

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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.<sup>o</sup> 27

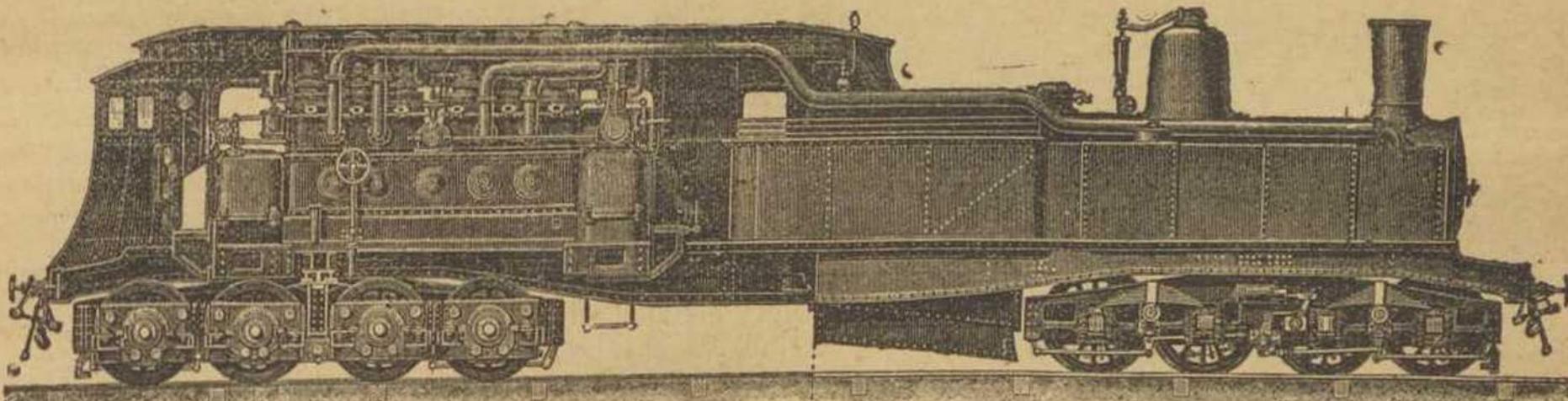
## Annexo d'este numero

Tarifa especial n.<sup>o</sup> 6 do Minho e Douro — Minérios de ferro e material para minas.

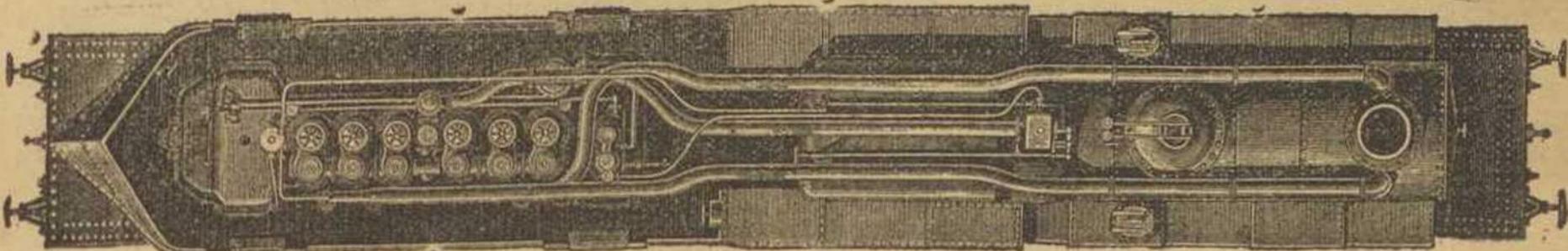
## SUMMARIO

|   | Pag. |
|---|------|
| A Exposição Industrial do Porto                               | 353  |
| Carta de Lourenço Marques, por J. C. M.                       | 355  |
| La traction mécanique des tramways, par M. Raymond Godfernaux | 355  |
| A locomotiva eléctrica «Heilmann» (ilustrado)                 | 356  |
| Tarifas de transporte   | 357  |

|  |       |
|--|-------|
| Notas de viagem. — XXX — Costumes de Biskra — A cidade velha — O jardim Landon — Viagens ao deserto — Excursão no lago — Que fresco tão bom!   | 358   |
| Sellos da Centenário   | 358   |
| Visita dos chefes de serviço das companhias francesas. — Um honroso brinde.  | 359   |
| A velocidade dos comboios rápidos europeus   | 359   |
| Commercio Portuguez  | 359   |
| Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios descontos e ágios Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóes. | 360 e |
| Tracção eléctrica  | 361   |
| Um novo invento  | 362   |
| Linhos portuguesas. — Logares de luxo — Central do Porto   | 362   |
| Linhos hespanholas. — Victoria a Bilbao — Linares a Almeria — Bilbao a Zorroza — Pontevedra a Monforte de Lemos — Tarragona a Barcelona e França — Original! — Madrid-Zaragoza-Alicante  | 362   |
| Linhos estrangeiros. — Inglaterra — Tonkin — Siam — Republica Argentina  | 363   |
| Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa — Relatorio (conclusão)  | 363   |
| Arrematações   | 364   |
| Casas recomendadas   | 366   |
| Agenda do viajante   | 366   |
| Anuncios   | 367   |
| Horario em 1 de dezembro de 1897.  | 367   |
| Vapores a sahir do porto de Lisboa   | 368   |



Locomotiva eléctrica «Heilmann» (vidé artigo pag. 356)



A mesma, vista em planta

## A Exposição Industrial do Porto

ANTES que se encerrasse a exposição do Palacio de Crystal, quizemos ir vê-la e consagrarn-lhe algum tempo de estudo, como sempre nol-o merecem todas as manifestações da actividade humana e especialmente as que tanto interessam a nossa economia publica como o desenvolvimento das industrias.

Pois, embora pareça paradoxo, sempre diremos que nada nos surprehendeu do que alli vimos.

Como variedade e beleza de productos e, em muitos casos, perfeição no seu acabamento já de ha muito

estamos convencidos de que no paiz se está produzindo muito, de quasi tudo o necessário para a vida e a commodidade publicas.

Como pobresa em numero de expositores — tambem não tivemos que admirar a auzencia de tantos milhares de fabricantes que deviam estar representados, porque sabemos como o espirito publico entre nós é avesso a exhibir-se, a recommendar os seus trabalhos, pela exposição, pelo annuncio, pelo envio de amostras, por todas as formas que por todo o mundo se põem em prática para atrahir compradores, abrir mercados e aumentar as encommendas ou as vendas avulso.

E queixam-se então, a nossa industria e o commercio, da exiguidade dos seus negocios!

Como pretendem augmental-o se cada qual que tem alguma coisa, sua ou alheia, a vender, se contenta em se conservar na loja e até, ás vezes, em casa, á espera de que o comprador vá procura-lo e perguntar-lhe se tem o objecto ou o genero requerido?

Ha muito quem diga ainda que concorrer a exposições, fazer annuncios, mandar caixeiros fóra offerecer a fazenda, é charlatanice e prova da má qualidade do genero ou do mau estado financeiro de quem o vende.

O sistema que prevalece, pois, é o commerçio fazer de dama requestada desdenhando até, se fôr possivel, do adorador — o freguez — que elle lá irá procura-lo, protestar-lhe a paixão com que lhe pede a mão... ou o metro de tecido.

Mas o consumidor é que raro aprecia já este orgulhoso retrahimento, e como não sabe da existencia de certas qualidades de productos nacionaes — porque ninguem se digna dizer-lhe que elles existem e bem capazes de concorrer com os estrangeiros, muitos até com vantagem de fabrico — deixa-se levar pelo que mais lhe põem ante os olhos e consagra a sua preferencia á fabricação estrangeira, ou á que como tal lhe fornecem.

Compara se muito frequentemente o enorme consumo, o consideravel movimento industrial e commercial de paizes estrangeiros, com a pobreza das condições em que as nossas industrias vegetam, e attribue-se esta a faltas diversas, de protecção pautal, de população fluctuante, de mercados externos que queiram os nossos artefactos, e até, o mais vulgar, á carestia nos transportes.

O que ninguem vê é que o industrial estrangeiro nunca perde a menor occasião de pôr em evidencia os seus productos; concorre a todas as exposições, annuncia-os por todas as fórmas, espalha por toda a parte agentes e filiaes, relaciona-se com todos, offerece-os por circulares, por envios d'amostras, por milhões de prospectos, por preços correntes bem publicados, por grandes cartazes, por descripções nos jornaes.

O consumidor é lá fóra o requestado; o productor vae-lhe a casa, faz entrar-lhe o reclamo pela janella e até de noite, por meio de luzes com reflectores, lhe faz incidir, atravez das vidraças, na parede do quarto, o nome do artigo que elle não pensava adquirir, mas que, á força de instigações, vae comprar no dia seguinte.

N'estas condições de meio ou de errado pensar, para admirar é que a exposição do Porto reunisse 510 expositores, e calcular se deve o esforço enorme, o trabalho insano que a comissão executiva d'aquele certame terá tido para reunir, ainda assim, o sufficiente para encher a nave central do Palacio e seus annexos de tão variados productos.

Verdade seja que, a par dos milhares de esquivos a que acima nos referimos, já vae havendo uns certos *carolas* d'estas festas (entre os quaes temos muito gosto de figurar e d'isso não nos arrependedemos) que concorrem sempre e constituem o nucleo ao qual vem juntar-se os adventícios que as comissões organizadoras conseguem convencer — alguns não sem grande custo, raros de boa vontade e a tempo.

Como deixamos enunciado, na exposição do Palacio figuram artigos que já vimos n'outras; mas figuram tambem muitos outros novos, muitos aperfeiçoados a tal ponto que é facil consideral-os vindos da mais adeantada fabricação dos grandes centros europeus.

Em ceramica, mobiliario, *baguettes* para molduras, instrumentos de precisão (do Instituto Industrial de Lisboa), conservas alimenticias, vidraria, licores, photographias, papeis pintados, e outros, ha exemplares

perfeitissimos que nada deixam a desejar e attestam o adeantamento das nossas classes manufactureiras.

Pena é que muitos fabricantes não consentissem que nos objectos expostos se indicassem os respectivos preços.

Porquê? E' facil achar razão. Porque esse artigo é vendido no mercado, a retalho, por um preço muito mais elevado d'aquele por que a fabrica o fornece, e não poucos teem até n'isso o seu principal elemento de extracção, porque assim, caros, se vendem como estrangeiros.

Não falemos, porém, em coisas tristes que nos levaram longe em considerações, e démos um resumo do numero de expositores de cada classe, que até certo ponto dá a medida do que foi a exposição que hontem se encerrou:

Classe 1<sup>a</sup> — Productos de minas, pedreiras e jazigos mineraes diversos — 11 expositores.

2.<sup>a</sup> — Productos da industria florestal, caça, pesca, colheitas obtidas sem cultura — 4 expositores.

3.<sup>a</sup> — Productos agricolas não alimentares, substancias de origem vegetal ou animal, empregadas nas industrias, nos seus diferentes graus de preparação — 8 expositores.

4.<sup>a</sup> — Productos agricolas alimentares, alimentos preparados e em diferentes graus de preparação — 53 expositores.

5.<sup>a</sup> — Productos chimicos e pharmaceuticos, perfumaria, saboaria, adubos, aguas mineraes, specimens de processos de lavagem, tinturaria, etc. — 48 expositores.

6.<sup>a</sup> — Machinas, machinismos em geral, ferramentas, utensilios de manufacturas e officinas industriaes, instrumentos agricolas e horticolas, vehiculos, peças diversas que entram na composição das machinas e vehiculos — 40 expositores.

7.<sup>a</sup> — Desenhos, modelos e material diverso relativo á engenharia em todos os seus ramos, á architectura civil e naval, marinha, apparelhos nauticos, de salvacão e de incendios. — 16 expositores.

8.<sup>a</sup> — Relojoaria, instrumentos de mathematica, apparelhos de physica, material de photographia e de laboratorio chimico, instrumentos e apparelhos cirurgicos, pharmacopolicos e de hygiene. — 11 expositores.

9.<sup>a</sup> — Instrumentos de musica. — 8 expositores.

10.<sup>a</sup> — Algodão em fio e tecidos. — 17 expositores.

11.<sup>a</sup> — Linho, canhamo e outros filamentos analogos em fio e tecidos. — 1 expositor.

12.<sup>a</sup> — Lã, pêlos e analogos em fio e tecidos. — 7 expositores.

13.<sup>a</sup> — Seda em fio e tecidos, comprehendendo os mixtos. — 3 expositores.

14.<sup>a</sup> — Tapetes, tapeçaria, rendas, bordados, passamanaria, flores artificiaes, obras de cabello, pennas, etc. — 36 expositores.

15.<sup>a</sup> — Couros e pelles preparadas, obras de correeiro e selleiro. — 11 expositores.

16.<sup>a</sup> — Artigos de vestuario e moda, comprehendendo chapéos, luvas, etc. — 30 expositores.

17.<sup>a</sup> — Papel e objectos de escriptorio, prélos, encadernações, cartonagens, material e specimens typographicos e lithographicos. — 29 expositores.

18.<sup>a</sup> — Livros sobre educação e para ensino, material para este fim, jogos e brinquedos. — 26 expositores.

19.<sup>a</sup> — Mobilia e armação, papeis pintados para forrar casas, objectos de charão, obras de esteireiro, cesteiro, etc. — 39 expositores.

20.<sup>a</sup> — Obras em metais não preciosos, serralheria, quinquelheria, cutelaria, obras de espingardeiro, latoeiro, funileiro, picheleiro, arameiro, etc. — 36 expositores.

- 21.<sup>a</sup> — Obras em metaes preciosos e sua imitação.  
 Ourivesaria, joalheria. — 7 expositores.  
 22.<sup>a</sup> — Vitraria — 3 expositores.  
 23.<sup>a</sup> — Artesactos cerânicos. — 9 expositores.  
 24.<sup>a</sup> — Bellas-arts, provas photographicas. — 55 expositores.

A estes expositores devemos juntar 11 escolas industriaes e 1 instituto, o do Porto, que apresentam primorosos desenhos architectonicos, mechanicos e ornamentaes, modelações, pinturas, etc.

Uma grande falta notámos n'esta como em todas as exposições que se teem feito entre nós: a de um catalogo publicado a tempo de por elle se procurarem e se regular o exame dos objectos expostos.

E para lastimar que essa falta se dê n'um concurso tão pequeno, quando é costume, em grandes exposições internacionaes, estar o catalogo feito muito tempo antes d'ellas se encerrarem.

Uma planta do salão central e dos annexos, com a posição de cada installação, seria, ao menos, o meio de remediar aquella falta, e meio facil de pôr em prática em poucos dias.

Mas nem isso houve, de forma que tivemos que fazer as nossas visitas ao acaso, e a todo o publico sucede o mesmo, salvo os raros que conseguiram a *Lista dos subscriptores*, unica publicação que a bondade d'um amigo nos pôde obter.

## CARTA DE LOURENÇO MARQUES

*Lourenço Marques, 2 de novembro de 1897.*

No mez de outubro ñindo foi mais consideravel o movimento de mercadorias no caminho de ferro de Lourenço Marques do que tinha sido nos mezes de agosto e setembro ultimos, e aquelle aumento veiu, segundo parece, animar de uma certa forma a concorrença de transportes, pois se espera que o trasiego d'esta linha ha de aumentar nos mezes que se vão seguir.

Estabelecida a devida comparação, vêmos que o movimento dos comboios e sua tonelagem approximada, transportada durante os mezes de agosto, setembro e outubro corrente, em relação aos mesmos mezes do anno de 1896, foi de:

| Meses          | 1897            |        | 1896            |        |
|----------------|-----------------|--------|-----------------|--------|
|                | N.º de comboios | Ton.   | N.º de comboios | Ton.   |
| Agosto .....   | 88              | 11.167 | 224             | 15.622 |
| Setembro ..... | 76              | 10.716 | 217             | 15.405 |
| Outubro .....  | 145             | 18.000 | 234             | 15.665 |

A grande divergência que existe entre o numero de comboios effectuados no anno de 1896 e os do corrente, em relação ao numero de toneladas transportadas, provém da diferença de força das machinas hoje empregadas nos comboios de mercadorias e as que faziam n'aquelle tempo o mesmo serviço.

As receitas definitivas do caminho de ferro de Lourenço Marques, relativas ao 1.<sup>o</sup> trimestre do corrente anno, são representadas pelos seguintes algarismos:

| Janeiro :                              | 1897            |                        | 1896   |                |                 |
|--|-----------------|------------------------|--|----------------|-----------------|
|  | Passageiros.... | 3.111 3.813\$035       | 3.737 3.872\$200                                   | Bagagens....   | 8.151 139\$095  |
| Recovagens ...                         | 37.988          | 596\$041               | 45.486 513\$048                                    | Recovagens ... | 37.988 596\$041 |
| Diversos .....                         | —               | 161\$036               | — 91\$048  | Diversos ..... | — 161\$036      |
| Mercad. <sup>as</sup> P. V. 16.763.716 | 53.014\$129     | 10.594.244 35.796\$029 | Mercad. <sup>as</sup> P. V. 16.763.716 53.014\$129 | 53.014\$129    |                 |
| Diversos .....                         | —               | 3.558\$357             | — 7.447\$875                                       | Diversos ..... | — 3.558\$357    |
| Total...                               | 61.282\$593     | 47.832\$492            | Total...   | 61.282\$593    |                 |

| Fevereiro :                            |             |            |             |            |  |
|--|-------------|------------|-------------|------------|--|
| Passageiros....                        | 2.465       | 2.937\$485 | 3.578       | 3.573\$920 |  |
| Bagagens....                           | 8.351       | 150\$336   | 7.135       | 100\$193   |  |
| Recovagens ...                         | 29.687      | 525\$642   | 35.829      | 503\$411   |  |
| Diversos .....                         | —           | 101\$486   | —           | 83\$888    |  |
| Mercad. <sup>as</sup> P. V. 17.132.026 | 57.016\$901 | 12.401.064 | 42.485\$435 |            |  |
| Diversos .....                         | —           | 6.113\$987 | —           | 3.763\$996 |  |

Total... 66.845\$837 50.510\$843

### Março :

|  |             |            |             |            |
|--|-------------|------------|-------------|------------|
| Passageiros....                        | 3.246       | 3.738\$905 | 2.283       | 2.682\$805 |
| Bagagens....                           | 10.537      | 157\$430   | 8.981       | 116\$205   |
| Recovagens ...                         | 38.466      | 699\$507   | 24.823      | 430\$604   |
| Diversos .....                         | —           | 134\$143   | —           | 76\$776    |
| Mercad. <sup>as</sup> P. V. 19.744.438 | 62.512\$313 | 14.301.239 | 47.746\$067 |            |
| Diversos .....                         | —           | 2.389\$292 | —           | 1.672\$976 |

Total... 69.631\$590 52.725\$433

Resumindo, vêmos que a receita bruta, durante o 1.<sup>o</sup> trimestre de 1897, foi de 197:759\$920 réis, contra 151:068\$768 réis em 1896, o que dá uma diferença a favor de 1897 de 46:691\$152 réis.

J. M. C.

## La traction mécanique des tramways

PAR

M. RAYMOND GODFERNAUX

Da livraria de Baudy & C.<sup>a</sup> acaba de sahir este livro, que é seguramente dos melhores até hoje publicados sobre a importante questão de tracção dos tramways.

Diz o sr. Godfernaux, na introducção do seu livro, que se propuzera fornecer a todos, que se interessam na questão da tracção mechanica dos tramways, os elementos de estudo sobre os diversos motores empregados, descrever os ultimos aperfeiçoamentos que elles teem tido, e discutir as vantagens e os inconvenientes de cada um, afim de permittir a comparação dos diferentes systemas de tracção, tanto sob o ponto de vista technico como em relação ás applicações de que são susceptiveis.

Não se podia satisfazer a este programma com maior clareza e concisão. A materia está exposta com muito methodo; e é tal a quantidade de dados que o livro apresenta, que pôde bem ser considerado como um verdadeiro manual do engenheiro electricista.

Começa o sr. Godfernaux pelas noções geraes sobre a resistencia á tracção, fazendo applicação dos methodos empregados no estudo de tracção dos caminhos de ferro, e simplificando assim muito o problema. Examina em seguida separadamente os motores a vapor, de systemas Rowan e Serpollet; as locomotivas sem fornalha, sistema Lamur e Francq; o motor de ar comprimido, sistema Mékarskó; a tracção electrica por meio de accumuladores, e a applicação do gaz aos tramways. Constituem os systemas precedentes um grupo á parte, visto em todos elles a energia estar ar-mazenada no vehiculo.

Um segundo grupo, em que a energia é distribuida ao longo do percurso, comprehende os tramways funiculares, ou movidos por meio de cabo, a tracção electrica por fio aereo e trolley, a tracção por meio de conductores subterrâneos, os tramways com distribuidores de corrente por meio de conductores interrompidos, collocados ao nível do solo, sistema Claret-Vuilleminier, e finalmente o sr. Godfernaux expõe os diversos systemas de freios mais citados, terminando por uma comparação entre os varios systemas de tracção mechanica.

Todos estes assumptos são tratados de uma maneira completa, apresentando-se ao lado dos cálculos indispensáveis a uma boa instalação, os exemplos tirados das linhas mais importantes em exploração regular.

O estudo feito pelo sr. Godfernaux das condições das diferentes linhas levou-o à conclusão de que, sob o ponto de vista das despesas de tracção, o motor mais económico é o de Serpollet; segue-se-lhe a tracção eléctrica por fio aéreo e trolley, e em terceiro lugar os acumuladores. As diferenças são pequenas, como se vê nas seguintes cifras que representa a despesa por carruagem-kilometrica:

|                 |          |
|-----------------|----------|
| Serpollet.....  | 0,30 fr. |
| Trolley .....   | 0,31 »   |
| Accumuladores.. | 0,34 »   |

A despesa de instalação é, porém, sensivelmente maior nos dois últimos sistemas do que no primeiro, pois sobe a 0,47 e 0,48, ao passo que para o motor Serpollet é sómente de 0,41.

O sistema que parece ter mais aceitação é o mixto, de fio aéreo e trolley, combinado com acumuladores.

Este sistema, aplicado no Hannover, em Dresden e em Berlim, vai também ser empregado em Paris, nas linhas da Praça da República a Pantin e Aubervilliers. O trolley será empregado fora de Paris, até às fortificações. Dentro da cidade circularão sómente os tramways de acumuladores.

Pena é que não se adoptasse este sistema nos tramways de Lisboa.

Xavier Cordeiro.

### Algarve

Desde a publicação do nosso numero passado teem-se activado por todos os meios os estudos e trabalhos preparatórios para a construção das linhas algarvias, dignamente a cargo do sr. conselheiro Tavares Trigueiros, director dos caminhos de ferro do Sul.

O estudo da linha de Faro a Villa Real foi dividido em secções, sendo o sr. engenheiro Magalhães Braga encarregado da primeira, que comprehende o troço de Faro a Olhão, e o sr. Lacerda da segunda que vai desta villa até à Conceição, e depois destes dois troços estudados irá o sr. Braga fazer o estudo até Villa Real.

O sr. Tavares Trigueiros e demais engenheiros já para ali partiram e começaram os trabalhos dos campos, fazendo-se um reconhecimento rápido até Conceição, sendo de esperar que todos estes estudos estarão concluídos em dois meses.

Quanto à directriz, tanto desta linha como do ramal de Portimão a Lagos, movem-se grandes empenhos para que ella siga ao sabor dos diversos grupos da política local, e de muito bom critério terão que prevenir-se os engenheiros encarregados dos estudos, o conselho superior d'obras públicas, e o ministro que tiver que aprovar o traçado, para fazerem prevalecer a conveniência pública sobre as poderosas e insistentes influências locais.

Sem base para emitirmos opinião sobre uma ou outra orientação, vamos registando os diferentes pedidos que se apresentam sobre este assunto, de grande importância para aquella província:

De Tavira anunciam que a câmara municipal vai reclamar para que o traçado passe pelo sul da cidade, fundando-se em que haveria n'isso comodidade para os habitantes, pela proximidade a que ficava a estação, facilidade de trânsito de carga, porque o terreno é ho-

rzontal, e economia de construção, visto que seria construída a estação e suas dependências em terrenos de sapal, do Estado uns, e outros de particulares, mas insignificantes. Além disso, pelo projecto antigo ficava a estação muito perto do rio e onde a navegação chega, sendo comodo e económico o serviço, conjugado no movimento terrestre ferro-viário com o marítimo.

Pela sua parte Lagos reuniu em comício e resolveu representar ao sr. presidente do conselho e vae também pedir a el-rei que se faça uma variante no traçado de Tunes a Portimão, levando-o pela margem direita.

Segundo a referida representação, esta variante é no sentido de atravessar o caminho de ferro a ribeira de Boina, no sitio do Vau, descendo a collina que a separa da de Adelouca, e cortando o rio de Silves a meio da distância entre Silves e Portimão. Haveria assim duas obras d'arte de somenos importância, comparativamente com o grande dispendio da ponte sobre o braço de mar fronteiro a Portimão; e Lagos, sem prejuízo das outras localidades, ficaria servido pelo projecto da margem esquerda e até com utilidade, porque fica ligada com uma parte importante da província da região de Barlavento.

O troço do caminho de ferro de Tunes a Silves é comum com a variante que a comissão propõe, e a sua execução pode ser imediatamente posta em prática. A variante começa em Silves e termina em Portimão; obedece apenas à circunstância de atravessar o rio Silves, longe da barra de Portimão, em pontos onde a corrente da água possue um leito muito menos extenso e profundo, tal é, por exemplo, no sitio da Senhora do Rosário, onde elle mede, quando muito, 80 metros de largura; a profundidade não é grande e as condições geológicas permitem facilmente a travessia, mediante uma obra de arte pouco despendiosa.

Ouvimos também que tal é o entusiasmo d'aquelles povos por este melhoramento, que no caso do governo entender dever emitir um empréstimo destinado a ocorrer às despesas da construção d'estas novas linhas, os proprietários locais, que são muitos e abastados, não porão dúvida em subscrever essa operação e exercer também a sua influência para que a emissão tenha n'aquella província o melhor acolhimento.

Assim é que é.

### A locomotiva eléctrica «Heilmann»

A electricidade, já tão aplicada a tão variados misteres, que tantos melhoramentos de reconhecida utilidade tem produzido, desde o telegrapho ao telephono e ao phonographo, mina inexaurível d'onde o seu mais paciente explorador, Edison, tem extraído desde as joias mais resplandescentes até os aparelhos mais práticos: obteve agora mais um triumpho.

Trata-se de uma locomotiva eléctrica, que em 12 de corrente, em Paris, inaugurou, com êxito brilhantíssimo, a sua entrada oficial no mundo industrial prático.

Desde que apareceu a primeira locomotiva, que todos os esforços dos técnicos teem convergido para conseguir um aumento progressivo de velocidade, correspondente, em todo o caso, às condições de segurança indispensáveis.

Os resultados, porém, se eram, em todo o caso, muito apreciáveis, não correspondiam, ainda assim, à esperança enraizada de que se poderia vencer qualquer distância e em qualquer caminho, com a velocidade que se desejasse.

Não quer isto dizer que se não avançasse, e muito, pois que, em França, de que especialmente estamos tratando, o Norte conseguia a velocidade de 63 kilometros por hora em 1854, até que em 1876 o Orleans lhe tomou a deanteira, obtendo 73 kilometros, tornando o Norte, em 1895, a conseguir 85 kilometros, de Paris a Lille, chegando até 95, de Busigny a Saint-Quentin, em 1897.

Diferentes eram as causas que obstavam ao aceleração da marcha dos comboios: a linha, em primeiro lugar, cheia de curvas, com fortes rampas, cansando as machinas que, para atingirem grandes velocidades, tem que deteriorar os carris, pelo seu peso, e sujeitarem-se a continuos descarrilamentos.

Assim é que, ultimamente, procedendo-se a experiencias de velocidade com machinas diferentes, ainda foi a Crampton, que data de 1849, que alcançou a primazia!

É de notar que as velocidades que deixamos apontadas não podem ser tomadas como efectivas, pois que, em média, não se tem obtido mais do que 85 kilometros por hora.

O engenheiro frances, Mr. I. I. Heilmann, propôz-se resolver o problema e, em 1894, apresentou a sua primeira locomotiva electrica, que começou a ensaiar-se entre Paris e Mantes, Paris e Rouen, e mais tarde Beuzeville-Bréauté e o Havre, experiencias de que então démos noticia em artigo publicado no n.º 163 de 1 de outubro d'esse anno, do nosso estimado correspondente o sr. engenheiro Albuquerque Soares.

Acharam, porém, os engenheiros franceses a machina muito pesada, não desenvolvendo, a par d'isso, a velocidade e força necessarias, decisao com a qual o modesto engenheiro não se melindrou, e consciente do seu valor e de que, sobretudo, não era a mesquinha inveja que imperava nos seus collegas ao darem-lhe semelhante communicação, antes lhe indicavam os pontos a tornar invulneraveis, proseguiu nos seus estudos, apresentando agora a sua locomotiva aperfeiçoada, da qual damos a gravura.

Compõe-se a locomotiva de uma verdadeira fabrica ambulante de força electrica, montada sobre duas plataformas de 4 eixos; esta fabrica, collocada sobre um largo caixilho, tem na parte posterior uma caldeira geradora de vapor e semelhante á das locomotivas ordinarias; uma machina de vapor, com 2 cylindros, sistema Compound, cujas biellas, perpendiculares á via, actuam sobre a mesma manivella collocada no eixo da via; dois dynamos geradores, sistema Gramme, accionados directamente pela mesma manivella da machina de vapor, seguindo-se os apparelhos de manobra resguardados por uma caixa em forma de prôa de navio, para diminuir a resistencia do ar.

A corrente continua, produzida pelos geradores, acciona 8 motores, correspondentes aos 8 eixos que tem a locomotiva.

Uma pequena machina de vapor, situada na frente dos dynamos, e que acciona uma machina electrica ainda mais pequena, é destinada a pôr a locomotiva em andamento e a regular a velocidade.

A disposição dada á caldeira e aos diversos apparelhos, assentes sobre as rodas e não entre elles, como nas locomotivas ordinarias, consegue dar á locomotiva «Heilmann» uma potencia muito superior á apresentada por qualquer outro sistema.

Assim, as machinas Compound, geralmente usadas, com caldeiras experimentadas a 14 kilogrammas, isto é, podendo supportar 14 kilogrammas de pressão por centimetro quadrado, com todos os aperfeiçoamentos imaginaveis, não desenvolvem uma força superior a 1.000 cavallos-vapor: enquanto que a locomotiva «Heilmann»

registra 1.350 cavallos, sendo esta uma das suas vantagens importantes. Não pára, porém, aqui a diferença.

A locomotiva Heilmann, a par da força motora, tem muito maior estabilidade, adherencia mais perfeita e velocidade superior.

Quanto a adherencia, é claro que, com 2 ou 3 rodas conjugadas que em geral se usam nas locomotivas actualmente empregadas, se torna necessario sobrecarregar os eixos correspondentes para obter a adherencia desejada, o que deteriora os carris, enquanto que, as 8 rodas que supportam a locomotiva «Heilmann» lhe permitem sustentar um maior peso mas melhor distribuido, melhorando portanto a adherencia.

Quanto a velocidade, as experiencias por enquanto realizadas limitam-se a 30 e 40 kilometros por hora, arrastando um comboio de 13 carruagens e que pesava 200 toneladas, sendo os resultados os mais perfeitos, o esforço continuado, sem trepidação nem balanço, não gastando, em média, mais de 750 ampères dos 4.000 que pôde desenvolver.

A locomotiva Heilmann foi sujeita a todas as exigencias do serviço dos caminhos de ferro, mostrando ter magnificas qualidades: docilidade na manobra, flexibilidade, sem arrancos bruscos.

Pesa 128.000 kilogrammas e o fourgon 43.000, contendo este ultimo um reservatorio que pôde levar 20 metros cubicos d'agua, o suficiente para um trajecto de 250 a 300 kilometros.

Em breve se farão novas experiencias para grandes velocidades, havendo a esperança de se chegar a conseguir uma velocidade de 100 kilometros por hora rebocando 300 toneladas ou 60 kilometros rebocando 650 toneladas de mercadorias. A nova locomotiva tem o n.º 8001.

Terminando, não podemos, contudo, deixar de accenhar, comparando, o que se deu com esta invenção em França e o que se tem dado em Portugal com outra não menos digna de se apresentar perante o mundo que estuda. Em França, em 1894, Heilmann apresentou a sua 1.ª locomotiva electrica, a Fusée; animaram-o, apesar dos resultados não serem plenamente satisfactorios; em Portugal, realizam-se as experiencias do submarino *Fon-tes*, concludentes, e nem um agradecimento de incitamento, e pôe-se de parte o trabalho perseverante e intelligente d'um estudioso oficial de marinha.

Por isso Heilmann, cheio de entusiasmo, ao agradecer aquelle auxilio, disse que se orgulhava em proclamar, entre franceses, que a invenção era tambem puramente francesa, e Fontes Pereira de Mello terá que dizer, a estranhos, que é portuguez, sim, mas que na sua patria rejeitaram mesquinamente o que faria a gloria d'outro paiz.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

**Especial n.º 6 p. v. do Minho e Douro.** — Damos como annexo do presente numero esta nova tarifa, que é destinada ao transporte de minério de ferro e materiais destinados á laboração de minas.

E' uma tarifa-contracto tendo por fim facilitar a exploração das minas de Moncorvo, servidas pela linha do Douro, e atrahir os seus importantes transportes á linha férrea.

Os seus preços são por isso excepcionalmente reduzidos chegando a descer a 5 réis por tonelada e kilometro com 150 réis apenas de evoluções e manobras por wagon, e isto tanto para os minérios exportados como para os materiais necessarios á laboração, tais como ferramentas, machinas, carvão de pedra, cal, areia, tijolo, pedra e madeira em bruto ou serrada.

## NOTAS DE VIAGEM

## XXX

Costumes de Biskra. — A cidade velha. — O jardim Landon. — Viagens ao deserto. — Excursão no lago. — Que fresco tão bom!

Pareceria singular que, sendo Biskra uma das terras mais pequenas que visitei na África francesa, seja essa a que me tem merecido maior descrição, se não se encontrasse a explicação do facto na circunstância d'ella ser a mais original, sob o ponto de vista do seu clima e de muitos dos seus costumes.

Entre estes não deve deixar de notar-se a sua depravação feminina.

A tribo dos *Oulad-Nail* parece ser a fornecedora d'aquelle centro de prazeres dos estrangeiros.

Duas ruas inteiras, ao lado do mercado, oferecem, desde a tarde até a meia noite, um espectáculo que não se espera n'uma povoação sahariana.

Das portas e janellas pendem lanternas, algumas de vidros de côres, dando á rua uma apparencia de arraial das nossas províncias.

O viajante intrigado com aquella iluminação, bem depressa encontra a explicação do enigma, logo que penetra n'um d'aquelles bêccos, cujas moradoras, sentadas ás portas, chamam os transeuntes na sua língua ataramelada.

Outras volteiam na dança do ventre nas tabernorias, que são o ponto de reunião dos árabes e soldadesca, á porta das quais uma das dançarinhas tenta arrastar para aquelle mal cheiroso convívio quem pára proximo, levado pela curiosidade de examinar o interior d'aquelles antros de prostituição.

E que mulheres! Os rostos tostados, horríveis já de si, e pintado aos laivos vermelhos, são ainda em moldurados por uma cabelleira enorme, por entre a qual se entrelaçam enfiadas de contas douradas, lantejoulas, buzios e mil bijutarias brilhantes. Equal quinquilharia lhe cár sobre o collo de marmore... castanho; nos braços duzias de pulseiras; nas pernas grandes argolas de ferro dourado e prateado, como usam, em geral, quasi todas as mulheres d'aquelles sítios, mesmo as mais pobres, como algumas que eu vi, no bairro europeu, carregando pesados fardos de matto, com as orelhas enfeitadas de grandes brincos; collares, pulseiras e vistosos fatos cár de rosa.

Não posso, porém, descrever as habitantes dos bairros indígenas, porque essas occultam-se em casa.

Este bairro, separado da parte europeia por um grande bosque de 150.000 palmeiras, é também interessantíssimo pelas suas construções primitivas, todas em barro amassado, tendo por columnas velhos troncos de palmeiras.

Esta antiga povoação foi há dois séculos arrazada por uma inundação do rio de Biskra e das águas que se precipitaram do monte Aurés; ainda hoje se vê parte das ruínas d'essa catastrophe.

Em caminho, não devemos deixar de vêr o jardim Landon, do nome do seu proprietário que amavelmente o deixa visitar por quem se apresente á porta.

Em volta de uma deliciosa vivenda extende-se este encantador parque, onde Mr. Landon tem tentado acilmar todas as plantas tropicais, tendo já exemplares curiosíssimos, entre os quais um coqueiro admirável em altura e robustez.

De Biskra pôdem fazer-se interessantíssimos passeios, ou melhor, extensas viagens, ao sul, para o deserto, por toda a parte até onde a dominação francesa se tem vinculado.

A viagem a Tougourt e Owargla é de todas a mais

curiosa, porque se extende a 366 quilometros, dos quais 204, até Tougourt, se fazem em diligencia em 36 horas, três vezes por semana, por 40 francos por pessoa, e d'ahi, em cavallo ou camello, os 162 kilom. restantes.

Esta viagem leva ao todo uns 10 dias e para recreio só se pôde fazer no inverno, porque de verão pouco agradável seria ao excursionista ir torrar-se n'aquelle forno, entre as dunas, onde o termômetro marca 46 á sombra.

Na impossibilidade, pois, mais por falta dos 10 dias do que por medo dos 46 graus, de prosseguir para o interior, resolvi regressar para o norte, pelo mesmo caminho, que é, como sabem, causa que nunca me agradou. Mas, não havendo outro, que remedio?

A volta apreciei ainda a encantadora passagem de El Kantara e o fresco Chott Mrouri, junto ao qual, por ser alli a estação e ter que se esperar o cruzamento, o nosso comboio esteve parado uns 20 minutos, que eu, e, por mim instigados, alguns passageiros, aproveitámos para dar um pequeno gyro no lago, n'uma lancha que se nos deparou tripulada por um árabe.

Se tivessemos outro comboio em que seguir, com que boa vontade ficaríamos alli algumas horas a navegar n'aquelle agua fresca e limpida, vendo o fundo do lago apenas a um metro da borda do barco!

Até o árabe que nos conduzia se estava sentindo feliz, com o prazer que o passeio nos dava, e a esperança na boa esportula que elle com certeza nunca imaginou ganhar n'aquelle dia.

Mas o comboio já lá vem do norte, e tivemos que tomar o nosso, porque 24 horas no lago seria molho de mais.

Desde o entroncamento de El Guerrah, onde se toma a linha para Argel, até Setif, onde eu devia pernoitar, percurso que eu não tinha visto á ida, porque o fiz de noite, as vizinhanças da linha nada tem que vêr. Pura charneca, em que só, a raros espaços, se avistam pequenas povoações árabes, todas de barro amassado, e povoados os campos algumas caravanas com os seus dromedários carregados de cereais para os mercados do dia seguinte.

Era noite quando cheguei á pequena e galante cidadinha ao lado do ponto mais alto da linha férrea, e ella por si installada na encosta dos Bibaus, montes de que já falei por occasião da minha passagem para lá.

Nunca me esquecerá a deliciosa impressão que me fez o contraste que existe entre Biskra e Setif.

Em lugar das ruas escuras, vagamente iluminadas, mal frequentadas, avenidas largas, bordadas de grandes árvores e iluminadas por globos d'arco voltaico.

Em vez de edifícios baixos, acanhados alguns, faltos de vida, vastos cafés e outros estabelecimentos como de uma cidade perfeitamente europeia e moderna, cheios de luz e animação.

E sobretudo, em vez do calor incommodo e da agua morna e laxativa, uma frescura deliciosa e agua puríssima e fria! O espírito tem que concordar com a matéria, e confessar que se está alli muito melhor.

## Sellos do Centenario

A Companhia Nacional Editora teve a amabilidade de nos enviar alguns exemplares do seu selo-annonce do Centenario; uma delicadíssima gravura e uma impressão esmerada em diferentes cores que servem bem como specimen da perfeição dos trabalhos d'aquelle typographia, já bem conhecida no país em obras de todo o gênero da arte typographica, lithographica, stereotypica, etc.

Estes annuncios servem apenas como reclamo ao Centenario e á typographia que os emittiu e os vende a 10 réis cada 3. E' n'este ponto que vemos que, para qualquer d'aquelles effeitos, elles serão de menor utilidade do que a que desejariamos que tivessem.

Os sellos-reclamos das grandes festas são sempre gratuitos e espalhados com profusão, dados a quem os quer applicar.

D'isso tivemos o exemplo, no anno passado, recebendo repetidas remessas de sellos-annuncios da exposição de Bruxellas, os quaes empregámos em varias expedições do nosso jornal. Alguns eram a duas cores, outros a ouro, cobre, etc.

Pagar mais de 3 réis por sello equivale, para os jornaes que fazem grande expedição pelo correio, a uma verba que ninguem despenderá para fazer reclamo á Companhia Editora, e assim esta perderá a sua edição, primorosa como é, e o Centenario tambem não lucrará.

Tendo cada carta 12 sellos e custando 5 a 6 réis, não faltaria quem comprasse milhares d'elles para os applicar em toda a correspondencia, especialmente na expedição de jornaes que é a mais numerosa.

Isto é questão financeira da Companhia Editora, bem o sabemos, mas entendemos util lembrar-lhe este alívio, para o caso de poder ser aproveitado.

E a propósito diremos que achámos curiosa a indagação que vimos n'um jornal contra os empregados do correio, por terem carimbado um d'estes sellos, quando é esta, justamente, a maneira de lhes dar valor para os filatélicos que por acaso queiram ter d'esta curiosidade na sua colleção.

## Visita dos chefes de serviço das companhias francesas

### Um honroso brinde

E' tão penhorante a amabilidade com que o nosso director foi distinguido pela *Réunion des Chefs de Service des Chemins de fer Français*, da qual vieram, em maio ultimo, alguns delegados visitar o nosso paiz, como então noticiámos, que não nos furtamos ao desejo, não por vaidade propria, mas para que fique consignado aqui — junto do favor o testemunho do reconhecimento — a transcrever a honrosa carta que aquella distinta agremiação lhe dirigiu. Diz assim:

RÉUNION

DES

CHEFS DE SERVICE

DES

Chemins de fer Français

Paris, le 9 Novembre 1897.

13, Rue d'Amsterdam

à Monsieur de Mendonça e Costa

Lisbonne

Cher Monsieur :

Nous venons enfin de recevoir le tirage des belles photographies que notre collègue Lancronon a prises au cours de notre superbe voyage de Portugal et je me fais un plaisir, au nom de la Réunion, de vous en adresser une collection qui vous est bien due pour la part que vous avez prise à l'organisation et à l'execution de cette mémorable expédition.

J'espère que ces photographies vous rappelleront comme à nous, non seulement le beau pays que nous avons parcouru ensemble, mais aussi les sentiments d'estime, de sympathie et d'affection qu'ont fait naître les quelques jours de vie en commun.

Veuillez agréer, cher monsieur, la nouvelle assurance de mes sentiments bien cordialement dévoués.

L'un des Membres du Comité, Secrétaire,  
Paul Lefèvre.

Acompanhava esta carta uma colleção de 100 bellas photographias tiradas durante a viagem por Mr. Lancronon, engenheiro chefe da Tracção do Oeste, de va-

rios pontos de Salamanca, Lisboa, Cíntia, Cascaes, Torres Vedras, Alcobaça, Batalha, Coimbra, Porto, Braga, Guimarães e linha do Douro.

Do coração o nosso director agradece esta deliciosa offerta, que mais lhe recordará sempre a apreciável amizade e a nunca esquecida viagem feita na companhia de tão illustres membros da familia ferro-viaria.

Em reciprocidade vai ser enviada á *Réunion* uma colleção das photographias que tambem o nosso director tirou durante aquella viagem, entre as quaes algumas ha que inspirarão interesse aos nossos queridos visitantes.

A propósito diremos que Mr. Bouvard, um dos excursionistas que vieram n'este grupo, architecto consultor da companhia do P. L. M., é o actual director dos serviços de architectura da exposição de Paris de 1900.

## A velocidade nos comboios rápidos europeus

Damos em seguida uma nota da velocidade dos comboios expressos que fazem serviço para as capitais de cada um dos estados europeus. Esta nota refere-se ao intervallo de tempo entre a partida e a chegada, comprehendendo-se na velocidade média o tempo das paragens nas estações.

| Linhos                                    | Velocidade média |
|---|------------------|
| ESTADO PRUSSIANO. — Berlim-Hamburgo...    | 79               |
| SAXONIA. — Leipzig-Dresden-Neustadt.....  | 65               |
| ESTADOS BAVAROS. — München-Ulm .....      | 67               |
| ALSACIA-LORENA. — Wissenburgo-Basel ..... | 64               |
| AUSTRIA-HUNGRIA. — Pesth.....             | 68               |
| BELGICA. — Bruxellas-Ostende .....        | 80               |
| FRANÇA. — Paris-Calais .....              | 79               |
| INGLATERRA. — Londres-Bristol.....        | 85               |
| ITALIA. — Roma-Milão.....                 | 52               |
| HOLLANDA. — Venlo-Vlissingen.....         | 57               |
| RUSSIA. — Wirballen-S. Petersburgo.....   | 53               |
| SCANDINAVIA. — Malmö-Stockholmo .....     | 49               |
| SUÍSSA. — Basel-Lucerna .....             | 44               |
| HESPAHNA. — Irun-Madrid.....              | 44               |
| ESTADOS ORIENTAIS — Alexandria-Cairo ...  | 63               |
| PORTUGAL — Lisboa-Pampilhosa .....        | 56               |

Como se vê, os nossos comboios não fazem má figura n'esta nota, sendo a sua velocidade superior á dos da Italia, Russia, Suecia e Suíça.

## Commercio Portuguez

De janeiro a junho de 1896 e 1897

### Importação para consumo

|   | (Valores em mil réis) |            |
|---|-----------------------|------------|
|   | 1896                  | 1897       |
| Animaes vivos.....  | 1.227.099             | 1.202.561  |
| Materias primas para as artes e industrias  | 7.713.216             | 7.867.775  |
| Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..  | 2.275.847             | 2.681.089  |
| Substancias alimenticias .....  | 6.974.160             | 8.288.816  |
| Apparelhos, instrumentos, machinas e utensílios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos ..... | 774.474               | 908.227    |
| Manufacturas diversas.....  | 1.443.370             | 1.461.140  |
| Taras .....   | 45.241                | 37.013     |
|   | Somma .....           | 20.930.107 |
| Ouro e prata em barra e em moeda.....   | 817.026               | 151.581    |
| Total.....  | 21.747.133            | 22.598.232 |

**Exportação nacional e nacionalizada**

|   |            |            |
|---|------------|------------|
| Animaes vivos.....  | 1.091.570  | 1.683.139  |
| Materias primas para as artes e industrias  | 2.934.213  | 2.770.264  |
| Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..  | 608.439    | 696.744    |
| Substancias alimenticias.....   | 7.662.952  | 7.724.999  |
| Apparehos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarecações e vehiculos..... | 47.743     | 37.648     |
| Manufacturas diversas.....  | 770.559    | 809.875    |
| Somma.....  | 13.115.176 | 13.722.669 |
| Ouro e prata em barra e em moeda.....   | 4.508.831  | 1.575.576  |
| Total.....  | 14.624.007 | 15.298.245 |

**Exportação estrangeira e ultramarina**

|                                       |                  |           |           |
|---------------------------------------|------------------|-----------|-----------|
| Diversas mercadorias.                 | Reexportação ... | 4.566.777 | 4.182.396 |
|                                       | Transito.....    | 850.344   | 836.075   |
| Somma.....                            |                  | 5.417.121 | 5.018.571 |
| Ouro e prata em barra e em moeda..... |                  | 970.333   | -         |
| Total .....                           |                  | 6.387.454 | 5.018.571 |

As diferenças, tanto na importação como na exportação, em relação ao anno anterior, pouca importancia teem, e mesmo comparando-se os diversos titulos a maior a notar é a de 1.300 contos a mais na importação das substancias alimenticias, resultado da entrada de cereaes que será sempre o peso a desequilibrar a nossa balança commercial, enquanto uma lei agraria energica e bem estudada não puzer cōbrio a isto.

**PARTE FINANCEIRA  
CARTEIRA DOS ACCIONISTAS**

**Companhia Real dos Caminhos de Ferro  
Atravez d'Africa**

Faço publico que no dia 21 de dezembro, ao meio dia, na séde da Companhia, á rua de Bellomonte, n.º 49, se procederá, segundo o disposto no artigo 17.º dos estatutos, ao sorteio das obrigações a amortizar, começando o pagamento das mesmas, bem como o do coupon do semestre corrente, no dia 1 de janeiro proximo, no Porto, Lisboa, Londres, Paris, Amsterdam e Bruxellas e nas condições do costume.

Porto, 18 de novembro de 1897.—O presidente do conselho de administração, *Carlos Lopes*.

**Companhia do Caminho de Ferro  
de Guimarães**

Declaração e aviso

Endoudecendo ha dias um empregado d'esta Companhia, hoje internado no Hospital dos Alienados, espalhou entretanto que ia ser aberta a fallencia á Companhia, e, figurando-se como seu director interino, foi á estação central do Porto fazer eguaes declarações, que foram indevidamente aceitas, chegando-se a comunicar aos expedidores de mercadorias que se não recebiam remessas para este caminho de ferro.

Taes factos obrigam-me, para evitar que de futuro se dêem casos similares a este, a vir declarar publicamente que á Comp.º do Caminho de Ferro de Guimarães não pôde ser aberta fallencia porque não tem crédores e porque, para pagar o juro e amortização das suas obrigações, o unico encargo que tem, é o seu rendimento livre de quasi o dobro da quantia que lhe é necessaria para esse efeito, e lhe permite até, além d'isso, distribuir o dividendo de 5%, pelo menos, ás suas acções como o bem demonstra o balancete já publicado e relativo a 31 do mez de outubro findo, no qual se vê já disponivel em dinheiro em deposito e caixa a quantia de 22.992\$485 réis; quanto ao segundo ponto, declara esta gerencia que não ha alteração nem motivo algum para ella no serviço combinado de transportes para o caminho de ferro de Guimarães, continuando como até agora a aceitarem-se em todas as estações das linhas do Minho e Douro as expedições com destino áquella linha. E, por ultimo, esta gerencia convida os srs. expedidores a quem fôsse recusado o despacho das suas remessas, a apresentarem as reclamações a que se julguem com direito, a fim de serem transmittidas á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Porto, 15 de novembro de 1897.—Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães. O gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso*.

**BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA**

*Lisboa, 30 de novembro de 1897.*

Accentuou-se, na quinzena que hoje finda, uma certa animação nos nossos mercados, principalmente pelo facto de haverem tomado vulto os boatos relativos ao resultado das negociações no estrangeiro para a realização de uma importante operação financeira. Effectivamente, no dia 22 regressou a Lisboa o sr. conde de Burnay, o qual, depois de repetidas e demoradas conferencias com o sr. ministro da fazenda, voltou no dia 26 a Paris, parece que levando aprovados os preliminares necessarios para o acordo financeiro, o qual será definitivamente regulado por uma alta personalidade politica, é possivel que o proprio sr. ministro da fazenda. Não tem sido isenta de dificuldades e de contrariedades a missão preparadora da operação financeira que o governo tem em vista realizar, não tanto pela renovação dos antigos processos diffamadores do nosso credito, de que sempre teem lançado mão, em identicas circumstancias, estrangeiros portadores de titulos portuguezes, especialmente do chamado emprestimo D. Miguel, como pela campanha aberta n'uma parte da nossa imprensa, no sentido de prejudicar quanto possivel as negociações para o emprestimo. As nossas informações, porém, indicam que, apesar da natural impressão causada por similares diffamações, as disposições a nosso favor teem augmentado e teem-se firmado sensivelmente, reconhecendo-se a perfeita correção e lealdade, e a inconfusa probidade do paiz, que procura honradamente saldar os seus compromissos.

Não são boas, infelizmente, as noticias recebidas do Brazil. As hypotheses previstas n'um artigo do *Times*, a que alludiamos n'um dos nossos ultimos *boletins*, e que causaram profunda impressão em Londres, em Paris e em Lisboa, vão-se realizando, tendo-se precipitado os acontecimentos. A situação do thesouro brasileiro aggravou-se consideravelmente, faltando-lhe mesmo recursos para o primeiro pagamento de *coupons* a fazer. N'estas condições realizou o governo brasileiro um suprimento de 60.000 contos, garantido firme pelo Banco da Republica, emitido a 95, com a amortização em dez annos, ao juro de 6 p. c. Parte d'este emprestimo é tomado por bancos nacionaes, com o premio de 2 p. c. Serve de caução a este emprestimo o rendimento das alfandegas e dos caminhos de ferro do Estado. E' evidentemente um mau negocio. Tudo indica que a situação financeira do Brazil entrou n'um periodo de excepcional gravidade e a par d'ella a situação economica vae igualmente tornando-se difícil, e mais o será se for definitivamente aprovado pelo congresso o projecto de lei convertendo as apolices de 4 p. c. ouro em apolices de 5 p. c. papel

A situação na praça do Porto não se tem modificado para melhor. A nota dominante na quinzena que hoje finda foi o haverem-se negado os jurys commerciaes a auctorizar algumas fallencias requeridas pela agencia do Banco de Portugal e terem sancionado todas as concordatas que foram propostas por comerciantes a quem a fallencia fôra aberta. Parece que esta attitude é principalmente devida ás dificuldades que, na justa defesa dos seus interesses, a agencia do Banco continua a pôr ás operações de desconto. A este respeito deve offerecer bastante interesse o relatorio da gerencia d'este anno que o conselho da direcção do Banco de Portugal tem de apresentar brevemente á sua assembléa geral.

Em consequencia da grande depressão havida no cambio do Brazil, que desceu a 6 1/8, as cotações no nosso mercado, influenciadas por esse facto, flexionaram tambem consideravelmente. O cheque sobre Londres regulou a 35 11/16, sobre Paris a 799 e o premio da libra sterlina a 2\$180. Nos fundos do Estado as inscrições cotaram-se a 32,80 e 33,40. As acções do Banco de Portugal ficaram no sabbado a 123\$800, do Lisboa & Açores a 118\$000 réis. As obrigações Loanda-Ambaca cotaram-se a 83\$500 réis, estando já anunciada a compra do coupon de janeiro. Esta companhia trabalha actualmente em preparar uma operação que sirva de base ao pagamento das despesas da construcção do prolongamento da linha de Ambaca até Malange.

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. |
| " cheque ..          | 35 7/8   | 35 13/16 | 5 1/2 0/0                      |
| Paris 90 d/v.....    | 795      | 796      | No mercado.....                |
| " cheque .....       | 798      | 799      | Agio Buenos Ayres .....        |
| Berlim 90 d/v.....   | 325      | 326      | 174                            |
| " cheque.....        | 328      | 329      | Cambio Brazil... 7 3/8         |
| Francfort 90 d/v.... | 325 1/2  | 326 1/2  | Premio libra..... 2\$180       |
| " cheque .....       | 328 1/2  | 329 1/2  |                                |
| Madrid cheque.....   | 1\$000   | 1\$020   |                                |

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

## NOVEMBRO

| BOLSAS                             | 16      | 17      | 18      | 19      | 20      | 22      | 23     | 24     | 25      | 26      | 27     | 29     | 30     | -      |
|------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|--------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|
| Lisboa: Inscrições assent...       | 33,80   | 33,80   | 33,80   | 33,80   | 33,83   | 33,86   | 33,80  | 33,85  | 33,85   | 33,85   | 33,80  | 33,75  | 33,70  | -      |
| » coupon...                        | -       | -       | 32,60   | 33,70   | 33,60   | -       | 32,60  | 32,60  | -       | 33,50   | 33,50  | 33,40  | 32,40  | -      |
| Obrig. 4% 1888 .....               | 15.700  | 15.700  | -       | 15.700  | 15.700  | 15.700  | 15.700 | 15.700 | 15.650  | 15.700  | 15.650 | -      | -      | -      |
| » 4% 1890 assent...                | -       | -       | 39.400  | 39.700  | -       | 39.700  | 39.700 | 39.600 | -       | -       | -      | -      | 39.600 | -      |
| » 4% 1890 coupon...                | -       | -       | 39.400  | 39.700  | -       | 39.700  | 39.700 | 39.600 | -       | -       | -      | -      | -      | -      |
| » 4% 1890 externo ..               | -       | -       | 43.500  | 43.600  | 43.600  | -       | -      | 43.700 | -       | 43.600  | -      | 43.800 | -      | 43.600 |
| » 4½% assent.....                  | -       | 44.000  | 44.000  | 44.000  | 44.000  | 44.000  | 44.000 | 44.000 | -       | -       | -      | -      | 44.000 | -      |
| » 4½% coup. int....                | -       | 44.000  | 44.000  | 44.000  | 44.000  | 44.000  | 44.000 | 44.000 | -       | -       | -      | -      | -      | -      |
| » 4½% externo.....                 | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -      | -      | -       | -       | -      | -      | -      | -      |
| » Tabacos coupon .....             | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -      | -      | -       | -       | -      | -      | -      | -      |
| Acções B. de Portugal .....        | 124.000 | 124.100 | 124.200 | 124.000 | 124.000 | 124.000 | -      | -      | 123.800 | 123.800 | -      | -      | -      | -      |
| » » Commercial .....               | -       | -       | -       | -       | 121.100 | -       | -      | -      | -       | -       | -      | -      | -      | -      |
| » » N. Ultramarino .....           | 87.700  | 87.800  | 87.800  | 87.900  | 88.000  | 88.900  | 90.000 | 90.000 | 90.000  | 89.200  | 89.200 | 89.300 | -      | -      |
| » Tabacos coupon .....             | 80.000  | -       | -       | -       | -       | -       | 79.500 | 79.500 | 79.400  | 79.400  | 79.000 | 79.000 | 79.000 | -      |
| » Comp. Real .....                 | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -      | -      | -       | -       | -      | -      | -      | -      |
| Obrig. prediaes 6% .....           | 94.700  | 94.700  | 94.700  | 94.700  | 94.700  | 94.700  | -      | -      | -       | -       | -      | -      | -      | -      |
| » 5% .....                         | 93.300  | 93.300  | 93.300  | 93.300  | 93.400  | 93.300  | 93.300 | -      | -       | -       | -      | -      | 93.200 | -      |
| » Comp. Real 3% 1.º grau .....     | -       | -       | 74.000  | -       | 74.300  | -       | 71.300 | 71.500 | -       | 71.500  | 71.500 | 71.500 | -      | -      |
| » » 2.º grau .....                 | 12.450  | 12.450  | 12.450  | 12.500  | -       | 12.550  | 12.600 | 12.550 | -       | -       | 12.600 | 12.600 | -      | -      |
| » C. Nacional .....                | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -      | -      | -       | -       | -      | -      | -      | -      |
| » Atravez Africa .....             | 83.000  | -       | -       | 83.000  | -       | 83.500  | 83.500 | 83.500 | 83.500  | 83.500  | -      | 83.500 | -      | -      |
| Paris: 3% portuguez .....          | 20,65   | 20,65   | 20,70   | 20,50   | 20,50   | 20,40   | 20,40  | 20,50  | 20,70   | 20,60   | -      | 20,50  | -      | -      |
| Acções Comp. Real .....            | 42      | 42,25   | 44      | 42,25   | -       | 42,25   | -      | 42,25  | 43      | 42      | 42     | -      | -      | -      |
| » Madrid-Caceres .....             | -       | 18,50   | 17,50   | -       | 17      | 17,25   | -      | 17,25  | -       | -       | -      | -      | -      | -      |
| » Norte de Hespanha .....          | 85      | 85      | 83      | 83,50   | -       | 85      | 83,50  | 84     | 84,25   | 85      | -      | -      | -      | -      |
| » Mad. Zaragoza .....              | 146     | 145,50  | 146     | 148     | 148     | 147     | 147    | 146,50 | 147,50  | 147,25  | -      | -      | -      | -      |
| » Andaluzes .....                  | 76,50   | 77,50   | 77      | -       | 78      | 78      | 77     | 76     | -       | 76      | -      | -      | -      | -      |
| Obrig. Comp. Real (1.º grau) ..... | 265     | 265     | 268,50  | 265,85  | 265     | 266     | 265    | 267    | 266     | 266,50  | 266,75 | 267    | -      | -      |
| » » (2.º ») .....                  | 46      | 46      | 46      | 46,50   | 46      | 46      | -      | 46     | 46      | 46      | -      | -      | -      | -      |
| » » (antigas) .....                | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -      | -      | 122,50  | 122,50  | -      | -      | -      | -      |
| » C. Beira Alta .....              | 66,50   | 66      | 66      | 66      | 65      | 66      | 65     | -      | 66,50   | 69      | -      | -      | -      | -      |
| » Madrid-Caceres .....             | -       | 52,25   | 53      | -       | 55      | 54      | 54     | 53,50  | 55      | 55,50   | -      | -      | -      | -      |
| » N. Hesp. (1.º hyp.) .....        | 220     | 220,50  | 220     | 221     | 222     | 221     | 222    | 222,50 | 225     | 226     | -      | -      | -      | -      |
| Londres: 3% portuguez .....        | 20,62   | 20,62   | 20,62   | 20,62   | 20,50   | 20,50   | 20,50  | 20,50  | 20,56   | 20,62   | 20,75  | 20,62  | -      | -      |
| Obrig. Atravez Africa .....        | 66      | 66      | 66      | 66      | 66      | 66      | 66     | 66     | 66      | 66      | 66     | 66     | -      | -      |
| Amsterdam: Atravez Africa .....    | 59,50   | 60      | -       | 60,19   | -       | 59,75   | -      | 59     | 59,75   | 59,50   | -      | 59,75  | -      | -      |
| Bruxellas: Atravez Africa .....    | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -      | -      | -       | -       | -      | -      | -      | -      |

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

| Linhos                             | Período de exploração | RECEITAS NO PERÍODO |            |             |      |            |             | DESDE 1 DE JANEIRO |                    |             |                      |      |      |
|------------------------------------|-----------------------|---------------------|------------|-------------|------|------------|-------------|--------------------|--------------------|-------------|----------------------|------|------|
|                                    |                       | 1897                |            |             | 1896 |            |             | Totais             |                    |             | Diferença a favor de |      |      |
|                                    |                       | Kil.                | Totais     | Kilometr.   | Kil. | Totais     | Kilometr.   | Réis               | Réis               | Réis        | Réis                 | Réis | Réis |
| COMPANHIA REAL                     | de 1 a 12             | 693                 | 67.558.000 | Réis 97.486 | 693  | 57.856.058 | Réis 83.486 | 2.916.717.000      | Réis 2.757.295.658 | 159.421.342 | -                    | -    | -    |
| Antiga rede enova não garantida.   | 18                    | -                   | 63.610.000 | Réis 91.789 | »    | 57.856.058 | Réis 83.486 | 2.980.327.000      | Réis 2.815.151.716 | 165.175.284 | -                    | -    | -    |
| Nova rede garantida.               | 11                    | 380                 | 8.169.000  | Réis 21.497 | 380  | 7.599.942  | Réis 19.999 | 353.083.000        | Réis 343.358.342   | 9.724.658   | -                    | -    | -    |
| Sul e Sueste...                    | 12 18                 | -                   | 7.729.000  | Réis 20.339 | »    | 7.599.942  | Réis 19.999 | 360.812.000        | Réis 350.958.284   | 9.853.716   | -                    | -    | -    |
| Minho e Douro.                     | 15 21                 | 475                 | 20.062.200 | Réis 42.236 | 475  | 17.462.670 | Réis 36.763 | 691.383.240        | Réis 631.092.855   | 60.290.385  | -                    | -    | -    |
| Beira Alta....                     | 22 28                 | -                   | 6.899.371  | Réis 27.270 | »    | 6.379.473  | Réis 25.215 | 276.502.542        | Réis 265.339.231   | 11.143.311  | -                    | -    | -    |
| Nacional (Mirandella e Vizeu)..... | 29 4                  | Nov.                | 8.934.610  | Réis 35.315 | »    | 8.428.529  | Réis 33.314 | 285.437.452        | Réis 273.787.760   | 14.649.392  | -                    | -    | -    |
| Guimarães.....                     | 15 21                 | Out.                | 1.616.342  | Réis 15.412 | 105  | 1.422.346  | Réis 13.546 | 56.961.586         | Réis 53.325.537    | 3.636.049   | -                    | -    | -    |
| Norte de Hespanha.....             | 28 3                  | Nov.                | 1.492.868  | Réis 14.217 | »    | 1.441.169  | Réis 13.723 | 58.454.454         | Réis 54.766.706    | 3.687.748   | -                    | -    | -    |
| Madrid — Zaragoza — Alicante.....  | 22 28                 | »                   | 1.305.698  | Réis 12.435 | »    | 1.262.618  | Réis 12.024 | 59.760.152         | Réis 56.029.324    | 3.730.728   | -                    | -    | -    |
| Zafra a Huelva.                    | 12 18                 | Nov.                | 1.499.798  | Réis 409    | 34   | 1.570.460  | Réis 46.190 | 67.644.793         | Réis 63.776.251    | 3.868.542   | -                    | -    | -    |
| Andaluzes .....</                  |                       |                     |            |             |      |            |             |                    |                    |             |                      |      |      |

## Tracção electrica

A Companhia dos Omnibus de Paris vae substituir a tracção animal pela electrica, começando muito brevemente esta substituição n'uma grande parte das suas linhas.

A companhia levantará o dinheiro necessário para as novas instalações, n'um periodo de amortização que findará em 31 de maio de 1930, sem garantia alguma por parte da municipalidade até 31 de maio de 1910, época em que findam os privilegios da companhia, passando n'essa data para o município todos os direitos da mesma companhia na propriedade das vias férreas, fábricas, officinas, instalações accessórias, etc.

Logo que os lucros da exploração, exceptuada a parte préviamente dividida, segundo a letra dos estatutos, excederem 70 francos por acção, um terço d'esse excedente será distribuído pelos accionistas, revertendo os  $\frac{2}{3}$  restantes para o município ou seindo applicados á amortização antecipada das annuidades posteriores a 31 de maio de 1910.

Muitas outras disposições foram tomadas, referentes á adopção do sistema de tracção, numero minimo de carruagens por dia, locaes de paragem, etc., tudo com o assentimento e aprovação da camara municipal, que receberá, em lugar de 2.000 francos por carruagem em circulação, 3,50 % das receitas brutas dos passageiros, não podendo, comtudo, receber menos do que os 2.000 francos até agora fixados.

A transformação das linhas antigas e a construcção das novas indicadas pelo município foi avaliada em 50 milhões de francos, estando a companhia resolvida a applicar desde já 25 milhões de francos a esta operação.

Da *Verkehrszeitung* extractamos as seguintes notas sobre o desenvolvimento, que, na Alemanha, tem tomado este sistema de tremvias.

No fim de 1891, apenas tres localidades tinham a tracção electrica, mas em 1892 já mais duas a possuam, e d'então para cá o desenvolvimento foi tal que, em agosto de 1896, este sistema funcionava em 42 cidades alemanas, numero que, desde então, quasi dobrou.

A maior parte das linhas são de conductor aéreo, sistema que está empregado exclusivamente em 36 cidades.

As tres linhas de Berlim são de sistema mixto, com conductor aéreo e subterraneo; em Dresden e Hannover encontramos tremvias de *trolley* e com accumuladores. Este ultimo sistema, só por si, é apenas empregado em Ecksay e Hagen.

Em 1 d'agosto de 1896 havia 854 kilómetros em exploração, em 583 linhas.

A nossa camara municipal que veja que em Berlim, Dresden e Hannover o sistema é mixto, não se permittendo no centro da cidade o *trolley*, como não se admite em capital alguma da Europa... senão na nossa.

E além d'isso, não ha concessão *ad vitam aeternam*, como entre nós.

## Um novo invento

Recentemente tem-se trabalhado no sentido de tornar quanto possível facil e rápida a venda de bilhetes nas estações de caminhos de ferro. E não se julgue uma futilidade, mas antes vantagem incontestável, a facilidade de aquisição de bilhetes de comboio, especialmente nas estações de grande movimento, em que por

vezes a aglomeração de passageiros torna quasi impraticável o acesso aos *guichets*.

Um invento da mais moderna data procura perfilar-se na vanguarda dos seus antecessores. Consiste elle em um apparelho que automaticamente fabrica o bilhete pedido, seja para que estação e de que classe for. Um movimento unico é suficiente para imprimir, numerar e cortar o bilhete e inscrevel-o ao mesmo tempo n'um quadro apropriado, onde ficam reproduzidos o preço, classe e numero d'ordem, ou seja um talão completo.

O jornal estrangeiro, de que tiramos este noticia, não nos diz em que paiz este apparelho foi inventado, em que linha elle está功用ando, nem quem é o seu inventor.

Deve ser marselez ou andaluz. E não nos surpreenderá que qualquer habitante de Tarrascon aperfeiçõe o invento, fazendo que o apparelho tire o dinheiro da bolsa do passageiro e lhe introduza o bilhete na carteira ou na mala de viagem.

Ha espirito inventivo para tudo, por esse mundo fóra!

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Logares de luxo.** — Desde 23 do corrente foi suprimida a carruagem *coupé* e *lit-toilette* que circulava nos comboios correios entre Lisboa e Badajoz, tres vezes por semana.

Este serviço que antigamente era feito com uma carruagem dos wagons-leitos, que mais tarde foi substituída por uma outra portugueza, morreu de inanição, isto é, por falta de fregueses.

Muitas vezes o publico se queixa de que não tem commodidades nos comboios, mas o que nem sempre se sabe é que é tão exiguo o numero de pessoas que, em certos percursos, d'ellas se aproveita, que não vale a pena tel-as á disposição.

**Central do Porto.** — Avançam rapidamente as obras d'esta estação, e faz gosto vêr o afan com que alli se trabalha, por forma pouco usada no paiz.

O barracão de mercadorias, junto á rua da Madeira, está quasi prompo, faltando só concluir a canalização das aguas pluviaes e algumas pinturas na cobertura.

A área d'este caes coberto é de 1.108 metros quadrados.

No tunnel D. Carlos já começou o revestimento da parte comum ás quatro boccas que devem abrir para a estação, troço o mais difícil porque tem uma abertura de 17,60 metros por 29,20 metros de comprimento.

Estivemos alli ha dias vendo os trabalhos, em que se torna interessante admirar a enorme largura d'aquelle abobada sob a qual hão de ser installadas 6 vias, obra verdadeiramente monumental como nunca se fez no paiz e raras existem lá fóra, uma verdadeira honra para a nossa engenharia.

Já se está procedendo tambem á abertura dos pés direitos de uma das aberturas centraes, e a ultima das lateraes está adeantadissima.

## LINHAS HESPAÑOLAS

**Victoria a Bilbao.** — O projectado caminho de ferro de Victoria a Bilbao parece estar em via de realização muito breve, não descançando as juntas nomeadas tanto em Victoria como em Bilbao.

**Linares a Almeria.** — Vão em breve começar os trabalhos do caminho de ferro economico que, partindo de Portilla, passa por Sierra Almagrera até Aguilas (Almeria).

Na secção de Baeza a Quesada, que mede 54 kil. a semana de corrida de 15 a 21 de outubro passado rendeu 2.129,32 pesetas e

32.565,54 pesetas a secção de Alamedilla e Almeria, que mede 146 kil., o que dá um total de 34.694,86 pesetas.

Desde 1 de janeiro até 21 de outubro rendeu a 1.ª secção de que falamos 64.820,02 pesetas e a 2.ª 882.720,49 pesetas, o que faz 947.009,51 pesetas.

Em pouco tempo estará prompta a linha desde Almedilla ao Salado, pois que está quasi concluído o tunnel de Cabra do Santo Christo, unica obra que falta para completar o traçado.

**Bilbao a Zorroza.** — Vae passar para a companhia dos caminhos de ferro de Santander a Bilbao, a concessão feita a D. Valentim Gorbená do caminho de ferro de Bilbao a Zorroza.

**Pontevedra a Monforte de Lemos.** — A deputação provincial de Pontevedra concedeu o subsidio de 60.000 pesetas, destinado aos estudos dos caminhos de ferro de Pontevedra a Estrada, de Estrada a Lalín e d'este ponto a Monforte de Lemos.

**Tarragona a Barcelona e França.** — Durante o mez de outubro transitaram pela rede d'esta companhia, que tem em exploração 723 kil., 304.461 passageiros.

O producto obtido pelas mercadorias em grande velocidade, foi de 927.650,18 pesetas e pela pequena velocidade de 1.176.857,24 pesetas, ou seja o total de 2.104.507,42 pesetas, correspondente a um producto kilometrico annual de 34.272,31 pesetas.

Comparado o producto total desde 1 de janeiro de 97, que foi de 17.146.267,91 pesetas, até 31 de outubro, com o de 96, que foi de 16.462.006,91 pesetas, vê-se que houve um aumento de 683.261 pesetas em 1897.

**Original 11** — As duas linhas de Valencia a Livia e Grao a Turis tem o serviço interrompido, e tel-o-hão por muito tempo, sem poderem fazer trasbordo de passageiros e mercadorias porque, tendo caído n'aquella um tramo da ponte provisoria de madeira sobre o Turis, e n'esta a ponte sobre a estrada de Carlet, não havia reserva de material no outro extremo da linha.

**Madrid-Zaragoza-Alicante.** — Pedi a sua demissão de director d'esta linha o sr. D. Cipriano Segundo Montesinos, duque da Victoria, que ha muitos annos exercia aquelle cargo, sendo substituído pelo sub-director o sr. D. Carlos Grebus.

## LINHAS EXTRANGEIRAS

### INGLATERRA

A companhia ingleza *Great Eastern Railway* tem ao seu serviço, 37 locomotivas providas de apparelhos para aquecimento por meio do petroleo e 13 caldeiras fixas, que podem funcionar com a hulha ou com os dois systemas combinados.

Com a hulha consomem 35,4 libras por milha ingleza, com o aquecimento combinado o consumo é de 11,8 libras de carvão e 10,5 de petroleo, e só com petroleo 16,5 libras.

### TONKIN

Segundo noticiaram os jornaes franceses, mr. Boyer que foi administrador director da companhia real portugueza, partiu ha poucos dias para a Indo-China, como delegado do syndicato dos grandes estabelecimentos de credito da França, a fim de estudar *sur place* algumas questões, que se ligam com o estabelecimento da rede geral dos caminhos de ferro no Tonkin, contando estar de regresso em Paris no mez de maio proximo.

Talvez o distinto engenheiro se lembre em caminho de visitar o original monarca que ha pouco andou passeando pela Europa, lendo os jornaes do seu paiz em que se noticiava que em plena capital e pleno dia se assaltam casas á mão armada e se assassinam os habitantes.

Não o incomodaremos com o pedido de dar saudades a sua magestade siameza.

### SIAM

Está já aberta ao tráfego a linha do caminho de ferro de Bangkok a Korat, até Ayuthia, 77 kil. de Bangkok, esperando-se que brevemente começará a exploração d'um novo troço de 55 kil. até Genkio.

Calcula-se que toda a linha até Korat, construída actualmente pelo Estado, deve estar concluída em dois annos e meio.

### REPUBLICA ARGENTINA

Cá temos outra municipalidade tambem *pouco sabedora* de coisas electricas, ou mais timida, sendo do Novo Mundo, do que outras suas congêneres, do Velho Mundo.

Trata-se d'um pedido feito á municipalidade de Buenos Aires para tracção electrica por meio de cabos aereos.

Pois aquella corporação, muito atrazada decerto, e pouco lida em tais assumtos, rejeitou os aereos, concedendo, talvez para não melindrar alguma das collegas do Velho, que a tracção, a ser electrica, se fizesse por meio de cabos subterraneos.

## Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa

Relatorio do conselho d'adm inistração e parecer do conselho fiscal  
(Concluido do numero antecedente)

### Serviço de coupons e amortizações

Continua este serviço a ser feito com toda a regularidade, motivo por que mais uma vez agradecemos aos nossos Trustees e ao seu zeloso secretario a sua valiosa cooperação n'este serviço.

### Empregados da Companhia

Continuam no desempenho regular das suas obrigações.

### Construcção

No ultimo relatorio manifestamos a esperança de poder estar a linha concluída até outubro do corrente anno; vieram, porém, frustral-a causas de reconhecida força maior: os importantes viaductos a montar entre os kilometros 309 e 316 levaram mais tempo a construir do que o estipulado e, uma vez entregues, não foi possível a sua expedição immediata pela grande dificuldade que houve em arranjar transporte. Por ultimo e como sempre, a doença, inutilizando parte dos operarios, mandados da Europa, para a montagem dos viaductos, mais veio tornar moroso o trabalho. O empreiteiro da montagem já remediou este inconveniente, enviando mais pessoal para suprir a insuficiencia do que estava em serviço, e esperamos agora que os trabalhos prosigam com a maior celeridade.

Actualmente temos: o viaducto n.º 1 completamente montado; o n.º 2 com dois pilares promptos; o n.º 7 com todos os pilares montados. No n.º 9 estão em cravamento as estacas de helice dos tres pilares.

Do viaducto n.º 9 até Ambaca pôde dizer-se concluída a infrastructura da linha; a de Ambaca ao Lucalla será feita durante o tempo que se consumir no assentamento.

A grande dificuldade dos sete kilometros (309 a 316) se deve unicamente o não estar a linha já aberta á exploração até ao Lucalla.

Esperamos que no proximo agosto a locomotiva chegará ao *terminus* da primeira parte da linha de penetração ao norte da província de Angola.

Nos 56 kilometros, que estão a concluir, haverá apenas duas estações: a de N'Dalla Tando, no kilometro 319, e a de Ambaca, no kilometro 355, e tres apeadeiros: Zondo, Muaje e Lucalla, no kilometro 364.

Todas as pontes, pontões e mais material necessário para a conclusão da linha estão em Loanda, faltando apenas remetter a ponte de 25 metros para o rio Pamba, cuja expedição está para breve.

Como vêdes, está feita a maior despesa, tendo-nos empenhado em que não faltem os elementos necessarios para a rapida conclusão da linha, que, como demonstramos, só foi demorada por causas de força maior, impossíveis de impedir, especialmente as que se dão em Africa.

### Exploração

Damos o mappa do rendimento da linha subsidiada, desde o começo da exploração:

|                |              |
|----------------|--------------|
| 1889-1890..... | 17:000\$000  |
| 1890-1891..... | 35.000\$000  |
| 1891-1892..... | 62.000\$000  |
| 1892-1893..... | 97.000\$000  |
| 1893-1894..... | 120.000\$000 |
| 1894-1895..... | 164.000\$000 |
| 1895-1896..... | 201.000\$000 |
| 1896-1897..... | 207.000\$000 |

em numeros redondos, incidindo a exploração d'este ultimo exercicio sobre o numero de kilometros (300) igual ao do anterior.

Os 8 kilometros não subsidiados, de Queta a Baba, que em 23 dias do exercicio anterior produziram 334\$490 réis, renderam no exercicio findo 7:400\$000 réis.

Pelo mappa junto vereis que o movimento mensal de passageiros foi no:

|                      |         |         |
|----------------------|---------|---------|
| 2.º semestre de 1896 |         |         |
| 1.ª classe.....      | 164 ou  | 3,60 %  |
| 2.ª ".....           | 253 "   | 5,54 "  |
| 3.ª ".....           | 4155 "  | 90,86 " |
| 1.º semestre de 1897 |         |         |
| 1.ª classe.....      | 129 ou  | 3,26 %  |
| 2.ª ".....           | 248 "   | 6,29 "  |
| 3.ª ".....           | 3:569 " | 90,45 " |

dando-se, no exercicio findo, um aumento em favor da 2.ª classe e em prejuizo da primeira. E' sensivel tambem a diminuição nas passagens da 3.ª classe, devida em parte ao estabelecimento de

casas commerciaes nas estações extremas da linha, com as quaes o indígena se entende, deixando de vir elle negociar em Loanda; mas principalmente á crise commercial, porque, embora o rendimento geral da linha seja um pouco superior ao do exercicio anterior, o aumento é devido aos grandes proprietarios, que, aproveitando uma temporaria alta de preços na Europa, no começo do corrente anno, exportaram o seu stock, não tendo o indígena oportunidade nem facilidade para dispôr do seu genero então e não podendo fazel-o mais tarde, porque a alta de preços cessou.

**Mercadorias**

Em grande velocidade transitaram :

|                     |               |
|---------------------|---------------|
| De 1895-1896.....   | 701 toneladas |
| De 1896-1897.....   | 571 "         |
| Diferença: menos... | 130 "         |

Em pequena velocidade :

|                    |                  |
|--------------------|------------------|
| De 1895-1896.....  | 15.049 toneladas |
| De 1896-1897.....  | 15.448 "         |
| Diferença: mais... | 399 "            |

Houve, pois, em mercadorias um aumento de 1,68 % com relação ao anno anterior.

Comparando as receitas dos sete ultimos annos, vê-se que a receita kilometrica bruta foi em :

|           |            |
|-----------|------------|
| 1890-1891 | de 254.270 |
| 1891-1892 | de 332.836 |
| 1892-1893 | de 432.000 |
| 1893-1894 | de 476.678 |
| 1894-1895 | de 577.972 |
| 1895-1896 | de 670.021 |
| 1896-1897 | de 691.033 |

e que n'este exercicio houve sobre o anterior um aumento de 3,04 %, com relação á parte subsidiada da linha, ou 6,25 % incluindo a parte não subsidiada.

E' exigua a progressão, comparada com as dos exercicios anteriores; mas a crise commercial, a que já nos referimos, de sobra explica o facto que é, infelizmente, justificado pela baixa dos rendimentos aduaneiros, para os quaes chamamos a vossa atenção.

**Alfandega de Loanda**

| Importação | Exportação | Total     | Direitos  |
|------------|------------|-----------|-----------|
| 1895...    | 2.571      | 2.658     | 5.229     |
| 1891...    | 2.717      | 2.169     | 4.886     |
| Mais...    | 146        | menos 489 | menos 343 |

menos 209

No nosso ultimo relatorio dissemos :

O que se deu com relação a 1895 mais parece dever aggravar-se no anno corrente, pois vemos que o rendimento da alfandega de Loanda no semestre findo em 30 de junho proximo passado foi de 211 contos. Se o segundo semestre não exceder aquella cifra teremos 422 contos ou menos 211 contos do que em 1895 e 389 contos do que em 1894.

Conforme receavamos, o 2.º semestre de 1896 teve diminuição identica á do 1.º.

Esta baixa dos rendimentos aduaneiros deve fatalmente refletir-se no producto da exploração do nosso caminho de ferro e crêmos que, enquanto o prolongamento da nossa linha não permite a concorrência ao caminho de ferro do Congo, dando ao rendimento d'ella o aumento proveniente do transporte dos generos do interior até Loanda e das fazendas a enviar d'este ultimo ponto para pagamento d'aquelles mesmos generos no sertão, difficilmente poderá subir o lucro do fisco e o do nosso caminho de ferro.

Paralysada a exploração pelo baixo preço dos productos africanos na Europa, desfalcada a importação dos productos que da Europa eram remetidos para permutar com aquelles e desviada a corrente do commercio, embora enfraquecida, para o caminho de ferro do Congo, por ser mais curta a distancia que o indígena tem a vencer, só o prolongamento da nossa linha, approximando-nos dos centros productores e barateando o transporte, poderá alterar a deplorável situação do nosso commercio em Africa, para o que aiuda assim será preciso estudar as modificações a fazer na pauta.

**Linha de Malange**

Por contracto de 11 de março do corrente anno teve a Companhia a concessão do prolongamento da linha até Malange.

O ante-projecto está feito na extensão de 150 kilometros e se a execução não é tão facil como parecia á primeira vista, é de todo o ponto realizavel approximando-se das condições geraes ou médias da parte executada entre Loanda e Baba, terminus da exploração actual.

As estações entre Lucalla e Malange serão no Fumege, limite O. do concelho de Malange, no kilometro 59; e em Cangambo, cruzamento dos caminhos do Duque de Bragança, Pungo Andongo e Malange a Ambaca, kilometro 82; e para Leste do Zambeze, Cula-Machito e Malange, além dos seis apeadeiros, afóra o do Lucalla. Isto para o começo da exploração, porque em pouco

tempo, não só pela amenidade do clima, como pela riqueza do solo, haverá necessidade de estabelecer novas estações nos locaes onde o futuro desenvolvimento o exigir.

Esta segunda parte da linha não tem subsídio do Estado, mas as tarifas são remuneradoras, protegendo, apesar d'isso, o commercio e a agricultura, por isso que reduz a  $\frac{1}{10}$  pelo menos os actuaes encargos do transporte.

Os maiores benefícios, que para a Companhia advirão da construção do prolongamento na direcção Leste da província de Angola, são os que proveem do aumento enorme do tráfego que terá a linha actual; para a província de Angola, porém, representará a linha de Malange o renascimento do seu commercio e a ocupação efectiva de grande parte do seu territorio.

**Senhores accionistas :**

Nada mais temos a dizer-vos com relação ao exercicio findo que não foi dos menos trabalhosos da nossa gerencia.

Ha apenas a preencher uma vaga no conselho de administração, que vem do exercicio transacto.

Para vós, que conhecéis quanto nos esforçámos por obter o prolongamento até Malange, é escusado encarrecer-vos o quanto pela sua realização devemos aos ex.ºs ministros da marinha e da fazenda, aos quaes aqui consignamos os nossos agradecimentos.

Na direcção da exploração temos actualmente em Loanda o ex.º sr. marquez das Minas em substituição do ex.º sr. Antonio Guedes Infante, a quem devemos a fineza de ter demorado o seu regresso, encarregando-se da construção durante o tempo que mediou entre a vinda do ex.º sr. Francisco Perfeito de Magalhães e a chegada a Loanda do ex.º sr. Poças Leitão, actual director da construção.

A todos estes cavalheiros agradecemos o zelo e intelligencia com que teem desempenhado a sua missão.

Do governo geral em Angola, ocupado no exercicio findo pelos ex.ºs srs. conselheiros Guilherme Capello e Ramada Curto, recebemos sempre as mais evidentes demonstrações da importância que atribuem ao nosso caminho de ferro, como principal elemento do desenvolvimento da província de Angola.

Ao nosso conselho fiscal agradecemos igualmente a sua coadjuvação.

Porto, 30 de outubro de 1897.

PELO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Carlos Lopes.

Alexandre Peres.

Joaquim Domingos Ferreira Cardoso.

**Parecer do conselho fiscal**

Senhores accionistas: — Examinando o relatorio e o balanço precedentes, e tendo verificado a conformidade d'este com o que consta dos livros da Companhia, bem como ponderado as explicações e considerações, que no relatorio vos são apresentadas e com as quaes não podemos deixar de concordar, somos de parecer :

1.º — Que approveis o relatorio e o balanço :

2.º — Que louveis o vosso digno conselho de administração pelo seu zelo indefectível;

3.º — Que procedeas á eleição que vos é indicada no relatorio.

Porto e sala das sessões, 30 de outubro de 1897.

Pelo conselho fiscal.—Presidente, Conde de S. Januário.—Vogais: Joaquim d'Almeida Peres, Isidoro Marques Rodrigues, José Eduardo Ferreira Pinheiro, Domingos Cândido d'Almeida Ribeiro.

**ARREMATAÇÕES**

**Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes**

**Arrematação de lixo e estrume durante o anno de 1898**

Pela 1 hora da tarde do dia 7 de dezembro proximo futuro, perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas até aquella hora recebidas para a venda de lixo e estrume, proveniente da limpeza das linhas, caes de mercadorias e das plataformas da estação de Lisboa, (Santa Apolónia) e dos wagens de transporte de gado para a mesma estação, durante o anno de 1898.

As condições para esta arrematação estão patentes na repartição central do serviço do movimento, estação de Lisboa (Santa Apolónia), todos os dias não santificados desde as 10 horas da manhã até ás 4 horas tarde.

As propostas serão endereçadas em carta fechada, á Direcção Geral d'esta Companhia, em Lisboa, estação de Santa Apolónia, com a seguinte inscrição exterior «Proposta para a compra de lixo e estrume» e redigidas segundo o teor seguinte: «Eu abajo assignado residente em... obrigo-me para com a Companhia

Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, a comprar todo o lixo e estrume, proveniente da limpeza das linhas, caes de mercadorias e das plataformas da estação de Lisboa (Santa Apolonia), e dos wagons de transporte de gado para a mesma estação durante o anno de 1898 pela quantia de... réis (por extenso) por cada tonelada, e na conformidade das condições patentes na repartição central do serviço do movimento, das quaes tomei pleno conhecimento; data e assignatura (por extenso e bem legivel).

Lisboa, 16 de novembro de 1897.

### Caminhos de Ferro do Minho e Douro

#### Fornecimento de ferro granito e coke para fundição

Pelo presente annuncio se faz publico, que no dia 6 de dezembro proximo á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes, em Campanhã, na presença do respectivo chefe se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 20.000 kilos de ferro granito para fundição, e ás duas horas da tarde do mesmo dia e no mesmo local serão tambem recebidas propostas para o fornecimento de 30.000 kilos de carvão coke para fundição, 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 provisório de 11.000 réis para o primeiro concurso e de 9.000 réis para o segundo, e apresentar as competentes amostras.

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 central do Porto, em todos os dias uteis das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 29 de novembro de 1897.

#### Fornecimento de carvão de pedra

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 3 de dezembro proximo, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, em presença do ex.º administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso para o fornecimento de 4.000 toneladas de carvão de pedra para machinas locomotivas para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar na Caixa Geral de depositos, ou na sua delegação n'esta cidade, o deposito provisório de 100.000 réis.

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

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, 10 de novembro de 1897.

#### Instalação da iluminação a luz electrica da estação de Campanhã

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 30 de dezembro proximo futuro, á 1 hora da tarde, se ha de proceder, na administração do bairro oriental e perante o respectivo administrador, ao concurso publico para a adjudicação da instalação a luz electrica da iluminação da estação de Campanhã, d'estes caminhos de ferro.

O deposito provisório para poder ser admittido a licitar é de 350.000 réis e o deposito definitivo será de 5% da importancia da adjudicação.

O programma do concurso e o caderno de encargos podem ser examinados na secretaria do serviço de via e obras d'estes caminhos de ferro, em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 20 de outubro de 1897.

#### Construcção do lanço comprendido entre a estação do Porto, em Campanhã, e a estação central

##### Estação central do Porto

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 15 do proximo mez de dezembro, pela 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade e perante o respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para a adjudicação da construcção da calçada á portugueza e a parallelepipedos nas ruas da Madeira e de acesso ao caes de mercadorias da estação central do Porto.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 65.000 réis, e o definitivo será de 5% da importancia total da arrematação.

O processo para esta arrematação pôde ser examinado todos os dias uteis, desde as 12 horas da manhã ás 3 da tarde, na direcção do serviço de via e obras, d'estes caminhos de ferro, na estação de Campanhã.

Porto, 20 de novembro de 1897.

#### Fornecimento de creosote

Pelo pesente annuncio se faz publico que, no dia 20 de dezembro proximo, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, em presença do ex.º administrador respectivo se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de duzentas toneladas de creosote para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar na caixa geral de depositos o deposito provisório de 140.000 mil réis e apresentar uma amostra da creosote 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 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, 23 de novembro de 1897.

### Caminhos de ferro do Sul e Sueste

#### Fornecimento de artigos para estofador

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 7 de dezembro proximo, na administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então fôrem apresentadas para adjudicação do fornecimento de artigos de estofador.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 42.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo (5 por cento) da importancia total do fornecimento, por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação fôr feita.

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

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

Lisboa, 17 de novembro 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 forma, bombas de incendio, carros d'illuminação, machinas d'agricultura, etc., etc.

Existem em Lisboa e podem ser examinados

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

Para mais informações, dirigir-se a

O. HEROLD & C.º

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

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

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

**Antwerpia.**—A. Manceau.  
**Hamburgo.**—Augusto Blumenthal.  
**Leiria.**—Antonio C. d'Azevedo Batalha.  
**Lisboa.**—Ad. Seghers.—Rua Victor Cordon, 1-A.  
**Lisboa.**—Carlos C. Dias—(vinhos, 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.<sup>o</sup>  
**Lisboa.**—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.  
**Lisboa.**—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).  
**Londres.**—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.  
**Madrid.**—Cesar Fereal.—Agente 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 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 à Estação Central.—Etablissement de premier ordre—toujours luxe et confort—200 chambres et salons.

**LISBOA** **Braganza Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.<sup>er</sup> ordre—Propri. Victor Sasseti

**LISBOA** **Hotel Durand**—Rua das Flores, 74—1.<sup>ª</sup> class—English family hotel—Proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.

**LISBOA** **Grand Hotel Central**—Caes do Sodré—Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, 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 as 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 443

**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.<sup>er</sup> ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.

**CASCAES** **Hotel Victor**—Appartements pour famille.—Vue splendide sur la mer. Service de 1.<sup>er</sup> ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lessage.

**CINTRA** **Hotel Nunes**—Espiendidos 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 agradáveis, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 400 pessoas. Preços razoaveis.—Prop. Romão Garcia Vinhas.

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

**CALDAS DA RAINHA** **Grande Hotel bonense**—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para famílias.—Cozinha esmerada e farta. Prop. 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, acoio inexcedivel, 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 acoio inexcedivel.—Carros para a Batalha, Marinha, etc.—Restaurante—Preços modicos.—On parle français

**FIGUEIRA DA FOZ** **Hotel Sandade.**—Rua da Saudade, Bairro novo. Magnificas vistas para o mar, muito perto da praia. Coliseu 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 inexcedivel acoio. Casa de banhos, preços modicos. Proprietario, José Gomes Ribeiro.

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

**PORTO** **Hotel Continental**—R. Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.<sup>ª</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Propri. Lopez Munhos.

**PORTO** **Grande Hotel America Central**—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos banhos 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.<sup>ª</sup> 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. Aceio e ordem. Preços modicos.

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

**SEVILHA** **Grand Hotel d'Europe**—Proprietarios Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para famílias 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**—Propri. Federico Iniesta Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

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

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

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

**TIZI OUZOU** **(Kabila, Algeria) Grand Hotel des Postes**—Excellent service 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.<sup>ª</sup> ordem. Grandes quartos e salões, boa cozinha. Proprietaria, Madame Léon Peytaud.

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

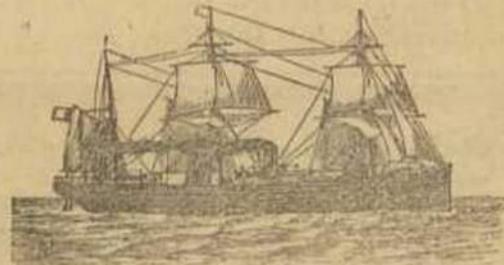
**NICE** **Riviera-Palace-Hotel**—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchester—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.<sup>er</sup> ordre.

**CONSTANTINOPLA** **Pera-Palace-Hotel**—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.<sup>er</sup> ordre.

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

# Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo  
e Buenos Ayres

O paquete **NILE**, sahirá a 13 de dezembro.

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 portuguezes.

## AGENTES

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

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

## HORARIO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de dezembro de 1897

## COMPANHIA REAL

| Lisboa             | Porto             | Porto      | Lisboa   |
|--------------------|-------------------|------------|----------|
| a 7-30 m.          | 9-15 n.           | a 6-35 m.  | 8-30 n.  |
| 9-0 n.             | 7-35 m.           | 2-8 t.     | 3-5 n.   |
| 10-30 n.           | 11-5 m.           | 7-45 t.    | 5-55 m.  |
| Lisboa V. Alcant.  | V. Alcant. Lisboa |            |          |
| a 7-30 m.          | 8-0 n.            | a 8-45 m.  | 8-30 n.  |
| 8-15 n.            | 5-25 m.           | 8-35 n.    | 5-35 m.  |
| Lisboa Badajoz     | Badajoz           | Lisboa     |          |
| a 7-30 m.          | 9-10 n.           | a 7-30 m.  | 8-30 n.  |
| 8-15 n.            | 6-45 m.           | 7-0 t.     | 5-35 m.  |
| Lisboa Figueira    | Figueira          | Lisboa     |          |
| 7-15 m.            | 3-3 t.            | 12-15 n.   | 10-20 m. |
| 7-15 t.            | 5-23 m.           | 1-0 t.     | 9-50 t.  |
| Lisboa Guarda      | Guarda            | Lisboa     |          |
| a 7-30 m.          | 11-40 n.          | a 6-30 m.  | 9-45 n.  |
| 10-30 n.           | 11-5 m.           | 3-30 t.    | 3-5 m.   |
| Lisboa Santarem    | Santarem          | Lisboa     |          |
| a 2-0 t.           | 4-34 t.           | a 6-30 m.  | 9-0 m.   |
| 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 8.  | Coimbra B.        | Lisboa     |          |
| a 4-0 m.           | 8-10 n.           | 4-0 m.     | 9-30 m.  |
| Lisboa Pampilhosa  | Pampilhosa        | Lisboa     |          |
| 7-60 t.            | 11-22 n.          | f 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 7-30 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.            | 5-33 m.           | 12-10 n.   | 1-13 n.  |
| 12-5 t.            | 12-48 t.          | 6-10 m.    | 7-10 m.  |
| 2-5 t.             | 3-6 t.            | 12-55 t.   | 1-53 t.  |
| 6-25 t.            | 7-40 t.           | 3-20 t.    | 4-4 t.   |
| Caldas Figueira    | Figueira          | Caldas     |          |
| 2-30 t.            | 7-23 t.           | 6-15 m.    | 11-0 m.  |

## Figueira Amieira Amieira Figueira

12-15 n. 12-38 n. 5-0 m. 5-23 m.

6-15 m. 6-38 m. 2-44 t. 3-3 t.

1-0 t. 1-24 t. 5-0 t. 7-23 t.

## Coimbra Figueira Figueira Coimbra

7-15 m. c 9-2 m. f 7-15 m. 9-2 m.

4-30 t. 6-16 t. 11-0 m. 12-43 t.

— — 9-0 n. 10-10 n.

## C. Sodré Cascaes Cascaes C. Sodré

7-0 m. 8-12 m. 5-30 m. 6-41 m.

9-0 m. 10-12 m. 7-30 m. 8-11 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. 1-30 t. 2-32 t.

4-45 t. 5-55 t. 3-15 t. 4-20 t.

8-0 n. 9-4 n. 4-15 t. 5-16 t.

10-30 n. 11-33 n. 6-30 t. 7-43 t.

12-30 n. 1-32 n. 9-30 n. 10-46 n.

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

6-0 m. 6-38 m. 7-0 m. 7-38 m.

6-12 0 t. 12-10 t. 1-0 t. 1-35 t.

5-30 t. 6-5 t. 6-15 t. 6-50 t.

7-0 t. 7-34 t. 7-45 t. 8-25 n.

## C. Sodré Algés Algés C. Sodré

8-0 m. 8-23 m. 8-40 m. 9-0 m.

10-0 m. 10-20 t. 10-30 m. 10-50 m.

2-0 t. 2-20 t. 2-30 t. 2-50 t.

## Lisboa Cintra Cintra Lisboa

7-30 m. 8-34 m. 5-15 m. 6-15 m.

9-30 m. 10-39 m. 6-30 m. 7-30 m.

11-30 m. 12-38 t. 7-45 m. 8-45 m.

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

1-30 t. 2-38 t. 11-0 m. 12-0 t.

4-30 t. 5-38 t. 1-0 t. 2-0 t.

5-30 t. 6-30 t. 4-0 t. 5-0 t.

7-15 t. 8-32 t. 6-30 t. 7-30 t.

8-45 n. 9-49 n. 7-30 t. 8-29 n.

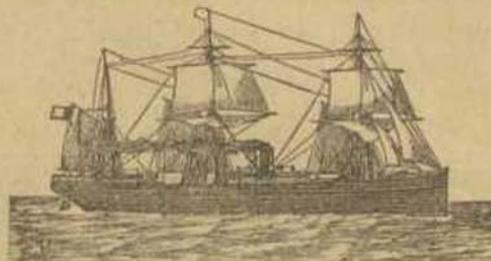
10-15 n. 11-22 n. 8-45 n. 9-50 n.

12-15 n. 1-22 n. d 10-15 n. 11-15 n.

## BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

## NORDDEUTSCHER LLOYD



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

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

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

Os srs. passageiros de 1.<sup>a</sup> classe podem escolher os beliches que desejarem á vista das plantas dos paquetes, que se acham patentes nos escriptorios das agencias no Porto e em Lisboa, mas n'este caso recommenda-se **muita antecedencia**, em vista da grande acceptação que estes luxuosos paquetes tem tido por parte do publico.Por estes paquetes tambem se acceptam passageiros para **Paranaguá, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul**, com transferencia no Rio de Janeiro para o paquete **Mœwe**, da mesma companhia.

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da

Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.<sup>o</sup>, e em Lisboa ao agente João Patrício Alvares Ferreira, rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>

## Mangualde Guarda Guarda Mangualde

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

## MINHO E DOURO

## Porto Valença Valença Porto

7-45 m. 1-10 t. 2-50 n. 8-35 m.

10-55 m. 3-25 t. 9-45 m. 2-25 t.

5-15 t. 11-25 n. 1-50 t. 7-20 t.

## Porto Braga Braga Porto

b 5-0 m. 8-10 m. 5-40 m. 8-25 m.

d 6-50 m. 8-57 m. 11-45 m. 2-25 t.

7-45 m. 10-35 m. 4-30 t. 7-20 t.

10-55 m. 1-20 t. b 6-55 t. 10-30 n.

5-55 t. 8-25 n. d 9-15 n. 11-15 n.

## Norte Braga Braga Norte

5-25 t. 6-0 t. 9-0 m. 9-35 m.

## Porto Vianna Vianna Porto

b 5-0 m. 10-25 m. b 5-15 t. 10-30 n.

## Vianna Valença Valença Vianna

7-0 m. 9-15 m. 6-0 t. 8-10 n.

## Porto Barca d'Alva Barca d'Alva Porto

7-23 m. 3-15 t. 10-40 m. 6-45 t.

## Porto Regoa Regoa Porto

3-0 t. 7-10 t. 3-12 n. 8-15 m.

5-40 t. 11-30 n. 6-0 m. 9-45 m.

## Porto Juncal Juncal Porto

b 4-20 m. 8-36 m. b 5-43 t. 10-0 n.

## Regoa Barca d'Alva Barca d'Alva Regoa

6-20 m. 12-5 t. 3-45 t. 9-20 n.

## Porto Campanhã Campanhã Porto

7-51 m. 7-56 m. 5-55 m. 6-0 m.

8-24 m. 8-29 m. 6-20 m. 6-25 m.

8-50 m. 8-55 m. 6-41 m. 6-46 m.

9-58 m. 10-3 m. 6-56 m. 7-1 m.

11-26 m. 11-31 m. 10-5 m. 10-10 m.

2-40 t. 2-45 t. 1-30 t. 1-35 t.

7-6 t. 7-11 t. 2-0 t. 2-5 t.

8-5 n. 8-10 n. 4-5 t. 4-10 t.

9-30 n. 9-35 n. 4-35 t. 4-40 t.

— — 7-0 t. 7-5 t.

## BEIRA ALTA

## Figueira F. Óñoro V. Form. Figueira

5-30 m. 4-20 t. 9-35 m. 7-55 t.

## Figueira Mangualde Mang. Pampilhosa

3-0 t. 9-50 n. 7-30 m. 10-45 m.

Pampilhosa Fig.<sup>a</sup>

— —

# Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL

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



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

Alberto R. Centeno & C.ª

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



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

Sahirá a **17** de dezembro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



**Pará** e Manaus, vapor portuguez, **D. Amelia**.  
Sahirá a **10** de dezembro.

Agentes, João Patrício Alves Ferreira & C.ª  
Rua dos Bacalhoeiros, 135



**Bahia**, Rio e Santos, (via Madeira) vapor port.,  
**Moçambique**.

Sahirá a **2** de dezembro.

Mala Real Portugueza — R. do Arsenal, 54, 1.º



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

Sahirá a **10** de dezembro.

Agent., Garland Laidley & C.ª, R. do Alecrim, 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



**Pernambuco**, Maceió, Bahia, Rio e Santos,  
vap. francez, **Cordoba**.

Sahirá a **3** de dezembro.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



**Bordeaux**, vapor francez, **Chili**.

Sahirá a **8** de dezembro. — Messageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres.

vap. inglez, **Nile**. Sahirá a **13** de dezembro.

Agentes, James Rawes, & C.ª, R. d'El-Rei, 31, 1.º



**Bremen**, vapor alemão, **Achilles**.

Sahirá a **21** de dezembro.

Agente, Ernesto George,  
Rua da Prata, 8, 2.º



**Pernambuco**, Rio e Santos, vap. alemão,  
**Patagonia**.

Sahirá a **15** de dezembro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



**Copenhagen**, vapor dinamarquez, **Chr. Broberg**.

Sahirá a **4** de dezembro.

Agente E. George, Rua da Prata, 8, 2.º



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

Sahirá de **19** de dezembro.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



**Copenhagen**, vapor dinamarquez, **A. N. Hasen**.

Sahirá a **16** de dezembro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



**Rio de Janeiro**, e Santos, vap. franc., **Concordia**.

Sahirá a **14** de dezembro.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideu e Buenos Ayres, vap. franc., **Cordillère**.

Sahirá a **6** de dezembro. — Messageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



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

Sahirá a **28** de dezembro.

Agentes, F. Garay, & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



**Hamburgo**, vap. alemão, **Porto Alegre**.

Sahirá a **2** de dezembro.

Agente, Ernesto George,  
Rua da Prata, 8, 2.º



**S. Miguel**, Terceira, Graciosa, (S. da Cruz), S. Jorge, (Calheta), Caes do Pico, Fayal e Flôres, vap. portu., **Açor**.

Sahirá a **5** de dezembro.

Agente, G. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



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

Sahirá a **6** de dezembro.

Agentes, Henry Burnay & C.ª,  
Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, e portos do Pacífico, vap. inglez, **Orcana**.

Sahirá a **8** de dezembro.

Agentes, E. P. Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Lourenço Marques**, e Beira, vap. franc., **Ville de Maci**.

ceio. Sahirá de **21** de dezembro.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



**Valencia**, Barcelona, Cete e Marselha, vap. francez, **Saint-Paul**.

Sahirá a **6** de dezembro.

Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.



**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, N. Redondo, Benguella, Mossamedes, Porto Alexandre, Bahia dos Tigres, e para as ilhas de Cabo Verde, Bissau e Bolama, vapor portuguez, **Zaire**. Sahirá a **6** de dezembro

Emp. Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



**Vigo**, La Pallice (La Rochelle) e Liverpool, vap. inglez, **Iberia**.

Sahirá a **6** de dezembro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, C. do Sodré, 64, 1.º

# CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

ANNEXO AO N<sup>o</sup> 29 DA  
GAZETA DOS CAMINHOS DE F

## TARIFA ESPECIAL N.º 6 — PEQUENA VELOCIDADE

PARA TRANSPORTE

DE

## MINERIO DE FERRO

E

### MATERIAES DESTINADOS Á LABORAÇÃO DE MINAS

(Aprovada por despacho ministerial de 23 de outubro de 1897)

APPLICAVEL DESDE 15 DE NOVEMBRO DE 1897

#### Preços

|   |                                   |
|---|-----------------------------------|
| Expedições por wagon completo de 10 toneladas | 6 réis por tonelada e kilometro   |
| Evoluçãoes e manobras                         | 100 réis por tonelada             |
| Expedições com o pezo minimo de 120 toneladas | 5,5 réis por tonelada e kilometro |
| Evoluçãoes e manobras                         | 15 réis por tonelada              |

Percorso minimo ou pagando como tal — 150 kilometros

Quando, no prazo de um anno, o total das expedições de pezo minimo de 120 toneladas, fôr igual ou superior a 100:000 toneladas, terá o expedidor direito ao bonus de 0,5 réis por tonelada e kilometro, devendo, para isso, comprovar estes transportes com as respectivas cartas de porte.

#### CONDICÕES

1.º A Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro reserva-se o direito de ensaiar os mineraes que se apresentem a despacho, afim de verificar se estão nas condições de serem transportados com a applicação d'esta tarifa; e bem assim o de investigar ácerca do destino e applicação dos materiaes de construção e mais materiaes e apparelhos de laboração de minas.

2.º A Administração não responde pelas quebras que não excedam de dois por cento do pezo total recebido em cada expedição de minério a granel, e de um por cento quando transportadas n'outras condições.

3.º As operações de carga e descarga são feitas por conta e gente do expedidor e consignatario, os quaes deverão conformar-se com as indicações dos chefes de estação.

A Administração concede para a carga ou descarga, desde que o material seja posto á disposição do expedidor ou consignatario, os prazos seguintes:

|  |          |
|--|----------|
| Para expedições por wagon completo de 10 toneladas | 24 horas |
| Para expedições com o pezo minimo de 120 toneladas | 48 horas |

Quando a carga se não effectue nos prazos indicados, terá o expedidor de pagar 15000 réis, por wagon e periodo indivisivel de 24 horas.

Nos mesmos termos, quando a descarga se não effectue, poderá a Administração mandar proceder a ella, ou conservar os wagens carregados, como mais lhe convier; pagando, porém, o destinatario, no primeiro caso, os direitos de descarga na razão de 100 réis por tonelada; e no segundo, 15000 réis por wagon e periodo indivisivel de 24 horas.

4.<sup>a</sup> Os pedidos de wagons para os carregamentos deverão fazer-se, pelo menos, com 48 horas de antecipação, e nunca em quantidade superior a 20 wagons, em cada período de 24 horas.

5.<sup>a</sup> A Administração não se obriga a fornecer wagons fechados ou cobertos para estes transportes, nem tampouco a que os minérios sejam descarregados nos cais cobertos, ficando isenta de responsabilidade pelas consequências naturaes d'este gênero de transporte, sempre que se justifique que as faltas ou avarias não tenham sido occasionadas por culpa dos seus empregados.

6.<sup>a</sup> A Administração reserva-se o direito de ampliar por mais dois dias o prazo da entrega na estação de destino, sem que por este facto haja direito a reclamação.

7.<sup>a</sup> Os materiaes destinados á laboração de minas, ficam sujeitos ás condições das tarifas geraes d'estas linhas ferreas, e comprehendem: ferramentas e máquinas para laboração de minas, carvão de pedra, cal, areia, telha, tijolos e pedra em bruto ou desbastada, madeira em bruto ou serrada.

8.<sup>a</sup> Os transportes de minério de ferro ficam sujeitos ás disposições das tarifas geraes, em tudo que não for contrário ás condições da presente tarifa.

Porto, 1 de novembro de 1897.

O Engenheiro-Director,

*Augusto Cesar Justino Teixeira.*