

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑA

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



Anvers — 1894

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

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



Anvers — 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA
TELEPHONE N.º 27

SUMMARIO

Caminhos de ferro do Algarve	Pag. 337
Assembléa Geral dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa	338
Parte Oficial. — Portarias de 8 e 10 de novembro de Ministerio das Obras Publicas	339
Tarifas de transporte	339
Os nomes geographicos	339
Automobilismo (ilustrado)	340
Notas de viagem. — XXIX — Biskra no verão e no inverno — O calor — Como se areja a agua — Um thermometro que se diverte — Um tremvia horrivel — Os banhos — Como se enriquece — O casino — Penetração francesa — Em trem no deserto	341
Trasbordos no Tejo	343
Publicações recebidas	343
Companhia «Condalites d'Eau» de Liège	343
Parte financeira. — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes	345
O tunnel do Simplon e a Alemanha	346
A malta da India	346
Linhos portuguezas. — Atravez d'Africa — Transportes de minério	346
Linhos hespanholas. — Orense a Vigo — Santander a Bilbao — Murcia a Granada — Vigo a Bayona — Tremvias de Barcelona — Zaragoza ao Mediterrâneo	346
Linhos estrangeiras. — Austria — Alemanha	346
Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa — Relatorio	347
Avisos de serviço	349
Arrematações	349
Casas recomendadas	350
Agenda do viajante	351
Annuncios	351
Horario em 16 de novembro de 1897	352
Vapores a sahir do porto de Lisboa	

Caminhos de ferro do Algarve

DA viagem real ao Algarve, alguma cousa de util e proveitoso surgiu, afinal, para aqueles povos, os quaes a muitos pareceu só teriam como resultado dos seus entusiasmos, o goso de vêr os soberanos de carne e osso, depois de terem visto desapparecer os de bom metal aurifero, elevando-se nas azas dos cambios em vôos até hoje desordenados.

El-rei, a rainha, prometteram alli interessar-se pela rapida construcção dos caminhos de ferro, de que aquela província de ha tanto precisa e — palavra de rei não volta atraç — a promessa foi nobremente cumprida, acti-vando-se com a maior urgencia os estudos para as duas linhas que devem servir o littoral algarvio e as suas povoações importantes.

Foi preciso que el-rei fôsse ao Algarve para se vêr o que desde tanto saltava aos olhos, e ainda bem que olhos reaes e bondosos souberam vêr o que olhos ministeriaes se obstinavam a não querer contemplar.

Vae-se, finalmente, adoptar em parte, embora pequena, o alvitre que de ha muito aqui propozemos (noso n.º 221 de 1 de março passado) para o aproveitamento dos milhares de contos que o Estado está despendendo, em materiaes e trabalho, em obras absoluta-

mente estereis, de reparação e alindamentos de velhos edificios, que ficam afinal mais caros do que sumptuosos palacios novos.

E antes de passarmos mais adeante, não esqueçâmos uma consideração importante.

Estas construcções terão ainda o grande effeito moral de concorrer para a educação do operario, creandolhe o gosto pelo trabalho, porque instinctivamente elles comprehenderão que estão promovendo um grande melhoramento publico, e isso animal-os-ha muito mais na faina do que vendo que estão *entretidos* dias e dias a aformosear a hobreira da porta do lavatorio onde o sr. conselheiro Tal... nunca lavará as mãos.

Quem, ha poucos dias, como nós, percorreu uma parte d'aquella província, no socego de espirito de uma viagem de estudo, muito mais concentrado do que poderia manter-se acompanhando o real cortejo, não pôde deixar de admirar como terrenos riquissimos como aquelles, em que raro se vê um palmo sem cultivo, não tenham vias férreas a servil-os, a levar-lhes os productos aos mercados; como centros importantes como Olhão e Tavira, etc., se mantenham estacionarios nos seus progressos materiaes, á mercê de que a morosa e incommoda diligencia ou o custoso caleche d'aluguer lhes levem uns raros visitantes.

Como ac ma dissémos, dois troços de caminho de ferro é preciso construir para completar a rête ferroviaria na província do Algarve: a conclusão da linha geral, troço de Faro a Villa Real de Santo Antonio, e um ramal que ligue a linha geral com a cidade de Lagos, passando por Silves e Portimão.

Para a conclusão da linha geral até Villa Real de Santo Antonio foi em tempo apresentado um projecto pela Companhia portugueza de caminhos de ferro do sul, para a qual Joseph William Henry Bleck transferira o concurso que lhe fôra feito por alvará de 2 de dezembro de 1878 para a construcção de um caminho de ferro que ligasse entre si e com o caminho de ferro do sul as principaes povoações do Algarve, entre Villa Real de Santo Antonio e Lagos, concessão que foi declarada caduca para todos os effeitos pela portaria de 19 de dezembro de 1893.

Segundo este projecto, a linha para Villa Real de Santo Antonio partia da estação de Faro, com uma reversão sobre a actual linha férrea do sul, passava ao norte da cidade, approximava-se de Olhão, passava entre a Fuzeta e o mar, seguia pela Luz até Tavira, onde atravessava a ribeira d'Asseca, e d'ahi por Cacella até Villa Real de Santo Antonio, sendo a extensão total da linha cerca de 55 kilometros.

Os movimentos de terra eram de pequena importancia, porque o terreno é pouco accidentado, e havia em todo o traçado uma unica obra d'arte importante, a ponte sobre a ribeira d'Asseca, em Tavira.

Por estas circumstancias, seria pouco despendiosa a construcção d'este troço, apesar de dever contar-se com uma verba importante para as expropriações,

Eram projectadas quatro estações: Olhão, Fuzeta, Tavira e Villa Real de Santo Antonio; e dois apeadeiros: Luz, entre Fuzeta e Tavira, e Casella, entre Tavira e Villa Real de Santo Antonio.

Este projecto foi submetido á apreciação do Conselho Superior das Obras Publicas e Minas, que indicou algumas modificações, com o fim de se evitar a reversão na estação de Faro, internar mais o traçado junto da Fuzeta, para servir melhor a fertil região junto a Moncarapacho, e collocar em melhores condições a estação de Tavira.

Não havendo, porém, projecto da linha férrea entre Faro e Villa Real de Santo Antonio, oficialmente estudado, e de que o governo se pudesse servir para mandar proceder á construcção da linha, foi, por portaria de 10 do corrente mez, que adeante publicámos na *Parte Official*, encarregado o director dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste de proceder aos estudos do prolongamento do caminho de ferro do Algarve até Villa Real de Santo Antonio, approximando-se quanto possível das principaes povoações do litoral.

Pela mesma portaria, foi encarregado o referido funcionario de fazer tambem os estudos do lanço de linha férrea entre Portimão e Lagos, ainda não estudado, e que faz parte do ramal que ha de ligar esta cidade com a linha geral.

Este ramal, cujo projecto até Portimão já teve parecer favoravel do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, em sua sessão de 11 do corrente, parte das proximidades de Tunes, kil. 301 da linha férrea do sul, por um terreno pouco accidentado, tem estações no Algor e Alcantarilha, atravessa a ribeira da Mesquita com uma ponte de ferro de 20^m de vão, transpõe a portella das Fontainhas, d'onde inflete para o norte, afim de se approximar de Silves, cuja estação fica a cerca de 1 kilometro da cidade, e junto da estrada que liga Silves com Lagôa.

Da estação de Silves segue a linha na direcção de Estombar, havendo junto d'esta povoação uma estação que servirá tambem a importante villa da Lagôa, e depois continua para oeste até a margem esquerda do rio de Portimão, onde, junto á avenida da ponte, que faz parte da estrada real n.º 73, de Sagres a Villa Real de Santo Antonio, fica a estação que servirá provisoriamente Villa Nova de Portimão, enquanto a linha férrea não transpuzer o rio, e se não construir a estação na margem esquerda, onde deverá ficar definitivamente, junto á povoação.

A passagem do rio deverá ser feita sobre uma ponte metalica que será construida a montante da actual ponte da estrada ordinaria, ou talvez seja possivel, como se espera, aproveitar em parte a ponte actual para a via férrea e para a estrada ordinaria.

Esta parte do ramal, já estudada, entre Tunes e Portimão, tem de extensão 27,500 kilometros e está orçada em 420:000\$000 réis ou cerca de 15:000\$000 réis por kilometro.

A linha fica em boas condições de exploração, não tendo curvas de raio inferior a 309^m, e havendo uma unica rampa de mais de 15 m/m por metro, mas que se espera poderá ser reduzida áquelle limite. As estações ficam todas junto ou muito proximo de estradas já construidas, havendo, portanto, que construir apenas pequenos ramaes de ligação. Em toda a linha ha apenas uma obra d'arte d'alguma importancia: a ponte metalica sobre a ribeira de Mesquita. Os dois troços de via férrea, um a leste de Faro até Villa Real de Santo Antonio, e outro a Oeste até Lagos, têem cerca de 100 kilometros de extensão, e porque atravessam uma região, onde a povoação é muito densa, é de pre-

sumir que o rendimento das novas linhas e o aumento do trafego que elles hão de trazer, principalmente a que nos vae ligar com a Andaluzia, á linha do sul, entre o Algarve e Lisboa, ha de remunerar o capital que se despender na construcção. Contra toda a expectativa, a abertura á circulação da parte da linha do sul entre Casevel a Faro, que na maior parte da sua extensão de 139 kilometros atravessa terrenos ingratos e despovoados, não produziu alteração importante no rendimento da rede do sul. Deve, portanto, presumir-se, que o mesmo succederá, e com mais razão, em relação aos dois troços, cuja construcção agora se vae empreender.

Conservando-se, portanto, o actual rendimento bruto, que é de cerca de 1:600\$000 réis por kilometro, e reputando as despesas de exploração em 50 %, o rendimento liquido dos 100 kilometros a construir será de 80:000\$000 réis.

Esta verba, junta ao subsidio que o governo deixará de pagar ao empresario da navegação a vapor entre o Algarve e Lisboa, logo que esteja aberto á circulação o ramal até Portimão, perfaz 94:000\$000 réis, que deve bastar para os encargos do capital de construcção, que não será superior a 1.500:000\$000 réis, equivalente a 15:000\$000 réis por kilometro de linha a construir, sendo para esperar, em vista das boas condições do terreno entre Faro e Villa Real de Santo Antonio, que a média para os dois troços será ainda inferior áquelle cifra.

E aqui está como um melhoramento publico de reconhecida utilidade, que desde ha muito podia estar feito, representando não um encargo para o thesouro mas valor effectivo da nação, só agora se vae realizar, graças a um receio pueril e inesperado que nos ultimos annos se tem incutido nos animos de fazer despesas productivas, quando, aliás, tantas se fazem de que não resulta a menor vantagem publica.

Que os cofres publicos, como Neptuno e Apollo a Criniso, se prestem a promover este grande melhoramento do paiz, que elle, por si, não deixará, como o principe troiano, de remunerar-lhes devidamente os seus trabalhos e encargos.

Assembléa geral da Companhia dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa

Reuniu no dia 11, no Porto, a assembléa geral d'esta Companhia, para apreciar o relatorio da administração, no periodo annual findo em 30 de junho d'este anno, e o respectivo parecer do conselho fiscal.

Presidiu o sr. Arnaldo Guedes Rebello, secretariado pelo sr. Jorge Pinto da Silva.

Hoje começamos a publicar o primeiro d'estes documentos, e o segundo irá depois d'este, mas, como a parte que hoje inserimos só respeita ao balanço, julgamos conveniente extractar alguns detalhes que esse relatorio nos dá sobre os negocios da Companhia, que tão estreitamente interessam á nossa economia, dada a quantidade de papel que existe na posse de portuguezes.

O conselho explica que a conclusão da linha até Ambaca, que devia, por lei, estar prompta em outubro, não pôde conseguir-se por causas de força maior que sobrevieram, a demora na montagem dos viaductos aos kilometros 309 e 316, motivada pela dificuldade no seu transporte e pela doença do pessoal de montagem.

Hoje (o relatorio fala em data de 30 de outubro) acham-se montados a viaducto n.º 1, dois pilares do n.º 2, todos os do n.º 7, e em cravamento as estacas do n.º 7.

Do kilometro 316, viaducto n.º 9, até Ambaca, não ha dificuldades, e o conselho espera que em agosto do anno proximo os 66 kilometros que faltam para o complemento da linha estarão concluidos.

N'este troço ha apenas duas estações, N'Dalle Tando e Ambaca, e tres apeadeiros, Zondo, Mucaji e Lucalla.

Os resultados da exploração, no ultimo periodo, foram 207 contos, contra 201 no anno anterior, sendo, em qualquer d'estes annos, explorados 300 kilometros.

Este augmento deveu-se inteiramente ao producto de mercadorias que se elevou, enquanto que o de passageiros desceu, por ter decrescido o movimento, especialmente em 3.ª classe, attribuido ás casas commerciaes se terem estabelecido nas estações extremas, fazendo alli as suas negociações com os indigenas, evitando a vinda d'estes a Loanda.

Sobre a linha de Malange, diz-nos o relatorio que o ante-projecto está feito em 150 kilometros, sendo a construcção, embora não facil, realizavel em condições semelhantes ás da linha até Ambaca.

As estações, n'este troço, serão Fumege, no kilometro 59, Cangambe, no 82, Cula Machito e Malange, além de seis apeadeiros.

O conselho termina por agradecer aos srs. engenheiros Perfeito de Magalhães, antigo director da construcção, e Poças Leitão, director actual, o zélo e intelligencia de que deram provas n'este cargo.

O relatorio e parecer foram aprovados pela assemblea.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Indústria

Direcção dos serviços de Obras Publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto do caminho de ferro de via reduzida da Regoa a Villa Real, elaborado na direcção das obras publicas d'aquelle distrito: ha por bem, conformando-se com o parecer de 30 de setembro ultimo, do conselho superior de obras publicas e minas, mandar louvar em seu real nome, pelo zélo e intelligencia, com que foi elaborado aquele projecto, o engenheiro director das obras publicas do distrito de Villa Real, Antonio Maria Kopke de Carvalho, o engenheiro subalterno de 1.ª classe, Antonio Luiz Gomes Branco de Moraes Sarmento, o engenheiro auxiliar, Antonio Armando de Andrade, e o mais pessoal subalterno, que collaborou nos estudos d'aquelle linha ferrea.

Paço, 8 de novembro de 1897. — Augusto José da Cunha.

Ha por bem Sua Magestade El-Rei determinar, para os effeiitos do artigo 1.º da carta de lei de 29 de março de 1883, que a direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste proceda, com urgencia, nos termos do § unico do artigo 2.º do decreto n.º 6, de 1 de dezembro de 1892, não só aos estudos do prolongamento do caminho de ferro do Algarve, de Faro a Villa Real de Santo Antonio, approximando-o, tanto quanto possivel, das principaes povoações intermedias do litoral, mas tambem aos do prolongamento até Lagos, dos estudos pela mesma direcção agora apresentados, do ramal do caminho de ferro do Algarve, entre Tunes e Villa Nova de Portimão.

O que se communica ao director dos caminhos de ferro do Sul e Sueste para os effeiitos devidos.

Paço, em 10 de novembro de 1897. — Augusto José da Cunha.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Taras vasias. — Por uma nova concessão de ha muito proposta ao governo, e só agora aprovada, ficou estabelecido que as taras do transporte de vinhos, vinagres, aguardentes e azeites da linha da Beira Baixa para quaisquer estações da rede da Companhia Real,

quer transportadas para aquella linha antes da expedição em cheio quer em regresso, depois da remessa dos liquidos, gosem de gratuitade de transporte e despesas de serviço braçal, pagando apenas os 80 réis de guia, registro e sello.

Quando as remessas em vazio precedam o transporte do cheio será levado em conta, no pagamento d'este transporte, o que foi pago por aquelle, mediante a apresentação das cartas de porte.

Quando, pelo contrario, o envio em cheio se faça antes, a estação dará vale para o regresso gratuito das taras.

Em ambos os casos esta concessão só tem lugar quando entre os dois transportes não medie prazo superior a tres meses, quando as estações de procedencia e destino sejam as mesmas e o numero e qualidade das taras igual.

Tarifas dos tramways. — Os novos preços, que são applicaveis não só aos comboios tramways mas em todos que circulam entre Rocio e Cintra, excepto unicamente nos comboios da Figueira, têem produzido um enorme augmento de circulação de passageiros.

Para Campolide, Cruz da Pedra e S. Domingos, ramos são os que vão nos carros pela estrada, tendo comboio muito mais rapido e commodo por 70 réis em 1.ª classe, 50 em 2.ª e apenas 30 réis em 3.ª.

Não se dirá que ha outra viação mais barata.

Tambem nos comboios de Sacavem o movimento tem sido extraordinario.

Não temos ainda a estatística de outubro, mas pela de setembro, primeiro mez em que vigorou a nova tarifa, já se vê como a circulação de passageiros aumentou.

Em setembro de 1896, o movimento n'estes comboios foi de 42.051 passageiros, tendo sido de 32.992 em igual mez de 1895.

Pois em setembro ultimo, este numero elevou-se a 63.651, isto é, quasi que duplicou o movimento de ha dois annos.

A estatística dos resultados dos comboios tramways e sua tarifa reduzida entre Porto, Espinho e Ovar, essa suplanta todas as demais.

Logo no mez de agosto, primeiro em que este serviço foi posto em vigor, o movimento foi de 56.505 passageiros, ou uma média de 1.822 por dia.

Os nomes geográficos

No nosso estimado collega *L'Industrie*, de Bruxellas, deparou-se-nos um artigo intitulado: *Uma reforma na nomenclatura geográfica*, que chamou a nossa particular attenção. O articulista, sr. Grundy, entende que os nomes geográficos se devem pronunciar como se pronunciam nos paizes a que pertencem, e para que isso se torne geral, propõe que nos estabelecimentos de instrucção se ensine a geographia n'este sentido.

Segundo a opinião do sr. Grundy, seria de grande conveniencia para quem viajar e quer evitar surpresas como a que teve um inglez, que, tendo pedido um bilhete para Rouen, foi parar a Ruin. Se a idéa é boa, quando mais não fosse, porque ninguem perde por alargar a área dos seus conhecimentos, por outro lado affigura-se-nos inefficaz e sobretudo pouco praticavel.

Effectivamente, seria necessario que todos os professores de geographia soubessem não só escrever mas tambem pronunciar bem, pelo menos, os nomes geo-

graphicos de todos os paizes, o que em regra não é admissivel, a não ser que para cada paiz houvesse um professor da respectiva nacionalidade, e ainda assim o discípulo não seria capaz de reter na memoria a pronuncia d'aquelle infinitude de nomes, em linguas que desconhece em absoluto.

A nossa opinião, e a pratica que ha muito temos seguido n'esta gazeta, é a seguinte:

Tendo a maior parte dos paizes, assim como muitas provincias, rios, cidades, montanhas, etc., nomes especiaes ou traduziveis nas diferentes linguas, devem-se empregar essas traduccões, por exemplo *Lisboa*, falando-se francez *Lisbonne*, em inglez *Lisbon*, em allemano *Lissabon*, em italiano *Lisbona*.

Em portuguez, que é o que nos interessa, devemos dizer: Escocia, Baviera, Suissa, Tamaisa, Rheno, Rhodano, Hamburgo, Londres, Genebra, Milão, etc., etc.

Os nomes que não têm traduccão em portuguez escreveremos conforme a orthographia do respectivo paiz, como Dover, Aachen, St. Gallen, etc.

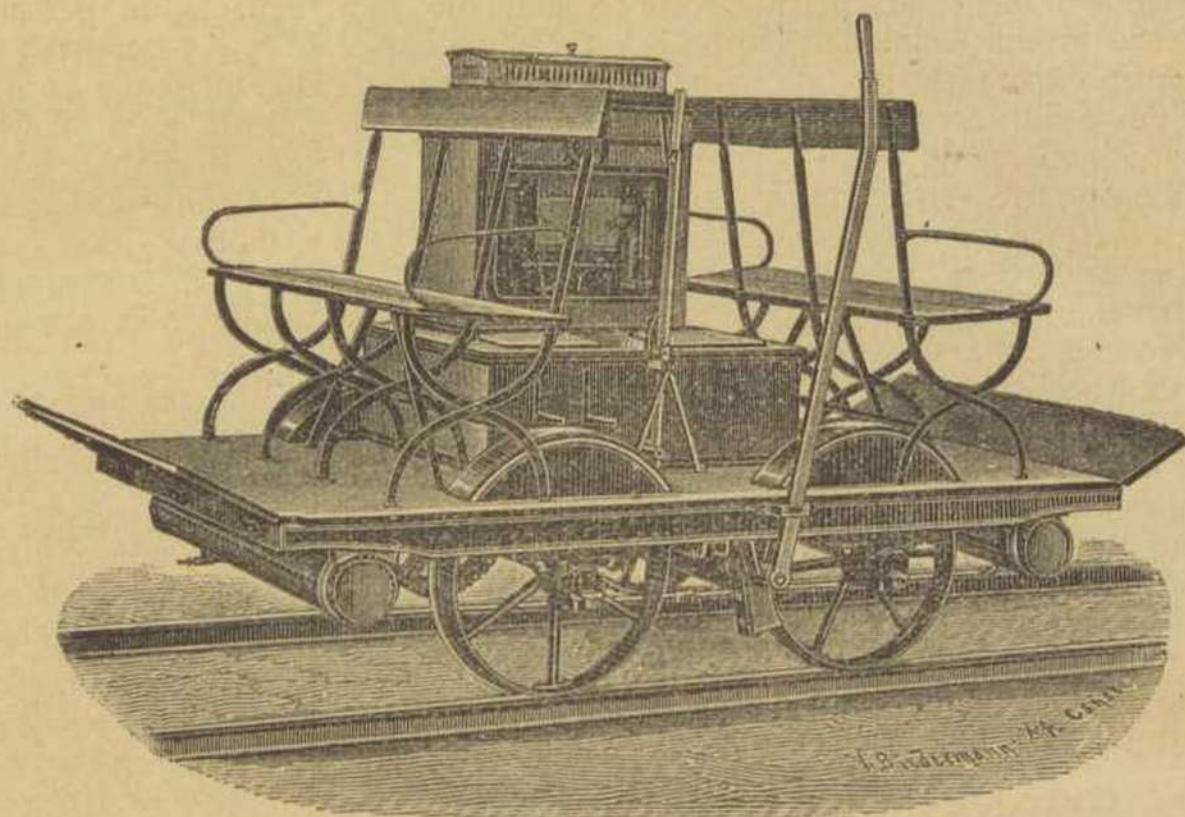
Quanto á pronuncia, fazemos o que podemos, sem nos preocuparmos muito com ella; assim, por exemplo, não temos a mais pequena idéa como se pronuncia em russo a cidade de Innokentievskaia o que não nos impedirá de lá ir quando o Transsiberiano estiver aberto á circulação.

O que de forma alguma podemos admittir é empregar-se traduccões francezas, como Douvres (Dover), Aix-la-Chapelle (Aachen), St. Gall, (St. Gallen), Bade (Baden), Bâle (Basilea), Hambourg (Hamburgo), Co-

AUTOMOBILISMO

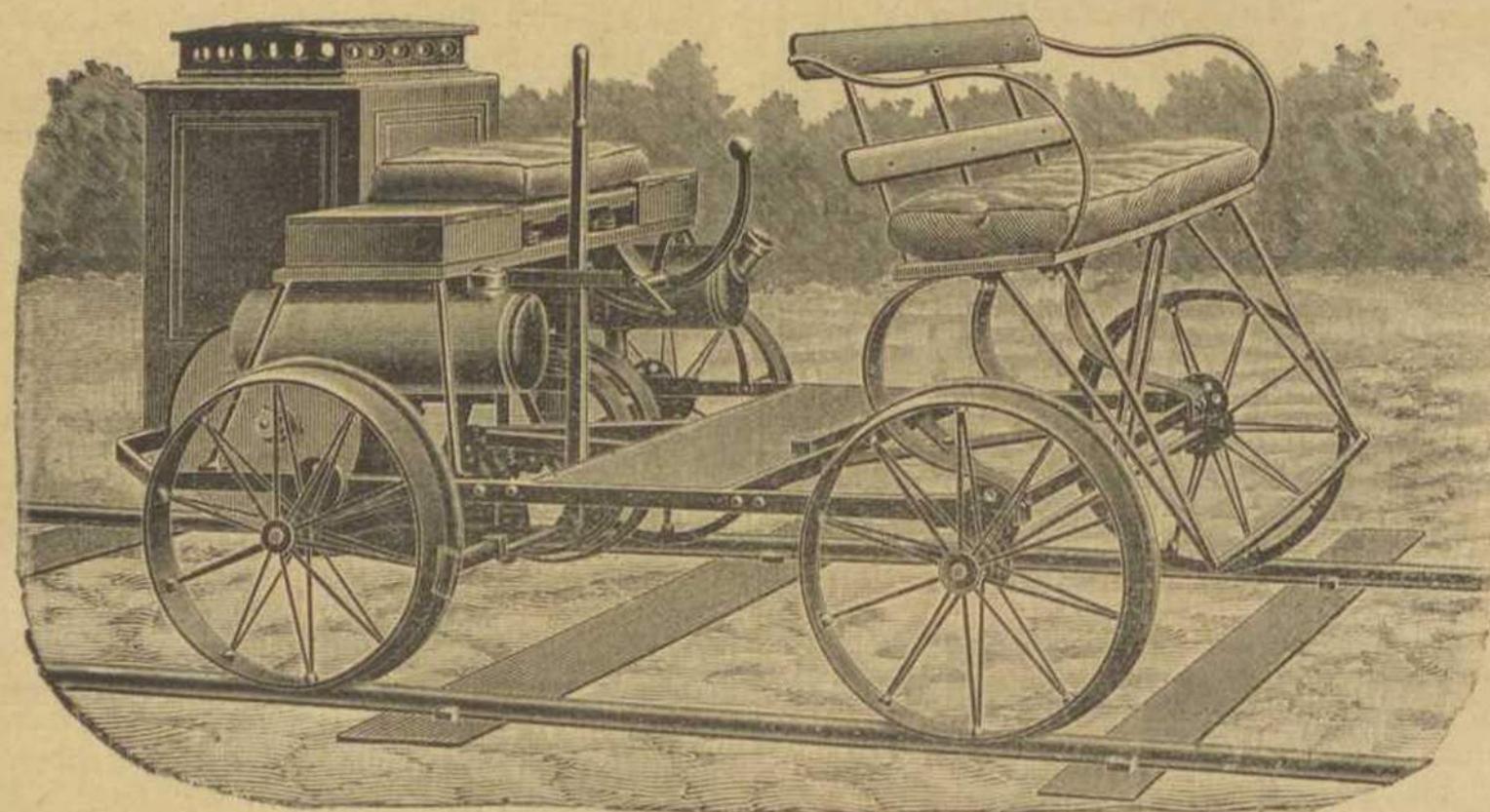
Viação sobre carris, com motor Daimler

Depois de termos dado tantas descripções de carros automoveis sobre leito de estrada ordinaria, muito mais interessante nos parece e mais conforme á especialidade do nosso jornal, a descripção dos carros applicaveis ás linhas ferreas, e que n'ellas pôdem substituir perfeitamente o motor de sangue, muito especialmente o de



sangue humano, que é o mais custoso e a menos humanitario.

Para os profanos a engenharia, precisamos dizer-lhes que, em todos os caminhos de ferro, se usa a *draisine* como meio de transporte para os trabalhos da via, sistema que veiu substituir o antigo e rudimentar wagonete empurrado a braço.



blence (Coblenz), etc., como por ahí vêmos a todo momento, principalmente nas folhas periodicas, provavelmente porque poucos artigos se escrevem que não sejam traduzidos do francez, e sem grande criterio.

Para terminar, sempre diremos que seria curioso ouvir um russo pronunciar correctamente Maçãs de D. Maria, Villa Nova de Famalicão, etc.

A *draisine* é tambem um wagonete, mas a diferença é que tem assentos fixos e relativamente commodos, e que n'ella trabalha um machinismo, ao centro, que é posto em movimento por dois trabalhadores, fazendo, por meio de engrenagens nos eixos, gyrar as rodas e caminhar o vehiculo.

Nos bancos ha logar para 4 pessoas, e calcula-se

quanto esforço têm que empregar os pobres trabalhadores para fazer mover o carro com o peso de 6 pessoas, porque se transportam a si próprios também.

Para substituir este fatigante trabalho applica-se, pelo sistema Daimler, a *draisine* automotora, de que hoje damos as gravuras.

Nesta o motor é colocado ou ao centro ou na parte posterior do carro, bastando um conductor para tratar do motor durante a marcha, conductor que pode até ser, em caso de necessidade, um dos empregados que se pretende transportar, porque o funcionamento do motor não produz sujidade, não há que tocar em carvão, nem no abastecimento do líquido, que automaticamente passa do depósito ao motor, nem sequer que vigiar o funcionamento d'este.

O depósito tem capacidade para até 5 horas de marcha, a qual pode ser a diferentes velocidades, 10 ou 11 e 20 a 21 quilómetros.

N'um percurso de 7 quilómetros em rampa de 0,0129, um carro com 5 pessoas faz o trajecto em 28 minutos, o que dá a velocidade de 15 quilómetros.

A *draisine* Daimler pode andar nos dois sentidos, apenas com o movimento de uma alavanca.

Para as descidas tem um possante freio manual.

O seu auctor constroem estes carros para qualquer largura de via, e com motores de mais ou menos força, sendo, todavia, considerado regular a de 2 cavalos.

O comprimento do carro é 2^m,750, a largura varia, segundo a da via; o diâmetro das rodas 55 centímetros; o peso total para a nossa via larga.

Carruagem para tremvias

As locomotoras com motor Daimler, para via estreita, prestam-se com vantagem, já para um serviço de algumas horas, já para um serviço muitas vezes inter-

manejo e funcionamento. A sua velocidade varia entre 4,5, 9 ou 16 quilómetros por hora, podendo o conductor, mesmo em marcha, e por meio d'uma simples alavanca ao alcance da mão, mudar rapidamente d'uma para outra velocidade.

Tem além d'isso a vantagem de ser muito leve, comparada com as de vapor, não se tornando, portanto, necessário construir vias pesadas, podendo também as pontes ou obras de arte ser construídas ligeiramente.

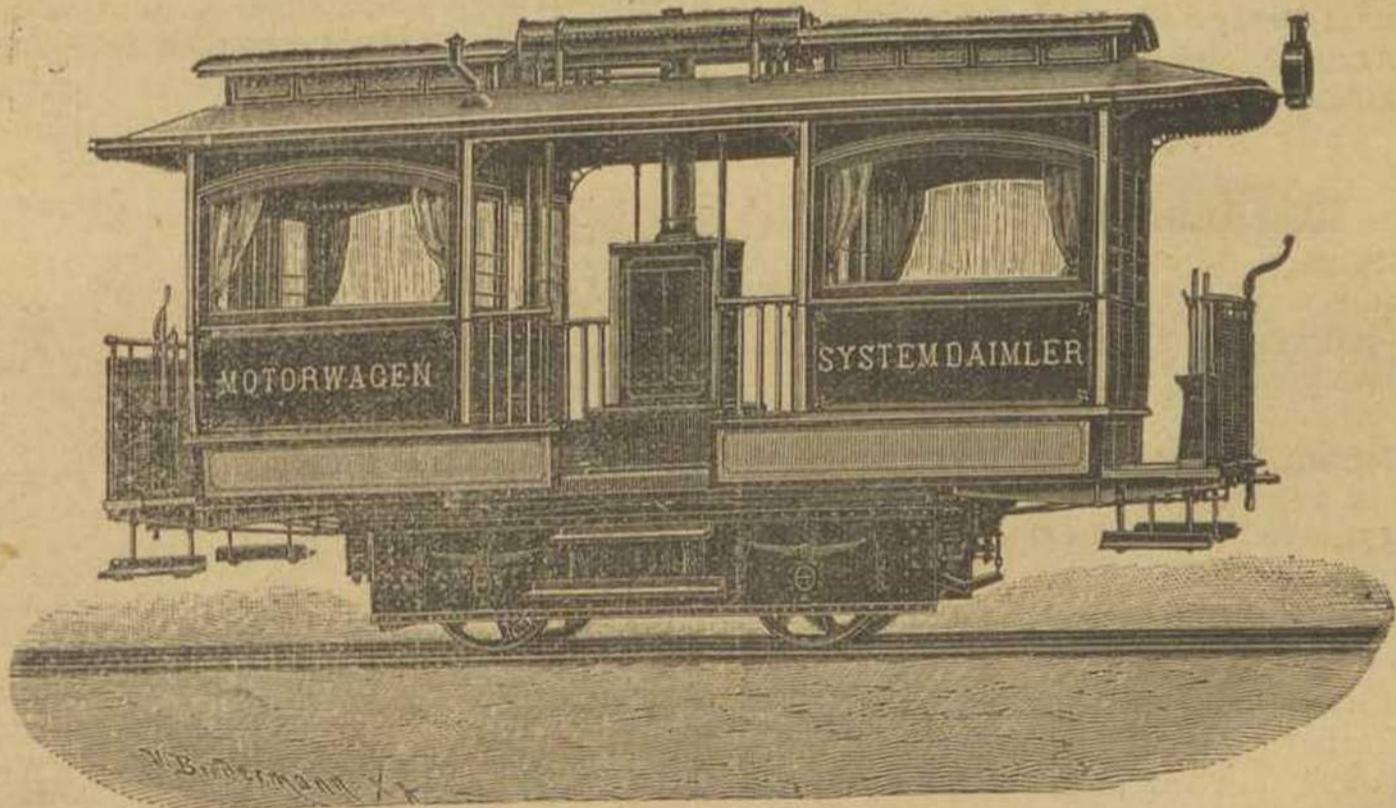
O combustível empregado é o petróleo rectificado (benzina de petróleo) com uma densidade de 0^m,68 a 0^m,70, comportando a máquina uma provisão para um dia, ou sejam 10 a 12 horas, e, além d'isso, a água suficiente para resfriamento dos cilindros, água que só tem a renovar-se n'um grande trajecto.

O consumo de petróleo é de cerca de 0^l,60 por cavalo e por hora. A limpeza e conservação, muito simples, não exigem outros cuidados além dos empregados usualmente com outras quaisquer máquinas.

Vão regularizar-se em Paris os serviços públicos de automóveis, de que ultimamente foi pedida concessão.

O Estado subvençãoará aquelas que assegurem o transporte regular de 20 toneladas de mercadorias com a velocidade mínima de 6 quilómetros por hora e de 60 passageiros com 2 toneladas de bagagem e correspondência, com a velocidade mínima de 12 quilómetros.

A subvenção do Estado subordinar-se-há ás subvenções departamentais que, para esse efeito, serão divididas em três classes, pobres, médias e ricas, preenchendo o Estado $\frac{2}{3}$ da subvenção departamental, no primeiro caso, com um máximo de 300 francos por anno e por quilómetro; $\frac{3}{5}$ para o 2.º caso, com um máximo de 275 francos; e metade para o ultimo caso, com um máximo de 250 francos. A concessão será por 10 annos.



rompido por frequentes paragens demoradas, pois que, não necessitando de caldeira, não se perde tempo algum no seu aquecimento, e cerca de 3 minutos são mais que suficientes para preparar e pôr em marcha o motor.

Como já dissemos, é nullo o cheiro ou o fumo, e d'aqui resulta poderem também ser applicadas na tracção de tramways de via estreita, não só dentro d'uma cidade, como de uma para outra localidade, nas minas, etc.

A locomotora munida do motor Daimler avança ou recua facilmente, bastando um só homem para o seu

NOTAS DE VIAGEM

XXIX

Biskra no verão e no inverno. — O calor. — Como se areja a água. — Um termômetro que se diverte. — Um tremvia horrível. — Os banhos. — Como se enriquece. — O casino. — Penetração francesa. — Em trem no deserto.

Como todas as povoações que, pelas suas condições climáticas, proximidade de nascentes de águas ou de praias, se destinam a ponto de reunião de veraneado-

res ou hibernadores, Biskra tem uma vida bem diferente nas duas epochas do anno — o verão e o inverno.

No verão, quando eu a visitei (porque não pude fazê-lo no inverno, já se vê) é desanimada, triste, ordinaria, suja, de população indigena estatelada pelas ruas, durante a noite, illuminadas vagamente por uns bruxuleantes candieiros de petroleo.

Mas percebe-se, na quantidade e grandeza dos seus hoteis, na sumptuosidade do seu Casino, na vastidão do seu parque, que ella é um ponto de grande animação de forasteiros durante a epocha em que a Europa, cobrindo-se de neve, os faz immigrar alli, á busca do calor confortavel que lhes offerecem os 35° e 27' de latitude e as vizinhanças d'aquelle grandioso fogão chamado o Sahará.

No inverno, aquellas ruas são frequentadas por milhares de inglezes, de hollandezes, de francezes, suissos e belgas. O club abre as suas portas e uma multidão enorme irrompe por elles a assistir a maravilhosos concertos, dansas do ventre pelas filhas da tribo dos Oulad-Naïl, partidas de bilhar e outros jogos, tudo que constitue a vida animada d'estes pontos de reunião de sociedade abastada.

Os hoteis são enormes e todos se enchem. O mercado fartamente abastecido, e em volta d'elle attráem as multidões *troupes* de arabes em dansas caracteristicas, domadores de serpentes, malabaristas, vendedores de mil bijouterias de couro, pelle de camello e metal.

No verão, Biskra está entregue ao seu commercio de tamaras, que não é pequeno, e de abastecimento das tribus vizinhas, que formam um conjunto de mais de 100.000 habitantes.

E essa vida restringe-se ainda a algumas horas diárias, desde as 6 da manhã até o meio dia, e das 4 da tarde ao anoitecer.

Do meio dia ás 4 horas é impossivel circular na rua, porque o sol abraza; o calor é suffocante.

Os estabelecimentos fecham, nas praças ninguem. Biskra dorme a sesta.

Atravessados nos passeios, do lado da sombra, extensem-se continuamente arabes, que dormem como soldados em descanso de campanha, e entre elles erguem-se as forquilhas de madeira, ás portas, tendo pendurados odres onde está a agua ao ar, para refrescar, como se isso fosse possivel sob aquella atmosphera escaldante.

Para o mesmo fim, para preservar do calor, não ha em Biskra uma só garrafa que ostente o vidro a descoberto; todas têm uma capa de flanella, constantemente embebida em agua.

Até as de Cognac, absintho e outras bebedas alcoolicas estão resguardadas do calor exterior.

O dia que eu passei em Biskra disseram-me alli que era dos mais frescos d'aquelle verão, e, não obstante, já ás 6 horas da manhã, e sem mais esforço do que vestir-me e sahir, o suor corria-me em bagas pela cara.

Fui vêr o thermometro quantos graus marcava e tive vontade de o fazer em pedaços! O maroto contava 38 centigrados!

Estava mangando commigo, ou cançado de subir, determinou descançar n'aquelle ponto.

A essa hora tomei o carro tremvia que se dirige aos banhos de Hammam Salahhin (o banho dos santos) que ficam a uns 8 kilometros de Biskra.

O trajecto faz-se em 40 minutos e custa 1 franco ida e volta.

Que linha! que solavancos, que barulho! Parece um dos nossos tremvias descarrilado.

O Guia da Argelia diz que o carro parte da praça, em frente do hotel Victoria, mas hoje já isso não sucede, sahindo os carros do lado sudoeste, o que me ia fazendo ficar a vêr navios... sobre o Atlas.

Os banhos nada têm que vêr. E' um bom estabelecimento, todavia, que a Sociedade de Biskra, proprietaria do Casino, estava reconstruindo, dando-lhe forma elegante.

A concorrença é pouca no verão. Os arabes ricos, que são muitos na cidade, vão de trem, com as suas mulheres, embrulhadas de tal forma que, á passagem do trem para o banho e d'este para o trem, têm que leval-as pelo braço, para não cahirem.

Estes sujeitos têm, na sua maior parte, enriquecido pela agiotagem exercida com os menos abastados, aos quaes emprestam dinheiro, tomando como penhor os palmeiraes e outras propriedades.

Chegado o vencimento do prazo ha sempre um pedido do devedor para o addiar, pedido a que o créador promptamente accede, augmentando a conta do debito.

Por este processo a dívida nunca é paga, e o créador apodera-se do penhor por um processo sumario de liquidação.

Tambem o *Guia* recommends um passeio de trem ao alto do Sfa, grande monte ao norte de Biskra, d'onde se vê o deserto.

E uma maçada monumental este passeio de uma legua por maus caminhos sobre montanhas áridas, e de lá de cima não se vê melhor o Sahará do que do minarete do Casino.

D'ahi sim.

Graças á amabilidade de Mr. Paul Boussier, nosso collega do jornalismo, director do *Avenir de Biskra* e gerente do Casino, foi-me dado visitar este estabelecimento a que já acima alludi.

É uma bella construcção de puro estylo mouro, com todos os confortos e commodidades. Bellas salas de baile, theatro e concerto; vasto restaurante, uma deliciosa galeria coberta e elevando-se acima do corpo principal, um minarete como os das mesquitas, d'onde se avista o deserto n'uma extensão tal que se confunde, lá ao longe, com o céu.

Esplendida e extraordinaria visão!

Alguns pontos mais elevados são as celebres areias movediças, que o vento transporta de um a outro lado, formando enormes montanhas.

O *Chott el Melghir*, enorme lago, lá se avista como pequena mancha parda, e d'ahi para além os raros oasis de palmeiras, antigos caravançarás, que nos parecem pequenas ardósias sobre neve.

Para o nordeste eleva-se o Aurés, cujos pincaros sóbem a mais de 2.300 metros.

A contemplação d'aquelle enorme mar de areia, que se prolonga por milhares de kilometros, e de que só a parte, ainda assim pequena, que avistámos, nos deixa extasiados, não pôde deixar de nos impôr a idéa dos grandiosos trabalhos de penetração e civilização que a França alli tem operado.

Poços artesianos vão alli sendo abertos em enorme avanço para o sul, estradas construidas em meio das areias, occupação effectiva em todos os pontos e até correio e telegrapho estabelecido em tão longínquas paragens.

Estas commodidades facultaram-me uma extravagancia de que eu nunca me julgaria capaz: andar de trem no deserto!

Pois andei, e de bello caleche, a 2 francos a hora, quer dizer, mais barato do que por esse deserto do Aterro da Boa Vista.

Trasbordos no Tejo

A capitania do porto de Lisboa conseguiu finalmente estabelecer uma tarifa para os trasbordos no Tejo, com o que prestou um bom serviço ao nosso porto, pondo fim ás exageradas exigencias dos barqueiros, que, com a liberdade de que gosavam, causavam os maiores vexames e praticavam toda a casta de extorsão para com os passageiros a desembarcar dos paquetes.

O estuário em frente de Lisboa até Belem é dividido em tres secções: oriental, central e occidental.

Os preços são os seguintes:

	Passageiros	Vol. de bag.
Dentro de cada secção.....	400	80
D'uma secção para immediata	600	120
Entre os extremos	800	160
Do Lazareto para os caes da occidental	500	100
Idem para a central	700	140
Idem para a oriental	900	180

Estes preços terão 25% de aumento quando o camareiro esteja içado.

São isentos de pagamento os menores até 3 annos e os volumes de mão. Os menores de 3 a 7 annos pagam meio preço.

O passageiro que alugar um bote só para si pagará o preço de 5 logares, isto é, 2.000 a 4.500 réis, o que nos parece ainda caríssimo.

Quando a demora, esperando os passageiros de bordo não exceder, meia hora, reduzir-se-hão a metade os preços supra.

As transgressões serão punidas com multas de 2.000 a 5.000 réis.

Bem cumprido e bem fiscalizado, este regulamento seria uma grande conquista para o nosso porto.

Mas será?

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Revista Mascaró, para cegos e videntes. — Recebemos um folheto em que se compara o alfabeto Braille, inventado em 1829, com o alfabeto Mascaró, inventado por este benemerito professor de cegos sessenta annos depois.

Por curiosidade fizemos o exame experimental dos dois systemas, e, se bem que aquelle foi o precursor d'este, reconhecemos que este lhe sobreleva consideravelmente em vantagem, por permitir que os videntes, quaesquer e sem estudo prévio, possam perceber perfeitamente o que está escrito e ajudar, portanto, na leitura o cego.

Dá-nos este folheto a agradavel noticia de que uma alumna cega da escola dos Anjos, ensinada pelo methodo Mascaró pela distincta professora a sr.ª D. Aurelia de Miranda, fez este anno exame de admissão ao lyceu sahindo aprovada com distincção.

E' o mais brilhante resultado a provar a proficiencia do methodo.

Tratado pratico de contabilidade commercial. — Está á venda em todas as livrarias do reino esta importissima obra, devido á pena do habil guarda-livros e professor sr. Magalhães Peixoto.

Tem tido uma enorme procura, porque o trabalho apresentado pelo sr. Peixoto representa um verdadeiro sucesso contabilista e contém mais de 600 problemas

para todos os ramos do commercio e mais de 200 taboas para todos os calculos mercantis.

Preço 2.800 réis e pelo correio 2.900 réis.

Pedidos aos editores Barros & C.ª, rua do Arco de Bandeira, 62, e livraria Pereira, rua Augusta, 52, Lisboa.

Os nossos collegas. — Agradecemos ao *Diario de Noticias* e *Commercio d'Alemquer*, as palavras amaveis com que acompanharam as transcrições que fizeram de alguns dos nossos artigos do numero passado, e a outras folhas de Lisboa e provincias a noticia que se dignaram dar da recepção d'este numero.

Companhia «Conduites d'Eau» de Liége

Reuniu no dia 25 de outubro a assembléa geral d'esta companhia, para lhe ser presente o relatorio do anno social, de junho de 1896 a maio de 1897.

A conta do primeiro estabelecimento, que se elevava a 1.360.838,96 fr., ficou reduzida a 824.635,09 fr., o que é importantissimo.

Os lucros líquidos foram de 727.722,69 fr., dos quais se repartiram 40 fr. ás 12.500 accções, como dividendo, 13,33 fr. ás accções novas e 5% para fundo de reserva.

A fabrica de Vennes produziu 30.138.911 kilog. de fundição.

A companhia tem a empreitada de installação das aguas de Vienna d'Austria e de Alicante, e concluiu agora as de canalizações em Saint Trond, Châtelaineau e reparações nas de Bruxellas.

As aguas de Utrecht, Barcelona e suburbios de Paris são tambem exploradas por esta importante companhia.

O numero de operarios nas officinas, no fim do anno, elevava-se o 700, ganhando, em média, 3,48 fr. por 10 horas de trabalho.

PARTE FINANCEIRA

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 novembre 1897.

La tendance du marché se ressent favorablement de la facilité avec laquelle s'est effectuée la dernière liquidation: la publication par l'administration des finances du rendement des impôts et revenus indirects pour octobre, qui accuse une plus value de près de 19.000.000 fr., vient de raffermir les bonnes dispositions de la spéculation.

Le bilan de la Banque de France et celui de la Banque d'Angleterre sont également satisfaisants; les sorties d'or se soldent par un chiffre minime.

Tout concourt à rendre les dispositions de la place favorables, et cet ensemble de facteurs pourrait être augmenté, sans l'inquiétude des capitalistes de voir surgir de nouveaux impôts sur les titres étrangers.

Mais on s'occupe de chercher ailleurs les quelques millions qui manquent à l'équilibre du budget et il faut donc espérer dans l'intérêt du marché que la commission ne s'arrêtera pas aux désirs fiscaux du gouvernement.

Nous inscrivons le 3% à 103,70; l'amortissable à 102,65 fr. et le 3 1/2 à 106,70 fr.

L'Italien passe facilement à 94,50 fr.

En ce qui concerne les *Fonds Brésiliens*, nous ne pouvons que nous répéter: tout ici dépend de la politique, nous ne croyons pas qu'il faille désespérer du Brésil, pays possédant des ressources considérables, et qui ne souffre en ce moment que de la mauvaise gestion financière de ces dernières années.

Le *Portugais* finit vers 21 fr. L'obligations des *Tabacs* se traite à 477,50 fr. Les ventes effectuées par cette compagnie depuis le commencement du septième exercice (1.º abril 1897 au 31 mars 1898) montent à kilog. 1.213.303, réis 4.806:141.971, avec une différence en faveur de l'exercice en cours 36.166 kilog., réis 144.961.408.

L'Extérieure, s'avance à 61. Cette meilleure tenue est motivée par l'amélioration du change et par les efforts du maréchal Blanco pour convaincre les Cubains de la sincérité du gouvernement Espagnol.

Les *Fonds Russes et Ottomans* sont à peu près stationnaires.

La *Banque de France* monte à 3.870 fr. Le *Sénat*, dans sa séance du 5 courant, a voté l'ensemble du projet sur le renouvellement du privilége de la *Banque*, projet qui avait été déposé le 31 octobre 1896 par M. Cochery.

Le *Crédit Foncier* se traite à 655 fr. Cet établissement vient de décider la conversion de ses obligations communales 1892. Les porteurs qui n'accepteront pas la conversion devront se présenter jusqu'au 25 novembre au plus tard pour obtenir le remboursement au pair, sous déduction de l'impôt de 4 % sur la prime de remboursement.

La *Société Générale* se maintient à 525 fr., le *Lyonnais* à 775 et l'*Industriel* vers 605 fr. coupon détaché.

La *Banque Française de l'Afrique du Sud* vaut 72 fr. Les actionnaires sont convoqués en assemblée extraordinaire pour statuer sur la réduction de son capital de 50 à 40 millions, et l'échange de cinq actions contre quatre nouvelles.

Le *Crédit Mobilier Espagnol* se retrouve à 43 fr.

La *Banque Ottomane* oscille entre 594 et 597 fr.—D'après une dépêche de Constantinople, le conseil de cet établissement a informé les gouvernements Russe et Français qu'elle avancerait à la Porte, contre simple reçu la somme de 80 000 livres sterling. Le reste des 800.000 livres sera versé à la Porte immédiatement après que la Russie et la France auront donné des garanties morales concernant le remboursement de cette somme. La Banque demande aussi que la Porte promette de rembourser les arrérages qui lui sont dus, c'est-à-dire environ 500.000 livres.

La *Banque de l'Algérie* reste à 545 fr. en attendant que le conflit qui vient de naître entre le Conseil d'Administration et le ministre des finances reçoive une solution, et que le Conseil d'Etat se soit prononcé.

La *Banque des Pays Autrichiens* fléchit à 475 fr. et le *Crédit Foncier Autrichien* vers 1.165 fr.

Chemins de Fer.—Toute la cote des actions de nos grandes compagnies a continué à être extrêmement active depuis une quinzaine aussi bien au comptant qu'à terme. Pendant la semaine du 15 au 20 octobre, les recettes ont progressé de 1.900.000 fr., ce qui porte à 29.200.000 fr. la plus value depuis le 1^{er} janvier.

A signaler tout particulièrement la progression du *Nord* qui s'avance à 2.070 fr.

Le *Lyon* cote 1.855 fr., le *Midi* 1.457 fr., l'*Orléans* 1.860 fr., l'*Ouest* 1.220 fr., l'*Est* 1.110 fr.

Les transactions sur les lignes Algériennes deviennent assez rares; aussi retrouve-t-on le *Bône-Guelma* à 805 fr., l'*Est-Algérien* à 740 fr., et l'*Ouest-Algérien* à 695 fr.

L'action *Thomson-Houston* atteint 1.140 fr. soit une hausse d'une centaine de francs depuis le mois dernier.

L'action des *Wagons-Lits* est en nouvelle hausse à 690 fr., à la suite des bonnes recettes encaissées par la société.

L'état comparatif des recettes nettes de cette société présente une plus-value en faveur de 1897 de fr. 804.804.

Le marché des chemins étrangers ne s'est pas amélioré ni dans le groupe Autrichien ni dans celui Espagnol.

L'*Autrichien* vaut 720 fr., l'*Andalous* 80 fr., les *Lombards* 192, et le *Nord d'Espagne* 83 fr. et le *Saragosse* 145 fr.

L'obligation privilégiée de premier rang des *Chemins Portugais* se négocie : le 3 % à 264 fr. et le 4 % à 360 fr. La plus value des recettes au 21 octobre depuis le 1^{er} janvier s'élève à 824.772 fr.

La *Nitrate Railways* paraît bien soutenue à 160 fr.

Le marché des *Mines d'Or* manque d'animation; la question des réformes est toujours à l'ordre du jour et les bruits les plus contradictoires continuent à circuler.

La *Chartered* réactionne à 84 fr.

L'*East-Randt* clôture à 117,50 fr.

La *Mozambique* fait exception à la faiblesse générale et s'avance à 51 fr. Les recettes de cette compagnie pour le premier semestre se sont élevées comme on le sait à 58.660 liv. st. contre 41.783 liv. st. et 24.097 liv. st. pour les périodes correspondantes de 1896 et 1895 respectivement. Le capital de la société est de 1 million de livres représenté par 1 million d'actions d'une liv., sur lesquelles 550.000 seulement ont été émises.

La *Mossamédés* vaut 12 fr.

Sur les valeurs *Cuprifères*, changements peu sensibles.

Le *Rio Tinto* cote 1.53 fr., l'action de *préférence*, et 623 fr. l'action *ordinaire*, coupon détaché. Le cours du cuivre qui reste à liv. 47 $\frac{11}{16}$ ne paraît guère justifier cette augmentation. D'après la circulaire H. Merton le stock visible du cuivre au 31 octobre était de 34.389 tonnes contre 35.045 le 15 octobre et 33.759 le 30 septembre.

Le *Tharsis* fait 164,50 et le *Cape Copper* 74 fr.

L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de novembro de 1897.

Se o estado geral dos nossos mercados se não modificou sensivelmente na quinzena que hoje finda, no entretanto estiveram bastante activas as operações de desconto, indicador de mais favoráveis disposições para os negócios. Já não houve necessidade de fazer escolha muito cuidada no papel oferecido, como até ha pouco succedia, para destrinçar o que fossem letras de favor ou artificiosa prorrogação de pagamento. O Banco de Portugal desenvolveu maior desembaraço na sua repartição de descontos, mas ainda assim fazendo depender de confirmação do conselho de administração a maioria das propostas apresentadas. Os outros Bancos acompanharam o primeiro Banco do paiz, mostrando-se dispostos a alargarem as concessões á sua clientela.

No mercado de cambios a situação manteve-se, por assim dizer, inalterável durante a quinzena, em confronto com a anterior. Nos ultimos dias, uma mais accentuada procura concorreu para que o preço do cheque sobre Londres se firmasse a 35 $\frac{15}{16}$, não podendo por isso realizarem se todas as compras para que os corretores haviam recebido ordem a este limite. As letras sobre Londres 90 d., que haviam atingido 36 $\frac{3}{8}$ e 36 $\frac{5}{16}$, chegaram a ter procura a 36 $\frac{7}{32}$. No sabbado os Bancos ainda forneceram cheques a 35 $\frac{15}{16}$ sobre Londres, 796 sobre Paris e 328 sobre Hamburgo. Não se modificou a anterior situação dos papeis de credito.

Causou grande impressão na nossa praça e nos círculos onde mais actua o elemento brazileiro, a noticia dos ultimos acontecimentos do Rio de Janeiro. Posto que o cambio do Rio de Janeiro sobre Londres fosse mantido, o que é certo é que ninguem duvidou que essa firmeza fosse devida a influencias officiaes. A situação affigura-se a todos excepcionalmente grave. A lucta para a eleição presidencial vae-se tornando muito renhida, e a ordem publica parece seriamente ameaçada, affigurando-se a muitos que o governo não dispõe dos elementos necessarios e indispensaveis para a assegurar e manter. Depois, uma situação assim periclitante não é a mais propria para auxiliar a solução dos graves problemas economicos e financeiros que ha a resolver no Brazil.

Pelo que respeita aos nossos problemas economicos e financeiros, têem continuado a correr boatos de algum modo animadores ácerca do resultado dos trabalhos realizados nas primeiras praças estrangeiras, no sentido da realização d'uma grande operação do thesouro portuguez. Ao contrario do que se tem dito, a disposição geral dos mercados financeiros não nos é manifestamente hostil e até certo ponto essa disposição é animada por um accentuado interesse pelo exito das negociações nas regiões officiaes dos diversos paizes, especialmente em Paris e Londres. O sr. conde de Burnay deve chegar a Lisboa no dia 19 com o resultado das negociações.

Está publicado oficialmente o novo orçamento da província de Moçambique para 1897-98, elaborado pelo commissario régio sr. Mousinho d'Albuquerque. É um documento interessante, porque calculando a receita geral em 3.952 contos, e fixando a despesa em 3.700, apresenta um saldo positivo de 899 contos, do qual, deduzidos 646 contos de contribuição dos distritos para as despesas provincias, ficam 252 contos, que é realmente o saldo líquido. A despesa militar está orçada em 863 contos, a da marinha em 375, a da administração geral em 1.643 e a da fazenda em 305. É, porém, provável que algumas receitas dêem resultados muito inferiores aos calculos.

Está publicada a estatística geral do commercio nacional no primeiro semestre d'este anno. A importação para consumo elevou se a 22.447 contos contra 20.930 em igual periodo do anno passado. A exportação atingiu 13.723 contos contra 13.115 em 1896; a reexportação 4.183 contos contra 4.567, o transito 836 contos contra 1.820. Total geral :—41.189 contos contra 40.432 em 1896, o que representa, em relação a 1891 (37.190 contos); uma progressão de cerca de 4.000 contos, isto é, mais de 10 p. c.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v....	36 $\frac{5}{16}$	36 $\frac{1}{4}$	Desconto no Banco de Portugal.
" cheque ..	36	35 $\frac{7}{8}$	5 $\frac{1}{2}$ 0/0
Paris 90 d/v.....	792	793	No mercado.....
" cheque ..	796	797	Agio Buenos Ayres
Berlim 90 d/v.....	322	324	178
" cheque....	327	328	Cambio Brazil...
Francfort 90 d/v...	322 $\frac{1}{2}$	324 $\frac{1}{2}$	Premio libra.....
" cheque ..	327 $\frac{1}{2}$	328 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$ 160
Madrid cheque.....	1.000	1.020	

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

NOVEMBRO

BOLSAS	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	-	-
Lisboa: Inscrições assent...	33,49	33,50	33,34	33,66	33,60	33,50	33,50	33,40	33,70	33,80	33,80	33,80	-	-
" coupon...	55	-	-	-	33,52	33,50	-	-	-	33,50	33,60	-	-	-
Obrig. 4% 1888	45.600	15.600	-	15.650	-	15.700	-	15.700	15.700	15.700	-	15.700	-	-
" 4% 1890 assent...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39.500	-	-
" 4% 1890 externo...	-	-	43.900	43.800	43.800	-	-	-	-	-	-	43.600	-	-
" 4 1/2% assent....	-	-	44.800	-	-	-	-	-	-	-	43.800	-	-	-
" 4 1/2% coup. int....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2% externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal	123.500	-	124.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " Commercial	118.400	-	-	87.100	87.500	-	87.500	-	-	88.000	-	-	-	-
" " N. Ultramarino	-	-	-	-	80.000	80.000	80.000	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	40.800	-	-	40.800	-	-	-	-	-
" Comp. Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%	-	-	-	94.700	94.700	94.700	-	94.700	-	-	-	94.700	-	-
" " 5%	93.500	93.500	-	-	-	93.500	93.500	-	-	-	-	93.500	-	-
" Conp. Real 3% 1.º grau	-	-	-	71.000	-	-	70.900	70.800	-	70.800	-	-	-	-
" " " 2.º grau	-	-	12.400	12.400	-	-	-	12.400	12.400	-	12.500	-	-	-
" C. Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa.....	83.800	83.700	83.700	-	83.700	83.700	83.700	-	-	83.300	83.300	83.200	-	-
Paris: 3% portuguez.....	20,90	20,70	20,40	-	20,70	20,50	20,20	20,85	20,85	-	20,35	-	-	-
Acções Comp. Real.....	-	44,50	44,50	-	-	40	42	42	42	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	-	-	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Norte de Hespanha	83	82	83	83,50	82,50	80	81	82,50	-	-	-	-	-	-
" Mad. Zaragoza.....	142,50	140	143	143,60	143	141,75	143,50	144,50	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes	75	-	-	-	-	-	75,25	77	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real (1.º grau)	265	264	263	263,75	263,25	264	263	263	263	264,75	265	-	-	-
" " " (2.º ")	45,25	45,25	-	45,25	45,25	-	-	-	-	45,10	45,50	45,25	-	-
" " " (antigas)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	122,50	-	-	-	-
" C. Beira Alta	66,50	-	-	-	66,25	66,25	66,50	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	52,50	53,75	-	52	55	-	56,50	54,50	52	-	52	-	-	-
" N. Hesp. (1.º hyp.)	217,50	217	217,75	219	217,25	216,87	217,50	218,75	-	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez	21	20,62	20,62	20,62	20,69	20,62	20,50	20,62	20,62	20,62	20,25	-	-	-
Obrig. Atravez Africa	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	-	-	-
Amsterdam: Atravez Africa	-	-	61	60,37	-	-	-	-	-	-	59,50	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa	-	63,75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1897			1896			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	de 1 a 30 Out.	693	76.196.000	109.950	693	70.679.160	101.990	2.702.324.000	2.563.574.042	138.749.958	-	-	-
Antiga rede	15 21	"	693	75.899.000	109.522	"	70.679.160	101.990	2.778.223.000	2.634.253.202	143.969.798	-	-
enova não garantida.	22 28	"	"	70.936.000	102.360	"	65.186.398	94.064	2.849.159.000	2.699.439.600	149.719.400	-	-
Nova rede garantida.	15 21	380	8.514.000	22.397	380	8.785.840	23.120	328.404.000	318.694.958	9.709.042	-	-	-
22 28	"	"	8.385.000	22.065	"	8.785.840	23.120	336.789.000	327.480.798	9.308.202	-	-	-
29 4 Nov.	"	"	8.125.000	21.381	"	8.277.602	21.783	344.914.000	335.758.400	9.153.600	-	-	-
24 30 Setem.	475	20.824.865	43.835	475	20.072.665	42.258	624.266.290	576.107.430	48.158.860	-	-	-	-
Sul e Sueste...	1 7 Out.	"	24.285.400	51.127	"	19.169.090	40.355	648.531.690	595.276.520	53.275.170	-	-	-
8 14	"	"	22.769.350	47.935	"	18.353.665	38.639	671.321.040	613.630.185	57.690.855	-	-	-
16 22 Julho	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24 30 Setem.	253	11.414.495	45.417	253	10.739.591	42.449	246.316.735	236.819.794	9.496.944	-	-	-	-
Beira Alta.....	1 7 Out.	"	7.865.299	31.088	"	7.545.835	29.823	254.482.034	244.365.626	9.816.408	-	-	-
8 14	"	"	8.388.568	33.156	"	7.491.704	29.614	262.570.602	254.857.330	10.743.272	-	-	-
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....	17 23	105	2.239.408	21.515	105	2.047.028	19.495	51.866.042	48.386.372	3.479.670	-	-	-
24 30	"	"	1.776.655	16.920	"	1.718.367	16.365	53.612.697	50.104.739	3.537.958</			

O tunnel do Simplon e a Allemanha

Parece que a Allemanha não vê com bons olhos a construcção do tunnel do Simplon — a *Frankfurter Zeitung*, o orgão da alta finança, duvida que o rendimento do tunnel seja suficientemente remunerador.

Segundo a mesma folha, a avaliação de 40 milhões para a execução dos trabalhos não é mais do que uma isca, para poder obter do cantão de Vaud o subsidio de 4 milhões, por isso que a importancia de que a companhia necessita será de 60 milhões.

«Se é verdade o tunnel custar 54 1/2 milhões, acrescenta a referida gazeta, serão ainda precisos mais: 3.900.000 francos para diversos trabalhos, 1.500.000, para despesas geraes, 7.200.000 para juros e 3 100.000 francos para trabalhos preliminares, operações financeiras, etc., etc.

Além d'isso os 20 milhões, com que a companhia conta de subsídios, não são todos em dinheiro: 4 1/2 milhões dos cantões suíços são em cedencias de direitos, e o subsidio do governo italiano será pago, apenas, em prestações annuaes de 66.000 francos.

Contando ainda a despesa com o aumento de material, que a companhia se verá obrigada a fazer com os trabalhos accessorios, facil será comprehendender que serão 60 milhões e não 40 que ella terá de angariar.»

A mala da India

Negociações encetadas, pelo governo italiano, com a *Peninsular and Oriental Cº*, para o transporte da mala das Indias, transporte que, pelas linhas italianas será feito em menos 4 horas do que até aqui, foram logo seguidas pela *Navigazione Generale*, que construiu, ou vae construir, alguns navios, que farão a viagem de Napoles a Port-Said em 66 horas.

Tambem de Marselha nos dizem que, por um novo contracto que acaba de ser assignado, os paquetes-malas para a India, China e Australia sahirão desde o 1º de Janeiro de 1898 d'aquelle porto em vez do de Brindisi, como até agora acontecia.

LINHAS PORTUGUEZAS

Atravez d'Africa. — Esta companhia requereu ao governo a prorrogação do prazo para a conclusão da linha até Ambaca, que, segundo os contractos, devia estar construída em outubro ultimo, fundando-se nas causas de força maior invocadas no seu relatorio, de que hoje damos extracto.

Transportes de minério. — Em sessão do dia 8, do conselho superior d'Obras Publicas, foi dado parecer favorável ao projecto de contracto a celebrar entre a direcção do caminho de ferro do Minho e Douro e o syndicato Franco-Iberique, representado pelo sr. G. de Saint-Clair, para o transporte dos minérios de ferro das minas de Moncorvo, de que o mesmo syndicato é adjudicatario.

O contracto é por 10 annos e só começará a vigorar quando os adjudicatarios tenham fornecido, em harmonia com a proposta apresentada em tempo, o material necessário para aquelle serviço e que deve importar em mais de cem contos de réis.

LINHAS HESPAÑOLAS

Orense a Vigo — Estão muito adeantados os trabalhos da linha do molhe do porto de Vigo.

A obra de mais circumstancia, o tunnel da rua do Duque de la Victoria, está completamente terminada, procedendo-se agora, unicamente, ao revestimento e suporte da entrada norte do mesmo tunnel.

Santander a Bilbao. — Sem commentarios, porque, a fazel-los, teríamos de ocupar muito espaço e gastar muita indignação inutilmente, ao compararmos o modo de encarar os diferentes assumptos aqui, em Portugal, e bem perto de nós, na Hespanha.

Vá, pois, como simples curiosidade.

A Companhia dos Caminhos de Ferro de Santander a Bilbao reservou para a subscrisção publica 2.000 obrigações hypothecarias, de 500 pesetas cada uma, das 10.000 cuja emissão lhe fôra concedida.

Pois em Santander foram subscriptas 2.544 obrigações e em Bilbao 2.594, quer dizer, sobejaram 3.138 obrigações das que o publico tomára.

Se a subscrisção se abrisse em Portugal... perdão, iamo-nos esquecendo do que escreveremos ao começar esta noticia...

Murcia a Granada. — Por contracto firmado entre a Companhia de Liñares a Almeria e a de Murcia a Granada, encarregou-se a primeira d'estas companhias dos estudos e construcção do troço de Moreda a Granada, caducando, portanto, a concessão da linha de Murcia a Granada.

Murcia a Granada. — O sr. Moret, ministro do ultramar, foi há pouco procurado por uma comissão de Guadix, cujos habitantes teem o maximo interesse na construcção d'esta linha, prometendo interessar-se para que o troço de Moreda a Granada seja construído o mais rapidamente possível, e assistir á inauguração.

Vigo a Bayonna. — Os nossos vizinhos pensam em construir um tremvia a vapor de Vigo a Bayona de Galliza.

Tremvias de Barcelona. — A Companhia Geral de Electricidade de Berlim, fundadora da Companhia Barceloneza de Electricidade, adquiriu a quasi totalidade das acções da Companhia do tremvia de Barcelona a Sans, a fim de transformar, diz-se, a tracção animal em tracção electrica.

Com igual propósito passou para a mesma Companhia Barceloneza a propriedade dos tremvias a vapor que de Barcelona vão a Sarriá Badalona.

Zaragoza ao Mediterraneo. — Pelo convenio aprovado em 27 de setembro ultimo, e que em sentença judicial foi comunicado a todos os credores d'esta companhia, para que em 3 meses declarrem se adherem ou não ao estatuto, vai nomear-se em assembléa geral de credores e accionistas uma comissão de 7 membros, 4 credores e 3 accionistas, a qual tomará immediata posse de todos os rendimentos da companhia, linha, etc., e que liquidará e repartirá os bens sociaes pelos credores.

Esta comissão substitue, para todos os efeitos, os corpos gerentes da Companhia.

LINHAS EXTRANGEIRAS

AUSTRIA

Pelo ministerio respectivo acaba de publicar-se o resultado, durante o anno de 1896, da exploração de todos os caminhos de ferro d'este imperio.

O comprimento total de todas as rôdes ascendia, no referido anno, a 16.587 kilometros, pertencendo 7.301 kilometros ao Estado e o restante a companhias particulares.

O capital de todas estas companhias representa 2.683 milhões de florins, sendo 1.118,29 do Estado.

Transportaram-se, durante aquelle periodo, 106.442 milhões de passageiros e 93.878 milhões de toneladas de mercadorias. Os productos foram de 247,63 milhões, com um lucro liquido de 101,7 milhões.

De 1876 a 1895, aumentou a rôde ferro-viaria de 10.760 a 16.482 kilometros, ou seja 53 %. O trafego, porém, aumentou ainda em maiores proporções: em 1876 só se transportaram 32,56 milhões de passageiros e 38,47 toneladas de mercadorias; em 1895 106,44 milhões de passageiros e 93,85 milhões de toneladas de mercadorias. A percentagem foi, pois, de 230 para passageiros e de 45 para mercadorias.

Trabalha-se activamente em Vienna na construcção do caminho de ferro metropolitano.

O plano geral da rôde comprehende principalmente quatro linhas: a de cintura interna, a de cintura externa, a do valle do Wien e a linha ao longo do canal do Danubio.

O comprimento total d'esta linha será de 46.700 metros.

A cota minima será de 20 por 1.000 e o raio minimo das curvas de 150 metros.

Os comboios não poderão ultrapassar a velocidade de 40 kilómetros por hora.

ALLEMANHA

Em Francfort foi pedida, ha tempos, á municipalidade, a concessão da tracção electrica para os tremvias da cidade.

A camara nomeou uma commissão que, procedendo a minuciosos e demorados estudos, e depois de varias conferencias com os magistrados da cidade, rejeitou o pedido, que era patrocinado pela Sociedade dos Tremvias de Francfort.

Equal sorte teve o pedido feito por uma companhia em Maguncia, para estabelecimento de tremvias com tracção electrica por meio de conductor aereo.

Por muito favor concederam-lhe a tracção por meio de acumuladores.

Estes senhores alemães cada vez percebem menos de electricidades e perigos correlativos.

Não haverá remedio senão convidal-os a visitar a capital d'um paiz — à beira-mar plantado — e pedir aos edis d'essa capital lhes insuflam um pouco da sua sciencia electrica...

Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa

Relatorio do conselho d'administração e parecer do conselho fiscal

Senhores accionistas. — Em cumprimento do disposto nos artigos 52.º e 53.º dos estatutos, temos a honra de submeter á vossa apreciação o relatorio dos actos da nossa administração até 30 de junho do corrente anno, accusando os livros n'essa data o seguinte :

Balanço da Compaehia Real dos Caminhos de ferro atravez d'Africa

Capital	—	3.600:000\$000
Accionistas	828:000\$000	—
Obrigações	8.454:600\$000	—
London & Brazilian Bank....	427\$949	—
Obrigações em ser	640:170\$000	—
Diferença na emissão	2.123:188\$200	—
Encargo do art. 57.º do estatuto	120:000\$000	—
Fundo de reserva	120:000\$000	120:000\$000
Mala Real Portugueza	180:000\$000	—
Knowles & Foster.... £ 5,4,0	23\$400	—
Contracto de construcção....	8.628:537\$356	—
Propriedade	44:136\$447	—
Moveis e utensilios	20:669\$786	—
Obrigações sorteadas por pagar	5.850\$000	—
Linha em construcção e material	937:081\$447	—
Credores	833:092\$473	—
Thesouro portuguez	1.594:026\$184	—
Variantes e obras a mais	258:317\$249	—
Deposito no Banco de Portugal	229\$422	—
Banco Nacional Ultramarino (contracto de 17 de janeiro de 1896)	—	422:522\$025
Henry Burnay & C.º (contracto de 17 de janeiro de 1896)	—	422:500\$000
Penhor	127:096\$000	—
Marcuard Krauss & C.º. 1.273,89 francos	229\$229	—
Responsabilidade da Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca	—	127:096\$000
J. Matthieu & Fils. fr. 75.619,70	13:611\$546	—
Trustees	223:369\$109	—
Banco Nacional Ultramarino, conta de amortização	10:000\$000	—
Henry Burnay & C.º, conta de amortização	10:000\$000	—
Letras a pagar	—	14:610\$173
Administrador - delegado em Lisboa	—	411\$228
Caixa	24:936\$455	—
Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca	1.395:837\$930	—
Direcção em Loanda	9:945\$478	—
Réis	15.595:608\$083	15.595:608\$083

Esclarecimentos

Activo

Accionistas

Importancia de 40:000 accções.	3.600:000\$000
Menos :	—
21:600 accções liberadas a réis	—
90\$000	1.944:000\$000
18:400 accções com 50 % cobrados	828:000\$000
	2.772:000\$000
	828:000\$000

London & Brazilian Bank

Saldo	—
	427\$949
Obrigações em ser	—

Diferença na emissão

Com relação ao nominal	—
	2.123:188\$200

Encargo do art. 57.º do estatuto

A importancia do deposito levantado da Caixa geral de depositos, levada a fundo de reserva em virtude do art. 57.º do estatuto	—
	120:000\$000

Mala Real Portugueza

Importancia de accções	—
	180:000\$000

Knowles & Foster

Saldo	£ 5,4,0
	23\$400

Contracto da construcção

Pago á Sociedade Constructora do Caminho de ferro de Ambaca :	—
Adeantamento primitivo	360:000\$000
Construcção de 308 kilometros	8.268:538\$356
	8.628:538\$356

Propriedades

No Porto e em Loanda	—
	44:136\$457

Moveis e utensilios

No Porto, Lisboa, Londres e Loanda	—
	20:669\$786

Linha em construcção e material

Importancia de trabalhos executados nas secções a abrir e do material junto da obra	—
	937:081\$447

Variantes e obra a mais

Importe d'estas	—
	258:317\$249

Deposito no Banco de Portugal

Saldo	—
	29\$422

Penhor

O da Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca pelo aval prestado pela Companhia e aceites que representavam em 30 de junho de 1896 162:993\$000 réis e se acham hoje reduzidos a	—
	127:096\$000

Marcuard Krauss & C.^a		
Saldo	Fr. 1.273,89	—
J. Matthieu & Fils		
Saldo	Fr. 75.619,70	—
Trustees		
Importancia em consolidados e em dinheiro. £ 49.637,11,7	—	223:369\$109
Banco Nacional Ultramarino		
CONTA DE AMORTISACÃO		
Importe d'esta, segundo o contrato de 17 de janeiro de 1896	—	10:000\$000
Henry Burnay & C.^a		
CONTA DE AMORTISACÃO		
Importe d'esta, segundo o contrato de 17 de janeiro de 1896	—	10:000\$000
Caixa		
Em dinheiro	—	24:936\$455
Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca		
Saldo garantido	—	1.395:837\$930
Direcção em Loanda		
Saldo alli existente	—	9:045\$478
Réis.....		15.595:608\$083
Passivo		
Capital		
Importancia de 40:000 acções a 90\$000 réis	—	3.600:000\$000
Obrigações		
Creadas:		
9:450 de réis		
450\$000....		4.252:500\$000
47:550 de réis		
90\$000....		4.252:500\$000
Menos as sorteadas:		
56 de 450\$000 réis	25:200\$000	
280 de 90\$000 réis	25:200\$000	50:400\$000
ESCLARECIMENTOS		
Somma de obrigações creadas.	8.505:000\$000	
Da qual:		
Recebido conforme o contrato de Trustees ...	315:000\$000	
Recebido dos mesmos em pagamento de 300 kilómetros	5.400:000\$000	
Em consolidados e em dinheiro em poder dos Trustees	26:641\$800	
Diferença na emissão...	2.123:188\$200	
Obrigações em ser.....	640:170\$000	8.505:000\$000
Fundo de reserva		
Somma conforme o art. 57. ^o do estatuto	—	120:000\$000

Obrigações sorteadas por pagar		
Sorteio de 21 de junho de 1890:		
N. ^o 52:530		90\$000
Dito de 21 de junho de 1893:		
N. ^o 40:066		90\$000
Dito de 20 de junho de 1895:		
N. ^o 15:099		90\$000
Dito de 21 de dezembro de 1895:		
N. ^o 33:452		90\$000
Dito de 20 de junho de 1896:		
N. ^o 6:654.....	450\$000	
» 13:189.....	90\$000	540\$000
Dito de 21 de dezembro de 1896:		
N. ^o 1:251.....	450\$000	
» 4:149.....	450\$000	
» 9:028.....	450\$000	
» 9:819.....	90\$000	
» 25:209.....	90\$000	
» 29:811.....	90\$000	
» 29:937.....	90\$000	
» 30:520.....	90\$000	
» 31:312.....	90\$000	
» 35:254.....	90\$000	1:980\$000
Dito de 21 de junho de 1897:		
N. ^o 2:531.....	450\$000	
» 4:313.....	450\$000	
» 7:720.....	450\$000	
» 10:080.....	90\$000	
» 14:322.....	90\$000	
» 14:630.....	90\$000	
» 15:326.....	90\$000	
» 20:939.....	90\$000	
» 21:913.....	90\$000	
» 22:973.....	90\$000	
» 24:286.....	90\$000	
» 25:433.....	90\$000	
» 25:864.....	90\$000	
» 26:782.....	90\$000	
» 26:894.....	90\$000	
» 40:053.....	90\$000	
» 46:202.....	90\$000	
» 52:585.....	90\$000	
» 53:009.....	90\$000	
» 54:477.....	90\$000	
» 55:274.....	90\$000	2:970\$000
		5:850\$000
		12.180:450\$000
Credores		
Saldo d'esta conta (caucionado)	—	883:092\$473
Thesouro portuguez		
Saldo	—	1.594:926\$184
Banco Nacional Ultramarino		
Recebido por conta do contrato de 17 de janeiro de 1896	—	422:522\$025
Henry Burnay & C.^a		
Recebido por conta do contrato de 17 de janeiro de 1896	—	422:500\$000
Responsabilidade da Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca.		
Importancia dos aceites garantidos por aval da Companhia.....	—	127:096\$000
Letras a pagar		
Saldo	—	14:610\$173
Administrador-delegado em Lisboa		
Saldo	—	411\$228
Réis.....		15.595:608\$083

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Transporte gratuito de taras vasias em pequena velocidade

Desde 15 de novembro de 1897 é concedido o transposte gratuito e a isenção de despesas accessórias do serviço braçal ás taras vasias das expedições, do serviço interno e do peso mínimo de 500 kilogrammas, de vinho, vinagre, azeite ou aguardente em cacos, barris ou ôdres, que procedam das estações da linha da Beira Baixa e se destinem a estações das rôdes de Leste e Norte e do Oeste e seus ramaes.

Quando o transposte de taras preceda o da remessa em cheio, reembolsar-se-ha, á vista das cartas de porte, o que houver sido pago pela condução das taras, no acto do pagamento dos portes da remessa em cheio.

No caso contrario, proceder-se-ha por meio de vales de retorno que deverão ser requisitados nas estações de partida e que só surtirão efeito sendo acompanhados pelas cartas de porte das primitivas remessas.

Não terá efeito esta concessão:

- 1.º Quando o numero de taras vasias não seja igual ao das cheias.
- 2.º Quando entre um e outro transporte medeiem mais de 90 dias.
- 3.º Quando as estações de procedencia e de destino das duas remessas não sejam as mesmas.

Lisboa, 1 de novembro de 1897.

ARREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Venda dos productos da linha

Quem pretender comprar a madeira resultante dos cortes a fazer nas árvores de talhadia que existem nos taludes da linha, e outros productos, a saber: choupos, salgueiros, amieiros, vimes, limpeza de árvores, matto, canas e hervas, pôde dirigir sua proposta, em carta fechada, á Repartição Central do Serviço da Via e Obras, em Lisboa, no largo dos Caminhos de Ferro, ou nos escriptórios das secções em Santarem, Pombal, Abrantes, Castello Branco, Alcantara Terra e S. Martinho, até o dia 5 de dezembro proximo, para as canas, e até o dia 20 do mesmo mês para madeira e herva.

As condições da compra, corte e outras acham-se patentes na dita repartição e nas estações de Braço de Prata, Santarem, Entroncamento, Pombal, Coimbra, Aveiro, Gaia, Abrantes, Torre das Vargens, Elvas, Castello de Vide, Castello Branco, Guarda, Alcantara Terra, Torres Vedras, Caldas da Rainha e S. Martinho.

Lisboa, 20 de outubro de 1897.

Fornecimento de papel e sobrescriptos

No dia 30 de novembro proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa, (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas

para o fornecimento de: 1.800 resmas de papel de impressão, 1.340 resmas de papel de escrever, 374 000 sobrescriptos, 210 peças de papel para desenho e 2.000 kilos de papel de embrulho.

As condições e amostras estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptórios da Companhia, 28, rue de Chateaudun.

Lisboa, 28 de outubro de 1897.

Fornecimento de 2.000 postes telegraphicos injectados com sulfato de cobre

No dia 29 de novembro de 1897, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão recebidas propostas em carta fechada para o fornecimento de 2.000 postes telegraphicos de pinho injectados com sulfato de cobre.

As propostas serão endereçadas ao Director Geral d'esta Companhia, na estação de Lisboa (Santa Apolonia), com a indicação no sobrescripto: «Proposta para o fornecimento de postes telegraphicos», e redigidas segundo a formula seguinte: «Eu abaixo assignando, residente em... obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, 2.000 postes telegraphicos de pinho injectado com sulfato de cobre, sendo 1.000 de 6", o pelo preço de... réis (por extenso) cada um e 1.000 de 8", o pelo preço de... réis (por extenso) cada um, em conformidade das condições patentes na Repartição da Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento». Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel.

Lisboa, 11 de novembro de 1897.

Venda de tubos de latão

No dia 15 de dezembro proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa, (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de tubos de latão para caldeiras, sendo 33.469 kilogrammas de tubos novos e 589 kilogrammas de tubos usados.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris nos escriptórios da Companhia, 28, rue de Chateaudun.

Lisboa, 12 de novembro de 1897.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de barras de aço

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 19 de novembro proximo, na administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então fôrem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 400 barras de aço.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 26.500, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5% da importancia total do fornecimento, por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação fôr feita.

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

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

Lisboa, 30 de outubro de 1897.

MOTORES "DAIMLER,"

Movidos a gazolina ou petroleo

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

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

Existem em Lisboa e podem ser examinados

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

Para mais informações, dirigir-se a

O. HEROLD & C.º

Unicos representantes da Companhia dos Motores "DAIMLER" para Portugal e colonias

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

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

Antwerpia.—A. Manceau.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Ad. Seghers.—Rua Victor Cordon, 1-A.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, 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. Real.
Paris.—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.
Porto.—Grijó & C. —Rua de Traz, 28.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.
Valencia d'Alcantara.—Justo M. Estellez—Agente internacional de aduana y transportes.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

LISBOA Braganza Hotel—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.^o ordre—Propri. 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 famílias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 413

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 Lessage.

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

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

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

CALDAS DA RAINHA Hotel isbonense—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para famílias.—Cozinha esmerada e farta. Propri. Vicente C. de Paramos.

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

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

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

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

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

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

PORTO Hotel Continental—R. Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.^o ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Propri. Lopez Munhos.

PORTO Grande Hotel America Central—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos banhos Aceito 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—Propri. Adriano & François.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

BONE (Algeria) Grand Hotel d'Orient.—Cours National, principal avenida. Casa de 1.^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, orchester—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.^o ordre.

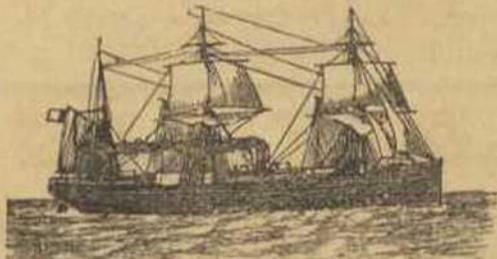
CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hotel—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.^o ordre.

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

Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio, Monte-video e Buenos Ayres

O paquete **DANUBE**, sahirá a 29 de novembro.

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

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

AGENTES

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

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

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

COMPANHIA REAL

Lisboa	Porto	Porto	Lisboa
a 7-30 m.	9-15 n.	a 6-35 m.	8-30 n.
9-0 n.	7-35 m.	2-8 t.	3-5 n.
10-30 n.	11-5 m.	7-45 t.	5-55 m.

Lisboa	V. Alcant.	V. Alcant.	Lisboa
a 7-30 m.	8-0 n.	a 8-45 m.	8-30 n.
8-15 n.	5-25 m.	8-35 n.	5-35 m.

Lisboa	Badajoz	Badajoz	Lisboa
a 7-30 m.	9-10 n.	a 7-30 m.	8-30 n.
8-15 n.	6-45 m.	7-0 t.	5-35 m.

Lisboa	Figueira	Figueira	Lisboa
7-15 m.	3-3 t.	12-15 n.	10-20 m.
7-15 t.	5-23 m.	1-0 t.	9-50 t.

Lisboa	Guarda	Guarda	Lisboa
a 7-30 m.	11-40 n.	a 6-30 m.	9-45 n.
10-30 n.	11-5 m.	3-30 t.	3-5 m.

Lisboa	Santarem	Santarem	Lisboa
a 2-0 t.	4-34 t.	a 6-80 m.	9-0 m.
a 4-30 t.	7-4 t.	a 12-30 t.	3-0 t.

Lisboa	Entrono.	Entrono.	Lisboa
a 11-0 m.	3-0 t.	a 4-30 m.	12-30 t.

Lisboa	Coimbra B.	Coimbra B.	Lisboa
a 4-0 m.	8-40 n.	4-0 m.	9-30 m.

Lisboa	Pampilhosa	Pampilhosa	Lisboa
a 6-30 t.	11-22 n.	5-10 m.	10-10 m.

Aveiro	Porto	Porto	Aveiro
b 3-50 n.	6-18 m.	b 4-0 m.	8-12 m.

10-0 m.	2-25 t.	b 4-15 t.	6-29 t.
---------	---------	-----------	---------

Ovar	Porto	Porto	Ovar
1-50 t.	3-30 t.	11-15 m.	12-55 t.

Espinho	Porto	Porto	Espinho
b 6-40 m.	7-32 m.	b 5-15 m.	6-12 m.

8-55 m.	9-57 m.	b 7-50 m.	8-42 m.
---------	---------	-----------	---------

5-30 t.	6-32 t.	3-40 t.	4-42 t.
---------	---------	---------	---------

9-0 n.	10-2 n.	6-45 t.	7-47 t.
--------	---------	---------	---------

Figueira	Alfarelos	Alfarelos	Figueira
4-30 m.	5-83 m.	12-10 n.	1-13 n.

12-5 t.	12-18 t.	6-10 m.	7-10 m.
---------	----------	---------	---------

2-5 t.	3-6 t.	12-55 t.	1-53 t.
--------	--------	----------	---------

6-25 t.	7-40 t.	5-20 t.	4-4 t.
---------	---------	---------	--------

Caldas	Figueira	Figueira	Caldas
2-30 t.	7-28 t.	6-15 m.	11-0 m.

Figueira	Amieira	Amieira	Figueira
12-15 n.	12-38 n.	5-0 m.	5-23 m.
6-15 m.	6-38 m.	2-44 t.	3-3 t.

Coimbra	Figueira	Figueira	Coimbra
7-15 m.	9-2 m.	7-15 m.	9-2 m.
4-30 t.	6-16 t.	11-0 m.	12-13 t.

C. Sodré	Cascaes	Cascaes	C. Sodré
7-0 m.	8-12 m.	5-30 m.	6-41 m.
9-0 m.	10-12 m.	7-30 m.	8-41 m.

11-0 m.	12-13 t.	8-30 m.	9-40 m.
1-0 t.	2-13 t.	10-30 m.	11-33 m.

3-0 t.	4-2 t.	1-80 t.	2-32 t.
4-45 t.	5-55 t.	3-15 t.	4-20 t.

8-

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL

O vapor **GOMES IV** — Commandante ROCHA JUNIOR



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

Alberto R. Centeno & C.º

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, (via canal de Suez,) vap. alemão, **Bundes-rath**. Sahirá a 26 de novembro. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Africa Oriental, pelo Cabo, vap. alem., **Kaiser**. Sahirá a 29 de novembro. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Algarve, vapor português, **Gomes IV**. Sahirá a 1 de dezembro. Agentes, Alberto Centeno & C.º Largo dos Torneiros, n.º 5.



Alicante, Valencia, Barcelona, Cette e Marseila, vapor frances, **Saint Jean**. Sahirá a 18 de novembro. Agent., Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10, 1.º



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor alemão, **Corrientes**. Sahirá a 8 de dezembro. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Bahia, Rio e Santos, vapor alemão, **Coblenz**. Sahirá a 20 de novembro. Agentes, J. P. A. Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



Bahia, Rio e Santos, vapor alemão, **Amanzonas**. Sahirá a 24 de novembro. Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



Barcelona, Cette e Marselha, vap. frances, **Saint Mathieu**. Sahirá a 20 de novembro. Agent., Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10, 1.º



Bordeaux, vapor frances, **Portugal**. Sahirá a 23 de novembro. — Messageries Marítimes. Agentes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



Bremen, vapor alemão, **Achilles**. Sahirá a 21 de dezembro. Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



Copenhagen, vapor dinamarquez, **A. N. Hansen**. Sahirá a 16 de dezembro. Agente E. George, Rua da Prata, 8, 1.º



Corunha, La Pallice (La Rochelle) e Liverpool, vapor inglez, **Orissa**. Sahirá a 24 de novembro. Agentes, E. P. Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. frances, **La Plata**. Sahirá a 22 de novembro. — Messageries Marítimes. Agentes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



Hamburgo, vapor alemão, **Mendoza**. Sahirá a 18 de dezembro. Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



Havre e Anvers, vap. fran., **Saint André**. Sahirá a 22 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Lourenço Marques, e Beira, vap. franc., **Rio Negro**. Sahirá de 21 de novembro. Agentes, F. Garay & C.º, P. do Município, 19, 1.º



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



Pará e Manaus, (via Madeira), vapor inglez, **Obidense**. Sahirá a 20 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Rua do Alecrim, 10, 1.º



Pará, Maranhão e Ceará, vap. inglez, **Lisbonense**. Sahirá a 25 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Rua do Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio e Santos, vap. fran., **Corrientes**. Sahirá de 18 de novembro. Agentes, F. Garay & C.º, P. do Município, 19, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vap. alemão, **Itaparica**. Sahirá a 1 de dezembro. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Rio de Janeiro, e Santos, vap. franc., **Cor-doba**. Sahirá de 27 de novembro. Agentes, F. Garay & C.º, P. do Município, 19, 1.º



Southampton, vapor inglez, **Nile**. Sahirá a 17 de novembro. Agentes, James Rawes, & C.º, Rua d'El-Rei, 31, 1.º



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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, e Portos do Pacífico, vapor inglez, **Liguria**. Sahirá a 24 de novembro. Agentes, E. P. Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Ayres, vapor inglez, **Danube**. Sahirá a 29 de novembro. Agentes, James Rawes, & C.º, R. d'El-Rei, 31, 1.º