

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

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

REDACÇÃO—Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

TELEPHONE N.º 27

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

Annexos d'este numero

Tarifa especial L. n.º 2 g. v. Companhia Real. — Bilhetes por preços reduzidos na linha de Cintra.
 Tarifa especial L. n.º 3 g. v. Companhia Real. — Bilhetes por preços reduzidos na linha de Cascaes.

SUMMARIO

	Pag.
O transporte de productos agricolas	289
Estrangeiros em Portugal	290
Parte Official. — Decreto de 3 de setembro de 1897 do Ministerio da Marinha e Ultramar — Portaria de 21 de setembro de 1897 do Ministerio das Obras Publicas	291
Tarifas de transporte	291
Viagem ao Bu-saco	292
Os motores Daimler (illustrado)	292
Notas de viagem. — XXVI — O gosto artistico — Tunis, a branca — Os minaretes e as ruas — 130 annos de vida — A mania dos relógios — Um phenomeno original — O bairro francez e a nossa rua — O furor da engraxadella	294
O «Reporter» e a Companhia Real	295
Automobilismo	296
Publicações recebidas	299
Fabrica Diana	296
A indonização de Lourenço Marques	297
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	296 e 297
As grandes companhias francezas	298
Novo systema de contactos aereos para tremvias electricos	298
A moradia aos agentes da Companhia d'Orleans	298
O comboio mais rapido do mundo	299
Novas carruagens	299
Linhas portuguezas. — Servico para Bellas — Apeadeiros da linha de Cascaes — Funchal a Camara de Loba — Ponto Maria Pia	299
Linhas hespanholas. — Galliza — Astillero a Ortaneda — Linares a Almeria — Murcia	299
Linhas estrangeiras. — Franca — China — Abyssinia — Brazil	299
Companhia Real dos Caminhos de ferro portuguezes — Relatorio — (Continuação)	300
Arrematações. — Casas recommendadas. — Agenda do viajante — Anuncios Horario em 1 de outubro de 1897. — Vapores a sair do porto de Lisboa	301 a 304

O transporte de productos agricolas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

isto é, uma média de 305 toneladas diarias.

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

As bases d'esses preços são:

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

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

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

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

Kilometros	Tarifa franceza		Tarifa do Minho e Douro Réis
	Francos	Reduzidos ao cambio de 200 rs.	
50.....	1,35	270	225
100.....	2,55	510	450
150.....	3,75	750	675
200.....	4,80	960	900
250.....	5,92	1184	1125
300.....	7,05	1410	1350

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

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

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

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

Façamos a comparação para um peso de 50 kilos.

Kilometros	Tarifa belga, recovagens		Tarifa do Minho e Douro Productos agricolas
	Francos	Reduzidos ao cambio de 200 rs.	
10.....	0,30	60	22,5
20.....	0,60	120	45
50.....	1,50	300	112,5
100.....	3,00	600	225
200.....	6,00	1200	450
300.....	9,00	1800	675

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mas se não o fossem, se os fructos e legumes tivessem que vir pelo caminho de ferro, de uma distancia de 200 kilometros, que é a maior extensão da linha do Douro, e se lá pagassem a tarifa que aqui se applica, imagina o articulista que por 6466 réis em 1.000 kilos, isto é, 6 réis e meio por kilogramma, que tanto pagam os fructos em pequena velocidade, a expansão agricola do grande continente deixaria de estender-se até a Europa?

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

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

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

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

Pois se a zona productora do Douro não está a maior distancia do que uns 150 kilometros, e se fazendo o transporte por pequena velocidade o seu custo é apenas 4950 réis por 1.000 kilos, isto é, menos de 5 réis por kilo, muito susceptivel tem o articulista a pelle e muito ralos os cabellos para ter medo de ficar careca.

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

Deu-se o articulista ao trabalho de vêr que 1.000 kilogrammas de laranja de Braga ao Porto custa apenas 2000 réis? E achou caro?

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

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

Estrangeiros em Portugal

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

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

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

Sahiram de Lisboa, a bordo do *Cordillere*, seiscentos e tantos viajantes, entre os quaes brasileiros consideradissimos e outros estrangeiros illustres, como o sr. Chaudié, governador geral da Africa occidental franceza.

A maioria vinha já de Bordeos e outros embarcaram aqui.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pasmoso e revoltante!

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

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

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

PARTE OFFICIAL

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção geral do ultramar

3.ª Repartição

2.ª Secção

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

Artigo 1.º — São approvados os contractos celebrados em 11 de março de 1897, entre o governo e a companhia real dos caminhos de ferro através da Africa e que tem por fim a elevação das tarifas na linha férrea de Loanda a Ambaca e a construcção do

prolongamento d'esta linha até Malange, com as seguintes modificações no primeiro dos dois contractos:

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

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

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

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

O artigo 3.º será substituido na fórmula seguinte:

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

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

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

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

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de Obras Publicas

Repartição de caminhos de ferro

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

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

TARIFAS DE TRANSPORTE

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

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

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

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

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

Nos comboios d'aquella linha temos visto duzias, centos, de passageiros elegantemente vestidos e repim-pados nas carruagens de 1.^a classe, com bilhetes de 3.^a, e alguns até blazonando que nunca compram d'ou-tros «porque a companhia é rica, e se passam, passam.»

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

Estas tarifas começam a vigorar em 1 de novembro.

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

A tarifa divide-se em quatro artigos.

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

O preço d'estes passes fica sendo:

	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Por 3 mezes.....	200\$000	150\$000	100\$000
» 6 »	300\$000	225\$000	150\$000
» 1 anno.....	450\$000	337\$500	225\$000

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

Por 3 mezes.....	134\$000	100\$500	67\$000
» 6 »	201\$000	151\$000	100\$500
» 1 anno.....	302\$000	226\$500	151\$000

Sendo o preço Lisboa-Porto em 1.^a classe 67\$810 réis, basta que o assignante se utilize do bilhete annual em 23 viagens para já ter vantagem. Isto além dos pequenos percursos que pôde fazer entre as estações intermedias.

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

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

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

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

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

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

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

Viagem ao Bussaco

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

O mesmo succederá d'esta vez.

Os preços do Porto Campanhã, Gaya, Granja ou Espinho ao Luso, e volta, são 1\$500 em 2.^a classe e 1\$000 réis em 3.^a

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

Os motores Daimler

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O combustivel occupa apenas um pequeno espaço,

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

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

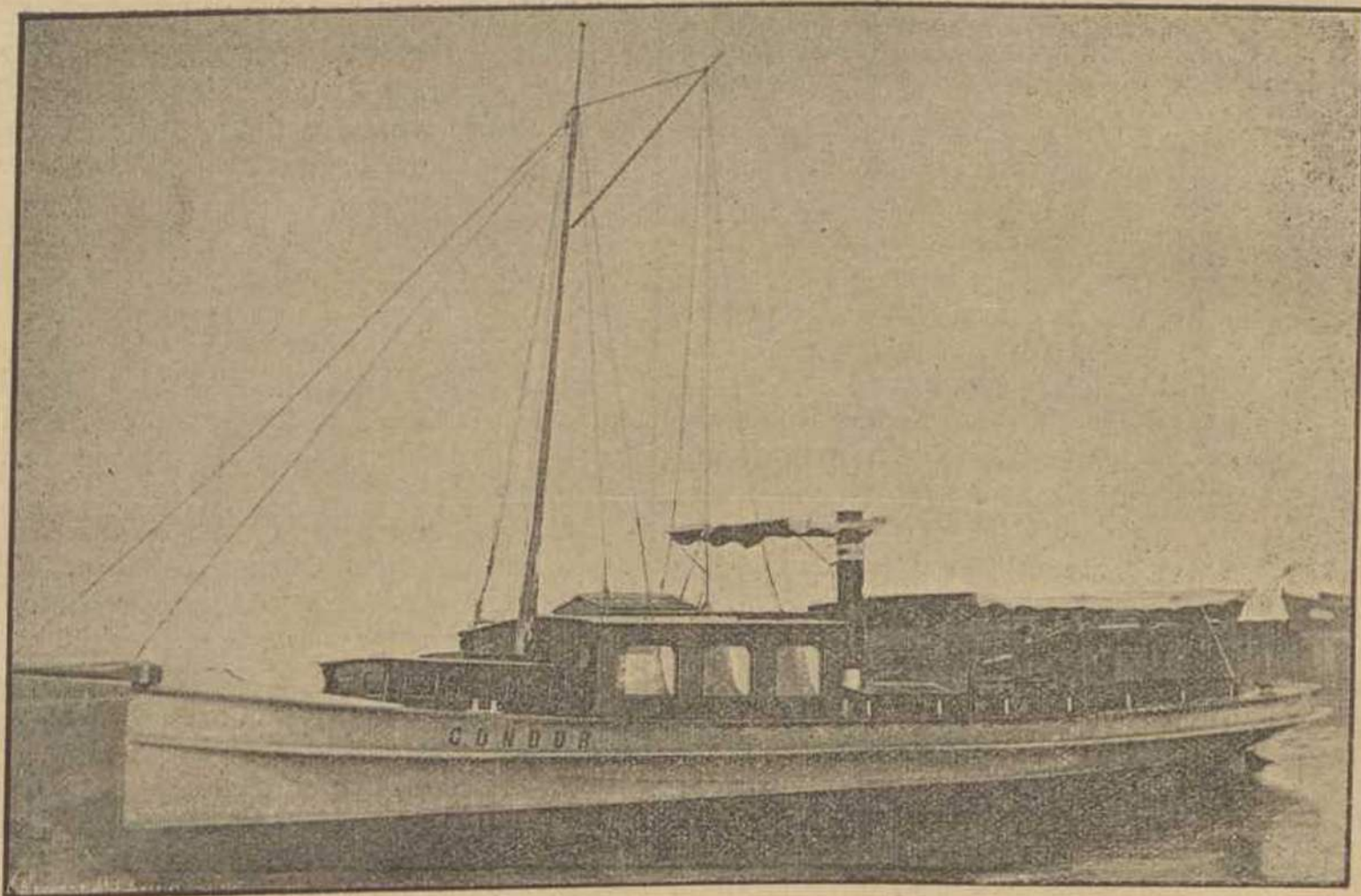
O consumo é de 400 grammas de gazolina por hora e por cavallo, isto é, que, trabalhando a toda a força, 23 cavallos, consome 9,2 kilogrammas de gazolina por hora.

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

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

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

Daremos brevemente, na nossa secção *Automobilismo*,



A LANCHA CONDOR

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

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

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

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

No porto de Hamburgo estão trabalhando muitas lan-

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

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

A força do motor é de 23 cavallos effectivos.

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

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

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

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

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

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

NOTAS DE VIAGEM

XXVI

O gosto artistico. — Tunis, a branca. — Os minaretes e as ruas. — 130 annos de vida. — A mania dos relógios. — Um phenomeno original. — O bairro francez e a *nossa*-rua. — O furor da engraxadella.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

É esta outra predilecção que está nos habitos do paiz — o relógio.

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

Nos palacios do bey então é um nunca acabar.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Algumas noites a musica toca na entrada do circulo militar.

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

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

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

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

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

O "Reporter," e a Companhia Real

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

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

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

Leiam e pasmem!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tem razão o Reporter.

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

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

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

Parece ser assumpto da policia, mas não é.

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

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

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

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

AUTOMOBILISMO

As carruagens automoveis em Paris

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

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

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

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

Este caso das carruagens londrinas torna-se engraçado.

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

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

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

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

O seu preço é apenas de 27800 réis e para a provincia 27900 réis.

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

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

A indemnização de Lourenço Marques

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

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

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

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

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

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

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

Lisboa, 17 de setembro de 1897.

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

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de setembro de 1897.

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

Em Lisboa manteve-se, na quinzena decorrida, a mais completa calma, o que aliás sempre succede n'esta época. As operações foram mui o limitadas. No mercado dos generos coloniaes houve pequeno movimento, tendo augmentado consideravelmente o *stock* dos cafés pela accentuada baixa das suas cotações nos mercados. Para Africa foram ordens para suspensão de novas remessas. Houve pequenas transacções de desconto, continuando o Banco de Portugal a franquear a taxa de 5 1/2 e de 5 0/0. Parecem completamente desvanecidas as apprehensões levantadas a proposito da situação d'algumas casas industriaes. Os cambios estiveram estacionarios. As letras s/Londres 90 d. mantiveram-se a 36 1/8. Os cheques regularam s/Londres, 35 13/16 e s/Paris, 798. As inscripções venderam-se de 33,70 a 33,95, as obrigações de 1888 de 4 0/0 a 157200 réis, as de 1890 de 4 0/0 a 417700 réis.

As obrigações prediaes de 6 0/0 sustentaram a cotação de réis 957500, assentamento, faltando as de coupon, as de 5 0/0 a réis 937200, tambem com falta das de coupon, as de 4 1/2 a 907000 réis. As obrigações *Loanda-Ambaca* regularam a 847000 réis com alguma procura. No proximo mez de outubro deve tratar-se definitivamente da questão do prolongamento do caminho de ferro de Ambaca até Malange, tendo já sido publicada a respectiva carta de lei de auctorização. A companhia tem agora de organizar os elementos financeiros necessarios para levar a cabo a construcção da nova linha. Digna do mais largo favorecimento é semelhante empresa. O caminho de ferro de Loanda a Malange está destinado não só a ser um fecundo elemento de desenvolvimento da provincia de Angola, mas ainda um largo compensador dos sacrificios realizados para a sua construcção.

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

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v....	36 1/8	36 1/16	Desconto no Banco de Portugal.	5 1/2 0/0
» cheque..	35 15/16	35 7/8	No mercado.....	5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	793	794	Agio Buenos Ayres.....	100
» cheque.....	796	797	Cambio Brazil...	7 1/2
Berlim 90 d/v.....	322	323	Premio libra.....	27180
» cheque....	325	326		
Francfort 90 d/v...	322 1/2	323 1/2		
» cheque..	325 1/2	326 1/2		
Madrid cheque....	17000	17015		

Quotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras

SETEMBRO

BOLSAS	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	-
Lisboa: Inscripções assent...	33,97	33,90	33,87	33,76	-	33,85	33,95	33,95	33,95	33,95	33,95	33,94	33,94	-
" coupon...	34	-	33,92	33,90	33,90	-	32,87	33,95	33,95	33,95	33,92	-	33,95	-
Obrig. 4 0/0 1888	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,200	-	-
" 4 0/0 1890 assent...	-	-	-	41,700	-	-	-	-	-	-	-	-	41,100	-
" 4 0/0 1890 coupon...	-	-	-	-	-	45,000	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 0/0 1890 externo ..	-	-	-	-	46,200	-	46,200	46,200	-	46,300	46,200	-	46,200	-
" 4 1/2 0/0 assent	-	46,400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 0/0 coup. int.....	46,500	-	46,500	46,500	-	-	46,500	-	-	-	-	46,600	-	-
" 4 1/2 0/0 externo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accões B. de Portugal	124,000	-	123,000	-	122,600	122,600	122,500	-	-	-	-	-	-	-
" " Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " N. Ultramarino	88,700	-	-	88,700	-	-	-	88,400	88,000	-	88,300	-	88,500	-
" Tabacos coupon	-	80,500	80,300	-	80,000	-	-	-	-	-	80,000	80,000	-	-
" Comp. Real	-	-	-	-	-	-	-	-	95,500	-	-	-	95,300	-
Obrig. predias 6 0/0	-	95,500	95,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " 5 0/0	-	-	-	-	93,200	-	-	93,200	92,500	-	-	-	-	-
" Comp. Real 3 0/0 1.º grau	70,500	70,500	70,400	70,400	70,300	-	70,400	70,400	-	-	-	12,400	-	-
" " 2.º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" C. Nacional	-	-	81,000	-	81,000	81,000	-	-	-	-	81,000	81,200	-	-
" Atravez Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paris: 3 0/0 portuguez	21,77 1/2	21,81	21,81	21,75	21,75	21,75	21,75	21,80	21,85	21,75	21,75	22	22	-
Accões Comp. Real	42	41	44,50	-	-	43	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	-	49,50	-	49,50	-	-	49,50	49,50	49,50	-	-	19	-	-
" Norte de Hespanha	78	79	80	80	78	78,50	80,50	82	-	-	-	-	-	-
" Mad. Zaragoza	130	129	132,25	133	-	133	-	134	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes	69	67	67	65	-	65	65	65	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real (1.º grau)	266	268	267,50	267	267	267	266,50	266	265	266,50	265	265	265	-
" " (2.º grau)	46,50	45,50	47	47	47	46,25	46	46	46	46,25	46,50	46,50	46,50	-
" " (antigas)	-	-	-	-	-	122,75	123	-	-	-	-	122,50	-	-
" C. Beira Alta	66	-	-	-	-	67	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	60	60	61	62	60	61	63,50	60	58	-	60	60	-	-
" N. Hesp. (1.º hyp)	222	227	227	228	226,75	223	226	225	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez	21,87	21,75	21,75	21,75	21,75	21,50	21,75	21,75	21,75	21,75	21,75	21,75	21,75	-
Obrig. Atravez Africa	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	-
Amsterdã: Atravez Africa	-	63,31	-	63,37	63	63,31	-	63	-	-	63,25	63,37	-	-
Bruxellas: Atravez Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1897			1896			Totaes		Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilometricas	Kil.	Totaes	Kilometricas	1897	1896	1897	1896		
COMPANHIA REAL	Antiga rede	3 9	693	81:926.000	118.219	693	73:746.049	106.415	2.225:594.000	2.129:859.281	95:734.719	-	-
	enova não garantida.	10 16	"	76:387.000	110.226	"	73:746.049	106.415	2.301:981.000	2.203:605.330	98:375.670	-	-
	Nova rede	3 9	380	12:531.000	32.976	380	10:779.951	28.368	266:269.000	259:712.719	6:556.281	-	-
	garantida.	10 16	"	11:561.000	34.423	"	10:779.951	28.368	277:830.000	270:492.670	7:337.330	-	-
Sul e Sueste...	20 26	475	20:766.565	43.719	475	16:992.700	35.774	516:022.435	482:445.930	33:576.205	-	-	
Minho e Douro.	4 10	353	21:353.853	60.492	353	16:737.075	47.413	440:392.397	443:147.209	-	2:754.812	-	
Beira Alta.....	11 17	"	18:139.946	51.387	"	16:279.913	46.118	458:532.345	459:427.122	-	894.777	-	
Nacional (Mirandella e Vizéu).....	18 24	253	28:593.842	81.002	253	25:958.651	73.537	487:126.185	485:385.773	1:740.412	-	-	
Guimarães.....	27 2	253	10:940.512	43.221	253	8:209.906	32.450	208:334.436	204:333.832	4:000.604	-	-	
Norte de Hespanha.....	3 9	"	8:810.108	34.823	"	7:396.800	29.236	217:144.544	211:730.632	5:413.912	-	-	
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	13 19	405	1:771.505	16.871	405	1:653.290	15.745	42:583.416	39:991.500	2:591.916	-	-	
Andaluzes.....	20 26	"	1:821.193	17.344	"	1:327.323	12.641	44:404.609	41:318.823	3:085.786	-	-	
Zafra a Huelva.	20 26	34	1:945.040	57.207	34	1:787.930	52.586	53:382.148	49:361.724	4:020.424	-	-	
	27 2	"	2:068.185	60.828	"	1:944.274	57.184	55:450.333	51:305.998	4:144.335	-	-	
	26 4	3656	Ps. 1.992.388	Ps. 544	3656	Ps. 1.837.775	Ps. 502	Ps. 55.711.685	Ps. 58.806.539	Ps. -	Ps. 3.094.854	-	
	2 8	"	2.115.541	578	"	1.866.855	510	57.827.227	60.670.395	-	2.843.168	-	
	9 15	"	2.140.066	585	"	1.943.779	531	59.966.293	62.614.174	-	2.647.881	-	
	3 9	2927	1.273.146	434	2927	1.140.500	389	38.852.988	39.253.492	-	400.504	-	
	10 16	"	1.297.651	443	"	1.129.432	385	40.150.639	40.382.924	-	232.285	-	
	27 2	1067	390.188	365	1067	400.252	375	10.022.102	10.470.550	-	448.448	-	
	3 9	"	332.044	311	"	323.356	303	10.354.147	10.793.907	-	439.760	-	
	3 9	180	39.477	219	180	31.516	175	4.139.050	4.339.006	-	199.956	-	
	10 16	"	38.786	215	"	39.815	221	4.177.687	4.378.822	-	200.985	-	
	17 23	"	43.296	240	"	39.510	219	4.221.133	4.418.332	-	197.199	-	

As grandes companhias francezas

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

Esta companhia explorava no fim de 1896 um total de 3.734 kilom. no territorio da França, em accrescimento de 22 kilom. em relação ao anno anterior, ou seja um augmento de 0.59%. O numero de viajantes que transitaram nas suas linhas elevou-se a 63.559.778, mais 4.132.704 que em 1895, ou 6,96% de augmento, dividindo se pelas tres classes de carruagens na razão de 45 para a 1.^a, 163 para a 2.^a e 792 para a 3.^a por cada 1.000 passageiros. A receita total d'este artigo, deduzido o imposto, foi de 64.489.232 fr. sobre 3.133.314 em 1895 ou seja 5,10% de excesso.

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

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

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

Novo systema de contactos aereos para tremvias electricos

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

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

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

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

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

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

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

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

A moradia aos agentes da companhia d'Orleans

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

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

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

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

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

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

O comboio mais rapido do mundo

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

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

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

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

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

Fabrica Diana

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

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

Novas carruagens

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

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

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

LINHAS PORTUGUEZAS

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

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

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

Ficava bonito e moderno um apeadeiro de chapéo á Mazzantini.

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

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

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

LINHAS HESPANHOLAS

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

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

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

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

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

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

Estas velocidades são altamente satisfactorias.

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

CHINA

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

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

ABYSSINIA

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

BRAZIL

Mais uns esclarecimentos sobre o contracto de arrendamento da rede de caminhos de ferro brazileiros. O contracto é por 60 annos, recebendo o governo d'este paiz um adeantamento de 5 milhões de libras ou sejam 125 milhões de francos, com o juro de 6 0/0.

O capital da companhia exploradora será dividido em 2.500.000 acções ordinarias e outras tantas de preferencia. Crear-se hão 4 milhões de libras d'obrigações 5 0/0, dos quaes serão 3.500.000 libras emittidas por subscrição publica a 95.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

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

Segunda parte

(Continuado do n.º 234)

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

em 1896, subiram a 4.062:410#037
que as receitas fóra do trafego foram 39:174#109

Total 4.101:584#146

que as despesas de exploração foram 1.558:644#459

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

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

no total de 3.550:154#644

resultando assim um excedente de receitas de réis 551:429#502

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

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

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

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

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

Annos	Receitas	Despesas	Productu liquido
1894	65:087#990	51:295#145	13:792#845
1895	86:842#284	81:017#157	5:825#127
1896	149:520#490	95:753#013	53:767#477

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

Terceira parte

Factos geraes

A datar de 17 de novembro de 1896, segundo o aviso junto a este relatorio (documento n.º 32) da Camara Syndical «des agents de change» de Paris de 15 do mesmo mez, foram admittidas á cotação na Bolsa de Paris todas as nossas obrigações privilegiadas do 1.º e 2.º graus de 3 e 4 0/0, em circulação, nos termos do convenio de 4 de maio e sentença do Tribunal do Commercio de Lisboa que o homologou de 11 de outubro de 1894.

A troca dos titulos antigos de 3 e 4 0/0 e dos titulos provisórios privilegiados do 1.º grau de 3 0/0 pelos definitivos começou desde logo, tendo continuado com toda a regularidade e havendo-se já effectuado o pagamento dos juros das nossas obrigações, relativos ao 2.º semestre de 1896 com a apresentação dos coupons dos titulos definitivos.

Dos terrenos conquistados ao Tejo vendemos em 1895, por encontro, á Camara Municipal de Lisboa, 14 960 metros quadrados a 3#000 réis, o que produziu 44:880#000 réis.

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

Vendemos n'esse anno á Societé Entreprise Raffinerie de Bruxelles 2 500 metros quadrados a 6#000 réis, tendo recebido logo 7:500#000 réis e devendo liquidar em 25 de junho corrente o saldo, isto é, quantia igual de 7:500#000 réis. No balanço não figura, porém, senão a venda definitiva de 450 metros por 1:000#000 réis, porque a dos 2.500 metros só é effectiva n'este anno de 1897.

Em 1897 já vendemos, á mesma Societé Entreprise Raffinerie de Bruxelles, mais 991.25 metros quadrados, também a 6#000 réis, o que produz a quantia de 5:947#500 réis.

N'estes termos temos vendido:

Em 1895.....	14 960 ^{m2}	a 3#000	44:880#000
» 1880. ...	420 ^{m2}	a 2#222,22	1:000#000
» 1896.....	2.500 ^{m2}	a 6#000	15:000#000
» 1897.....	991 ^{m2} ,25	a 6#000	5:947#500
	18 901 ^{m2} ,25		66:827#500

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

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

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

Quarta parte

Caixas de Soccorros e de Reformas e Pensões

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

Caixa de Soccorros

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

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

Durante o anno de 1896 foi representada por 790 empréstimos, adeantada a diferentes empregados e operarios a quantia de réis 32:335,935.

Os diferentes armazens forneceram viveres na importancia de 137:386,9080 réis ao pessoal da companhia, o qual de diversos fornecedores, e em virtude de contractos, recebeu:

Calçado	4:343,115
Fazendas para fatos e feitio dos mesmos	2:984,250
Roupas brancas.....	1:552,017
Diversos fornecimentos.....	702,865

(Continúa).

ARREMATACÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

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

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

Lisboa, 13 de setembro de 1897.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de massaroquinha

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 2 de outubro, á 1 hora da tarde, na secretario dos armazens geraes, em Campa-nhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 4.000 kilogrammas de massaroquinha, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 12,5000 réis, e de apresentar uma amostra da massaroquinha a fornecer.

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

As condições da arrematação poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 14 de setembro de 1897.

Fornecimento de carvão de pedra

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

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

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 20 de setembro de 1897.

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

CALDAS DA FELGUEIRA

CANNAS DE SENHORIM

Beira Alta

Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

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

Excellentes aguas mineraes para doenças de pelle, rheumatismo, estomago, garganta, etc.

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

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

Grande Hotel Club

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

Magnificas accomodações desde 1,200 réis, comprehendendo serviço, club, etc. Bonus para os medicos.

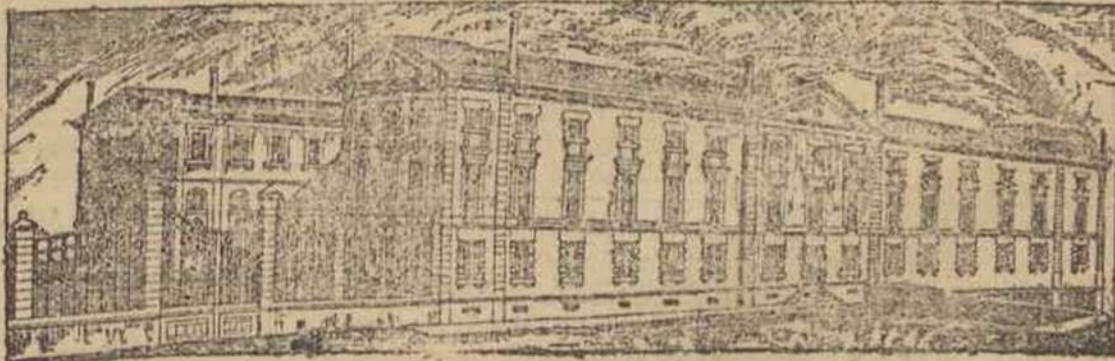
Para esclarecimentos: em Lisboa, rua do Alecrim, 125, referente ao estabelecimento balnear, e rua de S. Julião, 80, 1.º, referente ao GRANDE HOTEL.

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

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

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

VIAGEM — Faz-se toda em caminho de ferro até Cannas (**Beira Alta**), e d'ahi 5 kilometros em bons carros. — A estação de Cannas, na linha ferrea da Beira Alta, está directamente ligada com todas as linhas ferreas hespanholas que entram em Portugal por Badajoz, Caceres, Villar Formoso, Barca d'Alva, e Tuy.



**AGENCIAS DE TRANSPORTES E 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—toute le luxe et confort—200 chambres et salons.

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

LISBOA Hotel Durand—Rua das Flores, 71—1.º 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.º 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.º ordem—Prop. Adriano & François.

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

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

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

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

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

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

CARTAGENA Grand Hotel de Roma.—No centro da cidade, 70 quartos espaçosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas.—Excellent 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—Excellent serviço de cozinha, bellos aposentos, carros para visitar Fort National, Michelet e grande Kabila. Preços economicos. Proprietario, P. Despons.

BONE (Algeria) Grand Hotel d'Orient.—Cours National, principal avenida. Casa de 1.º 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.

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR



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

Alberto R. Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, (via Suez, vap. allem.)
Admiral.
Sahirá a 14 de outubro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Anvers e Havre, vap. francez, **Saint Pierre.**
Sahirá a 6 de outubro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª,
R. dos Fanqueiros, 10.



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor allemão,
Porto Alegre.
Sahirá a 13 de outubro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Barcelona, Cete e Marselha, vap. francez,
Saint Thomas.
Sahirá a 6 de outubro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª,
R. dos Fanqueiros, 10.



Bordeaux, vapor francez, **Brésil.**
Sahirá a 13 de outubro.—Mes-
sageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



Bremen, vapor allemão, **Kronos.**
Sahirá a 1 de outubro.
Agente, Ernesto George,
Rua da Prata, 8, 2.º



Bristol e Swansea, vapor inglez, **Douro.**
Sahirá a 6 de outubro.
Agentes, Mascarenhas & C.ª,
Travessa do Corpo, Santo, 10, 1.º



Cape-Town, Lourenço Marques e Beira, va-
por francez, **Uruguay.**
Sahirá a 21 de outubro.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio 19, 1.º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Bue-
nos Ayres, vap. francez **Portugal.**
Sahirá a 11 de outubro. — Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



Hamburgo, vapor allemão, **Desterro.**
Sahirá em 1 de outubro.
Agente E. George,
Rua da Prata, 8, 1.º



Havre e Anvers, vapor francez, **Saint Marc.**
Sahirá a 6 de outubro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª,
Rua dos Fanqueiros, 10.



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe,
S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Am-
briz, Loanda, N. Redondo, Benguella, Mossamedes,
Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, vapor port.
Ambaca. Sahirá a 6 de outubro.
Emp. Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos,
Montevideo e Buenos Ayres,
vap. francez, **Matapan.** Sahirá de 6 a 7 de ou-
tubro.— Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos,
vapor francez, **Ville de**
Montevideo. Sahirá a 3 de outubro.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio de Ja-
neiro e Santos, vapor
francez, **Ville Buenos Ayres.**
Sahirá a 19 de outubro.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco e Parayba do Norte (Cabedel-
lo), vapor inglez, **Inven-**
tor. Esperado a 6 de outubro.
Agentes, Garland Laidley & C.ª, R. Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão,
Santos.
Sahirá a 6 de outubro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Rotterdam e Hamburgo, vap. allemão, **Mon-**
tevideo.
Sahirá a 6 de outubro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Rio de Janeiro e Santos, vap. franc., **Can-**
arias.
Sahirá a 14 de outubro.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez,
Corsica.
Sahirá a 25 de outubro.
Agentes, F. Garay, & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Rio de Janeiro, (directo) vap. ingl., **Ora-**
via.
Sahirá a 13 de outubro.
Agentes, E. P. Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º



Rio de Janeiro não recebe 2.ª classe vap.
francez, **Orellana.**
Sahirá a 27 de outubro.
Agentes, E. P. Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º



Southampton vap. inglez, **Magdalena.**
Esperado a 5 de outubro.
Agentes, James Rawes, & C.ª,
Rua d'El-Rei, 31, 1.º



S. Miguel, Terceira, Graciosa, (S.ª Crnz),
S. Jorge, (Calheta), Lages do
Pico Fayal, Flôres e Corvo, vap. portu., **Açor.**
Sahirá a 5 de outubro.
Agente, G. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janei-
ro, Montevideo e Buenos Ayres,
vapor inglez, **Nile.** Sahirá a 4 de outubro.
Agentes, James Rawes, & C.ª, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vap.
francez, **Saint Mathieu.**
Sahirá a 3 de outubro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Linha de Lisboa a Cintra

TARIFA ESPECIAL L N.º 2 — GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes por preços reduzidos entre as seguintes estações e apeadeiros

Desde 1 de Novembro de 1897

Preços dos bilhetes

Das estações e apeadeiros abaixo aos da frente ou vice-versa	Classes	Alcantara-Terra	Lisboa-Rocio	Campolide	Cruz da Pedra (apeadeiro)	S. Domingos (apeadeiro)	Bemfica	Buraca (apeadeiro)	Damaia (apeadeiro)	Porcalhota	Queluz-Bellas	Barcarena (apeadeiro)	Cacem	Rio do Mouro (apeadeiro)	Mercês (apeadeiro)	Algueirão (apeadeiro)
		Lisboa Rocio	1.ª 70 2.ª 50 3.ª 30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Campolide	1.ª 70 2.ª 50 3.ª 30	70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cruz da Pedra (apeadeiro)	1.ª 70 2.ª 50 3.ª 30	70	70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
S. Domingos (apeadeiro)	1.ª 70 2.ª 50 3.ª 30	70	70	70	70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bemfica	1.ª 120 2.ª 90 3.ª 60	120	120	120	120	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Buraca (apeadeiro)	1.ª 120 2.ª 90 3.ª 60	120	120	120	120	60	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Damaia (apeadeiro)	1.ª 120 2.ª 90 3.ª 60	120	120	120	120	60	60	60	-	-	-	-	-	-	-	-
Porcalhota	1.ª 140 2.ª 100 3.ª 60	140	140	140	140	70	70	70	70	-	-	-	-	-	-	-
Queluz-Bellas	1.ª 200 2.ª 150 3.ª 100	200	200	200	200	140	100	100	100	80	-	-	-	-	-	-
Barcarena (apeadeiro)	1.ª 250 2.ª 190 3.ª 120	250	250	250	250	190	150	150	150	130	50	-	-	-	-	-
Cacem	1.ª 300 2.ª 230 3.ª 140	300	300	300	300	230	200	200	200	160	100	50	-	-	-	-
Rio do Mouro (apeadeiro)	1.ª 350 2.ª 260 3.ª 160	350	350	350	350	280	250	250	250	210	150	100	50	-	-	-
Mercês (apeadeiro)	1.ª 400 2.ª 290 3.ª 180	400	400	400	400	330	300	300	300	260	200	150	100	50	-	-
Algueirão (apeadeiro)	1.ª 450 2.ª 320 3.ª 200	450	450	450	450	380	350	350	350	310	250	200	150	100	50	-
Cintra	1.ª 500 2.ª 350 3.ª 220	500	500	500	500	430	400	400	400	360	300	250	200	150	100	50

Condições

1.^a Estes bilhetes só são validos para os comboios da linha de Cintra; **não o são, portanto, para os comboios que se destinem a, ou procedam de outras linhas.**

2.^a Nos comboios tramways poderão os bilhetes ser vendidos em transitio pelos conductores-cobreadores.

3.^a Os bilhetes não teem validade senão para o comboio, dia e percurso para que forem vendidos.

4.^a Não se concede transporte gratuito de bagagem registada aos portadores d'estes bilhetes, sendo, porém, permittido o dos volumes de mão (que os regulamentos consintam dentro das carruagens) que possam ir debaixo do banco ou sobre a rêde, no espaço correspondente ao logar occupado pelo passageiro.

5.^a As mudanças de classe são consentidas mediante pagamento das differenças de preço resultantes d'esta tarifa.

6.^a O passageiro que fôr além do ponto de destino indicado no seu bilhete pagará novo bilhete desde esse ponto até aquelle onde deixe o comboio, segundo a classe que occupar, aos preços e condições d'esta tarifa.

7.^a Não se concede meios bilhetes. As creanças até 3 annos de idade circulam gratuitamente; quaesquer outras pagam bilhete inteiro.

8.^a Haverá bilhetes de ida e volta ao preço duplo dos bilhetes simples. Estes bilhetes não serão vendidos em transitio. São validos para o regresso, no dia da ida, excepto os vendidos aos sabbados ou domingos, vesperras de dias sanctificados e n'estes mesmos dias, os quaes serão validos até a segunda feira seguinte inclusivê, ou até o dia immediato ao sanctificado, inclusivê. Havendo dias sanctificados que se sigam sem interrupção, será esta validade prorogada até o primeiro dia de trabalho, inclusivê.

9.^a As estações da linha de Cintra e as do ramal de Cascaes venderão bilhetes entre umas e outras aos preços d'esta tarifa, ligados aos da L n.º 3 de grande velocidade.

10.^a Em tudo que não seja contrario ao que a presente dispõe, ficam em vigor as condições d'applicação da tarifa geral.

11.^a Desde que esta tarifa estiver em vigor, fica nulla e sem effeito a tarifa L n.º 3 de grande velocidade de 8 de julho de 1895.

Lisboa, 27 de Setembro de 1897.

O Director Geral da Companhia

Chapuy



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Ramal de Cascaes

TARIFA ESPECIAL L. N.º 3 — GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes por preços reduzidos entre as seguintes estações e apeadeiros

Desde 1 de Novembro de 1897

Preços dos bilhetes

Das estações e apeadeiros abaixo aos da frente ou vice-versa		Classes	Alcantara-Terra	Caes do Sodré	Santos (apeadeiro)	Alcantara-Mar	Junqueira (apeadeiro)	Belem	Pedrouços	Algés	Dáfundo	Cruz Quebrada	Caxias	Paço d'Arcos	Oeiras	Carcavellos	Parede	S. João do Estoril (ap.)	Estoril	Monte Estoril (ap.)	
Caes do Sodré	1.ª	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2.ª	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3.ª	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Santos (apeadeiro)	1.ª	50	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2.ª	40	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3.ª	30	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alcantara-Mar	1.ª	50	50	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2.ª	40	40	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3.ª	30	30	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Junqueira	1.ª	50	50	50	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2.ª	40	40	40	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3.ª	30	30	30	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Belem	1.ª	80	80	80	80	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2.ª	60	60	60	60	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3.ª	40	40	40	40	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pedrouços	1.ª	80	80	80	80	50	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2.ª	60	60	60	60	40	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3.ª	40	40	40	40	30	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Algés	1.ª	80	80	80	80	50	50	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2.ª	60	60	60	60	40	40	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3.ª	40	40	40	40	30	30	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dáfundo	1.ª	120	120	120	120	90	90	90	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2.ª	90	90	90	90	70	70	70	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3.ª	60	60	60	60	50	50	50	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cruz Quebrada	1.ª	160	160	160	160	130	130	130	80	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2.ª	120	120	120	120	100	100	100	60	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3.ª	80	80	80	80	70	70	70	40	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Caxias	1.ª	200	200	200	200	170	170	170	120	80	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2.ª	150	150	150	150	130	130	130	90	60	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3.ª	100	100	100	100	90	90	90	60	40	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paço d'Arcos	1.ª	240	240	240	240	210	210	210	160	120	80	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2.ª	180	180	180	180	160	160	160	120	90	60	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3.ª	120	120	120	120	110	110	110	80	60	40	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oeiras	1.ª	280	280	280	280	250	250	250	200	160	120	80	40	-	-	-	-	-	-	-	-
	2.ª	210	210	210	210	190	190	190	150	120	90	60	30	-	-	-	-	-	-	-	-
	3.ª	140	140	140	140	130	130	130	100	80	60	40	20	-	-	-	-	-	-	-	-
Carcavellos	1.ª	320	320	320	320	290	290	290	240	200	160	120	80	40	-	-	-	-	-	-	-
	2.ª	240	240	240	240	220	220	220	180	150	120	90	60	30	-	-	-	-	-	-	-
	3.ª	160	160	160	160	150	150	150	120	100	80	60	40	20	-	-	-	-	-	-	-
Parede	1.ª	360	360	360	360	330	330	330	280	240	200	160	120	80	40	-	-	-	-	-	-
	2.ª	270	270	270	270	250	250	250	210	180	150	120	90	60	30	-	-	-	-	-	-
	3.ª	180	180	180	180	170	170	170	140	120	100	80	60	40	20	-	-	-	-	-	-
S. João do Estoril (apeadeiro)	1.ª	400	400	400	400	370	370	370	320	280	240	200	160	120	80	40	-	-	-	-	-
	2.ª	300	300	300	300	280	280	280	240	210	180	150	120	90	60	30	-	-	-	-	-
	3.ª	200	200	200	200	190	190	190	160	140	120	100	80	60	40	20	-	-	-	-	-
Estoril	1.ª	400	400	400	400	370	370	370	320	280	240	200	160	120	80	40	40	-	-	-	-
	2.ª	300	300	300	300	280	280	280	240	210	180	150	120	90	60	30	30	-	-	-	-
	3.ª	200	200	200	200	190	190	190	160	140	120	100	80	60	40	20	20	-	-	-	-
Monte Estoril (apeadeiro)	1.ª	440	440	440	440	410	410	410	360	320	280	240	200	160	120	80	80	40	-	-	-
	2.ª	330	330	330	330	310	310	310	270	240	210	180	150	120	90	60	60	30	-	-	-
	3.ª	220	220	220	220	210	210	210	180	160	140	120	100	80	60	40	40	20	-	-	-
Cascaes	1.ª	440	440	440	440	410	410	410	360	320	280	240	200	160	120	80	80	40	40	-	-
	2.ª	330	330	330	330	310	310	310	270	240	210	180	150	120	90	60	60	30	30	-	-
	3.ª	220	220	220	220	210	210	210	180	160	140	120	100	80	60	40	40	20	20	-	-

Condições

- 1.^a Estes bilhetes são validos para todos os comboios de passageiros que circulem no Ramal de Cascaes.
- 2.^a Nos comboios tramways poderão os bilhetes ser vendidos em transitio pelos conductores-cobreadores.
- 3.^a Os bilhetes não teem validade senão para o comboio dia e percurso para que forem vendidos.
- 4.^a Não se concede transporte gratuito de bagagem registada aos portadores d'estes bilhetes, sendo, porém, permittido o dos volumes de mão (que os regulamentos consintam dentro das carruagens) que possam ir debaixo do banco ou sobre a rêde, no espaço correspondente ao lugar occupado pelo passageiro.
- 5.^a As mudanças de classe são consentidas mediante pagamento das differenças resultantes do quadro de preços d'esta tarifa.
- 6.^a O passageiro que fôr além do ponto de destino indicado no seu bilhete pagará novo bilhete desde esse ponto até aquelle onde deixe o comboio, segundo a classe que occupar, aos preços e condições d'esta tarifa.
- 7.^a Não se concede meios bilhetes. As creanças até 3 annos de idade circulam gratuitamente; quaesquer outras pagam bilhete inteiro.
- 8.^a Haverá bilhetes de ida e volta ao preço duplo dos bilhetes simples. Estes bilhetes não serão vendidos em transitio. São validos para o regresso no dia de ida, excepto os vendidos aos sabbados ou domingos, vespèras de dias sanctificados e n'esses mesmos dias, os quaes serão excepcionalmente validos até a segunda feira seguinte inclusivè, ou até o dia immediato ao sanctificado inclusivè. Havendo dias sanctificados que se sigam sem interrupção será esta validade prorogada até o primeiro dia de trabalho, inclusivè.
- 9.^a As estações da linha de Cintra e as do Ramal de Cascaes venderão bilhetes entre umas e outras aos preços d'esta tarifa, ligados aos da L n.º 2 de grande velocidade.
- 10.^a Em tudo que não seja contrario ao que a presente dispõe ficam em vigor as condições d'applicação da Tarifa Geral.
- 11.^a Desde que esta tarifa estiver em vigor, fica nulla e sem effeito a tarifa L n.º 4 de grande velocidade de 20 de agosto de 1895, a C n.º 4 de grande velocidade de 24 de outubro de 1894 e o Aviso ao publico B 388 de 1 de junho de 1892.

Lisboa, 27 de Setembro de 1897.

O Director Geral da Companhia

Chapuy

