimento em 1896.

De tal facto resulta que o coefficiente da sua exploração, que era de 93,29 por cento em 1895, desceu a 64,04 por cento em 1896, o que justifica largamente a despesa de primeiro estabelecimento consagrada a esta parte da nossa rede, desde o principio de 1895.

A tonelagem das mercadorias transportadas em pequena velocidade e o seu producto foram:

	Numero	Producto
1894	588.785	1.371:460#511
1895	640.637	1.479:440#369
1896	721.419	1.550:256#233

A mais em 1896 sobre 1895, 80.782 toneladas e 70:815#864 réis.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

São prevenidos os srs. accionistas d'esta Companhia, que o relatorio do Conselho de Administração que deverá ser presente á proxima Assembléa Geral de 19 do corrente, está á disposição dos mesmos srs. accionistas na séde da Companhia, escriptorios do Rocio, a contar de segunda feira 12.—O presidente do conselho de administração.—Antonio M. P. Carrilho.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa 15 de julho.

O facto dominante da quinzena foi a apresentação ao parlamento do relatorio e propostas de fazenda. A impressão que estes documentos produziram, não só nos centros commerciaes, mas tambem e principalmente entre os que se inteassam pelo futuro do paiz, e estudam, e conhecem de perto as questões economicas, foi, em verdade, a mais lisongeira para o sr. ministro da fazenda, cujos talentos e aptidões são reconhecidos. O relatorio é, a todos os respeitos, um documento notavel, porque é um estudo comparativo completo do desenvolvimento da riqueza publica em Portugal desde 1851 até á actualidade. Partindo de uma receita incial de 11.000 contos (1851) até á de 32.000 contos (1896), está demonstrado por uma série de estatisticas perfeitamente organizadas e concatenadas, que as receitas publicas em Portugal seguiram sempre uma progressão methodica e harmonica correspondendo ao fomento da economia nacional. A impressão que o relatorio do sr. ministro da fazenda deve produzir nas praças estrangeiras, onde estas coisas são mais justamente apreciadas, deve influir poderosamente para o levantamento do nosso credito, pois d'elle deve resultar o conyicção de que o paiz tem largos recursos e póde, com uma administração regrada e honesta, responder pelos encargos que tomar.

As propostas de fazenda, ainda adstrictas ás circumstancias, são as seguintes: — reforma do tribunal de contas, não só como julgador das contas de todos os exactores de fazenda da metropole e do ultramar, mas tambem como fiscal e legalizador de todas as despesas publicas; — reorganização do Banco de Portugal, com

redução dos actuaes encargos que o estado com elle tem, dentro do limite actual do privilegio actual, com augmento garantido da circulação, creando novos elementos de auxilio ao commercio, agricultura e industria; — conversão da divida externa, de forma que o encargo de juro não seja superior em oiro ao que resulta da execução da lei de 20 de maio de 1893; — emprestimo para occorrer aos encargos das classes inactivas, supprimento de 4.500 contos em 4 prestações (1897-1900) com emissão de obrigações de 90.000 réis, ao juro de 5 1/2 p. c. liquidos com amortização semestral de 1901 a 1916; — exclusivo da fabricação e refinação do assucar da beterraba com garantia do rendimento resultante dos direitos do assucar estrangeiro importado; — arrendamento das linhas férreas do estado com o complemento obrigatorio das respectivas rêsdes; — exclusivo do fabrico do tabaco no reino e da produção, fabrico e venda nas provincias ultramarinas, com excepção da Guiné, servindo este arrendamento a um emprestimo ou supprimento em ouro, garantido pelas respectivas rendas.

Todas estas propostas já foram distribuidas pelas respectivas commissões parlamentares e tem já relatores. As commissões trabalham activamente e tudo leva a crer que antes de meados de agosto estejam já votadas pelas duas camaras. Na commissão de fazenda já se fez uma alteração importante ao elenco das linhas férreas a construir, accrescentando-se a nova linha entre a alfandega do Porto e Leixões, que assim ficará ligado com a alfandega e com Ermezinde. A proposito da proposta relativa aos tabacos, parece-nos demasiadamente theorico que o exclusivo colonial abranja todas as provincias ultramarinas, com excepção apenas da Guiné. É de facil comprehensão que o exclusivo do fabrico, da produção e da venda de tabaco em Timor, em Macau e mesmo na Índia não é viavel e difficilmente se poderá justificar. Quando se tratar de realizar o contracto, reconhecer-se-ha a necessidade de limitar ás provincias de Africa, e ainda assim em certas condições, esta parte da concessão envolvendo a proposta do governo. Tambem não nos parece sufficientemente justificada a base do rendimento a garantir, tomada sobre o rendimento do tabaco no ultramar em 1896-97, visto como não pôde ser ainda conhecido. Deve ser a média dos ultimos cinco annos (1892-1897) que é justamente o periodo decorrido sobre a nova pauta.

*

Aggrava-se consideravelmente a crise que ha annos está influenciando bastante a vida economica na segunda cidade do reino. A quebra, considerada ao que parece culposa, de uma das mais importantes casas do Porto, envolvendo o Banco de Portugal e relacionando-se com a situação de outras casas commerciaes, obriga um retrahimento geral nas operações bancarias, que pôde, de um momento para outro, produzir acontecimentos cuja gravidade é difficil prever. O Banco de Portugal, alem de ter enviado immediatamente para o Porto dois dos seus directores acompanhados por dois empregados dos seus escriptorios, tambem fez seguir para alli o seu governador para inquirir *de visu* a verdadeira situação da praça. Os prejuizos havidos na quebra indicada effectarão talvez em 50 p. c. o dividendo das acções do Banco no anno corrente.

*

O mercado das inscripções apresentou melhores tendencias na quinzena que hoje finda, regulando de 33,90 a 34. As obrigações do emprestimo de 4 p. c. de 1888 regularam de 15.000 a 15.200 réis, as de 1890 a 41.500 réis, as de 4 1/2 p. c. a 46.700 réis. As obrigações prediaes, sempre muito procuradas, regularam: — 6 p. c. a 94.000 réis e 93.500 réis (assentamento e coupon respectivamente), as de 5 p. c. a 91.300 e a 91.000 réis, as de 4 1/2 p. c. a 88.000 réis e as 4 p. c. a 86.000 réis. As obrigações *Loanda-Ambaca* regularam a 83.100 réis. As acções dos bancos cotaram-se no ultimo sabbado: do Banco de Portugal a 125.000 réis, do Lisboa & Açores a 114.000 réis, do Commercial de Lisboa a 115.000 réis, do Nacional Ultramarino a 86.000 réis.

*

O governo já entregou á Junta do Credito Publico o ouro preciso para o pagamento do coupon de outubro.

J. F.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 Juillet 1897.

Depuis un mois rien de bien saillant à signaler, la liquidation de juin vient de s'accomplir dans des conditions satisfaisantes, et la situation de la place se présente sous le même aspect.

Quoique tout danger paraisse écarté du coté de l'Orient, avant de donner une impulsion nouvelle au marché soutenu par les achats du comptant (car il va falloir remployer les nombreux coupons de Juillet), on attend que cette question soit définitivement tranchée — somme toute, la tendance générale reste ferme et il parait certain que la conclusion de la paix provoquera un mouvement d'affaires et une campagne de hausse.

En attendant nos Rentes cloturent en légère avance: le 3 0/0 à 104,30 fr., l'Amortissable à 101,85 et le 3 1/2 à 107,55 fr.

L'Italien dont le coupon de 2 fr. vient d'être détaché, reprend à 94 fr. Il est probable que la spéculation qui le travaille va s'efforcer de regagner le coupon à bref délai.

L'Extérieure s'inscrit plus faible à 62,60 fr.

La Rente Portugaise 3 0/0 se traite de 23 à 23,50 ex-coupon de un demi pour cent — le 4 1/2 est à 177 fr. et l'obligation Tabacs à 474,58 fr.

Voici le tableau des rentes du 7^e exercice pour cette compagnie (1^{er} avril 1897 au 31 mars 1898).

	Kilog.	Rés.
Total des ventes au 30 juin 1897.....	507.403	2.009:892#723
Période correspondante au précédent exercice	400.445	1.940:799#975
Différence en faveur de l'exercice en cours.....	16.949	60:092#778

Les Fonds argentins restent stationnaires.

Fermeté des Fonds Russes, favorablement impressionnés par la visite prochaine de M. Félix Faure en Russie.

Les Rentes Turques ont été plus discutées, par suite des retards apportés à la signature de la paix.

Le Brésilien 4 1/2 finit en meilleure tendance à 69 fr.

La Banque de France cote 3.730 fr. La chambre a vote le renouvellement du privilège: au tour du sénat à présent. L'encaisse au 8 Juillet se decompose ainsi:

Or..... 2.015.242.453,80 fr.

Aargent..... 1.228.302.228,36 »

Au total 3.243.544.682,16 »

Le Crédit Foncier fait 680 fr. ex-coupon de 10,50 fr.

La Banque de Paris revient à 860 fr.

Le Lyonnais, Comptoir, Crédit Industriel et la Société générale, calmes.

Le marché de nos grandes lignes de chemins de fer se montre bien tenu dans sons ensemble; nous retrouvons le Lyon à 1.745 fr., l'Est de 1.040 fr. à 1.045 fr., le Midi à 1.355 fr., le Nord vers 1.950 fr., l'Orléans à 1.750 fr. et l'Ouest à 1.145 fr.

Les Actions de jouissance, dont les transactions sont plus étroites, n'ont subi que des oscillations insignifiantes. Les Chemins Algériens terminent en augmentation. Le Bone Guelma atteint 800 fr., l'Est-Algérien 720 fr. et l'Ouest Algérien (ex-coup.) 692,50.

Les Chemins Espagnols sont plutot faibles subissant les conséquences de la hausse du change, les recettes continuant a laisser à désirer.

Les Andalous valent 65 fr., le Nord de l'Espagne 85 fr. et le Saragosse 135 fr.

L'obligation privilégiée de premier rang des Chemins Portugais s'inscrit à 265 fr. ex-coupons et la 4 0/0 à 354 ex-coupon.

Les recettes du 25 Juin ou 1^{er} juillet sont en augmentation de 6.433 fr. La plus value depuis le 1^{er} Janvier s'élève à 367.378 fr.

Valeurs Industrielles — Le Suez revient à 3.190 fr., défavorablement influencé par la persistance de la diminution des recettes qui depuis le 1^{er} Janvier sont en diminution de près de 5.800.000 francs.

Panama et Corinthe sans changement.

En transports maritimes, peu de variations sensibles.

La Mossamèdes ne s'éloigne guère de 15 fr.

La Mozambique vaut 50 fr. L'assemblée de cette compagnie a eu lieu le 30 juin dernier — 152.853 actions ont été représentées. La plus grande unanimité à régné durant la séance. Le rapport et les comptes au 31 décembre ont été adoptés et la proposition de porter à nouveau liv. st. 30.372 après affectation de 5 0/0 à la réserve a été approuvée. — Les administrateurs sortants ont été réélus. Les bénéféciaires auraient permis de distribuer un dividende pour l'exercice 1896, mais le conseil a préféré consolider la situation de la société et reporter à 1897 le solde créditeur du dernier exercice.

L. C.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v....	36 3/4	36 11/16	Desconto no Ban-
» cheque..	36 9/16	36 7/16	co de Portugal. 5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	780	782	No mercado..... 5 1/2 0/0
» cheque.....	785	787	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v.....	320	321	res..... 187
» cheque.....	323	324	Cambio Brazil... 7 1/2
Francfort 90 d/v...	320 1/2	321 1/2	Premio libra..... 2#070
» cheque..	323 1/2	324 1/2	
Madrid cheque.....	1#010	1#015	

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

BOLSAS	JULHO													
	1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	—
Lisboa: Inscriptões assent.	-	33,50	33,10	33,40	33,50	33,64	33,70	33,70	34	34,10	34,30	34,35	34,38	-
» coupon	36,60	33,50	-	33,90	33,55	33,70	33,75	33,76	34	34,12	34,25	34,35	34,38	-
Obrig. 4 0/0 1888	15.100	-	15.200	-	15.100	-	-	15.200	-	-	-	15.650	15.700	-
» 4 0/0 1890 assent.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon	-	-	-	41.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 externo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.	-	-	46.200	-	-	46.300	-	46.300	46.400	47.000	-	-	47.800	-
» 4 1/2 0/0 coup. int.	-	46.700	46.300	46.300	46.400	-	-	-	46.700	47.000	47.300	47.800	47.900	-
» 4 1/2 0/0 externo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ações B. de Portugal	-	-	-	125.200	125.200	125.000	125.000	125.000	125.100	125.100	124.800	124.600	124.500	-
» » Commercial	-	118.000	-	-	-	-	-	115.500	115.500	-	118.500	-	-	-
» » N. Ultramarino	85.700	86.100	-	-	86.000	-	-	-	84.200	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon	-	-	-	-	80.000	-	80.000	80.000	-	-	-	-	-	-
» Comp. Real	11.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0	-	-	-	94.000	94.000	-	-	94.000	-	-	-	94.100	94.400	-
» 5 0/0	93.000	93.000	-	-	-	-	91.300	-	-	91.500	91.400	91.500	91.500	-
» Comp. Real 3 0/0 1.º grau	73.500	-	71.500	-	71.100	-	-	-	-	-	-	71.400	-	-
» » 2.º grau	12.700	-	12.800	13.000	-	12.800	-	12.800	13.000	12.900	-	13.400	-	-
» C. Nacional	-	-	-	-	-	-	41.000	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa	-	-	82.000	82.000	-	-	82.500	82.500	-	82.700	83.100	83.100	83.100	-
Paris: 3 0/0 portuguez	23,50	23,60	23,75	23,85	23,12	23,12	23	22,95	22,81	23,12	23,18	23,15	23,15	-
Ações Comp. Real	-	-	-	41	-	-	-	-	-	45	45	45	-	-
» Madrid-Caceres	25	24,50	25,25	25,50	-	21	-	23	30	-	-	-	-	-
» Norte de Hespanha	84	84,50	84	82	84	83,75	82	84,50	-	-	-	-	-	-
» Mad. Zaragoza	135	134,50	133	132	132,50	-	132,50	134,50	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes	64	65	65	64	-	-	62	61	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real (1.º grau)	277	277	278	277	268	271	270	265	266	267	268	267,50	267	-
» » (2.º »)	45	45,75	46	46	46	48	47	47	46	46	49	48,50	48,50	-
» » (antigas)	-	-	121,25	-	-	-	-	-	-	122	-	-	-	-
» C. Beira Alta	69	-	-	69	69	69	70	69	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres	68,50	68,50	68,50	-	68,50	-	68	68	-	-	-	-	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)	225	220	223,50	222	221,50	220	220	222	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez	23	23	23	23,12	23,12	22,87	22,87	22,93	-	22,64	23	23	23	-
Obrig. Atravez Africa	66	66	66	66	66	66	66	66	-	66	66	66	66	-
Amsterdã: Atravez Africa	-	-	63	62,75	63	62,75	-	-	-	62,50	-	62,50	62,50	-
Bruxellas: Atravez Africa	64	64	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1897			1896			Totaes		Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1897	1896	1897	1896		
COMPANHIA REAL	Antiga rede	18 24	Junho	693	Réis 62:303.000	Réis 89.903	693	Réis 58:089.307	Réis 83.822	1.416:291.000	1.354:601.299	61:689.701	-
	» enova não	25 1	Julho	»	59:317.000	85.594	»	58:091.300	83.825	1.475:608.000	1.412:692.599	62:915.401	-
	» garantida.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Nova rede	18 24	Junho	380	7:805.000	20.539	380	6:755:693	17.778	164:356.000	161:075.701	3:280.299	-
» garantida.	25 1	Julho	»	6:688.000	17.600	»	6:755:700	17.778	171:044.000	167:831.401	3:212.599	-	
Sul e Sueste	4 10	Junho	475	13:985.290	29.442	475	12:595.885	26.517	318:580.965	305:362.990	13:217.975	-	
	11 17	»	»	15:003.190	31.585	»	14:149.535	29.788	333:584.155	319:512.525	14:071.630	-	
Minho e Douro	18 24	»	»	17:668.550	37.196	»	16:225.870	34.159	351:252.705	335:738.395	15:514.310	-	
	2 8	Abril	353	18:894.772	53.526	353	18:564.165	52.589	251:311.775	260:132.713	-	8:820.938	
Beira Alta	9 15	»	»	25:153.384	71.256	»	21:864.379	61.938	276:465.159	281:997.092	-	5:531.933	
	16 22	»	»	18:814.081	53.297	»	23:807.526	67.443	295:279.240	305:804.618	-	10:525.378	
Nacional (Mi-randella e Vi-zeu)	28 3	Junho	253	5:353.451	21.160	253	5:725.561	22.631	123:516.405	124:128.355	-	611.950	
	4 10	»	»	5:382.641	21.275	»	5:172.196	20.443	128:899.046	129:300.551	-	401.505	
Guimarães	11 17	»	»	4:343.328	17.167	»	4:168.938	16.478	133:241.374	133:469.489	-	228.115	
	4 10	Junho	105	1:216.555	11.586	105	1:061.233	10.106	29:843.839	27:338.971	2:504.868	-	
Norte de Hesp-anha	11 17	»	»	1:083.018	10.314	»	1:371.769	13.064	30:926.857	28:710.740	2:216.117	-	
	11 17	Junho	34	1:572.920	46.262	34	1:528.880	44.967	31:938.148	28:389.643	3:548.505	-	
Madrid — Zara-goza—Alican-te	18 24	»	»	1:902.930	50.086	»	1:951.385	55.968	33:841.078	30:341.028	3:500.050	-	
	17 23	Junho	3656	Ps. 1.522.109	Ps. 416	3656	Ps. 1.739.712	Ps. 475	Ps. 37.229.127	Ps. 40.420.319	Ps. 3.191.192	-	
Andaluzes	18 24	Junho	2927	1.135.677	388	2927	1.145.403	391	26.395.244	27.703.237	-	1.307.992	
	25 1	Julho	»	1.084.398	370	»	1.071.380	365	27.479.642	28.774.617	-	1.294.975	
Zafra a Huelva	4 10	Junho	1067	249.719	234	1067	269.948	252	6.353.746	6.954.474	-	600.728	
	11 17	»	»	280.516	262	»	251.661	238	6.631.264	7.209.135	-	577.871	
Zafra a Huelva	25 1	Julho	180	28.623	159	180	31.173	173	761.723	1.008.850	-	247.127	
	2 8	»	»	34.373	190	»	25.807	143	796.096	1.034.657	-	238.561	

A lingua universal

Tem-se ventilado nos ultimos annos com persistencia a idéa da escolha por convenção d'uma lingua universal.

Um dos mais fervorosos apóstolos d'esta projectada innovação é o dr. Luiz Samenhof, de Grodno, cidade da Russia polaca, que ha pouco escreveu um methodo completo da lingua Esperanto, que procurava universalizar.

Tem sido o dr. Samenhof incansavel na sua propaganda, já fazendo distribuir profusamente o seu methodo traduzido em todas as linguas, já publicando um jornal, *Esperantisto*, inteiramente dedicado a advogar a causa da lingua neutral; e ainda ha poucos dias nos enviou especialmente o seu folheto intitulado: *Choix d'une langue internationale*, pedindo-nos a nossa opinião e a necessaria publicidade á sua idéa.

O fim principal da lingua universal, diz o dr. Samenhof, é evitar uma consideravel perda de tempo que nos impõe o estudo de muitas linguas, e facilitar as communicações intellectuaes de todo o genero entre os diversos povos do mundo inteiro.

Como vantagens integrantes, expõe o auctor a da cessação de rivalidades e odios que derivam da differença de linguas e a do estabelecimento d'uma literatura unica, que não enfermasse dos prejuizos inherentes ás traducções.

Demasiado utopista na exequibilidade do seu ideal, o dr. Samenhof faz appello para a solidariedade universal, sollicitando-a para o secundar nos seus esforços. Appella igualmente para a intelligencia humana, procurando convencer-a da utilidade do seu invento.

Uma e outra hão-de fazel-o soffrer uma decepção: a solidariedade não é realizavel, mesmo entre os adeptos, por negligencia; a intelligencia póde conduzir a uma idéa diversa da do auctor, apesar d'este declarar no principio da sua circular que *não ha talvez um homem intelligente da nossa época que duvide da immensa importancia que teria para a humanidade a adopção de uma lingua determinada, etc.*

Pomos de quarentena semelhante affirmação; e sem tentarmos arrogar-nos fóros de intelligentes, discordamos das theorias do dr. Samenhof, como não adoptaríamos de bom grado a pratica d'uma lingua universal.

A vantagem d'uma lingua commum a todos os povos, que consiste na economia de tempo, é hypothetica, para não lhe chamarmos nulla.

Se é verdade que muito tempo se consome no estudo das linguas, não é menos certo que esse estudo, sem prejudicar, antes auxiliando a fraternização dos povos, conduz implicitamente a outra ordem de estudos de incontestavel vantagem intellectual e positiva. Não existem, senão na apparencia, as difficuldades que ao auctor russo se deparam; pois que não nos consta que a heterogeneidade de idiomas conduzissem jamais á impossibilidade de relações commerciaes ou de qualquer outro genero, salvo nos povos refractarios a toda a civilização, mas que naturalmente não entram no appello de solidariedade feito pelo mesmo auctor.

A cessação de rivalidades e odios não se explica por meio da homogeneidade glottica. Portugal e Hespanha são duas nações cujos idiomas são bem semelhantes e, todavia, em varios tempos se teem degladiado. Os Estados Unidos Norte-Americanos, a Inglaterra, a Irlanda falam a mesma lingua e de todos é assaz conhecido o odio da primeira e da ultima pela segunda.

Reciprocamente, a França é querida em todo o mundo que não usa apesar d'isso o seu idioma; a Grecia

na sua recente questão com a Turquia recebeu as mais calorosas provas de sympathia que lhe podia ter dispensado a Europa que, não obstante, quasi inteiramente lhe desconhece a linguagem. Ou o auctor se baseou no facto biblico dos sectarios de Nemrod ao construir a torre de Babel?

Pelo que respeita á literatura, é onde apparece mais flagrante a inutilidade. Se agora as traducções prejudicam os trabalhos literarios, o que succederia com a adopção d'uma literatura unica, em que forçosamente haviam de ser vertidas as obras romanticas e classicas, de que estão peçados os bons archivos, para poderem facilmente ser comprehendidas e apreciadas? Demais, já Cicero dizia que *a faculdade de falar se não circumscrive em um recinto cujas raiaes não possa transpor*, e, em verdade, se nós somos obrigados ao emprego de tantas fórmulas de estylo quantos os generos de discurso, a ponto de termos de introduzir na propria lingua neologismos, como querer cingir a um circulo de ferro as formulas literarias? Como obstar á torrente de derivações a que a evolução literaria obriga as palavras primitivas, a ponto de lhes modificar o radical, como tantas vezes succede?

Pelo lado do amor patrio tambem temos que lamentar tal iniciação. Não ha meio mais eloquente de consolidar o amor da terra natal que extremando-lhe a linguagem de todas as outras. Citamos a proposito a opinião d'um celebre observador nosso compatriota e nosso contemporaneo, Alexandre Herculano: *A lingua e a religião são as duas cadeias de bronze que unem, no correr dos tempos, as gerações presentes, e estes laços que se prolongam atravez das eras, são a patria.*

Que sublime verdade encerram estas palavras! E como seria improficuo tentar deprimir por qualquer fórma a soberba virtude do amor patrio, sem vantagem que lhe equivallesse!

Não nos alongaremos em mais considerações sobre o assumpto, que deixamos á meditação dos nossos leitores; parece-nos, porém, digno de observar que já a lingua Esperanto não encontrou grande numero de adeptos, pois que o auctor, desejando apenas uma lingua internacional, hoje não se importa qual d'ellas seja, Esperanto ou Volapük, lingua morta ou viva.

Para terminar, vamos publicar os topicos elucidativos da circular do dr. Samenhof, que determinam aos adherentes o processo a seguir na emissão do voto que lhe quizerem enviar:

As informações e correspondencia podem ser enviadas em qualquer lingua ao Dr. Samenhof, Grodno, Russia, que acceita igualmente qualquer artigo sobre o assumpto, promettendo publical-o na integra. Os artigos recebidos pelo auctor da lingua Esperanto formarão um livro em tres volumes, com o ultimo dos quaes será remettido a todos os membros do congresso uma folha de papel, para se escrever a resposta ás seguintes perguntas:

1.^a — Se se deve tomar como idioma internacional uma das linguas já existentes (vivas, mortas ou artificiaes);

2.^a — Se nenhuma d'essas linguas póde desempenhar o papel de orgão internacional, devendo crear-se uma nova;

3.^a — Adoptando a primeira hypothese, que lingua se prefere; adoptando a segunda, que lingua deverá ser tomada provisoriamente como neutral, até a constituição definitiva d'uma nova lingua.

E. Carmo.

Novo aparelho para a venda dos bilhetes de passageiros

O conselho d'administração dos caminhos de ferro d'Oeste da França decidiu experimentar um engenhoso aparelho para a venda dos bilhetes de passageiros. Por uma manobra simples e rapida, o aparelho corta, imprime, numera e data o bilhete e, ainda mais, inscreve, n'um quadro especial, todos os esclarecimentos necessarios para a fiscalização dos bilhetes vendidos e das quantias recebidas. Assim se evita o trabalho do bilheteiro em tirar de cada cacifo o bilhete pedido e se augmenta a rapidez n'este ramo de serviço, o que, principalmente para o espantoso movimento dos arredores de Paris, é de vantagem reconhecida.

Um caminho de ferro no Himalaya

Os engenheiros inglezes conseguiram superar as difficuldades que apresentava a construcção d'uma linha férrea, destinada a tornar accessivel a encantadora e saluberrima paisagem que se disfructa dos contra-fortes do Himalaya. Esta linha, que parte de Siliguri e vae até a estação de Darjiling na montanha, passa, n'uma distancia de cerca de 32 kilometros, do nivel de 135,35 metros acima do mar ao de 2.076,50 metros, attingindo entre o 75.º e 76.º kilometro a altura de 2.253 metros. A locomotiva applicada a este novo caminho de ferro tem o peso de 14 toneladas e póde arrastar comboios do peso de 36. As carruagens de passageiros teem um comprimento de 4 metros, por 1,82 de largura e 2,28 de altura. A despesa feita com esta linha foi de £ 3.500 por milha. Não obstante, o resultado financeiro foi tal, que permittiu o dividendo de 10 % aos accionistas.

A linha segue geralmente a estrada, abandonando-a apenas para evitar curvas excessivas.

Barcos de cimento

Um industrial italiano, chamado Gabellini, empreheceu o emprego do cimento na construcção das embarcações, em substituição do ferro e da madeira.

O primeiro barco de cimento foi já lançado á agua no Tibre e deve em pouco tempo ser seguido d'um outro, de maiores dimensões.

O cimento não se emprega isolado, mas sim em combinação com o ferro, formando por assim dizer uma couraça bastante resistente, em vista das enormes facultades adhesivas d'estes dois elementos.

O inconveniente do excesso de peso que resulta da materia prima empregada na construcção dos barcos por este processo é compensado pela dupla vantagem da economia pecuniaria e da maior facilidade de navegação.

A hora universal

Na conferencia européa para os horarios dos comboios internacionaes, reunida ultimamente em Christiania, Noruega, foi apresentada pela administração dos caminhos de ferro do Estado belga uma proposta para a adopção d'um novo quadrante, de 0 a 24 horas em todos os horarios de caminhos de ferro. A Italia já adoptou esta reforma; na Belgica foi tambem já appro-

vada e a Suissa vae adoptal-a. O delegado belga pede que a reforma seja extensiva á Alsacia-Lorena, de maneira a crear um vasto campo de experiencias, de Ostende á extremidade meridional da Italia, que permitta conhecer as vantagens ou os inconvenientes da pratica do systema proposto.

LINHAS PORTUGUEZAS

De Cintra a Collares. — Alguns proprietarios de Collares vão promover um comicio, para n'elle ser lida e approvada uma representação pedindo á companhia real dos caminhos de ferro que, no gozo do seu privilegio, proceda á construcção do caminho de ferro entre Cintra e Collares, até a praia das Maças.

Esta linha já de ha muito podia estar construida se a camara de Cintra, que em tempo a poz, com outras, a concurso não fosse tão exigente, englobando tudo n'uma vasta rede de grandioso projecto que a ninguem podia convir. Coisas nossas...

Lourenço Marques. — Em sessão de 2 do corrente, na camara dos communs ingleza, o sr. Curzon, secretario parlamentar dos negocios estrangeiros, respondendo a uma pergunta, disse que tem boas razões para suppôr que a decisão do tribunal arbitral na questão do caminho de ferro de Lourenço Marques não se fará esperar muito tempo.

— O rendimento d'esta linha quasi que duplicou durante o anno passado em relação ao anterior.

Em 1895 rendeu.....	369:803	460 réis
» 1896 »	679:445	351 »
a mais em 1896.....	309:641	7891 »

O rendimento annual kilometrico elevou-se a réis 7:634.217. Simplesmente pasmoso!

Pungue. — Foi muito notavel a sessão do dia 12 na camara dos deputados, em que o sr. Marianno de Carvalho historiou a construcção e exploração d'esta linha, referindo casos espantosos sobre a absoluta falta de ingerencia que a nação tem tido n'um caminho de ferro feito e explorado por estrangeiros no nosso territorio.

Respondeu-lhe o sr. ministro dos estrangeiros que as coisas vão melhores do que já foram, o que não quer dizer que vão bem — muito longe d'isso.

Só a absoluta falta de espaço com que luctamos hoje nos impede de dar um extracto do discurso do sr. Marianno, a que, por certo, voltaremos a referir-nos.

LINHAS HESPAÑOLAS

Norte de Hespanha. — O relatorio d'esta companhia com respeito ao exercicio de 1896 accusa um total de receitas brutas de 93.840.064 pesetas, sendo a despesa, impostos incluidos, de 43.329.120, d'onde resulta um saldo positivo de 50.510.944 pesetas, ou mais 4.948.620 que no anno anterior. Exceptuando a linha de Lerida a Tarragona, todas as outras produziram excesso de receita sobre 1895.

O material circulante da companhia constava, em 31 de dezembro, de 662 locomotivas, 1.921 carruagens de passageiros e 12.680 wagons de mercadorias.

Caminhos de ferro Andaluzes. — Do relatorio d'esta companhia respeitante ao exercicio de 1896 extrahimos os seguintes dados: Houve um ligeiro saldo sobre o anno anterior, apesar da crise commercial e industrial e da elevação do cambio. O deficit foi de 847.896 pesetas, que foram cobertas com o recurso ao fundo de reserva. Este deficit foi consequencia da alta do cambio, que produziu uma perda de 1.642.267 pesetas. A receita bruta teve um augmento de 233.475 pesetas, augmentando tambem a despesa simultaneamente.

O resgate dos vales e o pagamento dos coupons começaram em 1 de fevereiro findo. Foi legalizado o convenio com os créditos da companhia que espera que elles não impugnarão o accordo proposto. A totalidade das receitas foi de 8.715.483 e as despesas ascenderam a 9.563.379 pesetas. Accentuou-se durante o exercicio uma diminuição no transporte de passageiros em grande velocidade e um augmento ligeiro nas mercadorias.

Na pequena velocidade, tiveram augmento os trigos, as farinhas, assucares, carvão vegetal hulha, coke e sal; diminuíram os diversos cereaes, a madeira, laranjas, chumbo e azeite. As novas installações no porto de Malaga deram resultados muito satisfactorios e a exploração da mina hulheira de Belmez deixou um lucro liquido de 456.257 pesetas, permittindo augmentar o fundo de amortização que se eleva já a 2.207.538 pesetas.

Linares a Almeria. — Foi já corrido um novo tramo do grande viaducto sobre o Guadahortuna, esperando-se que a obra esteja totalmente terminada no proximo outomno.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

A companhia do caminho de ferro do Norte emprehendeu a transformação completa do seu material circulante. Começou por crear os wagons de dois eixos, com a tonelagem de 20.000 kilos de mercadorias, que já circulam em toda a sua rede. Agora, inaugura as carruagens automoveis postaes destinadas ás linhas de interesse local. A primeira d'estas carruagens, com motor de vapor, foi experimentada com bom resultado entre Paris e Pontoise; mantém uma velocidade de 60 kilometros por hora e é de uma estabilidade perfeita. Está em via de acabamento uma outra automovel, que deverá figurar na exposição de Bruxellas. Finalmente, começou a construcção d'um comboio luxuoso de nove carruagens de bogies, para o serviço publico internacional.

INGLATERRA

Foi inaugurado n'este paiz o primeiro caminho de ferro aquatico entre os portos de Brighton e Rottingdean. A linha assenta sobre uma base constituida por fortissimos pilares de ferro encravados no fundo do mar. Os wagons não são munidos de rodas, mas sim de um patim que lhes permite deslizar sobre os carris, movidos pela electricidade.

Os numerosos assistentes das experiencias effectuadas ficaram satisfeitos com o resultado obtido.

TURQUIA

O balanço do exercicio 1896 dos caminhos de ferro orientaes fecha com um saldo de 2.600.000 fr. O Conselho de administração propõe a distribuição d'um dividendo de 16 fr., seja 3 1/5 % contra 5 % divididos no anno anterior.

AFRICA INGLEZA

O projectado caminho de ferro para vencer a região das cataratas do Chire deve partir de Chilomo, na confluencia do Ruo com o Chire, seguindo pelo valle do Ruo cerca de 30 milhas, tomando depois o valle de Tochilla, por onde attingirá o platô do Cholo, que é rico de plantações de café e cacau. D'este ponto segue pela divisoria das aguas em direcção a Blantyre, que é o principal centro commercial do protectorado inglez na Africa Central. A distancia de Blantyre a Chilomo, por esta via, é de 81 milhas. De Blantyre seguirá uma linha para Al'pimbi, no ponto junto á margem do alto Chire, na parte onde é navegavel até o lago Nyassa. Esta secção da linha férrea tem a extensão de 45 milhas e não offerece difficuldades para a construcção.

Este caminho de ferro é o que liga com a nossa projectada linha de Quelimane ao Ruo.

Como o lago Nyassa é navegavel em toda a sua extensão, pensa-se actualmente em construir um novo ramal d'este caminho de ferro para ligar a extremidade norte d'aquelle lago com a meridional do lago Tanganika, na extensão de 220 milhas.

O Tanganika, que tambem é navegavel, facilitará as communições com o Victoria.

CONGO BELGA

Proseguem com grande actividade os trabalhos de caminhos de ferro do Congo belga. Os carris estão lançados até o kilometro 282 e os aterros estão promptos até o 287. Construe-se actualmente uma média de 8 1/2 kilometros por mez, sendo empregados no serviço 7.600 operarios negros. A importancia que tomou de repente o serviço de exploração publica prova que a construcção não deixou nada a desejar, pois que accusa do 1.º de julho de 1896 a 30 d'abril do anno corrente uma receita bruta de 1.849.129,72 francos, abstrahindo ainda dos transportes effectuados para a propria construcção e para outros serviços da companhia. O lucro proveniente d'essa receita assegura o pagamento do dividendo de 3 1/2 % para todas as acções.

BRAZIL

Algumas informações sobre o desenvolvimento, rendimento, etc., das linhas brasileiras: O total das linhas em exploração é de 13 a 14.000 kilometros, dos quaes o Estado possui 3.187, que custaram 850 milhões de francos, numeros redondos. A linha mais antiga e mais importante é a do caminho de ferro central, outr'ora denominada linha de D. Pedro II, a qual liga o Rio de Janeiro aos Estados de S. Paulo e de Minas Geraes. Esta linha transporta, termo médio, 13 milhões de viajantes e 750.000 toneladas de mercadorias por anno. As suas receitas attingiram em 1895 um total de 28.000 contos. No norte, possui a Federação as linhas de Baturité, Sobral e Central Pernambuco, que ligam o interior com o mar e a de Paulo Afonso, que contorna as cascatas d'este nome. Além d'estas, tem mais a do sul Pernambuco e o caminho de ferro da Bahia. No Sul, conta igualmente o Estado a de Porto Alegre a Uruguayana com 587 kilometros em exploração e está a construir a de Bagé que ha-de ligar com a precedente.

REPUBLICA ARGENTINA

O ministro do interior d'esta republica apresentou ao presidente do Estado as bases do projecto de contracto *ad referendum* estabelecido entre uma empresa e a direcção dos caminhos de ferro para a construcção d'uma linha que ligue este paiz com a republica do Chili. Opportunamente será o projecto apresentado ao parlamento. O comité director da empresa tem a sua sede em Londres.

Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

Relatorio apresentado pelo conselho de administração á assembléa geral ordinaria realizada em Lisboa em 28 de abril de 1897

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES: — Em cumprimento do mandato que lhe confiasse na vossa ultima Assembléa Geral, o Conselho Fiscal procedeu á verificação do Balanço e das Contas do exercicio de 1896.

Submettemos á vossa apreciação o resultado do nosso exame.

Deduzidas as taxas e o imposto sobre os transportes, as receitas de exploração elevaram-se a réis ou seja, em francos ao par, 1.732.677,32 fr. com augmento sobre o exercicio precedente de 93.948,25 fr. ou réis...	311:881#917
As despesas, incluindo a substituição das travessas da via por 18.420#418 réis ou 102.333,68 fr. attingiram réis...	16:910#686
ou seja em francos, ao par, 927.872,71 fr., com augmento sobre o exercicio precedente 31.060,35 fr., ou réis...	167:017#086
O excesso das receitas de exploração alcança, pois, para o exercicio 1896 réis...	5:590#863
ou seja em francos, ao par, 804.804,61 fr., em augmento de 62.887,90 fr., ou réis...	144:864#831
	11:319#823

Não temos de entrar na pormenorização das cifras acima mencionadas, porque o Conselho de Administração, no seu Relatorio, dá todas as explicações requeridas, mas podemos testemunhar os esforços feitos para assegurar a maior economia na exploração da linha.

Os productos liquidos da exploração, réis...	144:864#831
augmentados com o saldo da conta do exercicio ultimo, réis...	38:619#261
sommando...	183:484#092

permittiram pagar aos obrigacionistas:	
Em 30 de junho de 1896, uma prestação de 1,50 fr. sobre o coupon n.º 19, ou seja...	181.675,50 fr.
Em 31 de dezembro de 1896, uma segunda prestação de 2 fr. sobre o mesmo coupon, ou seja...	242.234 fr.
Somma 3,50 fr. durante o exercicio, ou seja...	423.909,50 fr.
Foi applicado além d'isso:	
1.º para impostos de sello e transmissão, imposto de rendimento, despesas relativas aos pagamentos de coupons...	46.291,05 fr.
Somma...	470.200,55 fr.
A transportar...	183:484#092

Transporte.....	183:484#092
Esta importancia, paga em França, conforme as condições do debito obrigações, teria necessitado, se o cambio fosse ao par, uma somma de réis 84:636#100, ao passo que a Companhia teve de desembolsar effectivamente, em consequencia do cambio, réis.....	113:605#652
(O cambio médio alcança 717, inflingindo assim, para o serviço das obrigações, uma perda de réis 28:969#552).	
2.º para differença de cambio sobre pagamentos effectuados em Paris, réis.....	8:150#954
3.º para premio annual attribuido ao fundo de seguros (1.765 fr. ao par), réis.....	317#700
4.º para operações de primeiro estabelecimento necessarias em grande parte para a passagem do Sud-Express.....	866#173

Somma.....	122:940#479
de que se deve deduzir:	
Juros produzidos por fundos depositados.....	609#650
Liquido.....	122:330#829

Resto disponivel em 31 de dezembro de 1896, réis. 61:153#263

Representando ao par 339.740,45 fr., mas não representando ao curso de 31 de dezembro de 1896, isto é, a 747 1/2 réis por 3 fr., senão 245.431,15 fr.

D'este saldo disponivel o vosso Conselho reserva, como precedentemente, para prover a todas as eventualidades da exploração, uma quantia de (135.000 fr.) réis..... 24:300#000

O excesso, isto é, réis..... 36:853#263

juntar-se-ha aos resultados do primeiro semestre de 1897.

O aggravamento do cambio incidiu pesadamente sobre os pagamentos effectuados em França; a perda por este motivo eleva-se a réis 37:120#506 que, ao par, representam 206.225,03 fr., ou 1,70 fr. por obrigação. Se o cambio estivesse ao par, os obrigacionistas poderiam ter recebido 5,20 fr. em vez de 3,50 fr.

Damos, em seguida, as modificações sobrevindas no balanço, e sendo a equivalencia de réis a francos calculada sobre a base de 180 réis para 1 fr. (par).

ACTIVO

Primeiro estabelecimento: 11.816:747#643 réis ou 65.648.598,02 fr.—O augmento é de 866#173 réis ou 4.812,07 fr.; resulta da installação d'uma segunda ponte-bascula na estação da Figueira e de diversas installações precisas para a passagem do *Sud-Express*.

Subvenção do Estado: 25:030#726 réis ou 139.059,59 fr.—Sem alteração.

Caixas e Bancos: 52:523#596 réis ou 291.797,76 fr.—Esta importancia é assim constituida:

Em Paris, ao crédito da Companhia em casa dos seus banqueiros representando, ao curso de 31 de dezembro de 1896.....	5:027#223
que, calculados ao par, representam.....	27.929,02 fr.
Em Portugal, em caixa ou em deposito....	47:496#373
valendo, ao curso de 31 de dezembro de 1896 mas representando ao par.....	190.620,89 fr.
	263.868,74 fr.

Totales..... 52:523#596 291.797,76 fr. 210.797,04 fr.

O augmento do saldo disponivel explica a elevação do saldo em caixa.

Abastecimentos nos armazens e officinas: 67:382#283 réis ou 374.346,02 fr.—O augmento é de 4:712#713 ou de 26.181,74 fr. Provém d'um abastecimento mais consideravel de travessas, assim como do augmento da reserva de combustiveis em arrecadação (158 toneladas de carvão a mais que no anno anterior).

Contas correntes e contas d'ordem devedoras: 91:344#353 réis ou 507.468,62 fr.—A diminuição sobe a 25:223#835 ou 140.132,41 fr. As contas correntes devedoras (34:066#276 ou 189.257,08 fr.) apresentam apenas uma diminuição de 1:541#766 ou 8.565,37 fr.

Os saldos devedores das Companhias vizinhas e das Administrações diversas diminuíram 8:841#766 ou 49.120,92 fr., mas, em compensação, foi inscripta uma nova conta devedora por réis 7:500#000.

Esta conta representa o total de desvios verificados no decorrer do exercicio no serviço das cobranças, mas a vossa Companhia recebeu uma garantia hypothecaria cujas peças nos foram presentes e tudo permite acreditar que esta quantia entrará integralmente.

Uma importancia de 200#000 réis entrou sobre o credito Paulo Martins.

As contas d'ordem devedoras (57:278#077 ou 318.211,54 fr.) apresentam uma diminuição de 23:682#069 ou 131.567,04 fr., resultante principalmente do abatimento da conta «Provisões coupons obrigações», sendo o dividendo pago em 31 de dezembro de 2 fr. em vez de 3,20 fr.

Direitos fiscaes sobre as acções em França: 2:329#938 réis ou 12.944,10 fr.—Em augmento dos direitos satisfeitos para o exercicio, ou seja 40 fr.

Saldo das insufficiencias dos Productos liquidos para o pagamento dos coupons d'obrigações: 2.896:045#530 réis ou 16.089.141,87, fr.—O augmento é 219:359#488 ou de 1.218.663,83 fr. e representa a differença entre os productos liquidos da exploração e a importancia dos dois coupons vencidos no decurso do exercicio, além das despesas de cambio e outras relativas ás obrigações.

PASSIVO

Capital: 1.800:000#000 réis ou 10.000.000 de fr.—Obrigações 5.450:265#000 réis ou 30.279.250 fr.—Estas contas não apresentam alteração alguma.

Imposto sobre o trafego: 3:157#908 réis ou 17.543,95 fr.—Em augmento de 188#883 ou 1.049,37 fr. sobre a cifra do anno anterior.

Contas correntes e Contas d'ordem crêdoras: 231:703#698 réis ou 1.287.242,80 fr.—A diminuição que se eleva a 27:161#611 ou 150.897,84 fr. não exige explicação; é a consequencia do movimento analogo causado nas contas d'ordem devedoras pela diminuição do dividendo pago em dezembro.

Fundo de seguro: 3:408#895 réis ou 18.938,31 fr.—Como em todos os annos, esta conta augmentou com o abono de 1.765 fr. ou sejam 317#700 réis.

Coupons d'obrigações: 2.812:104#348 réis ou 15.622.801,92 fr.—O augmento é de 244:738#520 réis ou 1.359.658,45 fr., representando a differença entre os coupons 35 e 36, vencidos no decorrer do exercicio 1896 e o total dos pagamentos effectuados sobre o coupon n.º 19.

Não temos objecção alguma a fazer acerca do Balanço e das contas que vos são submettidas pelo Conselho de Administração e propomo-vos, Senhores, que as aproveis taes como vos são apresentadas.

O Conselho Fiscal.

RESOLUÇÕES

1.ª — A assembléa geral, depois de ter ouvido o parecer emitido pelo Conselho Fiscal, approva o Relatorio, o Balanço e as Contas do exercicio 1896 (18.º exercicio), taes como lhe foram presentes pelo Conselho d'Administração.

2.ª — A assembléa geral confirma a nomeação como Administradores, dos srs. Baile e Bergaud, nos termos do artigo 26.º dos Estatutos.

3.ª — A assembléa geral reelege como administradores os srs.: Durangel, Baile, De Vilhena e Conde de Ficalho.

4.ª — A assembléa geral, em harmonia com o artigo 38.º dos Estatutos, nomeia membros effectivos do Conselho Fiscal para o exercicio de 1897 os srs. Fourchault (Gustavo), Zerbi (Pedro de) e François (Marcel). E membros supplentes os srs. Guillemant (Paulo) e Delange (Eduardo).

ARREMATIÇÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de accessorios de machinas

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 28 do corrente, na administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 24 guias e 48 caixas de aço para machinas.

O deposito provisorio para poder licitar é de 23#500 réis, o qual será, posteriormente, elevado ao definitivo (5 % da importancia total da arrematação,) por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação fôr feita.

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

Lisboa, 2 de julho de 1897.



**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS**

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

RECOMMANDÉES

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

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

LISBOA Braganza Hotel—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre—Prop. Victor Sassetti

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

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

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

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

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

CASCAES Hotel Central—De 1.º 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.º ordre. —Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lesage.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

GUIMARÃES Hotel do Tournal.—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 réis diarios. Serviço avulso, almoço 400, jantar 600 réis.

SEVILHA Grand Hotel d'Europe—Proprietarios Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para familias preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão

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

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

GIBRALTAR Hotel Metropole e Nuevo Hotel Español.—Situado á entrada da cidade.—Cozinha excelente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—Proprietario, Lorenzo Sacarello.

CARTAGE A Grand Hotel de Roma.—No centro da cidade, 70 quartos espaçosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas.—Excelente cozinha—Hospedagem completa desde 5 pesetas—Proprietario Teófilo Garcia.

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

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

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

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

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

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

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

Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

O paquete **DANUBE**, sahirá a 9 de agosto.

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

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

AGENTES

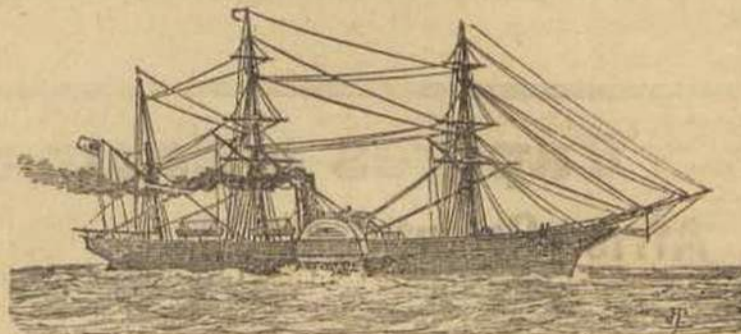
Em Lisboa:—JAMES RAWES & C.^a—R. dos Capellistas, 31, 1.^o

No Porto:—W. G. TAIT & C.^a—Rua dos Ingleses, 23, 1.^o

BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

NORDDEUTSCHER LLOYD



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

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

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

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

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

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

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

COMPANHIA REAL				Lisboa R.-Alfar. Alfar.-Lisboa R.				Lisboa R.-Sacav Sacav-Lisboa R.				BEIRA ALTA				C. Branca-Beja Beja-C. Branca			
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.		
Lisboa R.-Porto	8-30 t.	Porto-Lisboa R.	2-10 t.	Lisboa R.-Alfar.	7-0 m.	Alfar.-Lisboa R.	1-0 t.	Lisboa R.-Sacav	6-15 m.	Sacav-Lisboa R.	6-30 m.	Fig. ^a -V. Form.	5-30 m.	V. Form.-Fig. ^a	9-35 m.	C. Branca-Beja	6-10 m.		
8-30 t.	7-35 m.	2-10 t.	4-0 m.	7-0 m.	3-18 t.	1-0 t.	10-20 t.	6-15 m.	7-0 m.	6-30 m.	7-15 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	4-30 t.	7-24 t.	9-0 m.		
10-0 t.	11-15 m.	7-45 t.	6-44 m.	7-40 t.	5-35 m.	7-40 t.	6-30 m.	7-45 m.	8-29 m.	7-45 m.	8-29 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	11-20 m.	7-35 t.		
Lisboa R.-Pamp.	6-00 t.	Pamp.-Lisboa R.	4-55 m.	Caldas-Figueira	2-30 t.	Figueira-Caldas	6-0 m.	10-0 m.	10-44 m.	8-45 m.	9-29 m.	Figueira-Pamp.	3-10 t.	Pamp.-Figueira	7-30 m.	6-30 m.	6-30 m.	2-40	
3. ^{as} e sextas	11-7 t.	2. ^{as} e 6. ^{as}	10-30 m.	2-30 t.	7-30 t.	6-0 m.	10-55 m.	12-0 t.	12-44 t.	11-0 m.	11-45 m.	3-10 t.	4-48 t.	7-30 m.	9-20 m.	3-0 t.	4-0 t.	7-10 t.	
Lisb. C.S.-Porto	7-30 m.	Porto-Lisb. C.S.	6-40 m.	Figueira-Alfar.	4-30 m.	Alfar.-Figueira.	6-0 m.	4-45 t.	5-29 t.	3-0 t.	3-45 t.	Pamp.-F. Oñoro	3. ^a e sextas	V. Form.-Pamp.	2. ^a e 6. ^a	C. Branc-Evora	3-0 t.	4-0 t.	
7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	4-30 m.	5-35 m.	6-0 m.	7-3 m.	5-20 t.	6-4 t.	6-0 t.	6-44 t.	3. ^a e sextas	2. ^a e 6. ^a	4-46 m.	3-0 t.	4-0 t.	7-10 t.	8-2 t.	
Aveiro-Porto	4-0 m.	Porto-Aveiro	4-15 t.	12-5 t.	12-47 t.	1-0 t.	2-0 t.	7-15 t.	7-59 t.	7-0 t.	7-45 t.	11-13 t.	5-34 m.	11-30 t.	4-46 m.	MINHO E DOURO	Porto-Valença	7-43 m.	
4-0 m.	6-30 m.	4-15 t.	6-38 t.	2-20 t.	3-18 t.	3-30 t.	4-13 t.	8-45 t.	9-29 t.	8-15 t.	8-59 t.	11-13 t.	5-34 m.	11-30 t.	4-46 m.	7-43 m.	1-10 t.	2-50 m.	
10-30 m.	2-50 t.	4-30 m.	8-29 m.	6-25 t.	7-30 t.	7-40 t.	8-43 t.	11-0 t.	11-45 t.	10-0 t.	10-44 t.	Pampilh.-Mang.	6-35 t.	9-47 t.	7-35 m.	10-50 m.	10-55 m.	3-25 t.	
Lisboa R.-V. Ato.	7-30 t.	V. Ato.-Lisboa R.	8-35 t.	Fig.-B. Amieira	7-35 m.	B. Amieira-Fig.	10-30 m.	11-0 t.	11-45 t.	11-0 t.	11-45 t.	Mang.-Guarda	10-0 t.	12-50 m.	4-30 m.	7-19 m.	5-15 t.	11-25 t.	1-50 t.
7-30 t.	5-25 m.	8-35 t.	6-0 m.	7-35 m.	8-2 m.	10-30 m.	10-57 m.	12-0 m.	12-44 m.	12-0 m.	12-44 m.	4. ^a feiras e sab.	5. ^a feiras e dom.	4-30 m.	7-19 m.	5-15 t.	11-25 t.	1-50 t.	7-20 t.
Lisb. C.S.-V. Ato.	7-30 m.	V. Ato.-Lisb. C.S.	9-30 m.	Abrantes-Guard	1-3 m.	Guard-Abrantes	6-15 m.	1-0 t.	1-44 t.	2-0 t.	2-44 t.	SUL E SUESTE	Lisb. T. P.-Faro	4-30 t.	6-30 t.	7-0 m.	Vianna-Valença	7-0 m.	9-15 m.
7-30 m.	8-0 t.	9-30 m.	10-0 t.	1-45 t.	12-10 m.	5-15 t.	12-33 m.	3-0 t.	3-44 t.	4-0 t.	4-45 t.	Lisb. T. P.-Beja	8-0 m.	3-5 t.	10-0 m.	4-40 t.	7-0 m.	9-15 m.	6-0 t.
Lisboa R.-Bada.	7-30 t.	Bada.-Lisboa R.	6-45 m.	Lisboa R.-Cintra	7-30 m.	Cintra-Lisboa R.	8-34 m.	C. Sodrê-Algês	8-0 m.	8-23 m.	8-40 m.	8-0 m.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	Porto-Braga	5-0 m.	8-10 m.	5-40 m.
7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	6-0 m.	7-30 m.	8-34 m.	5-15 m.	6-30 m.	10-0 m.	10-20 m.	10-30 m.	10-50 m.	8-0 m.	5-0 m.	8-30 t.	7-0 m.	7-45 m.	10-35 m.	11-45 m.	
Lisboa C.S.-Bad.	7-30 m.	Bad.-Lisboa C.S.	8-45 m.	8-30 m.	9-39 m.	6-30 m.	7-30 m.	10-0 m.	10-20 m.	10-30 m.	10-50 m.	Lisb. T. P.-Pias	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-40 t.	10-55 m.	1-20 t.	4-30 t.
7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	10-0 t.	9-30 m.	10-38 m.	7-45 m.	8-45 m.	2-0 t.	2-20 t.	2-30 t.	2-50 t.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-40 t.	5-15 t.	8-25 t.	6-55 t.	
Lisb. C.S.-Sant.	2-0 t.	Sant.-Lisb. C.S.	4-30 t.	11-30 m.	12-38 t.	9-0 m.	10-0 m.	Domingos e dias santificados	1-0 t.	1-44 t.	2-0 t.	2-44 t.	Lisboa-T.P. Ext.	8-0 m.	3-45 t.	12-10 m.	7-0 m.	7-45 m.	10-35 m.
2-0 t.	4-35 t.	6-45 m.	9-20 m.	12-30 t.	1-34 t.	10-0 m.	10-59 m.	3-0 t.	3-44 t.	4-0 t.	4-45 t.	4-30 t.	11-10 t.	9-10 m.	4-40 t.	7-0 m.	8-25 t.	10-30 t.	
4-30 t.	7-05 t.	12-30 t.	3-05 t.	1-30 t.	2-38 t.	11-0 m.	12-0 t.	C. Sodrê-P. Arc.	6-0 m.	6-38 m.	7-0 m.	7-38 m.	Pin. Novo-Set.	5-40 m.	6-7 m.	4-45 t.	5-7 t.	5-25 t.	6-0 t.
Lisb. C.S.-Entr.	4-0 m.	Entr.-Lisb. C.S.	1-30 t.	3-30 t.	4-40 t.	1-0 t.	2-0 t.	12-0 t.	12-40 t.	1-0 t.	1-35 m.	8-0 m.	3-45 t.	12-10 m.	7-0 m.	9-25 t.	6-0 t.	9-0 m.	9-35 m.
4-0 m.	11-11 m.	6-0 m.	1-30 t.	4-30 t.	5-38 t.	3-0 t.	3-59 t.	3-0 t.	3-33 t.	3-45 t.	4-20 t.	4-30 t.	11-10 t.	9-10 m.	4-40 t.	4-30 m.	8-48 m.	5-43 t.	10-0 t.
11-0 m.	3-0 t.	6-5 t.	10-0 t.	5-30 t.	6-30 t.	4-0 t.	5-0 t.	8-0 t.	8-33 t.	6-15 t.	6-50 t.	Lisb.-T.P. Setub.	8-0 m.	10-10 m.	4-50 m.	7-0 m.	7-23 m.	3-15 t.	2-45 m.
Coimb.-Figueira	7-15 m.	Figueira-Coimb.	11-0 m.	7-0 t.	8-22 t.	6-30 t.	7-30 t.	5-30 t.	6-5 t.	6-15 t.	6-50 t.	8-0 m.	10-10 m.	4-50 m.	7-0 m.	3-0 t.	10-35 t.	10-40 m.	6-45 t.
7-15 m.	9-2 m.	11-0 m.	12-48 t.	9-0 t.	10-2 t.	7-30 t.	8-29 t.	7-0 t.	7-35 t.	7-45 t.	8-25 t.	4-30 t.	6-25 t.	8-0 m.	9-50 m.	Porto-Regoa	5-40 t.	11-30 t.	3-1 ^o m.
4-30 t.	6-6 t.	9-0 t.	10-40	10-30 t.	11-37 t.	10-15 t.	11-15 t.	C. Sodrê-Caso.	7-0 m.	8-12 m.	5-30 m.	6-46 m.	—	—	—	5-40 t.	11-30 t.	3-1 ^o m.	8-15 m.
Lisboa R.-Fig. ^a	7-0 m.	Fig. ^a -Lisboa R.	1-5 t.	12-15 m.	1-22 m.	—	—	7-0 m.	8-12 m.	5-30 m.	6-46 m.	5-40 m.	6-7 m.	4-45 t.	5-7 t.	Regoa-B. d'Alva	6-20 m.	12-5 t.	3-45 t.
7-0 m.	3-20 t.	1-5 t.	10-20 t.	Lisb. R.-Quefuz	8-0 t.	Quefuz-Lisb. R.	8-45 t.	9-0 m.	10-12 m.	7-30 m.	8-40 m.	8-0 m.	10-10 m.	4-50 m.	7-0 m.	6-20 m.	12-5 t.	3-45 t.	9-20 t.
7-0 t.	5-23 m.	7-45 t.	6-30 m.	8-0 t.	8-33 t.	8-45 t.	9-17 t.	11-0 m.	12-13 t.	8-30 m.	9-40 m.	4-30 t.	6-25 t.	8-0 m.	9-50 m.	7-0 t.	10-35 t.	10-40 m.	6-45 t.
Ato. M.-Bemfica	6-45 m.	Bemfica-Ato. M.	8-40 m.	4-45 t.	5-55 t.	1-30 t.	2-32 t.	1-0 t.	2-13 t.	10-30 m.	11-32 m.	—	—	2-30 t.	4-40 t.	Porto-Regoa	5-40 t.	11-30 t.	3-1 ^o m.
6-45 m.	7-5 m.	8-40 m.	9-0 m.	8-0 t.	9-0 t.	4-15 t.	5-17 t.	10-30 t.	11-33 t.	6-30 t.	7-43 t.	—	—	6-0 t.	7-45 t.	6-20 m.	12-5 t.	3-45 t.	9-20 t.
9-20 t.	9-40 t.	10-15 t.	10-35 t.	12-30 n.	1-32 n.	9-30 t.	10-46 t.	12-30 n.	1-32 n.	9-30 t.	10-46 t.	Domingos e dias santificados	6-50 m.	8-23 m.	—	Regoa-B. d'Alva	6-20 m.	12-5 t.	3-45 t.

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR



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

Alberto R. Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, pelo Cabo, vap. allem., **Reichstag**.
Sahirá a **26** de julho.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Africa Oriental, (via Suez), vap. allemão, **Bundesrath**.
Sahirá a **23** de julho.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Amsterdam, vapor hollandez, **Castor**.
Sahirá a **17** de julho.
Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



Antuerpia, vapor allemão, **Babitonga**.
Sahirá a **16** de julho.
Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



Anvers e Havre, vap. francez, **Saint Pierre**.
Sahirá a **25** de julho.
Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. dos Fanqueiros, 10.



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor allemão, **Pernambuco**.
Sahirá a **21** de julho.
Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



Barcelona, Cette e Marselha, vap. francez, **Saint Marc**.
Sahirá a **20** de julho.
Agentes, H. Burnay & C.ª, R. dos Fanqueiros, 10.



Bremen, vapor allemão, **Kronos**.
Sahirá a **19** de julho.
Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



Bordeaux, vapor francez, **Chili**.
Sahirá a **20** de julho. — Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.ª, R. Aurea, 32, 1.º



Copenhagen, vapor dinamarquez, **Tejo**.
Sahirá a **31** de julho.
Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vap. franc., **Cordillere**.
Sahirá a **19** de julho. — Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



Hamburgo, vapor allemão, **Cintra**.
Sahirá a **21** de julho.
Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



Havre e Anvers, vapor francez, **Saint Paul**.
Sahirá a **20** de julho.
Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. dos Fanqueiros, 10.



Liverpool, vapor inglez, **Cametense**.
Sahirá a **22** de julho.
Agentes, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10, 1.º



Lourenço Marques e Beira, vapor francez, **Ville de Maceió**.
Sahirá a **21** de julho.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Vellas), Caes do Pico e Fayal, vap. portuguez, **Funchal**.
Sahirá a **20** de julho.
Agente, G. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



Pará, e Manaus via Madeira, vapor inglez, **Ma-deirense**.
Sahirá a **20** de julho.
Agentes, Garland Laidley & C.ª, R. Alecrim, 10, 1.º



Pará, Maranhão e Ceará, vapor inglez, **Paraense**.
Sahirá a **25** de julho.
Agentes, Garland Laidley & C.ª, R. Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco e Parayba do Norte (Cabedello), vapor inglez, **Scholar**.
Sahirá a **21** de julho.
Agentes, Garland Laidley & C.ª, R. Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor inglez, **Nile**.
Sahirá a **26** de julho.
Agentes, James Rawes & C.ª, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, **Porto Alegre**.
Sahirá a **28** de julho.
Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos, vap. francez, **Colonia**.
Sahirá a **1** de agosto.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Rio de Janeiro e Portos do Pacifico, vapor inglez, **Orellana**.
Sahirá a **21** de julho.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, C. do Sodré, 64, 1.º



S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vap. portug., **Ambaca**.
Sahirá a **23** de julho.
Emp. Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor inglez, **Danube**.
Sahirá a **9** de agosto.
Agentes, James Rawes & C.ª, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Valencia, Barcelona, Cette e Marselha, vap. francez, **Saint Thomas**.
Sahirá a **25** de julho.
Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.



Victoria, Rio e Santos, vapor francez, **Ville de Buenos Ayres**.
Sahirá a **22** de julho.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Vigo, La Pallice e Liverpool, vap. ing., **Galicia**.
Sahirá a **20** de julho.
Agentes, E. Pinto Bastos & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º

TARIFA ESPECIAL N.º 8—GRANDE VELOCIDADE

*Para transporte de grupos de collegiaes e seus professores
em carruagem de 2.ª classe*

(APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 19 DE JUNHO DE 1897)

APPLICAVEL DESDE 10 DE JULHO DE 1897

BASES

POR PASSAGEIRO E KILOMETRO

Até 60	kilometros . . .	5 réis — Minimo de cobrança . . .	100 réis
De 61 a 120	kilometros . . .	4 réis — Minimo de cobrança . . .	300 réis
Além de 120	kilometros . . .	3 réis — Minimo de cobrança . . .	480 réis

CONDIÇÕES

- 1.ª Cada grupo deverá ser composto, pelo menos, de 10 pessoas, ou pagando como tal. Os professores ou prefeitos, que acompanharem os collegiaes, serão admittidos na razão de um por cada dez alumnos ou fracção de 10.
- 2.ª Os preços de transporte serão cobrados na estação de partida, tanto á IDA como á VOLTA.
- 3.ª Estes bilhetes só são validos para a estação n'elles indicada.
- 4.ª Os excessos de percurso serão taxados pelos preços da tarifa geral.
- 5.ª O passageiro que occupar um lugar de classe superior á indicada no seu bilhete, é obrigado a pagar a differença entre as duas classes pela tarifa geral.
- 6.ª As requisições para estes transportes deverão ser apresentadas com 24 horas de antecipação na estação de partida, mediante um pedido por escripto em papel devidamente timbrado com o titulo e séde do collegio e assignatura do respectivo director, não sendo satisfeita qualquer requisição que se apresente fóra d'estas condições, nem vendidos bilhetes em numero superior ao inscripto no pedido.
- 7.ª Estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagem, além dos pequenos volumes de que os passageiros possam fazer-se acompanhar, sem inconveniente para os outros passageiros.
- 8.ª Ficam em vigor as disposições das tarifas geraes, em tudo que não seja contrario ao que se dispõe na presente.

Porto, 30 de junho de 1897.

O Engenheiro-Director,

Augusto Cezar Justino Teixeira.

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

ANNEXO A N.º 220 DA
LEI DE 18 DE JULHO DE 1897

Serviço combinado com o Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão

TARIFA ESPECIAL P. N.º 9 DE G. V.

PARA O TRANSPORTE DE

PASSAGEIROS, BAGAGENS E CÃES

APPLICAVEL DESDE 10 DE JULHO DE 1897

(APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 9 DE JUNHO DE 1897)

PASSAGEIROS

Das estações em frente ás abaixo indicadas ou vice-versa	POVOA			VILLA DO CONDE		
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Braga	990	900	590	1\$050	960	620
Barcellos	940	860	560	1\$000	920	590
Vianna.	1\$520	1\$310	880	1\$580	1\$370	910
Valença	2\$430	2\$020	1\$390	2\$490	2\$080	1\$420
Regoa	2\$830	2\$330	1\$610	2\$890	2\$390	1\$640
Pinhão	3\$270	2\$670	1\$850	3\$330	2\$730	1\$880

BAGAGENS E CÃES

Das estações em frente ás abaixo indicadas ou vice-versa	POVOA			VILLA DO CONDE		
	BAGAGENS		CÃES	BAGAGENS		CÃES
	Até 40 kil. por cada 10	Além de 40 kil. por cada 10		Até 40 kil. por cada 10	Além de 40 kil. por cada 10	
Braga	57,20	36,40	200	60,50	38,50	210
Barcellos	53,90	34,30	200	57,20	36,40	210
Vianna.	88,00	56,00	260	91,30	58,10	270
Valença	140,80	89,60	410	144,10	91,70	420
Regoa	163,90	104,30	480	167,20	106,40	490
Pinhão	189,20	120,40	550	192,50	122,50	560

OBSERVAÇÕES

1.^a — Aos passageiros com bilhetes de 1.^a e 2.^a classe das linhas do Minho e Douro compete logares de 1.^a na linha da Pova. Os logares de 3.^a classe do Minho e Douro correspondem aos de 2.^a na linha da Pova.

2.^a — As creanças menores de 3 annos, indo ao collo das pessoas que as acompanham, serão transportadas gratuitamente. As creanças de 3 a 7 annos pagarão metade dos preços acima fixados. As creanças maiores de 7 annos pagarão os seus logares por inteiro.

3.^a — É concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem, e de 15 kilogrammas ás creanças munidas de meio bilhete, mediante o pagamento de 30 réis de guia, registro e sello. Os excedentes serão taxados pelas tarifas geraes de cada linha.

4.^a — Ficam em vigor todas as condições das tarifas geraes de ambas as linhas em tudo que não sejam contrarias ás prescripções da presente.

N. B. — Fica pela presente annullada a tarifa P. n.º 9, de grande velocidade, datada de 1 de maio de 1893.

Porto, 1 de julho de 1897.

O Engenheiro-Director,

Augusto Cezar Justino Teixeira.