

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers — 1894

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

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

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA



Anvers 1894

ALBERTO URBAN

ENLUTA-SE a nossa folha de hoje, como se enluta ha dias o nosso coração pela mais triste nova. Alberto Urban, o nosso querido redactor na Belgica, morreu.

Quando, no numero anterior, ao termos noticia da sua doença, nos referimos a ella, no mesmo logar em que as suas primorosas correspondencias eram apreciadas com o maior interesse pelos nossos leitores, parecia que um triste presentimento nos invadia o espirito. Mal imaginariamos, contudo, que á hora em que isso escreviamos, a morte nos arrebatava o companheiro de trabalhos e o amigo dedicado a quem tanto queríamos.

Porque Alberto Urban foi para a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* muito mais que um collaborador vulgar, deixando a sua falta uma lacuna impreenchivel.

Quando, em 1890, lêmos no *Ingénieur-Conseil*, de Bruxellas, um conceituoso *Estudo sobre a exploração de caminhos de ferro*, e desejando reproduzil-o, pedimos a devida venia áquelle jornal, attenciosos, dedicado, o auctor d'esse trabalho promptamente nos respondeu, pondo o seu escripto á disposição da *Gazeta* e fornecendo-nos até as gravuras explicativas que deviam acompanhá-lo.

Publicada essa obra, que só terminou em dezembro do anno seguinte, Alberto Urban ficava nosso collaborador effectivo, desde fevereiro de 1892, ilustrando o nosso jornal com as suas *Cartas da Belgica* que constituiam, no seu conjunto, uma resenha completa do movimento ferro-viario d'aquelle paiz.

E se do redactor activo e intelligente passamos ao amigo, não podemos deixar de recordar a recepção affectuosa, intima, sincera e franca que foi feita ao nosso director quando, em 1894, foi a Bruxellas.

Que sanctuario o d'aquelle casa onde todos se adoravam! que placido viver o d'aquelle casa onde o amor suavemente parecia evolar-se de cada phrase n'um sorriso de felicidade!

Hoje esses sorrisos estão transformados em lagrimas; o grupo encantador d'aquelle casa desuniu-o a morte, quando menos se esperava.

Alberto Urban foi colhido pela adversidade aos 41 annos, em plena força da vida; aniquilada em perfeita actividade aquella intelligencia fecunda.

E a intelligencia e a actividade eram tambem os seus caracteristicos.

Engenheiro distinctissimo, chefe de serviço — director da mais importante companhia de caminhos de ferro da Belgica, os pequenos ocios que um tão alto cargo lhe permittia empregava-os em profundos estudos sobre engenharia, sobre economia politica e outras sciencias, na parte em que se relacionam com a viação accelerada.

Redactor do antigo *Ingénieur-Conseil*, hoje *L'Industrie*, de Bruxellas, alli deixa publicados os mais completos trabalhos sobre todas as questões scientificas e industriaes, em numerosos e successivos artigos.

Entre outras obras suas, o seu ultimo livro analysando a convenção de Berne sobre o transporte de mercadorias, *Le nouveau droit internationale en matière de transport de marchandises*, é um estudo que tornaria distinctos a um tempo um advogado e um engenheiro.

Foi em virtude d'esse livro e das suas primorosas correspondencias para o nosso jornal que o governo portuguez lhe conferiu o habito de Christo, tendo-lhe anteriormente o do seu paiz dado o grau de cavalleiro da ordem de Leopoldo.

A nossa *Gazeta* perde em Alberto Urban um dos seus mais sollicitos e intelligentes collaboradores, mas — deixem-nos desabafar esta dôr egoista que nos dilacera a alma — quem estas linhas escreve perde n'elle muito mais: um amigo verdadeiro como râros se encontram a quem este nome possa ser dado.

M. C.

SUMMARIO

| | Pag. |
|---|-----------|
| Caminho de ferro americano de Thomar a Payalvo | 130 |
| Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett | 131 |
| Parte Official. — Conclusão do regulamento de pontes metalicas — portarias de 16 e 31 de março, 2 e 3 d'abril | 131 e 132 |
| Excursão á Batalha | 132 |
| O caminho de ferro de S. Gotardo, por George L. Catlin (ilustrado) | 133 |
| Notas de viagem. — XVII — Excursão perigosa — Mulheres kabiles — Uma aldeia pobre — A descida de Tirourda — Uma bonita figura | 134 |
| A assembléa geral da companhia dos caminhos de ferro Atravez d'Africa | 136 |
| Falta de espaço | 136 |
| Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhos | 136 e 137 |
| Visita dos chefes de serviço das linhas francesas | 138 |
| Centenário da India | 138 |
| Excursão a Santarem | 139 |
| Linhos portuguezas. — Companhia Real — Central no Porto — De Faro a Villa Real — Lourenço Marques — Serviço directo para França | 139 |
| Linhos hespanholas. — De Bilbao a Santander — De Oviedo a Infesto — De Linares a Almeria — Na Alhambra | 139 |
| Linhos estrangeiros. — França | 140 |
| Companhia Atravez d'Africa — Relatório | 140 |
| Arrematações | 141 |
| Casas recommendedas | 142 |
| Agenda do viajante | 142 |
| Anúncios | 143 |
| Horário em 1 de maio de 1897 | 143 |
| Vapores a sair do porto de Lisboa | 144 |

Caminho de ferro americano de Thomar a Payalvo

Em outubro de 1887 foi pedida ao governo, por tres empregados superiores da companhia real, a concessão de uma linha férrea, assente, parte sobre estrada, parte sobre leito proprio, entre a estação da linha do norte, em Payalvo, e a cidade de Thomar.

Não nos deteremos em detalhar as causas que teem demorado a obtenção d'esta concessão durante dez annos, quasi, agora que podemos considerar esta construcção como assegurada, e que pouco faltará para o começo dos trabalhos.

A ligação da cidade de Thomar com a linha férrea do norte é a de mais absoluta necessidade que actualmente se reconhece.

Não se comprehende que um ponto industrial tão importante como aquelle, onde funcionam numerosas fabricas, sendo quatro das principaes do paiz, centro do commercio e das zonas agricolas do seu proprio concelho e dos de Ferreira do Zezere, Certã e outros, esteja á mercê da carretagem para vir ao caminho de ferro, e por uma estrada com fortes rampas de mais de 7 por cento e de 7 kilometros de extensão.

A indifferença com que se olha, entre nós, para a resolução d'estes grandes problemas do desenvolvimento de um paiz, é certamente a causa d'este abandono.

E' um mal de que enfermam todas as nossas cidades — Thomar não é excepção.

O movimento da estação de Payalvo, dando já a medida de como é importante o trafego de Thomar, não determina ainda assim de uma forma absoluta a quantidade d'esse trafego que virá ao novo caminho de ferro, porque muitos transportes que vão hoje pela Barquinha virão sem duvida a Payalvo, visto a facilidade e economia que a via férrea lhes offerecerá sobre o transporte pelo Tejo.

A construcção de uma linha férrea impunha-se, pois, e foi isso que levou os peticonarios a requerel-a, certos de que, fazendo um razoavel negocio para si, beneficiam enormemente aquella cidade e seu raio de accão, promovendo-lhe um desenvolvimento de que ella é bem digna.

N'outro paiz, um centro em tales condições não estaria já separado do caminho de ferro; os maiores in-

fluentes e capitalistas locaes, a municipalidade, seriam os primeiros a promover, a animar, a subsidiar uma construcção d'esta ordem. Por cá não estamos n'esse habito, e sendo certo que, indo ha pouco alli um dos concessionarios, encontrou por toda a parte sympathias e adhesões a tão louvavel projecto, um exagerado defensor dos interesses locaes veiu reclamar nas folhas diarias contra elle, oppondo-lhe um mais rasgado projecto para ligar Thomar com a linha férrea.

Em poucas palavras se resume essa ideia, e realmente nenhuma nos parece mais facil de conceber do que fazer passar a linha férrea por todos os pontos onde seja necessaria.

A ideia do articulista resume-se *apenas* no seguinte: fazer uma variante á linha férrea do norte que, partindo do Entroncamento, venha pelo celebre valle da Asseiceira e vá alcançar a via férrea do norte nas alturas de Chão de Maçãs.

E' simples e pratico, estamos d'accordo. Mas padece apenas do defeito da linha do norte não ser do systema Decauville, e portanto, para a transferir para o valle da Asseiceira, serem necessarios uns bons mil contos de réis que por certo os proprietarios de Thomar, como os de qualquer outra cidade, não estariam dispostos a dispenser em favor das problematicas vantagens da sua cidade.

Não temos geralmente espaço para o gastar em desfazer sonhos pueris, mas uma vez sem exemplo tocarmos, ainda que de leve, n'este phantastico projecto.

Defendendo o seu plano, o seu autor diz que a cidade lucrava em estar ligada directamente á via férrea e esta tambem, porque os passageiros e mercadorias pagavam mais.

Ora o mais natural seria que, visto ser tão facil mudar as linhas férreas para toda a parte onde elles fossem pedidas, como quem transplanta crysanthemos em manhã de estio, outras localidades, Ferreira do Zezere por exemplo, quereriam que ella passasse por lá; e aqui ficava uma boa parte do commercio que hoje se centraliza em Thomar a passar-lhe á porta, no comboio, sem alli deixar o menor lucro.

Depois viriam Figueiró e outras villas chamar a linha ao seu seio, e a breve trecho teríamos a linha do norte toda... com escriptos; havia-se mudado para o outro lado.

Quanto ao interesse do publico, esse seria enorme! O traçado augmentaria uns 4 a 6 kilometros e assim teríamos que, quem fosse a Coimbra, á Beira, ao Douro, a todo o norte do paiz, teria que pagar mais um tanto a favor de Thomar — especie de imposto a que todo o publico ficaria obrigado, só para beneficiar aquella cidade. Como se elles ainda fossem poucos!

D'este grandioso projecto resultaria uma só coisa: addiar-se indefinidamente a ligação de Thomar com a linha do norte, e é isso que não devem querer todos os que se interessam pelos progressos da bella cidade que, sendo um grande centro agricola, não aspira a substituir as suas plantações pela de cebolas do Egypto.

O projectado caminho de ferro — o unico meio pratico de resolver o problema — deve attender a todas as conveniencias da cidade, constando já da memoria descriptiva, que faz parte dos estudos apresentados ao ministerio, a indicação de que todos os seis comboios que passam em Payalvo serão servidos por trens da linha reduzida, e com logares sufficientes para os passageiros que se apresentem, porque, além do material em movimento, haverá, nos dois extremos, a reserva sufficiente para qualquer eventualidade imprevista.

Pelo que se refere ás mercadorias, calcula-se facilmente quanto atrazo representa hoje o transporte por

carros de 60 toneladas diarias n'uma extensão de 7 kilometros e em rampas que não permitem mais que um pequeno peso de carga em cada carroça.

Para o caminho de ferro, essa tonelagem, e muito mais, facilmente será transportada nos seus doze comboios ascendentes e descendentes, e se mais houver, mais trens se farão, porque vae n'isso o interesse da empresa, á qual convirá servir bem o publico e dar transporte rapido a todo o trafego para desembaraçar o material.

Devemos accrescentar, para concluir, que a ideia dos concessionarios é constituir uma empresa genuinamente portugueza, absolutamente portugueza.

E cremos que não faltarão economias que queiram empregar-se n'esta obra, e n'essa crença os concessionarios teem até hoje recusado propostas que teem recebido do estrangeiro, onde mais facilmente se aprecia o que vale um caminho de ferro n'estas condições.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 10 de abril de 1897.

Pouco a pouco vão-se estabelecendo em Londres os meios de locomoção rápida e barata d'uma parte da cidade á outra. As facilidades para atravessar a capital são, na actualidade, notavelmente poucas, mas o advento da tracção electrica promete augmental-as de forma a, em muito poucos annos, satisfazer aos mais exigentes. Acaba de receber a approvação da commissão especial parlamentar, não obstante a forte oposição dos logistas do oeste da cidade, mais um projecto importante para a construcção d'um caminho de ferro electrico subterraneo. A nova linha — Picadilly até Brompton — é extensão d'uma outra já projectada ha tempo para ir até o lado sul do Tamisa.

Acham-se já em construcção o novo caminho de ferro Central London e varios outros no norte e no sul de Londres, sendo todos movidos por electricidade.

Referiu-se n'uma das reuniões da commissão supra que, em certo dia, ha pouco, e entre as 8 horas da manhã e 8 da noite, passaram o arco ferro-viario em Ludgate Hill (rua que não é a mais concorrida) 2.389 carruagens de praça, 3.022 omnibus e 4.834 carruagens de varias classes — um total de 10.245 vehiculos, sendo 68.735 o numero de transeuntes a pé, o que dá ideia do enorme movimento pelas ruas de Londres.

*
A companhia *London and North-western* annuncia o estabelecimento, desde principios do mez corrente, de um novo serviço de Liverpool, Manchester e Birmingham, em correspondencia com os comboios expressos continentaes da companhia London, Chatham and Dover. Por meio d'este serviço os passageiros poderão partir de Birmingham ás 7,30 da manhã e chegar a Paris ás 7 da tarde, e de Liverpool e Manchester ás 4,5 e 4,15 da tarde respectivamente, chegando a Paris ás 5,38 da manhã seguinte.

No sentido contrario os passageiros que sahem de Paris ás 9 da manhã chegarão a Birmingham ás 8,30, a Manchester ás 10,5 e a Liverpool ás 10,10 da noite; e os que partem de Paris ás 11,50 da manhã chegarão a Birmingham ás 11,50 da noite. Nos comboios do *London & North Western Railway* haverá carruagens restaurantes, para se almoçar e jantar.

*
Á imitação da *London & North Western*, a companhia Midland decidiu augmentar o peso dos seus carris modelo.

Até agora o peso dos carris da via principal tem sido de 85 libras por jarda e o seu comprimento total de 30 pés, mas o novo carril modelo será do peso de 100 $\frac{1}{3}$ libras por jarda e o seu comprimento de 36 pés.

*
Annuncia-se que os engenheiros do *London & North Western Railway* estão pensando na instalação d'um sistema de signaes electro-magneticas, em substituição do actual mechanico. Se a noticia é authentica, a mudança a effectuar n'aquelle ramo da exploração ha-de ser forçosamente muito consideravel, especialmente no que diz respeito á questão de economia. Diz-se que, pela adopção do novo sistema, bastaria um instrumento do tamanho de uma machina de escrever para se efectuar todas as operaçoes d'uma cabine de signaes d'uma via principal.

*
Pouco se ouve recentemente com respeito aos automotores e menos se vê d'elles pelas ruas, mas nem por isso deixam de ocupar a attenção dos inventores, que tratam constantemente de effectuar melhoramentos que os tornem mais aproposito para as nossas estradas; e, para animal-os, sem duvida, o *Engineering*, um dos jornaes mais conhecidos dos que se dedicam á especialidade, e que no anno passado offereceu premios até o valor de 1.000 guineos para os melhores automotores apresentados, offerece, para o anno actual, premios até o valor de 1.155 libras sterlinas.

Mas, por muito que se faça n'este sentido, é de temer que, até que se fixe o seu preço em limites razoaveis, nunca se converterá o automotor em caracteristico da nossa vida nacional.

W. N. Cornett.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Regulamento para projectos, provas e vigilancia das pontes metallicas

(Conclusão do n.º 223)

CAPITULO V

Disposições especiaes para as obras de arte metalicas das estradas ordinarias

ARTIGO XXX — Exame das obras

Nas pontes metalicas de taboleiros rigidos, existentes nas estradas ordinarias, serão feitos exames, nivelamentos e observações na passagem dos vehiculos mais pesados, em condições identicas ás que estão designadas nos artigos d'este regulamento para as obras de arte metalicas das linhas férreas.

No exame dever-se-ha ter principalmente em vista o estado de conservação dos encontros e pilares, das vigas e mais peças metalicas que entram na construcção, das madeiras empregadas nos pavimentos, dos empedrados e da pintura da parte metalica.

ARTIGO XXXI — Provas estaticas

Para determinar a resistencia e os coefficients de trabalho dos ferros, que entram na composição d'estas obras, serão mandadas fazer, quando se julgar conveniente, provas estaticas, empregando-se as cargas que tiverem sido estabelecidas para a sua abertura á circulação publica ou para o calculo dos ferros.

Os calculos necessarios para determinar aquelles coefficients serão feitos pela commissão com os dados dos respectivos projectos, relativos ás dimensões das vigas e mais peças, que entram na composição d'estas obras.

§ 1.º É applicavel ás obras de arte de estradas o que se acha disposto no artigo XXIII d'este regulamento em relação ás obras de arte das vias férreas.

§ 2.º Determinar-se-ha para cada uma das pontes a carga maxima, que pode supportar, nos termos do paragrapho precedente.

§ 3.º Poderão deixar de ser feitas provas nas pontes metalicas de um vão inferior a 8 metros inclusivè, excepto quando a vista-ria mostrar a sua necessidade.

CAPITULO XXXII — Pontes suspensas

Nas pontes suspensas existentes nas estradas serão feitos exames muito detalhados, no acto da vistoria, ás amarrações, aos cabos, aos fios de suspensão dos taboleiros, aos pilares de suspensão e ás carlingas que supportam o pavimento e passeios; para se conhecer o seu estado de conservação e o modo como se comportam debaixo das cargas ordinarias, que sobre elles transitam.

§ 1.º Quando se julgar conveniente, mandar-se-ha executar provas estaticas sobre estas pontes, carregando-as com um peso correspondente a 300 kilogrammas por metro quadrado de pavimento; e provas dynamicas, fazendo passar vehiculos carregados do maior peso, que transitem na estrada.

§ 2.º A commissão mandará fazer as observações necessarias para determinar os alongamentos dos cabos de suspensão do taboleiro, medindo por meio de nivelamentos as diferenças das flechas dos mesmos cabos antes e depois da ponte estar carregada. D'estas observações, refazendo os respectivos calculos, se deduzirá o trabalho a que estão submettidos.

ARTIGO XXXIII — Relatorios

A commissão apresentará ao governo os resultados dos exames a que proceder nas pontes metalicas das estradas, indicando de um modo geral os trabalhos que julgar convenientes, para a reparação e consolidação d'estas obras de arte.

ARTIGO XXXIV — Inspecções periodicas e extraordinarias

Todos os documentos relativos ás vistorias feitas ás obras de arte metalicas das estradas serão coordenados pela commissão, para servirem de termo de comparação nas novas inspecções, a que tenha de se proceder.

§ 1.º Novas inspecções serão feitas periodicamente de cinco em cinco annos a todas as obras d'arte, que tiverem sido examinadas.

§ 2.º Os directores das obras publicas, encarregados do serviço de conservação ordinaria d'estas obras, deverão requisitar á commissão inspecções extraordinarias, quando n'estas obras tiverem lugar avarias que possam comprometter a sua estabilidade.

Secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, em 1 de fevereiro de 1897. — Arthur Alberto de Campos Henriques.

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um projecto de um caes descoberto para mercadorias, linhas e placas para serviço do mesmo caes na estação de Povoa de Varzim, da linha férrea do Porto á Povoa e Famalicão, apresentado pela companhia do referido caminho de ferro: ha por bem, conformando-se com o parecer de 8 do corrente, do conselho superior de obras publicas e minas, aprovar o referido projecto.

O que se communica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro, para os devidos efeitos.

Paço, em 16 de março de 1897. — Augusto José da Cunha.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um requerimento da empresa exploradora das minas e industrias do Cabo Mondego, pedindo para no recinto da estação da Figueira da Foz, da linha férrea da Pampilhosa á Figueira da Foz, lhe ser permitido o estabelecimento de uma linha de desvio do ramal de tramvia, que a referida empresa já possue no mesmo recinto:

Ha por bem, conformando-se com o parecer de 25 de fevereiro findo, do conselho superior de obras publicas e minas, auctorizar a conservação do mencionado ramal e estabelecimento da linha de desvio requerida, conforme indica a planta que baixa com a presente portaria, assignada pelo director dos serviços de obras publicas, com a clausula, porém, de que uma e outra linhas serão levantadas pela mencionada empresa, sem direito a indemnização alguma, logo que o governo o julgue conveniente.

O que se communica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro para os devidos efeitos.

Paço, em 16 de março de 1897. — Augusto José da Cunha.

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, concessionaria do caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado a conta de liquidação da garantia de juro, com referencia ao primeiro semestre do anno economico de 1896-1897 (1 de julho a 31 de dezembro de 1896), abrangendo a totalidade da linha actualmente em exploração;

Considerando que, no acordo de 11 de abril do anno findo, se estipulou que o governo pagaria, a contar de 1 de janeiro de 1895, a garantia de juro relativa ás 3 secções da referida linha, na extensão total de 203k, 71349;

Considerando que, n'estas tres secções, o rendimento bruto kilometrico, foi, durante o mencionado primeiro semestre, inferior ao minimo fixado no artigo 28.º do contracto de 29 de julho de 1885:

Sua Magestade El-Rei, em conformidade com aquelle acordo e com o parecer de 25 de fevereiro findo, do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem aprovar a referida liqui-

dação relativa ás 3 secções e ao primeiro semestre do anno economico de 1896-1897, na importancia de 200:555\$930 réis, sendo esta liquidação considerada provisoria, nos termos da linea a) da portaria de 20 de fevereiro de 1893 e das bases 5.º e 7.º do citado acordo de 11 de abril de 1896.

Outrosim, ha Sua Magestade El-Rei por bem ordenar que se pague á mesma companhia a referida quantia de 200:555\$930 réis.

Paço, em 31 de março de 1897. — Augusto José da Cunha.

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes apresentado a conta de liquidação da garantia de juro relativa á exploração da linha férrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, durante o periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro do anno findo (1.º semestre do anno economico de 1896-1897), na importancia de 50:282\$544 réis, e, mostrando-se da mesma conta, que o rendimento bruto kilometrico foi, durante o referido semestre, inferior ao minimo necessário para o estado deixar de pagar o maximo fixado no artigo 28.º do contracto de 23 de novembro de 1883: ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 8 do corrente mez do conselho superior de obras publicas e minas, aprovar a referida liquidação na importancia de 50:282\$544 réis, garantia de juro relativa á linha férrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, durante o periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1896, e ordenar;

1.º Que esta liquidação continue a considerar-se provisoria, enquanto não estiver feita a medição rigorosa da linha:

2.º Que se pague á mesma companhia a referida quantia de 50:282\$544 réis.

Paço, em 31 de março de 1897. — Augusto José da Cunha.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, datado de 12 de fevereiro ultimo, de um caes coberto e descoberto para mercadorias, no apeadeiro de Codeçaes ao kilometro 25,027 da linha férrea de Mirandella, apresentado pela companhia nacional de caminhos de ferro: ha por bem, conformando-se com o parecer de 26 de março findo, do conselho superior de obras publicas e minas, aprovar o referido projecto.

O que comunica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro, para os devidos efeitos.

Paço, em 2 de abril de 1897. — Augusto José da Cunha.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a proposta feita pela companhia nacional de caminhos de ferro, para que o apeadeiro de Codeçaes, situado ao kilometro 25,027 da linha férrea de Mirandella, seja classificado para todos os efeitos como estação da referida linha férrea: ha por bem, conformando-se com o parecer de 26 de março findo do conselho superior de obras publicas e minas, aprovar a mencionada classificação, devendo para isso a mencionada companhia construir previamente o caes coberto e descoberto para mercadorias, cujo projecto é aprovado por portaria de 2 do corrente, bem como um abrigo para water-closet.

O que se comunica para os devidos efeitos ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

Paço, em 3 de abril de 1897. — Augusto José da Cunha.

Excursão á Batalha

Está resolvido que no dia 9 se efectuará um comboio especial a Leiria para condução de 250 excursionistas á Batalha.

Os bilhetes são *unicamente* 250 porque o serviço é combinado com carros para condução dos passageiros de Leiria á Batalha e volta, e não é possível arranjar transporte para maior numero.

O preço, incluindo o carro, será 4\$500 em 1.ª classe e 3\$000 réis em 2.ª.

A camara municipal e o commercio de Leiria preparam uma affectuosa recepção aos forasteiros.

O activo proprietario do hotel Central, casa que oferece todas as commodidades e excellente serviço, dá almoços a 400 réis e jantares a 500 réis e por 800 réis as duas comidas, o que é baratissimo.

O comboio partirá da estação de Lisboa Rocio ás 6 e meia da manhã para chegar ás 11 á de Leiria. Alli estarão carros á disposição de todos que apresentarem bilhete do caminho de ferro para os conduzir á cidade;

á 1 hora partirão os passageiros nos mesmos carros para a Batalha e, depois de umas duas horas para visita do notável monumento, voltar-se-ha d'alli pelas 4 e meia para chegar a Leiria uma hora depois.

Ahi haverá musica no jardim, onde a essa hora se reune a melhor sociedade leiriense.

Carta de um correspondente nosso diz-nos que o proprietário do hotel Central obteve concessão para dar o jantar aos excursionistas na sala do theatro tocando no

palco uma muzica, o que deve ser de um bello efecto porque aquella é uma das melhores casas de espectáculo da província.

As famílias da cidade tomarão logar nos camarotes dando a este simples jantar de mesa redonda o aspeto de uma festa. E' original e bonito.

Às 7 e meia partirão os carros da cidade e às 8 o comboio sahirá da estação para chegar a Lisboa R. depois da meia noite.

O CAMINHO DE FERRO DO S. GOTTHARDO



LUCERNA

e o lago dos Quatro Cantões

Altitude, 437 metros. — População, 22.000 almas. — Reunião internacional dos viajantes. — Grande centro de caminhos de ferro, e o melhor ponto de partida para excursões em toda a Suíça.

Com quanto esta grande arteria internacional não esteja aberta ao tráfego geral e ao movimento de passageiros senão desde 1882, bastou todavia este curto espaço de tempo para demonstrar que esta via é indispensável ao comércio e às comunicações de toda a Europa. E de facto a linha do Gothardo figura desde o seu inicio no primeiro logar entre os caminhos de ferro melhor explorados e mais importantes do mundo.

Se se considerar que esta grande via de comunicação liga as vastas rãdes da Alemanha ocidental, da Holanda, da Belgica, do norte e leste da França (e por intermedio d'estas a immensa circulação da Inglaterra e dos Estados Unidos) aos caminhos de ferro da Italia pela linha mais directa; se se considerar, além d'isso, que atravessa regiões cujos aspectos são d'uma formosura e grandeza incomparáveis; se finalmente se considerar que abre novas transacções e estabelece uma ampla corrente de negocio entre territorios europeus muito distantes uns dos outros, que admiração será que n'esta linha o tráfego das mercadorias e o movimento dos viajantes tenham adquirido proporções tão consideraveis e que o nome do caminho de ferro de «S. Gothardo» seja conhecido e reputado em todas as

partes do mundo civilizado? Mercê d'este poderoso agente de tráfego, wagons carregados de carvão extraídos das entradas da terra na Belgica ou no Palatinado Rhenano são descarregados a bordo dos navios num porto de mar do Mediterraneo, ou então, em sentido inverso, um carregamento de algodão do Egypto, que chegue por mar a Livorno ou a Genova e trasbordado para um wagon, será levado rapidamente ás portas d'uma fabrica de fiação da Alemanha do Norte ou dos Países Baixos; graças a elle também, um viajante que sae de Londres de manhã entrará em Milão na tarde do dia imediato, ou inversamente, se deixar Milão de madrugada, encontrar-se-ha em Paris em menos de vinte horas. Eis algumas das espantosas facilidades de transporte creadas pelo caminho de ferro do Gothardo!

Visto que estamos falando das vantagens d'esta linha sob o ponto de vista do serviço dos viajantes, não esqueçamos assinalar o superior conforto das suas carruagens, ás quaes se applicaram todos os aperfeiçoamentos imaginados pela arte e pelo genio inventivo da industria moderna, de maneira a tornar a viagem quanto possível agradável. As carruagens são iluminadas a gaz, aquecidas pelo vapor, providas de gabi-

netes de *toilette* e dispostas de forma que cada assento pôde ser á vontade do viajante transformado em leito ou em sofá. O interior é mobilado com um luxo principesco, além de que cada carruagem possue uma galeria lateral, d'onde o viajante, abrigado ainda contra o peor tempo, pôde contemplar á sua vontade o magnifico panorama que se desenrola successivamente a seus olhos ao longo da linha. Se a isto accrescentarmos que os comboios são munidos de freios Westinghouse e providos de um systema particular de molas que aniquilam todos os solavancos e que tornam o rodar da carruagem quasi insensivel, comprehender-se-ha que uma viagem pelo Gothardo se realize sempre nas me-

seculo os trabalhos de melhoramento caminharam mais rapidamente. Já em 1820 o governo suíso começoou a construcção d'uma bella estrada postal na vertente norte da montanha e na decada seguinte os cantões limitrophes completaram a estrada de Gœschenen a Airolo. Meio seculo mais tarde, coube a vez ao caminho de ferro do Gothardo, cujo traçado, furando as montanhas, transpondo os abyssos, detendo as correntes, trepando ás alturas, constitue no seu conjunto o maior triumpho obtido em nossos dias pela sciencia do engenheiro.

Na transformação lenta, mas constante, d'este atalho vertiginoso e pouco frequentado em um caminho de ferro solidamente assente nas suas bases graníticas, lemos nós toda a historia do desenvolvimento e dos progressos da sciencia e da civilização.

Assim como o simples fio d'agua na montanha se transforma primeiro em regato, depois em torrente e mais tarde em rio cujas aguas profundas e calmas correm magestosamente para o mar, assim a passagem estreita e rude, pela qual o explorador audacioso foi o primeiro a encontrar o seu caminho atravez os Alpes, se tornou primeiramente atalho, depois caminho de cavalgaduras e successivamente estrada carreteira e postal, para formar enfim essa grande via de communicação que abriu para toda a Europa central, aos viajantes, novas e esplendidas perspectivas, ao commercio, novos e abundantes centros.

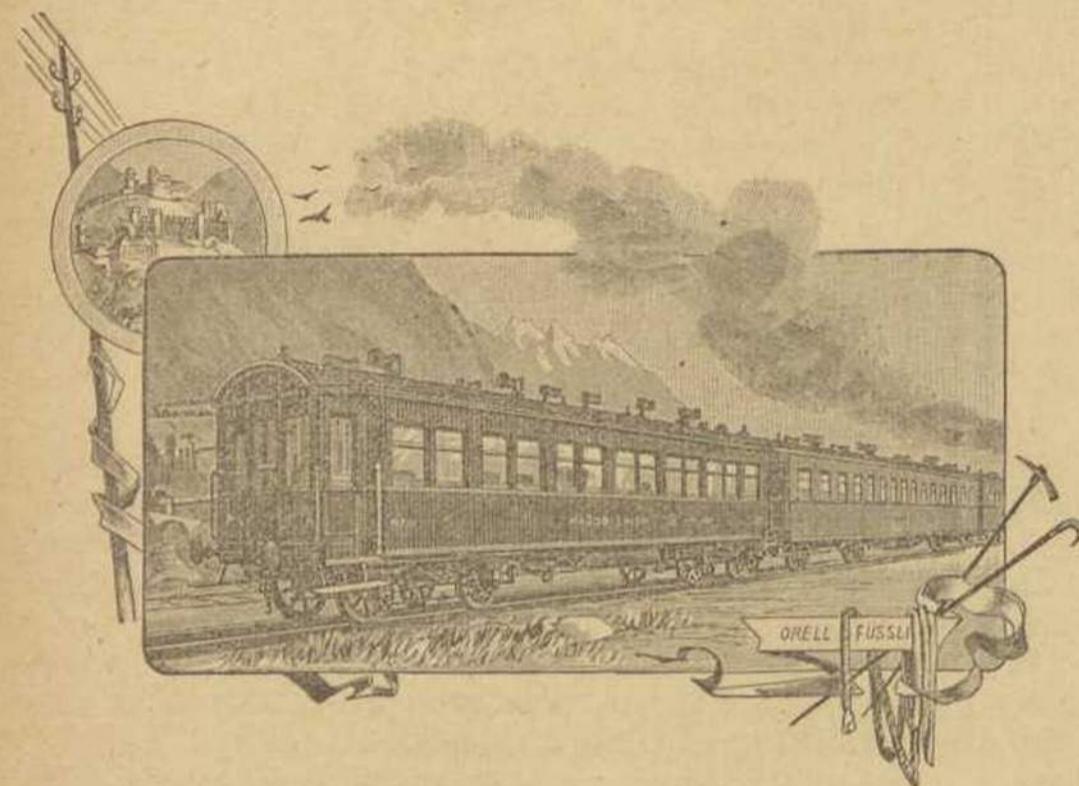
Mas quem ousaria sonhar, ha cem annos, que um caminho atravessaria algum dia essa barreira de picos nevados que separam a Europa central do norte da Italia?

E contudo a grande obra foi começada em 1872, acabada em 1882, e no mez de junho d'este anno toda a linha estava aberta á exploração. Alguns pormenores servirão para dar uma fraca ideia da quantidade de trabalho que esta obra grandiosa exigiu. A linha comporta nada menos de 56 tunneis d'un comprimento total de 41 kilómetros. O grande tunnel de Gœschenen a Airolo — que constitue só por si um trabalho gigantesco — tem uma extensão de perto de 15 kilómetros, e a sua construcção custou a vida a 177 pessoas. No numero d'essas victimas figura infelizmente tambem o brilhante empreiteiro Luiz Favre, ao qual não foi dado vêr o complemento da nobre tarefa que lhe fôra confiada.

A linha inteira de Immensee a Chiasso, Pino e Locarno mede 240 kilómetros, divididos em tres secções. Até outubro de 1880 os trabalhos ocuparam em média um exercito de 10.757 operarios por dia. Sem contar os tunneis, o traçado comporta nada menos de 969 obras d'arte, das quaes 223 pontes e viaductos.

O custo total da construcção elevou-se a 238 milhões de francos. Esta despesa enorme era comtudo perfeitamente justificada pela importancia incalculavel da linha do Gothardo como meio de comunicação ou de transacções commerciaes entre o norte da Europa e os paizes meridionaes.

O systema em que é baseado o funcionamento d'esta grande obra inspira mesmo ao menos observador dos viajantes um sentimento de segurança e de admiração. E' uma machina immensa cujos orgãos se movem todos com a precisão e regularidade d'uma delicada peça de relojoaria. Todos os empregados, desde o simples guarda no ponto mais isolado da linha, estão no seu posto, todos os tunneis são percorridos por agentes especiaes que trocam entre si os seus relato-



lhores condições e com todo o conforto possivel. E' conveniente tambem recordar que o viajante pôde, á sua escolha e sem outras despesas, effectuar uma parte d'esta encantadora viagem em barco-salão, percorrendo o lago dos Quatro-Cantões em toda a sua extensão de Lucerna a Fluelen ou vice-versa, e isso sem risco de perder a correspondencia nas duas estações extremas.

Desde os meados do seculo XIII o caminho do Gothardo serve de meio de communicação entre os valles da Suissa e as planicies ferteis da Lombardia. Por essa epoca, um monge benedictino, Alberto Stade, publicou uma memoria, em que pretendia que por esta via era possível ir em tres dias de Bellinzona a Lucerna. Certos chronistas affirmam, verdade seja, que este caminho já em tempos mais remotos era conhecido; tentavam até fazer-nos acreditar que já seiscentos annos antes da era christã os gaulezes encontraram uma passagem atravez estas muralhas naturaes para a sua primeira invasão na Italia. Seja como fôr, não existe prova alguma em reforço d'esta asserção, e nas aldeias adjacentes não se encontram nem ruinas nem vestigios de habitações que remontem além do seculo VII. O primeiro documento escrito é, como já acima dissemos, o do monge benedictino que foi seguido mais tarde nas suas travessias do Gothardo por um grande numero de suissos que iam á Italia tentar fortuna na profissão das armas e conquistar gloria ao serviço de chefes estrangeiros. Nesse tempo, o caminho era apenas um simples atalho rude e muito escabroso.

Pelos fins do seculo podia-se no entanto utilizal-o já com animaes de carga para o transporte das mercadorias n'um raio determinado. Pouco a pouco esse caminho soffreu diversos melhoramentos, mas tão lentos que só em 1775 é que a primeira carruagem conseguiu fazer o trajecto de Altdorf a Giornico. No principio do nosso

rios no meio do subterraneo, todas as pontes ou viaductos, todos os fossos e trincheiras estão submettidos a uma vigilancia rigorosa e por toda a parte reina uma disciplina tão severa como a de uma organização militar. Não é superfluo acrescentar que os restaurantes e buffetes, estabelecidos na linha com curtos intervallos, são admiravelmente mantidos e merecem com effeito ser citados como estabelecimentos de primeira ordem; as suas listas, em que os productos do frio septentrião alternam com os da secunda Italia, são de natureza a satisfazer as exigencias do gastronomo mais difficult de contentar.

Encontramo-nos, pois, em Lucerna por uma bella madrugada de verão, e de longe o Genio, que supposmos pairar sobre o pico mais elevado do Gothardo, convida-nos a consagrар o dia n'uma excursão ao seu antigo dominio. Vinde, diz-nos a sua voz levada nas asas do Zephiro, vinde e mostrar-vos-hei uma serie ininterrupta de desfiladeiros, de torrentes, de cumes nevados, de alturas inaccessibleis ao pé do homem; ravinhas selvagens que nenhum pincel poderia reproduzir, valles socegados, populosos e ferteis, dormitando á sombra de montanhas abruptas e gigantescas, encostas verdejantes onde pastam milhares de soberbos animaes, antros onde penetrareis apenas para reencontrar na outra extremidade uma luz mais deslumbrante, lagos mais azues que o azul do ceo e cujas margens são adornadas d'uma luxuriante vegetação, de relvas sempre verdes; todas estas bellezas, e muitas outras mais, admiral-as-heis, languidamente recostados nas almofadas das vossas carruagens e eu vos transportarei sem difficultade atravez este mundo de magnificencias, que forma o meu dominio, para vos depôr sãos e salvos nas margens pittorescas de um dos lagos italianos, ou então mais longe ainda na propria capital da Lombardia.

(Continúa).

George L. Catlin.

NOTAS DE VIAGEM

XVII

Excursão perigosa. — Mulheres kabiles. — Uma aldeia pobre. — A descida da Tirourda. — Uma bonita figura...

Dos Beni-Yenni, para seguir pela Kabila a ir tomar o caminho de ferro, ha que voltar a Forte Nacional pelo mesmo caminho por onde fomos; caminho terrivel, perigoso, pelo contraforte das montanhas, n'um pequeno carreiro em que só cabem as patas do macho, e atraç d'elle o arabe que nos serve de guia, e vae, aqui e alli, onde se encontram raros dos seus conhecidos, conversando com elles, na lingua de trapos cheia de *aa*, de *kk* e de sons gutturaes de que nada percebemos.

Não sei se é ousadia, se arrojo, se inconsciencia do perigo que leva o viajante a confiar-se a sós, em meio das montanhas, a um arabe que facilmente podia, só, ou melhor com o concurso dos seus amigos, offerecer ao propheta o delicioso pratinho d'um christão a saltar como uma pella, cabeça para baixo, por aquellas montanhas, até o fundo dos valles, enquanto o seu sacrificador, cá em cima, de braços erguidos faria a sua oração, e montaria pacificamente no macho, sentindo na alma que fizera uma boa acção, e no bolso que realizara um bom negocio.

O facto é que só hoje me lembro de que esse caso era muito possivel, e louvo a honradez do pobre arabe que me acompanhou.

Arabe, escrevi eu; estou ainda insultando o meu guia. Se elle me ouvisse responder-me-hia irritado:

— Nós não somos arabes: somos kabilas.

Com effeito a tribu é bem diferente, o seu rito religioso diferente tambem; os usos e costumes em nada, quasi, se parecem com os dos mouros ou arabes.

O homem kabila é astuto, industrioso, agil no exercicio pedestre; o arabe flaccido, preguiçoso, só diligente a cavallo, e em geral menos intelligent.

A mulher kabila não tapa a cara nem se envolve em mantos brancos.

Põe aos hombros, pela frente, uma manta de côres vivas, ás riscas, que prende no peito e sobre os seios com uns alfinetes de ferro ou de prata, em forma de crescente.

No pESCOÇO NÚ grandes collares dos mesmos metaes, na testa uma especie de diadema, em que, ao centro, ha uma peça redonda, se tem filhos varões, ou triangular se teem filhas.

Não cobrem a cara, mas todas se embellezam no rosto, pESCOÇO e braços por meio de tatuagem.

Mesmo as mulheres pobres, carregando miseravelmente molhos de fachina, pelos campos, andam enfeitadas com aquellas bijuterias, e com os braços ornados de pulseiras.

Mas, ao mesmo tempo que ellas tanto estimam estes aderecos, facil é que os homens da familia as despojem d'elles para fazer negocio. Qualquer marido tira os brincos, os braceletes e outros enfeites á mulher, para os vender ao primeiro excursionista que lhe visita a casa.

E que admira que elles vendam os adornos se vendem as proprias filhas á razão de 50 francos!

Devem concordar que é barato, mas o caro seria domar aquelles espiritos embrutecidos, e acostumar aquelles corpos á agua, coisa a que parece haver grande aversão por aquelles sitios.

Realmente nunca imaginei uma terra mais miseravel e mais suja do que a pequena aldeia de Tauiramokran, empiricotada no cimo de um monte, que visitei no caminho!

Que pucilgas aquellas casas primitivas, aquella mesquita em que nem se pôde estar de pé nem de narinas destapadas.

A porta o *marabu*, o patriarcha da terra, pede alguns cobres, e centenas de rapazes, n'um berreiro infernal, pedem tambem esmola, e ao receberem a pequena moeda miram-a, batem com ella no chão a ver... se é falsa, da velha fabrica lá da terra.

O mesmo já me tinha feito um pequeno que em Forte Nacional me quiz por força indicar os arredores que eu, pela carta, sabia tanto como elle. Nunca me esquecerá este garoto que, cheio de presumpções de falar francez, falava-o tão bem como eu o kabila.

Ao regresso disse-me resolutamente:

— Tu vaes dar-me dois *sous* (10 centimos, uns 20 réis).

— Dou-te quatro, lhe respondi eu. O rosto do rapaz illuminou-se por um clarão estranho; os olhos faiscaram-lhe, e eu advinhei-lhe no espirito como que uma raiva-remorso de ter pedido pouco ou de se ver supplantado pela minha generosidade pataqueira.

Tem-me esquecido notar que o arabe, como o kabila, trata todos por tu.

A terceira pessoa não existe no seu vocabulario, e até, falando em francez, pluralizam o tu, dizendo *tus* quando tratam com mais de uma pessoa.

De regresso ao Forte, toma-se a diligencia a Michelet que parte ás 2 horas da tarde e chega ao seu destino ás 5.

Em Michelet ha uma pequena estalagem onde se come mal e dorme peior, para, na manhã seguinte, se tomar outro carro que nos conduz, pelo collo da Tírourda, a Maillot.

Os panoramas que se disfrutam n'esta viagem, ora descendo a valles profundos, ora atravessando tunneis abertos nas rochas, florestas de carvalhos verdejantes, ravinhas de pasmosa profundidade, villas kabilas pittorescas, são sempre grandiosos, cheios de aspectos phantasticos.

Ao norte um montão de aldeias pittorescamente agrupadas sobre os montes, recortando no firmamento os seus telhados escuros; ao sul uma grande depressão de terreno, ao fundo da qual se distinguem as historicas Portas de Ferro, de que falarei mais tarde. Chegando a Maillot e aconselhado pelo intelligent chefe da Exploração do caminho de ferro Este Argelino, tive a phantasia de tomar cavallo para ir, pelo contraforte da montanha, entrar no comboio em Tazmat.

Má ideia esta, porque a chuva cahia a potes e nada pude ver, mais que o meu fato n'uma sopa, a ponto de, a meio caminho, ter que me envolver no alburnoz do arabe que dirigia a besta, e que apanhou chuva a valer, mas apanhou tambem grande gaudio, por certo, ao ver a figura grutesca que eu fazia, sobre o macho, de manto arabe e turbante.

E se o leitor lá estivesse não ria menos.

A assembléa geral da Companhia dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa

Reuniu no dia 24, no Porto, a assembléa geral d'esta companhia, para apresentação do relatorio do anno passado, documento que hoje começamos a publicar, como de costume.

Presidiu o sr. José Joaquim Guimarães Pestana da Silva, secretariado pelo sr. Jorge Pinto da Silva. Esteve presente o fiscal do governo.

Foram aprovados, por unanimidade, o relatorio e o parecer do conselho fiscal, bem como os contractos celebrados com o governo para a elevação de tarifas, destinadas ao acabamento e encargos da linha até Ambaca, incluindo os do juro e amortização das obrigações da Companhia, e os da construcção do prolongamento até Malange.

O sr. Carlos Lopes, presidente do conselho de administração, disse que tão justa era a pretensão da Companhia e tão palpaveis as suas vantagens para o paiz, que as bases sobre que foram celebrados os contractos já tinham sido aceitas pelo governo transacto. Pôz em relevo quanto a Companhia devia aos srs. ministros da marinha e da fazenda, pela rapidez com que tinham resolvido o assumpto, e declarou que, além de julgar a Companhia habilitada a concluir a construcção até Ambaca, o conselho suppunha assegurada para o futuro, e graças à elevação das tarifas, a satisfacção de todos os encargos de coupon e outros. Fazendo diversas considerações sobre a fórmula do levantamento do capital necesario para a construcção até Malange, ficou o conselho auctorizado a estudar o meio mais pratico de se conseguir esse levantamento.

Falta de espaço

Por abundancia de original, tão extraordinaria que nos vemos em sérios embaraços, não sabendo a que dar a preferencia, retiramos muitos artigos entre os quaes

um, do nosso querido amigo sr. engenheiro Mesnier, as secções *Publicações Recebidas*, que já está bem atra-zada, e em que damos noticia do primoroso trabalho do sr. Trindade Coelho sobre *Liberdade de imprensa*, a resposta a varias affirmações que por ahi andam, de que, para que a vida em Lisboa se torne facil, basta que os caminhos de ferro reduzam as tarifas, etc.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de abril de 1897.

Não se modificou a situação do nosso mercado monetario com relação aos cambios, que ainda hontem se aggravou, baixando o cambio sobre Londres a $34 \frac{15}{16}$. Estando garantido o pagamento dos diversos coupons *vincendos* em julho, para o que existem já as necessarias disponibilidades, não parece realmente justificada a situação, que afecta principalmente o pequeno commercio que não encontra meio de satisfazer, em condições normaes, os seus encargos no estrangeiro. Notícias do Porto dão como tendo-se alli aggravado consideravelmente as dificuldades economicas.

Durante a quinzena os negocios na nossa praça correram ainda bastante frouxos e, dado o retrahimento geral dos operadores, não parece provavel que, por emquanto, a situação se reanime. Os generos coloniaes teem tido alguma saida, mas no entretanto o stock, principalmente do café, é grande, tendo-se accentuado a baixa nas cotações do genero, o que mais influe na reserva dos vendedores, limitando-se ás operaçoes ao strictamente indispensavel e necessário. Este estado de coisas tambem contribue para aggravar a situação geral dos nossos mercados.

Houve durante a quinzena certa concorrencia nos negocios de descontos, regulando as taxas entre $5 \frac{1}{2}$ e 7 p. c. O Banco de Portugal realizou avultadas transacções a $5 \frac{1}{2}$, e só o papel alli refusé é que concorreu ao mercado livre, sujeitando-se ao regimen em vigor. A situação do nosso mercado de descontos continua a ser menos compativel com os principios economicos, na parte em que se applicam á distribuição do credito, e bom seria que algumas providencias fossem adoptadas no sentido de, quanto possível, a regularizar.

Esta em via de transformação a *Companhia do Assucar de Moçambique* que foi collocada em situação de não poder satisfazer os seus compromissos. Esta companhia, arrendataria de dois dos melhores prazos da Zambezia, tendo já uma extensa cultura de canna saccharina, uma fabrica regular de assucar e uma distillação de aguardente, é das companhias que maior futuro teem, porque são seguros os resultados da sua exploração. Os encargos de installação foram grandes, e são esses que estão pesando principalmente sobre ella.

A companhia propôz seus aos credores uma moratoria para pagar em cinco annos todas as suas dívidas, sendo a administração fiscalizada por um comité eleito ou nomeado pelos credores. Esta moratoria tem já a acceptação da maioria dos credores, devendo ser homologada pelo Tribunal do Commercio.

* As receitas da companhia real continuam subindo, tornando-se notável que seja esta a unica rede ferroviaria da peninsula em que este caso se dá.

* Annuncia-se a formação de um syndicato para adquirir a propriedade *Agua Içá* na ilha de S. Thomé e valorizada em 1.500 contos pelo Banco Ultramarino, seu possuidor, ao qual já foi feita proposta no sentido da venda, mas não para de prompto. O syndicato quereria iniciar as negociações e depois desenvolver os seus trabalhos de organização financeira, obrigando-se o banco a não acceptar nenhuma outra proposta. Parece que n'este ponto, em que o banco não concorda, está a dificuldade principal para o prosseguimento da execução d'este plano.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

| | Dinheiro | Papel | | |
|---------------------|-------------------|-------------------|------------------------------------|--------------------|
| Londres 90 d/v.... | 35 $\frac{1}{4}$ | 35 $\frac{1}{16}$ | Desconto no Banco de Portugal..... | |
| " cheque | 53 $\frac{1}{8}$ | 35 $\frac{1}{16}$ | No mercado..... | $5 \frac{1}{2} \%$ |
| Paris 90 d/v..... | 812 | 813 | Agio Buenos Ayres..... | $5 \frac{1}{2} \%$ |
| " cheque..... | 816 | 818 | Cambio Brazil.... | $7 \frac{3}{4} \%$ |
| Berlim 90 d/v..... | 330 | 331 | Premio libra..... | 198 |
| " cheque..... | 332 | 335 | | |
| Francfort 90 d/v... | 330 $\frac{1}{2}$ | 331 $\frac{1}{2}$ | | |
| " cheque.. | 332 $\frac{1}{2}$ | 335 $\frac{1}{2}$ | | |
| Madrid cheque..... | 1#040 | 1#060 | | $2 \frac{1}{2} \%$ |

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

ABRIL

| BOLSAS | 16 | 17 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | - |
|-----------------------------------|-------|---------|---------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|---|
| Lisboa: Inscrições assent... | - | 34,79 | 34,75 | - | 34,80 | 36,50 | 34,85 | 34,80 | 34,80 | - | 34,80 | 34,70 | 34,70 | - |
| » coupon... | - | - | 34,88 | 34,90 | 34,90 | - | 34,90 | 34,90 | 34,90 | 34,91 | - | 34,85 | 34,84 | - |
| Obrig. 4% 1888..... | - | 15.850 | 15.850 | 15.850 | - | 15.850 | - | - | 15.950 | 15.950 | - | - | - | - |
| » 4% 1890 assent... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 41.000 | 40.600 | - | - | - |
| » 4% 1890 coupon... | - | - | - | - | - | 40.600 | 40.500 | - | - | - | 40.500 | 40.700 | - | - |
| » 4% 1890 externo .. | - | - | - | - | - | - | 45.500 | 45.400 | - | - | - | - | - | - |
| » 4½% assent... | - | - | 45.000 | - | - | - | 45.500 | 45.400 | - | - | - | 45.300 | 45.200 | - |
| » 4½% coup. int... | - | 45.700 | 45.500 | 45.300 | - | 45.500 | 45.500 | - | 45.400 | 45.500 | 45.500 | 45.500 | 45.300 | - |
| » 4½% externo..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » Tabacos coupon... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Acções B. de Portugal..... | - | 125.500 | 124.000 | - | - | 125.000 | 126.900 | 127.000 | 128.300 | 128.900 | 128.000 | 128.500 | - | - |
| » Commercial..... | - | 118.500 | - | - | - | - | 118.500 | 118.500 | 118.500 | - | - | - | - | - |
| » N. Ultramarino... | - | - | - | 83.400 | 84.700 | 84.500 | - | - | 84.500 | 84.500 | 84.500 | - | - | - |
| » Tabacos coupon.... | - | 73.000 | - | - | - | 73.000 | - | 73.000 | - | - | 72.000 | - | 71.200 | - |
| » Comp. Real..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 11.500 | - |
| Obrig. prediaes 6%..... | - | 95.500 | - | - | - | - | - | - | 95.000 | - | - | - | 95.000 | - |
| » 5%..... | - | - | 93.200 | 92.700 | 92.700 | - | - | - | - | - | 92.000 | 93.000 | 92.000 | - |
| » Comp. Real 3% 1.º grau | - | - | 70.500 | 70.000 | - | - | - | - | - | 69.000 | - | - | - | - |
| » » 2.º grau | - | - | - | - | 10.300 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » C. Nacional | - | - | - | 40.000 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » Atravez Africa..... | - | 84.000 | - | 84.000 | - | - | - | - | - | 84.000 | 84.000 | 83.900 | 83.700 | - |
| Paris: 3% portuguez..... | 21,43 | 21,30 | - | 21,25 | 21,43 | 21,65 | 21,25 | 21,25 | 21,25 | 21,37 | 21,87 | 21,75 | 25,75 | - |
| Acções Comp. Real..... | 44,50 | - | - | - | 44,50 | - | 44,50 | - | - | - | - | 36 | - | - |
| » Madrid-Caceres | - | - | - | - | 25 | - | 25 | - | 25 | 25 | 25,50 | 25 | 25 | - |
| » Norte de Hespanha .. | 84 | - | - | 84 | 84 | 83,50 | 83 | - | - | - | - | - | - | - |
| » Mad. Zaragoza..... | 117 | 120,50 | - | 115 | 121 | 119 | 122 | - | - | - | - | - | - | - |
| » Andaluzes..... | 62,50 | 63 | - | 60,25 | - | 62 | 62 | - | - | - | - | - | - | - |
| Obrig. Comp. Real (1.º grau)..... | 260 | 258 | - | 258 | 257 | 257 | - | 257 | 252 | 245 | 251 | 255 | 254 | - |
| » » (2.º ») | 36 | 36 | - | 36 | 36 | 36 | 36 | 34 | - | 33 | 31 | 33 | 53 | - |
| » » (antigas) | 110 | - | - | 111 | 110 | 110 | 110 | 109 | 109 | 109 | 109 | 109 | 109 | - |
| » C. Beira Alta..... | 70 | - | - | 70 | 68 | 65 | 63 | - | - | - | - | - | - | - |
| » Madrid-Caceres..... | 82,50 | 80 | - | 75 | 74 | 74 | 72,50 | 71 | 70,50 | 69,50 | 70 | 70 | - | - |
| » N. Hesp. (1.º hyp.) | 218 | 220,50 | - | 220,50 | 221 | 222 | 220 | - | - | - | - | - | - | - |
| Londres: 3% portuguez..... | - | - | - | 24,62 | 24,75 | 24,75 | 24,75 | 24,75 | 24,75 | 24,62 | 24,93 | 24,75 | - | - |
| Obrig. Atravez Africa..... | - | - | - | 60,64 | 60,64 | 60,64 | 60,64 | 60,64 | 60,64 | 60,64 | 60,64 | 60,64 | - | - |
| Amsterdam: Atravez Africa..... | - | - | - | - | - | 60,75 | 60,75 | 60,75 | 61,25 | 61,25 | 61,50 | 61,50 | - | - |
| Bruxellas: Atravez Africa... | 59,50 | 59,50 | - | 60,25 | 60,25 | 60,25 | 60,25 | 60,25 | 69,25 | 60,25 | 60,25 | 60,74 | - | - |

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

| Linhos | Periodo de exploração | RECEITAS NO PERÍODO | | | | | | DESDE 1 DE JANEIRO | | | | | | |
|-----------------|-----------------------|---------------------|-----------------|------------------|------|-----------------|------------------|--------------------|------------------|-----------------|--------|--------|----------------|----------------------|
| | | 1897 | | | 1896 | | | Totaes | | | 1897 | | | Diferença a favor de |
| | | Kil. | Totaes | Kilometr. | Kil. | Totaes | Kilometr. | 1897 | 1896 | 1897 | 1896 | 1897 | 1896 | Réis |
| COMPANHIA REAL | de 1 a 8 Abril | 693 | Réis 58.085.000 | Kilometr. 83.816 | 693 | Réis 55.655.182 | Kilometr. 80.310 | Réis 767.700.000 | Réis 742.854.244 | Réis 24.845.756 | Réis - | Réis - | Réis - | Réis - |
| | 9 a 15 » | » | Réis 64.549.000 | Kilometr. 93.144 | » | Réis 55.655.182 | Kilometr. 80.310 | Réis 832.249.000 | Réis 798.852.574 | Réis 33.396.426 | Réis - | Réis - | Réis - | Réis - |
| | - - - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Nova rede garantida. | 380 | Réis 5.937.000 | Kilometr. 15.623 | 380 | Réis 5.977.818 | Kilometr. 15.734 | Réis 92.834.000 | Réis 91.874.756 | Réis 959.244 | Réis - | Réis - | Réis - | Réis - |
| | 9 a 15 » | » | Réis 6.712.000 | Kilometr. 17.663 | » | Réis 5.977.818 | Kilometr. 15.734 | Réis 99.546.000 | Réis 97.852.574 | Réis 1.693.426 | Réis - | Réis - | Réis - | Réis - |
| | - - - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Sul e Sueste... | 9 a 15 » | » | Réis 14.052.945 | Kilometr. 29.585 | 475 | Réis 11.807.250 | Kilometr. 24.857 | Réis 194.285.295 | Réis 195.752.665 | Réis - | Réis - | Réis - | Réis 1.467.370 | Réis - |
| | - - - | - | - | - | » | Réis 12.214.430 | Kilometr. 25.714 | Réis 208.693.005 | Réis 207.967.095 | Réis 725.940 | Réis - | Réis - | Réis - | Réis - |
| | - - - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Minho e Douro. | 1 a 7 Janeiro | 353 | Réis 16.943.634 | Kilometr. 47.998 | 353 | Réis 19.375.827 | Kilometr. 54.889 | Réis 16.943.634 | Réis 19.375.827 | Réis - | Réis - | Réis - | Réis 2.432.193 | Réis - |
| | 8 a 14 » | » | Réis 14.669.837 | Kilometr. 41.557 | » | Réis 18.614.030 | Kilometr. 52.722 | Réis 31.613.474 | Réis 37.986.857 | Réis - | Réis - | Réis - | Réis 6.373.386 | Réis - |
| | 15 a 21 » | » | Réis 17.370.887 | Kilometr. 49.209 | » | Réis 17.388.366 | Kilometr. 49.258 | Réis 48.984.388 | Réis 55.375.223 | Réis - | Réis - | Réis - | Réis 6.390. | |

Visita dos chefes de serviço das companhias francezas

Os chefes de serviço das linhas francezas que no dia 3 devem chegar ao nosso paiz são os srs:

Aumout, engenheiro da via da companhia do Norte; Bouvard, architecto consultor do P. L. M.; Bouverat, chefe do movimento do Norte; Buran, engenheiro do material do Orleans; Carlier, secretario geral, idem; Delzenne, engenheiro-chefe da via, idem; Descubes, idem do Este; Etienne, idem do P. L. M.; de Foubonne, eng. principal da tracção do Norte; de Fontenay, eng. chimico do Orleans; Jégou d'Herbeline, eng. da via, idem; Keromnès, eng. principal das officinas do Norte; Lancrenon, eng. chefe do material e tracção do Este; Lefèvre, chefe da exploração do Oeste; Leprince Ringuet, eng. dos fornecimentos do Norte; Leve Alvarez, eng. consultor do Madrid Zaragoza; Liébeaux, eng. da via do Orleans; Marie, chefe dos serviços administrativos do Norte; Moffre, eng. chefe do material e tracção do Midi; Muntz, eng. chefe da via do Este; Doutor Périer, cirurgião chefe do Norte; Renaudot, eng. chefe da construcção do P. L. M.

O itinerario da viagem é o seguinte:

30 d'abril — Partida de Paris-Norte, ás 7,27 horas da tarde, pelo sud-express até 1 de maio — chegada a Medina ás 6,30 da tarde. Jantar em Medina e partida em comboio especial para Salamanca; chegada pelas 8 horas e meia da noite.

2 — Visita da cidade — partida no sud-express ás 8,38 horas da noite.

3 — Chegada a Lisboa (Rocio) ás 10,30 horas da manhã: almoço; visita da cidade e ás officinas da companhia real. Passeio em vapor no Tejo ás 4,30 horas; visita da estação do Barreiro; regresso a Lisboa ás 6,35 horas; jantar no Grande Hotel Internacional.

4 — Partida de Lisboa (Rocio) ás 9 horas da manhã (comb. esp.) cheg. Cintra ás 9,45 horas; visita ao palacio real, almoço no hotel Nunes; visita ao Castello da Pena, Monserrate etc. Regresso (comb. esp.) ás 5,30 horas; jantar em Lisboa.

5 — Part. Caes do Sodré ás 7 horas da manhã (comb. esp.) cheg. a Cascaes ás 8 horas; visita da villa, Bocca do Inferno, pharol da Guia; almoço ao meio dia. Visita ao Monte Estoril; regresso (comb. esp.) a Belem; visita ao mosteiro dos Jeronymos, seguindo em carros ao museu das Janellas Verdes, Escola Polytechnica, etc. Jantar.

6 — Part. ás 6,30 horas da manhã de Lisboa (Rocio) cheg. a Vallado ás 10, a Alcobaça ás 11; visita do mosteiro, almoço no hotel Gallinha; part. em carros para Batalha ás 2 horas; visita do monumento. Part. em carros ás 5,30 horas para Leiria, jantar ás 6,30 no Hotel Central; part. para Coimbra (comb. esp.) ás 8 horas, chegada ás 10; dormir no Hotel dos Caminhos de Ferro.

7 — Passeio em carro á quinta das Lagrimas, Portella, Choupal. Almoço ás 12,30 horas. Visita da Universidade e jardim; jantar no hotel ás 6,30 horas; part. (comb. esp.) ás 7,45 horas, chegada ao Porto ás 10,30 horas. Dormir no Grande Hotel.

8 — Part. para Braga ás 7,30 horas, cheg. ás 9,30. Visita da cidade; ascensão ao Bom-Jesus; almoço no Grande Hotel do Elevador; part. em carros para Guimarães; visita da cidade; regresso ás 6 horas pela linha de Guimarães, chegando ao Porto ás 8 horas. Jantar.

9 — Part. ás 7 horas pelo tremvia electrico para Leixões; visita do porto, regresso ás 11 horas pelo ca-

mino de ferro da Povoa; almoço no hotel. Visita á ponte de D. Luiz e á adega dos srs. Ferreira, em Gaia; cidade e palacio de Crystal: jantar no restaurante.

10 — Visita ás officinas do Minho e Douro e ponte Maria Pia; part. do Porto (Campanhã) ás 10 horas (comb. esp.) cheg. á Regoa á 1 hora, almoço na estação; part. ás 3 horas; cheg. a Boadilla ás 8; jantar no bufete; cheg. a Salamanca ás 10,30, a Medina á 1,30 horas, onde vão tomar o comboio ordinario do Norte de Hespanha.

Centenario da India

Se tivessemos vaidades de dar a lei ao mundo, atribuir-nos-hiamos a gloria de ter indicado á commissão executiva do centenario o bom caminho a seguir.

O nosso artigo do n.º 216 d'esta *Gazeta* foi todo baseado na idéa de que a principal celebração do centenario do descobrimento da India devia ser a exposição indiana internacional, enquanto que, no primeiro programma figurava essa exposição apenas como um accessorio no conjunto geral de festejos, indicado até em ultimo lugar, como coisa de importancia inferior ás exposições industrial, agricola, piscatoria, etc.

Pois no programma agora reformado vemos, com prazer, que a exposição é justamente o primeiro numero do programma, figurando como accessorios d'ella as outras exhibições que não podiam deixar de ser de secundaria importancia, vista a significação do facto que se commemora.

São do teor seguinte os artigos do programma que se referem a esta exposição:

Artigo 6.º — No anno de 1898 realizar-se-ha uma exposição de carácter e concorrência internacional, denominada *Exposição Vasco da Gama*, comprehendendo:

a) uma secção colonial com exhibição viva de typos indígenas das colónias portuguezas que possam ser trazidos a Lisboa, e de modelos das habitações respectivas;

b) uma secção industrial;

c) uma secção de pescarias comprehendendo a exhibição viva de typos de pescadores portuguezes com seus trajes e embarcações peculiares;

d) secção de hygiene;

e) secção de productos agrícolas de exportação, comprehendendo a exhibição viva de typos de lavradores portuguezes com seus trajes e alfaias peculiares.

§ unico. No recinto da exposição, que será um e unico, haverá todas as possíveis diversões, especialmente as de carácter nacional e popular, bem como todas as commodidades e seguranças necessarias ao publico.

Artigo 7.º — Promover-se-ha que os governos das nações marítimas se façam representar n'uma grande reunião de forças navaes no Tejo, durante o mez de maio de 1898, e igualmente que á celebração concorram as grandes empresas de navegação trans-oceanica e as camaras e associações do commercio das principaes cidades marítimas.

Artigo 8.º — Dentro do recinto da *Exposição Vasco da Gama* ou junto d'elle, no terreno já cedido pela camara municipal de Lisboa, installar-se-ha um aquario marítimo e fluvial com os respectivos annexos, que será de construcção e exposição permanente e que, finda a celebração e exposição Vasco da Gama, ficará sendo propriedade do Estado, confiada á administração e exploração da Sociedade de Geographia com o accordo technico da commissão de pescarias, nos termos a regular.

§ unico. O aquario ficará sendo o monumento permanente da celebração nacional e á sua entrada principal será erigido um padrão semelhante aos collocados pelos antigos navegadores portuguezes nas terras por elles descobertas.

O leitor que se der ao trabalho de comparar este enunciado com o que dissemos aqui em 16 de dezem. de 1896 verá facilmente que as nossas idéas prevaleceram e se, repetimos, não temos a vangloria de imaginar que o nosso artigo fez peso na balança do bom criterio da commissão executiva, não temos tambem que ocultar

o nosso prazer por vermos que acertámos, que alguém, mais competente sem dúvida, pensou como nós.

O referido programma tem uma lacuna que é necessário preencher — e isso cabe nas atribuições da comissão: fixar o prazo durante o qual a exposição permanecerá aberta.

E' lógico que não será só nos quatro dias das festas, 17 a 20 de maio do anno próximo.

E nesse caso vemos que a dotação da exposição, 80 contos de réis, está suficientemente larga, porque ha que contar com o producto das entradas, tanto nos dias ordinarios como nos dias e noites de grandes festas que, sendo a exposição localizada na margem do nosso formoso Tejo, poderão ser de uma beleza extraordinaria.

Tambem o resumo dos dias de festejos a um pequeno numero foi por nós preconizado, alludindo até ao ridículo estendal de festinhas durante um mez que nos envergonhou por occasião do centenario do santinho milagreiro.

O programma actual apresenta-se como mais modesto do que o seu antecessor.

Pois nós achamol-o muito mais imponente, muito mais bem pensado, muito mais digno do fim a que se destina.

Por elle louvamos, pois, quem marcou de uma forma tão caracteristica a sua influencia ou força de vontade, para que se fizesse obra digna e propria.

Excursão a Santarem

Foi extraordinariamente concorrido o comboio especial que no dia 25 se effectuou entre Lisboa, Caes dos Soldados e Santarem.

O palpite do *Diário de Notícias*, dizendo no sabbado que os retardatarios ficariam sem logar, saiu absolutamente certo.

Com efeito, no sabbado havia vendidos uns 200 bilhetes; mas no domingo, uma hora antes da partida do comboio já estavam vendidos todos os 720 bilhetes, e não menos de 500 pessoas que chegaram depois ficaram sem elles.

Viessem a tempo. A venda começou 3 dias antes e nada custava, sabendo-se que o numero de logares era limitado, tomar o bilhete pelo menos de vespera.

A companhia ainda chegou a projectar um serviço identico para o dia 2, mas entendeu dever desistir d'elle por ser domingo de eleições.

LINHAS PORTUGUEZAS

Companhia Real. — Reuniu no dia 29 o conselho de administração, estando presentes, além dos administradores portuguezes, Mr. Kergall, presidente do comité francez, e representados os srs. Beaulieu, Rostand, Bureau, Auders e Richemond, sendo-lhe apresentado o parecer da comissão sobre reorganização dos serviços, o qual foi aprovado por 14 votos contra 1, havendo 4 abstenções.

O sr. presidente declarou em seguida que, em virtude d'essa reorganização, se devia considerar vago o cargo de director, observando, porém, que para se tratar d'este assumpto se tornava necessaria uma nova reunião do conselho, fixando-se na convocação qual o seu fim.

O ponto a resolver consiste em se, em face dos estatutos, a direcção geral da companhia pôde ser exer-

cida cumulativamente por um administrador, e no caso negativo será então occasião do actual titular d'estes cargos optar, ou por conservar o logar de administrador, deixando a direcção, ou vice-versa.

Ficou resolvido que até que estes pontos se decidam a actual direcção continue como está.

Pela nova reorganização ficam separadas por completo e a cargo do conselho de administração a contabilidade financeira e o secretario geral.

Os serviços ficam devididos em: Exploração, comprehendendo o movimento, Trafego, Fiscalização e Estatística; Material e Tracção e Via e Obras.

Além d'estes haverá os serviços accessórios: Contabilidade da Exploração, Armazens, Saúde, Contencioso e Caixa de Socorros e Reformas.

De Faro a Villa Real. — O governo, em vista da consulta desfavoravel do conselho superior d'obras publicas e minas, indeferiu o pedido de Mr. Clark, subdito inglez, para a concessão de uma linha de via larga de Faro a Villa Real, pedido a que já aqui nos referimos.

Funda-se esta recusa no facto d'esta linha ser um complemento da rede do sul, e como tal não dever ser explorada isoladamente por uma empresa particular sem consideravel prejuizo d'aquella rede, pertencente ao Estado, o qual pôde explorar essa linha sem aumento de despesa e com manifesto proveito para o thesouro.

Serviço directo para França. — Por iniciativa de Mr. Boyer, director da Companhia Real, está esta combinando com a da Beira Alta um comboio semanal de 1.^a e 2.^a classe que encurtará 8 horas no tempo de percurso entre Lisboa e Fuentes de Oñoro, a fim de facilitar a viagem de e para França e atrair ás vias férreas grande numero de passageiros que hoje aproveitam a via marítima.

Este comboio, partindo de Lisboa ás 6 da manhã, pela Beira Baixa, chegará pelas 4 da tarde a Fuentes, ligando alli com o que segue para Medina e França, como se o passageiro partisse ás 10 horas da noite anterior.

Em sentido descendente o comboio sahirá de Villar Formoso ás 9 e meia da manhã, chegando a Lisboa ás 7 ou 8 da tarde, em quanto que, pelos outros comboios, só se chega ás 4 da manhã.

E' de todo louvável esta iniciativa que poupa aos passageiros incomodos e, dando-lhes facilidades, promoverá os interesses das companhias interessadas.

Lourenço Marques. — O *Der Bund*, folha de Bern, diz que Mr. Nicole, o engenheiro encarregado de vistoriar esta linha, chegou ao Cantão de Vaud nos fins do mez passado, muito satisfeito pelo modo como fôra recebido já em Lourenço Marques, já no Transvaal e nas colônias inglezas do Cabo e do Natal.

LINHAS HESPAÑOLAS

De Bilbao a Santander. — Acham-se muito adeantadas as obras do tunnel d'este caminho de ferro. Para a sua completa perfuração faltam apenas uns 50 metros, que por todo este mez devem estar concluidos.

E' de esperar que para o verão do anno proximo se ache já o tunnel aberto á exploração.

De Oviedo a Infiesto. — A companhia dos caminhos de ferro economicos das Asturias foi auctorizada a estabelecer tremvias entre as estações de Oviedo a Lieres, com apeadeiros em diversos pontos da linha.

De Linares a Almeria. — Foi auctorizada a abertura n'esta linha do troço comprehendido entre Alhamedilla e Guardahortuna.

Na Alhambra. — Foi apresentado á camara de Granada um projecto de caminho de ferro funicular hidráulico, para o serviço de toda a zona da Alhambra.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

A Companhia do Oeste, no duplo intuito de permittir excursões faceis e rápidas e de servir o commercio, garantindo a este a maior velocidade possível no transporte de mercadorias, acaba de inaugurar um novo sistema de machinas que, a julgar pelo resultado que parece terem dado as respectivas experiencias, corresponde exactamente ao programma traçado.

O novo tipo de machinas, de 6 rodas conjugadas do diametro de 1m,680, é dos mais poderosos. Destina-se a rebocar n'um perfil de dificuldade mediana, os mais pesados comboios de passageiros, com uma velocidade de 60 a 70 kilometros por hora, e comboios de mercadorias de 600 tonneladas com uma velocidade de 35 a 40 kilometros por hora. N'este novo tipo, os cylindros são collocados exteriormente, o que apresenta grandes vantagens, taes como: a inspecção e a untura facil do mecanismo, a suppressão do eixo curvo, etc. A caldeira, bem como os tubos (tipo servio), é de aço. A superficie total de aquecimento é de 164 metros quadrados approximadamente. O pessoal, garantido por um abrigo confortavel, pode avistar os signaes de muito longe, apesar do grande comprimento da machina, e, graças a uns espelhos dispositos na parede do abrigo, o machinista e o fogueiro podem, durante a marcha, vigiar todo o comboio sem necessitarem debruçar-se.

Liga-se grande interesse á inauguração d'esta nova machina, especialmente entre as povoações servidas pela rede de Oeste.

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Atravez d'Africa

Relatorio do conselho d'administração e parecer do conselho fiscal

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

Balanco da Companhia Real dos Caminhos de ferro atravez d'Africa

| | | |
|---|-----------------|-----------------|
| Capital | — | 3.600:000\$000 |
| Accionistas | 828:000\$000 | — |
| Obrigações | — | 8.460:900\$000 |
| London & Brazilian Bank | 427\$949 | — |
| Obrigações em ser | 640:440\$000 | — |
| Diferença na emissão | 2.123:188\$200 | — |
| Encargo do art. 57. ^o do estatuto | 120:000\$000 | — |
| Fundo de reserva | — | 120:000\$000 |
| Mala Real Portugueza | 180:000\$000 | — |
| Knowles & Foster | 23\$400 | — |
| Contracto de construcção | 8.628:538\$356 | — |
| Propriedade | 55:430\$572 | — |
| Obrigações sorteadas por pagar | — | 4:230\$000 |
| Moveis e utensilios | 20:669\$786 | — |
| Linha em construcção e material | 637:333\$166 | — |
| Thesouro portuguez | — | 1.604:801\$938 |
| Trustees | 225:056\$681 | — |
| Variantes e obras a mais | 258:317\$249 | — |
| Deposito no Banco de Portugal | 29\$422 | — |
| Letras a pagar | — | 568:690\$055 |
| Banco Nacional Ultramarino (contracto de 17 de janeiro de 1896) | — | 243:849\$300 |
| Henry Burnay & C. ^a (contracto de 17 de janeiro de 1896) | — | 274:155\$260 |
| Penhor | 162:993\$000 | — |
| Caixa | 20:560\$335 | — |
| Administrador-delegado em Lisboa | 2:664\$778 | — |
| Marcuard Krauss & C. ^{ia} 1.094,11 francos | 196\$939 | — |
| Responsabilidade da Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca | — | 162:993\$000 |
| J. Matthieu & Fils | 27\$625 | — |
| Sociedade constructora do caminho de ferro d'Ambaca | 1.125:722\$095 | — |
| Letras a receber | 10:000\$000 | — |
| Réis | 15.039:619\$553 | 15.039:619\$553 |

Esclarecimentos

Activo

Accionistas

| | |
|--------------------------------------|----------------|
| Importancia de 40.000 accções .. | 3.600:000\$000 |
| Menos : | |
| 21.600 accções liberadas a réis | |
| 90\$000..... 1.944:000\$000 | |
| 18.400 accções com 50 % cobrados ... | 828:000\$000 |
| | 2.772:000\$000 |
| | 828:000\$000 |

London & Brazilian Bank

| | |
|-----------------------|--------------|
| Saldo | — |
| Obrigações em ser | |
| 292 de 450\$000..... | 131:400\$000 |
| 5.656 de 90\$000..... | 509:040\$000 |
| | 640:440\$000 |

Diferença na emissão

| | |
|---|--------------|
| Com relação ao nominal | — |
| Encargo do art. 57. ^o do estatuto | |
| A importancia do deposito levantado da Caixa geral dos depositos, levada a fundo de reserva em virtude do art. 57. ^o do estatuto | — |
| | 120:000\$000 |

Mala Real Portugueza

| | |
|------------------------------|---|
| Importancia de accções | — |
| Knowles & Foster | |

| | |
|--------------------------|---|
| Saldo | — |
| Contracto de construcção | |

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

Propriedades

| | |
|----------------------------|---|
| No Porto e em Loanda | — |
| Moveis e utensilios | |

| | |
|--|---|
| No Porto, Lisboa, Londres e Loanda | — |
| Linha em construcção e material | |

| | |
|---|---|
| Importancia de trabalhos executados nas secções a abrir e do material junto da obra | — |
| Trustees | |

| | |
|--|---|
| Importancia em consolidados e em dinheiro.. £ 50.012,11,11 | — |
| Variantes e obras a mais | |

| | |
|-------------------------------|---|
| Importe d'estas | — |
| Deposito no Banco de Portugal | |

| | |
|-------------|---|
| Saldo | — |
| Penhor | |

| | |
|---|---|
| O da Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca pelo aval prestado pela Companhia a acceites, que representavam em 30 de junho de 1895 210:495\$000 réis e se acham hoje reduzidos a | — |
| Caixa | |
| Em dinheiro | — |
| Administrador-delegado em Lx. ^a | |
| Saldo | — |

| | |
|------------------------------------|--------------|
| Marcuard Krauss & C. ^{ia} | |
| Saldo | Fr. 1.094,11 |
| J. Matthieu & Fils | |

| | |
|---|---|
| Saldo | — |
| Sociedade constructora do Caminho de ferro d'Ambaca | |

| | |
|-----------------------|---|
| Saldo garantido | — |
| Letras a receber | |
| Importe d'estas | — |

| | |
|-------------|---|
| Réis | — |
| (Continua). | |

15.039:619\$553

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimentos de varões e barras de ferro

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 8 de maio proximo, na administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de varões e barras de ferro «Lawmoor».

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de 37.500 réis, o qual será posteriormente elevado a 5% da importância total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem essa adjudicação for feita. Estes depositos terão lugar, aquelle, na thesouraria d'estes caminhos de ferro, e este, na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos referidos caminhos de ferro.

As condições estão patentes na sede da direcção, em Lisboa, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 13 de abril de 1897.

Fornecimento de zarcão

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 3 de maio proximo, perante a direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 3.000 kilogrammas de zarcão.

As condições do concurso estão patentes na sede da direcção, em Lisboa, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 20 de abril de 1897.

Fornecimento de 250 toneladas metricas de carvão de forja

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 18 de maio proximo, na administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 250 toneladas metricas de carvão de forja.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 34.500, o qual será posteriormente elevado ao definitivo (5% da importância total da arrematação) por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação for feita. Estes depositos serão feitos, aquelle, na thesouraria dos caminhos 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 sede da direcção, em Lisboa, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 28 de abril de 1897.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de 200 toneladas de carris de aço

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 8 de maio 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 200 toneladas de carris de aço, 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 no Porto o deposito provisório de 200.000 réis.

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 12 de abril de 1897.

Fornecimento de diverso material de via

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 17 de maio proximo, á uma 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 diverso material de via, e ás duas horas da tarde do mesmo dia receber-se-hão tambem propostas para o fornecimento de tres caldeiras para pulsometros, 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 45.000 réis para o primeiro e de 23.500 réis para o segundo.

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 abril de 1897.

CALDAS DA FELGUEIRA

CANNAS DE SENHORIM

Beira Alta

Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abre em 1 de maio;

Fecha a 30 de novembro

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

Foi completamente reformado e comprehende 64 banheiras de 1.ª a 5.ª classe, duas salas para duches, uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inhalação, pulverização, e aspiração, com gabinetes annexos e independentes para toilette.

É sem duvida o melhor do reino, mais barato, e gratis para os medicos.

Para esclarecimentos, em Lisboa, rua do Alecrim 125.

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



Grande Hotel Club

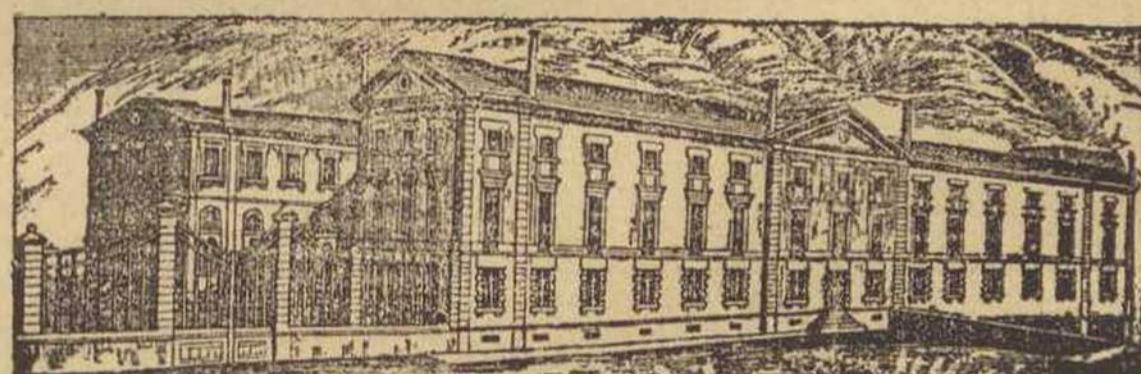
Magnificas accommodações desde 1.200 réis, comprehendendo serviço, club, etc. Bonus para os medicos.

O hotel foi este anno adjudicado á acreditada firma Silva & Ferreira do Restaurant Club de Lisboa, ficando em vigor os antigos preços. Ha tambem boas casas mobiladas para alugar.

Para esclarecimentos: rua de S. Julião, 80 1.º, Lisboa. Correspondencia para **Caldas da Felgueira**, ao gerente da companhia do Grande Hotel.

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

VIAGEM — Faz-se toda em caminho de Ferro de Hespanha e Portugal até Cannas de Senhorim (**Beira Alta**), e d'ahi 5 kilometros de estrada de macadam, em bons carros, a todos os comboios. — A estação de Cannas, na linha da Beira Alta, liga directamente com as linhas ferreas portuguezas e com as hespanholas pelas fronteiras de Badajoz, Caceres, Villar Formoso, Barca d'Alva e Tuy.



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

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

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

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

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

LISBOA **Braganza Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.^{er} ordre—Propri. Victor Sasseti

LISBOA **Hotel Durand**—Rua das Flores, 74—1.^{er} 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 às 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Trés frentes. Praça de D. Pedro, 113.

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

CASCAES **Hotel Central**—De 1.^{er} ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.

CASCAES **Hotel Bragance**—Appartements pour famille.—Vue splendide sur la mer. Service de 1.^{er} ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lestage.

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

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

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

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

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

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

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

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

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). Service de 1.^{er} ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Prop. 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.^{er} 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\$300 réis diarios. Serviço avulso, almoço 400, jantar 600 réis.

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 aceio. Casa de banhos, preços modicos. Proprietario, José Gomes Ribeiro.

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

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

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

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

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 Ciastres Martin, rua de Turin.

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

BONE **(Algeria) Grand Hotel d'Orient.**—Cours National, principal avenida. Casa de 1.^{er} 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.^{er} ordre.

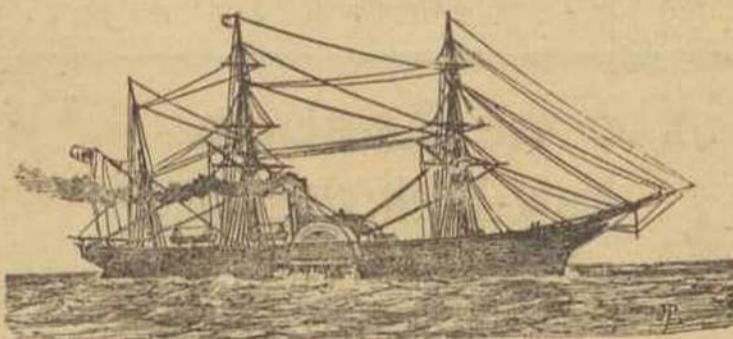
CONSTANTINOPLA **Pera-Palace-Hotel**—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.^{er} ordre.

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

Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres

O paquete **THAMES**, sahirá a 3 de maio.

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.^a—R. dos Capelistas, 31, I.^o

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

HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de maio de 1897

| COMPANHIA REAL | | Lisboa R.-Alfar. | Alfar.- Lisboa R. | Lisboa R.- Sacav. | Sacav.-Lisboa R. | BEIRA ALTA | | Beira-Faro | Faro-Beira |
|-----------------|-----------------|------------------|-------------------|------------------------------|------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Lisboa R.-Porto | Porto-Lisboa R. | Part. Cheg. | Part. Cheg. | Part. Cheg. | Part. Cheg. | Part. Cheg. | Part. Cheg. | Part. Cheg. | Part. Cheg. |
| 7-0 m. | 7-35 m. | 7-0 t. | 2-10 t. | 1-0 t. | 10-20 t. | 6-15 m. | 7-0 m. | 7-15 m. | 7-35 m. |
| 8-30 t. | 9-35 m. | 8-30 t. | 4-0 m. | 5-35 m. | 6-30 m. | 7-45 m. | 8-29 m. | 8-45 m. | 8-30 m. |
| 10-0 t. | 11-15 m. | 10-0 t. | 7-45 t. | 7-40 t. | 6-30 m. | 10-0 m. | 10-44 m. | 9-29 m. | 9-30 m. |
| 11-0 t. | 11-15 m. | 11-0 t. | 6-44 m. | 12-0 t. | 12-44 t. | 12-0 t. | 12-44 t. | 11-45 m. | 11-45 m. |
| 12-0 t. | 12-44 t. | 12-0 t. | 6-44 t. | 2-0 t. | 2-44 t. | 2-0 t. | 1-0 t. | 1-45 t. | 1-45 t. |
| 13-0 t. | 13-44 t. | 13-0 t. | 6-44 t. | 4-45 t. | 5-29 t. | 4-45 t. | 3-0 t. | 3-45 t. | 3-45 t. |
| 14-0 t. | 14-44 t. | 14-0 t. | 6-44 t. | 5-30 t. | 6-14 t. | 5-30 t. | 6-0 t. | 6-44 t. | 6-44 t. |
| 15-0 t. | 15-44 t. | 15-0 t. | 6-44 t. | 7-15 t. | 7-59 t. | 7-15 t. | 7-0 t. | 7-45 t. | 7-45 t. |
| 16-0 t. | 16-44 t. | 16-0 t. | 6-44 t. | 8-45 t. | 9-29 t. | 8-45 t. | 8-15 t. | 8-59 t. | 8-59 t. |
| 17-0 t. | 17-44 t. | 17-0 t. | 6-44 t. | Excepto aos sáb. | 11-45 t. | 17-0 t. | 10-0 t. | 10-44 t. | 10-44 t. |
| 18-0 t. | 18-44 t. | 18-0 t. | 6-44 t. | 11-0 t. | 11-45 t. | 18-0 t. | 11-0 t. | — | — |
| 19-0 t. | 19-44 t. | 19-0 t. | 6-44 t. | Só aos sábados | — | 19-0 t. | 11-0 t. | — | — |
| 20-0 t. | 20-44 t. | 20-0 t. | 6-44 t. | 12-0 m. | 12-44 m. | 20-0 t. | 12-0 m. | — | — |
| 21-0 t. | 21-44 t. | 21-0 t. | 6-44 t. | Domingos e dias santificados | — | 21-0 t. | 12-50 m. | 2-0 t. | 2-0 t. |
| 22-0 t. | 22-44 t. | 22-0 t. | 6-44 t. | 1-0 t. | 1-44 t. | 22-0 t. | 12-50 m. | 2-44 t. | 2-44 t. |
| 23-0 t. | 23-44 t. | 23-0 t. | 6-44 t. | 3-0 t. | 3-44 t. | 23-0 t. | 12-50 m. | 4-0 t. | 4-0 t. |
| 24-0 t. | 24-44 t. | 24-0 t. | 6-44 t. | 3-0 t. | 4-45 t. | 24-0 t. | 12-50 m. | 4-45 t. | 4-45 t. |
| 25-0 t. | 25-44 t. | 25-0 t. | 6-44 t. | — | — | 25-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 26-0 t. | 26-44 t. | 26-0 t. | 6-44 t. | — | — | 26-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 27-0 t. | 27-44 t. | 27-0 t. | 6-44 t. | — | — | 27-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 28-0 t. | 28-44 t. | 28-0 t. | 6-44 t. | — | — | 28-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 29-0 t. | 29-44 t. | 29-0 t. | 6-44 t. | — | — | 29-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 30-0 t. | 30-44 t. | 30-0 t. | 6-44 t. | — | — | 30-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 31-0 t. | 31-44 t. | 31-0 t. | 6-44 t. | — | — | 31-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 32-0 t. | 32-44 t. | 32-0 t. | 6-44 t. | — | — | 32-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 33-0 t. | 33-44 t. | 33-0 t. | 6-44 t. | — | — | 33-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 34-0 t. | 34-44 t. | 34-0 t. | 6-44 t. | — | — | 34-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 35-0 t. | 35-44 t. | 35-0 t. | 6-44 t. | — | — | 35-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 36-0 t. | 36-44 t. | 36-0 t. | 6-44 t. | — | — | 36-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 37-0 t. | 37-44 t. | 37-0 t. | 6-44 t. | — | — | 37-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 38-0 t. | 38-44 t. | 38-0 t. | 6-44 t. | — | — | 38-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 39-0 t. | 39-44 t. | 39-0 t. | 6-44 t. | — | — | 39-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 40-0 t. | 40-44 t. | 40-0 t. | 6-44 t. | — | — | 40-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 41-0 t. | 41-44 t. | 41-0 t. | 6-44 t. | — | — | 41-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 42-0 t. | 42-44 t. | 42-0 t. | 6-44 t. | — | — | 42-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 43-0 t. | 43-44 t. | 43-0 t. | 6-44 t. | — | — | 43-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 44-0 t. | 44-44 t. | 44-0 t. | 6-44 t. | — | — | 44-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 45-0 t. | 45-44 t. | 45-0 t. | 6-44 t. | — | — | 45-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 46-0 t. | 46-44 t. | 46-0 t. | 6-44 t. | — | — | 46-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 47-0 t. | 47-44 t. | 47-0 t. | 6-44 t. | — | — | 47-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 48-0 t. | 48-44 t. | 48-0 t. | 6-44 t. | — | — | 48-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 49-0 t. | 49-44 t. | 49-0 t. | 6-44 t. | — | — | 49-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 50-0 t. | 50-44 t. | 50-0 t. | 6-44 t. | — | — | 50-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 51-0 t. | 51-44 t. | 51-0 t. | 6-44 t. | — | — | 51-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 52-0 t. | 52-44 t. | 52-0 t. | 6-44 t. | — | — | 52-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 53-0 t. | 53-44 t. | 53-0 t. | 6-44 t. | — | — | 53-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 54-0 t. | 54-44 t. | 54-0 t. | 6-44 t. | — | — | 54-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 55-0 t. | 55-44 t. | 55-0 t. | 6-44 t. | — | — | 55-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 56-0 t. | 56-44 t. | 56-0 t. | 6-44 t. | — | — | 56-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 57-0 t. | 57-44 t. | 57-0 t. | 6-44 t. | — | — | 57-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 58-0 t. | 58-44 t. | 58-0 t. | 6-44 t. | — | — | 58-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 59-0 t. | 59-44 t. | 59-0 t. | 6-44 t. | — | — | 59-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 60-0 t. | 60-44 t. | 60-0 t. | 6-44 t. | — | — | 60-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 61-0 t. | 61-44 t. | 61-0 t. | 6-44 t. | — | — | 61-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 62-0 t. | 62-44 t. | 62-0 t. | 6-44 t. | — | — | 62-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 63-0 t. | 63-44 t. | 63-0 t. | 6-44 t. | — | — | 63-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 64-0 t. | 64-44 t. | 64-0 t. | 6-44 t. | — | — | 64-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 65-0 t. | 65-44 t. | 65-0 t. | 6-44 t. | — | — | 65-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 66-0 t. | 66-44 t. | 66-0 t. | 6-44 t. | — | — | 66-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 67-0 t. | 67-44 t. | 67-0 t. | 6-44 t. | — | — | 67-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 68-0 t. | 68-44 t. | 68-0 t. | 6-44 t. | — | — | 68-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 69-0 t. | 69-44 t. | 69-0 t. | 6-44 t. | — | — | 69-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 70-0 t. | 70-44 t. | 70-0 t. | 6-44 t. | — | — | 70-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 71-0 t. | 71-44 t. | 71-0 t. | 6-44 t. | — | — | 71-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 72-0 t. | 72-44 t. | 72-0 t. | 6-44 t. | — | — | 72-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 73-0 t. | 73-44 t. | 73-0 t. | 6-44 t. | — | — | 73-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 74-0 t. | 74-44 t. | 74-0 t. | 6-44 t. | — | — | 74-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 75-0 t. | 75-44 t. | 75-0 t. | 6-44 t. | — | — | 75-0 t. | 12-50 m. | — | — |
| 76-0 t. | 7 | | | | | | | | |

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

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



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

Alberto R. Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, (via Suez), vap. allemão, **Herzog**.

Sahirá a 21 de maio.

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



Algarve, vapor portuguez, **Gomes IV**.
Sahirá a 16 de maio.

Agentes, Alberto Centeno & C.^a
Largo dos Torneiros, n.º 5.



Anvers e **Havre**, vap. fr., **Saint Mathieu**.
Sahirá a 3 de maio.

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



Anvers e **Havre**, vapor franez, **Rio Tejo**.
Sahirá a 6 de maio.

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



Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, **Paraguassu**.
Sahirá a 12 de maio.

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



Bordeaux, vapor franez, **Chili**.
Sahirá a 12 de maio. — Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.^o



Copenhagen, vapor dinamarquez, **Viking**.
Sahirá a 7 de maio.
Agente, Ernesto George,
Rua da Prata, 8, 2.^o



Corunha, La Pallice e Liverpool, vap. inglez,
Orissa.
Sahirá a 12 de maio.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, C. do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor franez, **Cordillère**.
Sahirá a 10 de maio. — Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Hamburgo, vapor allemão, **Amazonas**.
Sahirá a 4 de maio.
Agente, Ernesto George
Rua da Prata, 8, 2.^o



Liverpool (recebendo carga para Hong-Kong)
vapor inglez, **Hulbert**.
Sahirá a 3 de maio.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. Alecrim, 10, 1.^o



Lourenço Marques, vap. franc. **Paraguay**.
Sahirá a 22 de maio.
Agentes, F. Garay, & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe,
S. Thomé, Cabinda, Ambrizete, Ambriz, Loanda, N. Redondo, Benguela, Mossamedes,
Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, vapor port.
Cazengo. Sahirá a 6 de maio.
Emp. Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.^o



New-York, (via Açores), vapor portuguez,
Dona Maria.

Sairá a 1 de maio.

Agent., J. P. A. Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.^o



New-York, (via Açores), vapor Portuguez,
Oevenum.

Sahirá a 15 de maio.

Agent., J. P. A. Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.^o



Pará, Maranhão e Ceará (recebendo carga para
Iquitos), vapor inglez, **Cearense**.

Sairá a 5 de maio.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão,
Löwenburg.

Sahirá a 5 de maio.

Agent., J. P. A. Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.^o



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

Sahirá a 31 de maio.

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



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres,
vapor inglez, **Clyde**. Sahirá a 17 de maio.
Agentes, James Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.^o



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão,
Perto Alegre.

Sahirá a 5 de maio.

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



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão,
Montevideo.

Sahirá a 19 de maio.

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



Rio de Janeiro e Santos, vap. franez,
Carolina.

Sahirá a 14 de maio.

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



S. Miguel, Terceira, Graciosa (S.ª Cruz),
S. Jorge (Calheta), Caes do Pico,
Fayal e Flôres, vapor portuguez, **Açor**.
Sahirá a 5 de maio.

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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e portos do Pacifico,
Galicia. Sahirá a 12 de maio.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, C. do Sodré, 64, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres,
vapor inglez, **Thames**. Sahirá a 3 de maio.
Agentes, James Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.^o



Victoria, Rio e Santos, vapor franez, **Concordia**.
Sahirá a 22 de maio.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.^o