

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers — 1894

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.  
Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA—Paris, L. CRETEY—Liverpool, W. N. CORNETT—Lourenço Marques, J. M. COSTA



Anvers — 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

## Annexo d'este numero

Tarifa especial n.º 6 — G. V. — Bilhetes simples entre Porto e Campanhã, dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

### SUMMARIO

	Pag.
Empréstimo sobre as linhas do Estado	145
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett.	146
Tarifas de volumes pequenos.	147
Parte Official. — Portarias de 3 e 13 de maio do ministerio das obras publicas commercio e industria.	146
Excursões	147
O caminho de ferro de S. Gothardo, por George L. Cattlin.	148
Visita dos chefes de serviço das linhas francezas	149
Novas linhas no Alemtejo	150
Automobilismo	151
Parte financeira. — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	152 e 153
O caminho de ferro Panamericano	154
As fracções de kilometro	154
Linhas portuguezas. — Lourenço Marques — Direcção da Companhia Real — Ponte da Cruz Quebrada — Ascensores de Gaia — No porto de Lisboa — Locomotivas allemãs — Pontes de Leste — Companhia Viação Funicular — Carris de ferro de Lisboa.	154
Linhas hespanholas. — Sul de Hespanha — Astillero a Ontaneda — Castro Urdiales — Santiago a Pontevedra — La Robla a Valmaseda.	155
Linhas estrangeiras. — França — Belgica — Allemanha — Austria Hungria — China — Natal	156
Companhia Atravez d'Africa — Relatorio	156
Arrematações	157
Casas recommendadas	158
Agenda do viajante	158
Annuncios	159
Horario em 1 de maio de 1897	159
Vapores a sahir do porto de Lisboa	160

## Empréstimo sobre as linhas do Estado

**I**NSISTEM jornaes do paiz e do estrangeiro em que o governo está negociando um empréstimo com a garantia do rendimento das linhas do Estado, depois de ter aberto negociações para um arrendamento d'estas linhas a um grupo estrangeiro.

Este ultimo ponto foi negado pelo órgão officioso do governo, mas o primeiro parece que não poderá sel-o, porque é sabido que algumas conferencias tem havido a tal respeito.

Estamos, pois, em frente d'uma mais ou menos disfarçada alienação de um rendimento publico, e em caminho para a de outros que, pouco a pouco, todos — se bem poucos restam! — se irão indo em garantias de empréstimos para a posse de grupos estrangeiros, até que, por completo, estes grupos se dêem as mãos, na mutua defesa dos seus interesses, e tomem, como garantia dos seus empréstimos... todo o paiz!

Não somos pessimistas; vemos os factos e tiramos d'elles as illações que a logica nos ensina.

O rendimento das alfandegas garante os juros da nossa divida consolidada; o dos tabacos um empréstimo especial; as duas companhias de caminhos de ferro estão em poder de estrangeiros; uma boa parte da

nossa Africa está repartida entre companhias portuguezas, mas cujas acções vão sendo absorvidas por capitalistas inglezes; o caminho de ferro da Beira é uma companhia ingleza que o constroe e explora, sem que quasi saibamos quantos carris tem assentes, por onde, e quantos comboios sobre elles passam.

Na linha de Mormugão o elemento portuguez brilha pela sua ausencia, e para pagarmos a indemnização de Lourenço Marques temos que alienar titulos na posse do Estado, que são a unica garantia da preponderancia d'este nos negocios da principal companhia do paiz.

Somos pelo cosmopolitismo do capital, mas transformar este principio no cosmopolitismo do estado, na desnacionalização de tudo quanto pertence ao paiz, equivale a obliterar o seu nome, pouco a pouco, do mappa da Europa, como o de velho fidalgo arruinado que vendeu tudo até o proprio titulo.

E ainda se o velho fidalgo tivesse empenhado o seu solar e as suas ricas equipagens em boas condições, e reunindo capitaes, os empregasse sabiamente na reconstrução da sua casa, poderia ser um acto de boa administração essa alienação de todos os seus haveres.

Mas a fatalidade — ou o calculo interesseiro dos prestamistas — fez com que se esperasse a peor occasião para uma negociação em que todos os nossos valores serão levados na onda absorvedora, deixando-nos na praia uns vaporosos rolos de espuma que o vento da adversidade dispersará a breve trecho.

As nossas linhas do Estado — o valor mais effectivo que nos resta — irão para mãos extranhas.

Mas quem sobre ellas, ou sobre o seu rendimento, nos empresta dinheiro não é por certo por benemerencia que se pague com qualquer commenda ou titulo honorifico.

São *titulos* rendosos os que daremos em troca d'esses magros ouros, cerceados pela depreciação do nosso credito, até onde a rapacidade da agiotagem o exigir.

Mas não seria possivel que esse empréstimo ficasse no paiz; que os capitalistas portuguezes o tomassem e mantivessem assim a qualidade de nacional — embora passasse do Estado a uma empresa particular — a essa importante rede ferroviaria que é hoje um dos nossos poucos valores, mas que tem uma principal importancia para o paiz, no seu futuro promettedor?

Pois é possivel que, do liberalismo com que se malbaratarem capitaes, construindo linhas de penetração pelo paiz vizinho, passassemos tão rapida e fatalmente a nem ter para as que assentam no nosso solo?

O negocio não póde ser mau, como acima esboçamos a ideia.

Quem o toma tem segura garantia de que d'elle tirará fartos lucros.

Pois não ha ahí quem queira esse lucro; tanta é a isenção de interesses do nosso capital que prefere dar a estrangeiros o negocio em que elle póde lucrar?



Não podemos crer que os capitaes faltem. Ha ainda muita riqueza particular, naturalmente retrahida pelo mau resultado de empresas infelizes.

Pois acudam esses capitaes áquelle campo; rodeiem de todos os cuidados a operação, fortaleçam-a com todas as garantias e exijam até, se lhes vae no animo e lhes cabe na bossa, elevados lucros.

Nunca serão tão exigentes como os extranhos, e que consigam sel-o, esses lucros fabulosos, esses agios elevados, as duplicações de riquezas que d'ahi resultem, ficarão por completo no paiz, o que, na economia geral significará riqueza apenas transferida do Estado para o cidadão.

Vamos, que o tempo é propicio para fazer um bom negocio, se a tal desgraça chegamos que já entre nós o «amor da patria não movido de premio vil» só existe na estrophe do grande poeta.

## CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 10 de maio de 1897.

Lentamente, mas com segurança, vae-se effectuando uma transformação importante e muito lisongeira na situação dos nossos tremvias. Refiro-me ao que se chama a sua municipalização ou compra pelas varias municipalidades das respectivas empresas particulares de tremvias em exploração nas differentes cidades do Reino Unido. Ha uns tres annos effectuou-se na cidade de Glasgow esta importante reforma, e com quanto bom resultado demonstra-o a comparação do trafego pelos tremvias d'aquella cidade durante o anno passado com o de Liverpool, cidade de pouco mais ou menos a mesma população, durante o mesmo periodo; pois n'aquella, durante o anno de 1896, aproveitaram-se do serviço de tremvias uns 86.500.000 passageiros contra uns 29.000.000 n'esta. Logo se começou a estabelecer egual reforma em varias outras cidades, e ultimamente tem-se effectuado com grande satisfação do publico tambem na de Liverpool.

Mas o que é talvez de maior importancia é que, com a municipalização dos tremvias, suscita-se o desejo de introduzir sem demora uma nova forma de tracção. A substituição da tracção animal pela da electricidade parece ser em toda a parte um *sine qua non*, mas qual o systema a adoptar? ahi está o *busillis*! Em Glasgow, não obstante a forte condemnação pelos peritos especialistas, do systema *trolley* d'arames aereos, decidiu-se experimentar esse mesmo systema, na secção Springburn dos seus tremvias, secção importante d'umas tres milhas de extensão; mas em Manchester, Birmingham, Liverpool, etc., preconiza-se muito a adopção d'um systema de conductores subterraneos. Não ha muito, se fizeram em Prescott, perto de Liverpool, experiencias bem satisfactorias com o systema *Simplex* que é muito parecido ao systema Buda-Pesth, e no qual o conductor, em vez de se collocar entre os dois carris ordinarios, se colloca sob um d'elles, e é certo que este systema, com os demais, ha de merecer muita attenção de parte da commissão especial que se acaba de nomear aqui para o estudo d'este importante assumpto.

Ha tempo que se tem reconhecido aqui que é do passageiro em terceira classe que as nossas companhias ferro-viarias obteem a maior parte dos seus lucros, mas não é senão recentemente que se lhe concede o melhoramento de commodidades a que este facto lhe dá direito. Mas parece que com os melhoramentos da ter-

ceira classe adveiu o quasi total abandono pelo publico da segunda e, com isto, a decisão d'algumas das companhias de supprimir a classe intermedia. Porém, os directores da companhia *London and North Western* decidiram continuar com as tres classes, mas com o fim de combater a acção do publico com respeito á segunda, acabam de annunciar uma redução consideravel de preços para a classe alludida. Algumas das reduções começaram a vigorar na semana passada, e a julgar pelos preços annunciados é evidente que no futuro a differença entre os de segunda e terceira classe ha de ser pouco mais que nominal.

Uma das companhias ferro-viarias, e não poucas das de navegação, teem empregado já como combustivel o petroleo, mas os riscos e inconvenientes do seu emprego impediram consideravelmente a sua adopção geral.

Parece que estão em via de se realizar as esperanças dos que favorecem esta classe de combustivel. Annuncia-se que um machinista naval francez, o sr. d'Aumy, acaba de fazer publica um descobrimento seu que ha de generalizar o uso como combustivel do referido artigo. Este descobrimento consiste na solidificação do petroleo de forma a annular qualquer perigo d'explosão, permitindo-se o seu emprego da mesma maneira que o combustivel ordinario, e com toda a segurança.

Affirma o sr. d'Aumy, que acaba de chegar a Londres com o objecto de explicar os meritos do seu descobrimento, que o custo do novo combustivel não ha de ser mais que a metade do que se paga na actualidade pelo combustivel ordinario.

A municipalidade de Anddersfield introduziu ha tempos nos tremvias d'aquella cidade uma innovação assaz interessante; a collocação, em cada um dos carros, d'uma caixa para cartas. Como indicação da approvação, por parte do publico, d'esta innovação, convém mencionar que durante o anno passado foram deitadas nas caixas umas 33.000 cartas, recebendo a municipalidade, da administração dos correios, a somma de 300 libras sterlinas em pagamento do serviço assim prestado.

W. N. Cornett.

## PARTE OFFICIAL

### Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

#### Direcção dos serviços de obras publicas

#### Repartição de caminhos de ferro

S. M. El-Rei, conformando-se com o parecer de 26 de abril findo do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 9 de março, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de um taboleiro metallico da ponte dos armazens em Villa Nova da Rainha ao kilometro 31,800 do caminho de ferro de leste, devendo, porém, a mesma companhia estabelecer, pelo menos, ao lado um passeio com a competente guarda.

O que se communica ao director fiscal para os effeitos devidos. Paço, em 3 de maio de 1897.—Augusto José da Cunha.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 3 do corrente mez do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o quadro de medição geral da linha férrea do Porto á Póvoa de Varzim e a Famalicão, e o da situação kilometrica das estações da mesma linha, datados de 9 de janeiro ultimo, para servirem de base á applicação de tarifas na mencionada linha férrea.

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

Paço em 13 de maio de 1897.—Augusto José da Cunha.



## Tarifas de volumes pequenos

Tem agradado em geral a disposição que todos as linhas férreas tomaram de adoptar uma medida fixa para os volumes que o publico apresenta para expedir como volumes pequenos, pelas tarifas n.º 8 e P. n.º 3, visto que essa bitola, que cada qual póde ter em sua casa, evita divergencias nas estações e permite que cada qual possa subordinar os volumes ao tamanho devido para gosar d'essas tarifas.

De *dois unicos* divergentes nos consta. Inspirado por um d'esses, dizia ha dias um jornal de Lisboa:

«Uma caixa de chapéus de senhora, embora pese dois ou tres kilos, não poderá igualmente aproveitar da tarifa.

Ora quando a companhia submetteu á approvação do governo a referida tarifa não marcava dimensões algumas para os volumes, e o que ora se está fazendo na respectiva repartição é simplesmente uma innovação absurda que constitue um grave prejuizo para o commercio, que era principalmente a quem interessava o beneficio.»

Pedimos perdão, que não só quando foram submettidas ao governo, mas quando publicadas, e *sempre*, só se falou de volumes *pequenos*, e desde o momento que, no entender das linhas férreas, o volume é *maior do que pequeno* as tarifas que expressamente se applicam sob essa condição não são exigiveis.

## Excursões

### Leiria e Batalha

Não nos enganámos quando dissémos que seria muito concorrida esta excursão que se realizou no dia 9.

O comboio levou 216 passageiros, que á chegada a Leiria já eram esperados por carros que os conduziram á cidade e mais tarde á Batalha.

Todos estes passageiros, ou quasi todos, utilizaram-se do almoço e jantar que o Hotel Central lhes offerecia por 800 réis, preço baratissimo que não o impediu de servir boa comida e abundante.

O regresso fez-se na melhor ordem, vindo todos satisfeitos pelo bem recebidos que foram.

### Thomar

Repete-se amanhã o serviço a Thomar como no dia 11 do mez passado.

A' hora em que o nosso jornal é distribuido já estará em transito, preparando-se alli aos excursionistas a mesma affectuosa recepção que foi feita da outra vez aos que alli foram.

### Da agencia Lubin

Um grupo de excursionistas organizado por esta agencia de Paris, em viagem por Hespanha, Portugal e Marrocos durante todo o mez de maio, deve chegar a Lisboa no dia 20, visitando n'esse dia e no seguinte a nossa capital, e indo no sabbado 22 a Cintra.

A mesma agencia projecta para estes mezes as seguintes excursões:

Em 26 de maio — Dalmacia, Bosnia, Herzegovina e Montenegro.

10 de junho — Belgica, Hollanda e facultativa ás margens do Rheno.

12 — Suecia, Noruega e Cabo Norte (Sol da meia noite).

17 — Russia.

21 — Inglaterra e Escocia.

24 — Suissa, lagos italianos e Saboia.

### Touradas em Caceres

Por motivo das corridas de touros que se effectuarão em Caceres nos dias 31 de maio e 1 de junho, haverá um serviço especial de bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, validos para ida nos dias 29 a 31 e volta em 1 ou 2 de junho.

Os preços de Lisboa, Villa Franca e Santarem são: 7.000 réis em 1.ª, e 4.000 réis em 2.ª classe.

Ha tambem bilhetes de Torres Novas, Entroncamento, Porto, Abrantes, Castello Branco, Covilhã e Guarda.

Para o regresso dos passageiros haverá no dia 1 um comboio especial que sae de Caceres ás 7 horas e 45 minutos da tarde e chega a Lisboa 12 horas depois.

# O CAMINHO DE FERRO DO S. GOTHARDO

(Continuado do n.º 225)

Realmente, o convite parece muito seductor para que se lhe possa resistir. Já visitámos Lucerna e tudo o que esta bonita cidade encerra de curioso; vimos o seu *Lion*, o seu jardim das geleiras, a cathedral com os seus celebres orgãos, subimos ao *Rigi-Kulm* e ao *Stanserhorn*, fizemos a ascensão do *Esel* ao cume do *Pilatus* em caminho de ferro, no seu genero a maior maravilha de construcção que ha no mundo e que de certo nenhum estrangeiro que visite esta parte da Suissa póde deixar de ver; admirámos tudo isso e estamos ainda sob a impressão encantadora que nos deixaram todas essas coisas notaveis. E agora, arranjando á pressa as nossas malas, tomamos o barco da manhã que nos conduzirá pelas aguas azuladas e limpadas do lago historico dos Quatro Cantões a *Fluelen*, estação do *Gothardo*, onde desembarcaremos para tomar o rapido de Milão; ou então, se o preferirmos, podemos partir directamente de Lucerna por esse mesmo rapido: em vinte minutos alcançaremos a estação de *Rothkreuz*, ponto de ligação importante, onde a linha do *Gothardo* se desliga da de *Zürich* e se dirige para o sul. Analyse-

mos por um momento o expresso que nos leva. Que heterogeneidade de comboio e que bello material que o compõe! Temos primeiro o nosso wagon com o distico «Lucerna-Milão». Vemo-lo ligado a outras carruagens com as designações «Zürich-Milão», «Basel-Milão» e algumas até «Francfort-Genova». Seguem-se duas carruagens-salões e, coisa importante, alguns dos vehiculos que fazem parte d'este comboio principesco são ao mesmo tempo carruagens de galerias ou com terraços. *Rothkreuz* parece ser o ponto central onde se reúnem todos os viajantes que se dirigem á Italia. Eis por exemplo alguns que chegam pelo *Arlberg* de Viena e do *Tirol*, outros vindos de *Munich* pela via *Lindau*, *Romanshorn* e *Zürich*, do *Baixo-Rheno* pela via *Francfort*, *Basel* e *Olten*, de *Paris*, *Londres*, *Bruxellas*, *Colonia*, *Genova*, do *Oberland Bernes* e de *Lucerna*; dir-se-hia uma unica sociedade de excursionistas viajando juntos e attrahidos como nós pelo desejo de contemplarem as bellezas incomparaveis e universalmente reputadas da linha do *S. Gothardo*.

Deixando *Rothkreuz*, o comboio costeia as margens



idyllicas do lago de Zug e transporta-nos, por assim dizer, subitamente ao solo historico da Suissa primitiva.

Em *Immensee-Küssnacht*, primeira estação, passamos muito perto do sitio onde, segundo a lenda, o tyranno Gessler foi ferido mortalmente com uma flecha pelo patriota Guilherme Tell.



Caminho excavado  
(Hohle Gasse)  
perto de Küssnacht

O caminho que conduz em meia hora de Immensee a Küssnacht é aquelle de que fala Schiller nos eu «Guilherme Tell» quando diz:

«Durch diese hohle Gasse muss er kommen,  
Es führt kein andrer Weg nach Küssnacht.»

(E' por este caminho excavado que elle deve passar,  
Não ha outra comunicação para Küssnacht.)

e no proprio lugar em que o tyranno cahiu erigiu-se uma pequenina capella chamada «Tells Kapelle»; por cima da porta vê-se uma inscrição e algumas pinturas recordando a acção heroica do libertador da Helvecia.

Percorrendo sempre a margem esquerda do lago de Zug com os contrafortes massivos do Rigi á direita e as ridentes collinas de Walchwyl em frente, encontramos ao fundo a aldeia de Arth, muito pittorescamente situada no extremo sul do lago e ligada a Zug no extremo norte por um serviço regular de barcos de vapor; depois alcançamos *Arth-Goldau*, ponto de partida do caminho de ferro de cremalheira *Arth-Rigi-Kulm*. A estrada de Arth a Goldau atravessa o theatro do terrível desabamento de 2 de setembro de 1806, em que repentinamente uma parte da montanha de Rossberg, n'uma extensão de dois kilometros, se precipitou no valle com fragor, d'uma altura de mais de 800 metros, esmagando e sepultando aldeias inteiras com cerca de 500 dos seus habitantes e transformando esta fertil região em um espantoso deserto. Os montes de pedras e os enormes pedaços de rochas cobertas de musgo que juncam todo o valle dão ainda hoje uma ideia do que foi tão terrível catastrophe. Todos os annos, no dia 2 de setembro, se celebra na igreja de Arth um officio religioso, denominado «Schuttjahrzeit», em memoria d'este tragico acontecimento.

Costeando agora a margem direita do pittoresco lago de Lowerz, avistamos a romantica ilha de *Schwanau* e passamos em *Steinen*, onde dizem ter vivido Werner Stauffacher. Acima de Steinen eleva-se o Steinerberg lcom uma multidão de chalets e de quintas disseminadas pelo flanco da montanha. Por detraz do pequeno ago encontra-se o Urmiberg, contraforte do Rigi, na sua base *Seewen*, e um pouco mais longe, a leste, a antiga villa de Schwyz, que deu á Helvecia o seu nome moderno de Schweiz, Suissa. A villa, admiravelmente situada, é dominada pelos picos eguaes dos *Mythen* e cercada d'um valle ridente e fertil, reputado pela sua bella raça bovina.

Transpondo em seguida a lingua de terra que separa os lagos de Lowerz e de Lucerna, descobrimos á direita o *Frohnalpstock* com o *Kurhaus Sloss* a meio caminho do cume d'esta montanha, atravessamos a ponte de Ingenbohl e alcançamos *Brunnen* na margem do lago, á embocadura do Muota. Basta um golpe de vista lançado sobre o magnifico panorama que aqui se desenrola aos olhos do espectador deslumbrado, para comprehender a reputação que Brunnen adquiriu como deliciosa estancia de verão. Gosa-se n'ella uma vista esplendida e muito vasta sobre os dois braços do lago, o *Seelisberg*, o *Mythenstein*, o *Rütli* e uma enormidade de montanhas gigantescas, entre as quaes o *Urirothstock*, formando com a sua geleira o fundo d'este quadro encantador. Nada pôde dar uma ideia do encanto infinito d'esta grandiosa paizagem. N'uma distancia de 12 kilometros, de Brunnen a *Fluelen*, o caminho de ferro segue as margens do lago d'Uri, o braço sudeste do lago de Lucerna, e atravessa successivamente os tunneis de *Gutsch* (139 metros), *Mythenstein* (26 metros), *Hochfluh* (584 metros), *S. Francisco* (193 metros), *Oelberg* (1.985 metros), *Stutzeck* (988 metros), *Tellsplatte* (172 metros), *Axenbergl* (1.120 metros) e *Sulzeck* (128 metros); entre esta serie de tunneis ha passagens rapidas e soberbas no lago e nas montanhas. O tunnel do Oelberg é o segundo em comprimento em toda a linha. O do Mythenstein está situado em frente d'um obelisco natural, conhecido geralmente pelo nome de «rochedo de Schiller», no qual se vê em letras d'oiro a inscrição:

«DEM SÄNGER TELL'S  
Ao poeta de Tell  
FRIEDRICH SCHILLER  
Frederico Schiller  
DIE URKANTONE  
Os cantões primitivos  
1859»

Mais longe encontra-se a famosa *Tellsplatte* (plataforma de Guilherme Tell) onde este heroe, arremessando-se do barco em que Gessler o levava captivo, escapou ao seu inimigo com bastante felicidade.



Plataforma de Guilherme Tell (Tellsplatte)

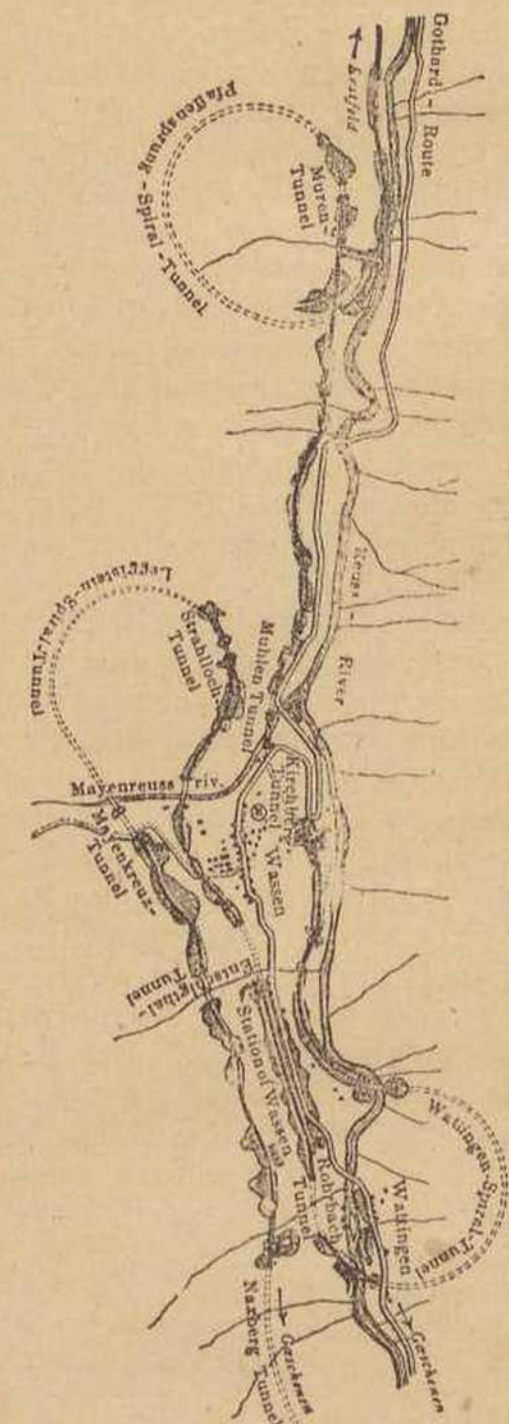
A plataforma é visivel do lago para os passageiros do barco de vapor, mas está occulta por um tunnel para os excursionistas que viajem em caminho de ferro. Em Fluelen, frente da linha da companhia de navegação do lago dos Quatro Cantões, os passageiros que chegam de Lucerna em barco deixam este para segui-



rem no comboio. Era n'este ponto o *terminus* norte da antiga linha do Gothardo, effectuando-se ordinariamente por agua o resto da viagem até Lucerna.

Ainda hoje um grande numero de excursionistas preferem de verão apearse do comboio em Fluelen para embarcarem ou vice-versa, gosando assim uma deliciosa travessia no lago, mas privando-se em compensação do bello trajecto que acabamos de descrever.

A partir de Fluelen, o caminho de ferro torna a subir o *Valle do Reuss*; este é aqui apenas uma ribeira estreita, comparada ao rio profundo e rapido em que se tornara á sahida do lago de Lucerna, d'onde prosegue no seu curso para ir engrossar as aguas do Rheno. *Altdorf*, villa antiquissima, como o seu nome indica, tem uma



Laçadas e tunneis helicoidaes

feição original. E' o sitio em que a tradição assenta a famosa scena da maçã entre Tell e Gessler. N'elle se encontra tambem um convento de frades capuchos.

Desde este ponto, a perspectiva torna-se successivamente mais pittoresca e selvagem; a propria natureza das paisagens indica claramente a aproximação do massico do Gothardo.

A' medida que avançamos, os perfis das montanhas apparecem-nos mais ameaçadores e mais temiveis. O *Bristenstock*, o *Bel-mistock*, a cordilheira do *Schlossberg*, o *Hohe Faulen*, os *Windgallen* e outros, semelhantes a um exercito de gigantes coroados de neve, erguem-se deante de nós como se nos quizessem impedir a passagem. Em *Erstfeld* são engatadas ao comboio as poderosas locomotivas de montanha e começa a longa ascensão. O valle estreita-se cada vez mais e bem depressa se reduz a um apertado desfiladeiro. O comboio desliza á beira de precipicios espantosos, sobre pontes e viaductos d'onde o olhar mergulha em abysmos, florestas e habitações disseminadas no fundo do valle.

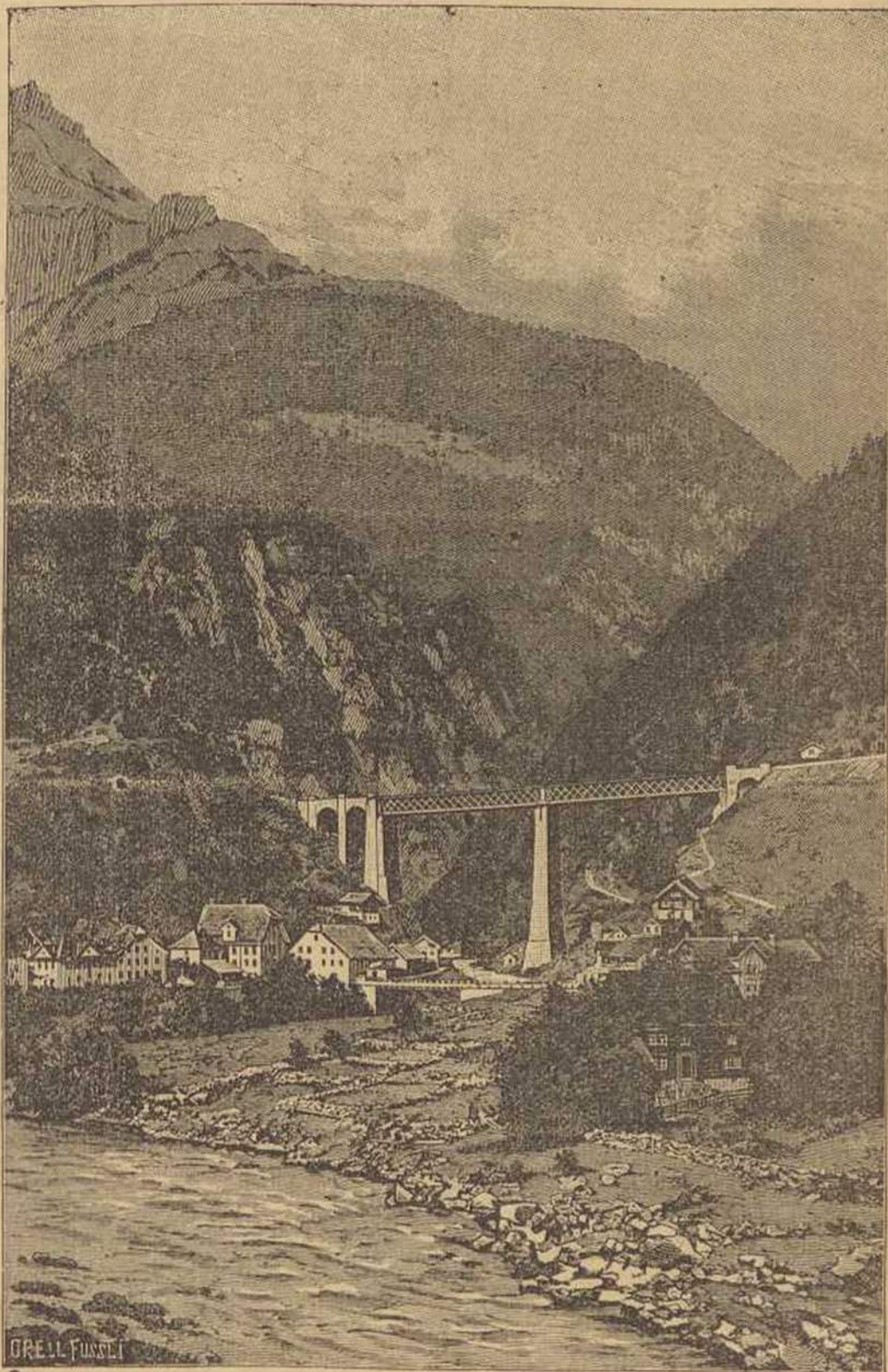
Em *Amsteg*, junto ao *Bristenstock*, passamos d'um tunnel ao admiravel viaducto ousadamente lançado n'uma altura de 53 metros sobre o desfiladeiro que dá accesso ao *Valle de Maderan*; gosa-se d'alli um panorama feerico, cuja impressão é inextinguivel.

(Continúa).

George L. Catlin.

## Visita dos chefes de serviço das linhas francezas

Realizou-se, como dissémos, a excursão em Portugal dos membros da *Union des chefs de service*, associação que existe em Paris, composta de todos os chefes de serviço de caminhos de ferro e tendo por fim manter esses empregados superiores das vias férreas em rela-



Viaducto de Kusnacht

ções communs, trocando com frequencia as suas ideias e impressões no interesse pessoal da classe e em geral no das vias férreas do paiz.

As reuniões ordinarias d'este club são feitas n'um jantar mensal no *Grand Hotel*, na ultima terça feira de cada mez, e extraordinariamente em diversas excursões como a que este anno fizeram ao nosso paiz.

O programma d'esta, que publicámos no numero passado, foi seguido com pequenissimas alterações.

No dia 3 os excursionistas foram esperados no Entroncamento por mr. Boyer, director da companhia real, que lhes offereceu uma elegante publicação feita pela mesma companhia expressamente para esse fim, contendo, em primorosas photogravuras executadas na officina dos srs. Castello Branco & Alabern, um resumo da carta de Portugal, perfis longitudinaes de todas as linhas da companhia, vistas da reconstrução da



ponte do Tejo, da ponte Maria Pia, varias plantas, typos de carris empregados e da estação da Cruz Quebrada, como exemplo das das linhas suburbanas, e finalmente a planta do novo porto de Lisboa, com as obras, terrenos da companhia e caminhos de ferro marginaes.

Chegados ao hotel ali acharam exemplares do nosso ultimo numero, em edição especial com uma saudação á sua chegada, e do nosso mappa de caminhos de ferro.

No primeiro dia visitaram-se as officinas da companhia, findo o que o vapor *D. Amelia*, do Sul e Sueste, os esperou no caes de Santa Apolonia com o sr. conselheiro director d'aquella rêde e pessoal superior do ministerio das obras publicas, levando-os até a estação do Barreiro e d'ahi, costeando a margem esquerda do rio, até o Dafundo, de onde, junto á direita, se regressou á estação da praça do Commercio.

A bordo foi servido um copo de vinho espumoso com o qual o sr. Tavares Trigueiros brindou os excursionistas e mr. Lefèvre a engenharia portugueza, trocando-se outros brindes entre os convidados.

A vista da nossa capital, gosada da outra margem do Tejo, impressionou agradavelmente os nossos visitantes.

No dia seguinte, acompanhados pelo director e alguns empregados superiores da companhia, realizou-se o passeio a Cintra, onde os excursionistas admiraram as bellezas d'aquella pittoresca situação.

Depois da visita á Pena foi-se ao Monserrate, onde a todos surpreendeu que a entrada, que sempre foi gratuita, só se permitia agora mediante a compra de livros da intelligente propagadora da emancipação da mulher, lady Cook.

Ha que comprar um livro á entrada do parque, outro á do palacio e naturalmente se recua ante a perspectiva de ter que comprar livros a cada momento ou para ver cada objecto dos muitos, riquissimos e artisticos, que encerra aquella mansão.

O fim é sympathico — o producto é para os pobres, a quem lady Cook faz immenso bem — mas se em lugar d'isso se exigisse uma esmola de prata e se offerecesse então o livro, parece-nos que seria um meio mais suave de chegar aos mesmos fins, sobretudo se a porteira da quinta fosse menos boçal para com os visitantes...

No terceiro dia a visita a Cascaes foi feita sob as tristes impressões da noticia telegraphica lida nos jornaes portuguezes por alguns dos viajantes (que lêem o nosso idioma perfeitamente) da grande catastrophe de Paris.

Compreende-se quanto isto devia impressionar quem alli tinha pessoas queridas!

Visitando Cascaes, a Boca do Inferno, Monte Estoril e os Jeronymos, todos os excursionistas quizeram ir á legação franceza e d'ahi ao hotel, esperar telegrammas ou passal-os á familia, ficando sem effeito a visita á cidade, Escola Polytechnica, passeio na Avenida e uma pequena surpresa que na nossa *Redacção* se lhes preparava, recebendo-os a pretexto de lhes offerecer meio de reparar a *toilette* para poderem, sem poeira, passear na Avenida.

No dia seguinte partiu-se para Alcobaca. Visitado o convento almoçou-se no hotel *Alcobacense*, e d'ahi, em trens, foi-se á Batalha, monumento que fez a admiração dos nossos hospedes como a faz de todos que avistam aquelle poema de pedra em estrophes rendilhadas.

Em Leiria houve apenas tempo para jantar no Hotel Central.

Coimbra foi, na sexta feira, visitada em carros, como estava no programma, agradando muito o panorama da varanda da Universidade e o passeio no Choupal.

A' entrada no Porto esperavam o comboio especial o sr. conselheiro director do Minho e Douro, o sr. engenheiro Poças Leitão, chefe da repartição de caminhos de ferro e varios engenheiros e chefes do serviço d'aquellas linhas.

Foi encantadora de affabilidade a recepção alli, podendo dizer-se que o melhor da viagem foi desde a chegada ao Porto até a sahida de Portugal.

Todos alli disputaram primazias, em obsequiar os convidados estrangeiros e quem os acompanhava.

A ida a Braga, no sabbado 8, deixou maravilhados os visitantes ante o esplendido panorama que se disfructa do Bom Jesus.

A' partida do comboio foi-lhes offerecido pela direcção um folheto com o horario dos comboios especiaes e varios detalhes sobre as linhas.

A empresa do tremvia e elevador de Braga puzera um serviço especial á disposição dos excursionistas.

O almoço no *Grande Hotel* foi delicado e profuso, n'aquella grande sala que póde conter centenaes de pessoas.

De Braga não se seguiu em carros a Guimarães para não fatigar os excursionistas, voltando-se em caminho de ferro a Lousado de onde um trem especial os levou a Guimarães, cidade que foi visitada rapidamente em carruagens, regressando-se ao Porto ás 8 da noite.

No domingo os nossos visitantes foram de manhã em carro electrico até á Cantareira, acompanhados pelo sr. Vieira de Castro, director d'aquella prospera companhia; d'ahi, em vapor, entraram no porto de Leixões, o qual foi visitado em companhia do engenheiro director das obras d'aquelle porto, o sr. Thomaz da Costa, e do engenheiro chefe, o sr. Pereira Dias, os quaes foram inexcusaveis de amabilidade, explicando todos os detalhes, levando os visitantes pelos dois molhes, em comboio especial do serviço, e fazendo o lançamento de um monolitho do molhe norte. Foi-lhes tambem offerecida ahi uma planta geral da costa, desde a Senhora da Boa Nova até a Foz do Douro.

De regresso ao Porto, n'um comboio especial da linha da Pova, os nossos visitantes haviam convidado os já seus amigos do Porto e Lisboa para o almoço no Hotel de Paris, que correu animadissimo.

A tarde empregou-se em agradaveis passeios pela cidade, sendo alguns excursionistas levados, em carros, pela ponte D. Luiz, a Villa Nova de Gaya, regressando pelo taboleiro inferior da mesma ponte, reunindo-se todos finalmente no palacio de Crystal onde os encantou o panorama que, em aspectos sempre variados, se gosa d'aquelles deliciosos jardins.

No proximo numero daremos o final d'esta resenha, o que hoje não fazemos por absoluta falta de espaço.

## Novas linhas no Alemtejo

Foram concedidas, por alvará do ministerio das obras publicas, ao sr. Barão de Mattosinhos tres novas linhas férreas no Alemtejo, para serem exploradas pelo systema americano com tracção a vapor.

São ellas:

1.<sup>a</sup> De Sines por S. Thiago de Cacem; Grandola e Alcacer do Sal a Casa Branca (estação do caminho de ferro) seguindo de Sines a S. Thiago de Cacem, pela estrada real n.º 50, a S. Thiago de Cacem, e de Alcacer do Sal a Casa Branca, estação do caminho de fer-



ro, pela estrada districtal n.º 179, Alcacer do Sal, por Pinheiro a Montemor-Novo e á estação da Casa Branca.

2.ª De Evora por Reguengos a Mourão, seguindo pela estrada real n.º 20, Evora á fronteira por Mourão.

3.ª De Evora por Redondo, a Alandroal, seguindo pela estrada real n.º 69, Evora a Juromenha.

Estas linhas denominar-se-hão:

1.ª Caminho de Ferro Americano de Sines a Casa Branca;—2.ª Caminho de Ferro Americano de Evora a Mourão;—3.ª Caminho de Ferro de Evora ao Alandroal.

Os projectos d'estas linhas devem ser apresentados no praso de um anno, e os trabalhos de construcção começar até 30 dias da data da approvação dos projectos, devendo estar concluidos dentro de 18 mezes da mesma data.

A concessão é por 99 annos.

O concessionario fica obrigado a transformar as linhas americanas concedidas em vias férreas da largura normal de 1<sup>m</sup>,67 com leito proprio nas condições legais em vigor, logo que o respectivo rendimento bruto kilometrico annual, livre de imposto, attingir em 3 annos consecutivos a quantia de 2:500:000.

As demais condições são as ordinarias d'estes alvarás.

O sr. Barão de Mattosinhos foi já o concessionario de uma linha de tremvias em Coimbra e da de Torres Novas a Alcanena, ambas as quaes deixaram de funcionar por motivos bem independentes da vontade do seu concessionario que estamos certos n'estas tristes experiencias obteve a pratica necessaria dos homens e das coisas, para evitar, na construcção e exploração das novas linhas, os erros que nas outras empresas foram causa de tantos prejuizos para o seu arrojado fundador.

## AUTOMOBILISMO

Quando um dia se escrever a historia das carruagens automoveis, não será talvez dos menos interessantes o capitulo destinado á appareição do automobilismo na imprensa periodica.

Vêr-se-ha a questão começada a tratar n'um cantinho do jornal, confundida mais tarde com as noticias velocipedicas e finalmente confiada a redactores especiaes e em artigo especial.

E' n'este sentido que o sr. A. Berget acaba de consagrar no *Éclair* o seu artigo de fundo á nova industria, ao recente genero de *sport*.

Eis algumas linhas reproduzidas da interessante chronica:

«Apenas nascido ha dois dias, o automovel teve uma infancia brilhante; hoje caminha a passos agigantados; amanhã existirá em toda a parte...

Informes e pesadas ao principio, as carruagens automoveis pareciam-nos ha poucos mezes umas moles macissas e disformes; os seus motores resfolegavam ruidosamente, o seu caminhar era acompanhado d'um formidando restrugir de ferragens, que fazia latir os cães e era o terror dos cavallos. Hoje o seu caminhar é quasi silencioso, e são já elegantes. Amanhã vel-as-hemos feitas.»

Depois de ter explicado e descripto o machinismo simples do motor, o sr. A. Berget termina o seu artigo dando a razão que faz que as carruagens automoveis sejam chamadas a vir a ser as rainhas da moderna locomocão:

«Com um bom automovel parte a gente quando quer, e para percursos inferiores a 200 kilometros, mórmente

quando fizer bom tempo, todos preferem a estrada ordinaria, partindo á hora que se quizer, ao compartimento do caminho de ferro, onde se tem de aturar toda a especie de companheiros de viagem.

«E no fundo, é n'este facto que reside todo o successo do novo *sport* que começa a fazer época, o automobilismo é a liberdade!»

Ao auctor só esqueceu dizer que as carruagens automoveis serão ainda por larguissimos annos o privilegio exclusivo dos protegidos da fortuna e das regiões pouco accidentadas e que, portanto, só uma pequena minoria da humanidade poderá gosar das vantagens por elle apontadas.

Para os desfavorecidos da sorte, que são a grandissima maioria, e para os paizes accidentados, será ainda por muito tempo o automobilismo um formoso ideal, pintado pelo sr. A. Berget com as mais bonitas côres, mas quasi absolutamente irrealizavel.

\*

Ainda sobre o automobilismo, vemos dos jornaes especialistas que o fabrico de bicycletas e de carruagens automoveis na Inglaterra parece dever dar um novo impulso á industria metallurgica d'aquelle paiz.

Avalia-se o capital consagrado áquelle genero de trabalhos ha um anno a esta parte, em 40.000.000 libras sterlinas, ou cerca de 200.000:000:000 réis!

O *Local Government Board* acaba de dirigir aos conselhos de condado de Inglaterra e do Paiz de Gales, ás parochias metropolitanas e a todas as auctoridades em materia de grande viação, uma circular regulamentando a applicação da lei de 1896, relativa ás locomotivas sobre estradas.

Esse regulamento define o que seja automovel (*motor car* ou *light locomotive*) «um vehiculo de propulsão mechanica pesando vasio menos de 3 toneladas, não servindo para rebocar mais que um vehiculo (não representando vehiculo e locomotiva mais de 4 toneladas) e construido por fórma a não emittir fumo ou vapor visivel, salvo em condições excepcionaes.»

Eis as principaes disposições editadas para a construcção e circulação de taes vehiculos:

Todo o vehiculo que pese mais de 153 kilogrammas deve poder ser manobrado de modo a permittir a marcha ávante e o recuo; seja qual fôr o seu peso, não deverá ter mais de 2<sup>m</sup>,28 de largura medida entre os pontos extremos. O rodado não terá menos de 56 millimetros de largura para os vehiculos que pesem de  $\frac{3}{4}$  de tonelada até 1 tonelada, 76 millimetros de 1 a 2 toneladas e 100 millimetros de 2 a 3 toneladas. Não deverão apresentar a menor saliencia, salvo nos casos de emprego de pneumaticos, para os quaes são permitidas as saliencias da mesma substancia.

Cada vehiculo deverá ser munido de dois freios independentes e bastante solidos para que o vehiculo possa, movendo-se com a velocidade de 22 kilometros por hora, suspender a marcha n'um percurso de 15 metros. Como succede nas carruagens ordinarias, o nome e o endereço do seu dono devem ser inscriptos na face lateral do vehiculo, cuja direcção deve ser confiada a pessoa competente.

Devem ser munidos de lampadas para o serviço nocturno e, para segurança do publico, deve o conductor, sempre que isso seja necessario, advertir, quer por meio de campainha, quer d'outro modo, mas de maneira sufficiente, a sua approximação. Deve tambem o conductor, a requisição de qualquer agente da policia, ou de qualquer outra pessoa que lhe faça signal, fazer pa-



rar o vehiculo e ficar estacionario tanto tempo quanto póde ser racionalmente necessario.

Pelo que respeita á velocidade, o *Local Government Board* lembra ás auctoridades, em materia de grande viação, que a lei estipula a velocidade maxima de 22 kilometros por hora para as carruagens automoveis a explorar nas estradas publicas, podendo esse maximo ser reduzido pelo *Board*. O actual regulamento deixa de lado este ponto, propondo-se o *Local Government Board* organizar qualquer disposição a tal respeito até serem sufficientemente elucidadas as circumstancias locais que possam influir na decisão a tomar.

### Concurso de carros automoveis em Paris

A sociedade *Automobile-Club de France* annunciou um concurso de carros automoveis, que se realizará em Paris durante o proximo mez de julho.

Para serem admittidos ao concurso, os carros deverão ser construidos por fórma que prestem serviço publico nas cidades, nas estações ou localidades não ligadas directamente a linhas férreas; hão de ser tambem proprios para o transporte de mercadorias.

Os carros para passageiros terão logar pelo menos para dez, a cada um dos quaes pertence o transporte de 30 kilos. E os que fõrem destinados a mercadorias deverão levar a carga minima de uma tonelada. Exigir-se-ha que todos os vehiculos obedeçam á condicção de dispensarem paragens para renovarem provisões durante um percurso de 15 kilometros.

As experiencias far-se-hão durante seis dias com um percurso de 300 kilometros.

Cada carro deverá realizar duas vezes as seguintes carreiras:

- 1.<sup>a</sup> — 40 kilometros com paragem em cada kilometro.
- 2.<sup>a</sup> — 50 " " " " 5 kilometros.
- 3.<sup>a</sup> — 60 " " " " 10 "

Exigir-se-hão tambem paragens em subida e em descida.

## PARTE FINANCEIRA

### REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 Mai 1897.

Le marché depuis quelques jours se réveille, une détente sérieuse s'étant produite en Grèce: le cabinet Delyannis ayant disparu pour faire place à un ministère composé d'hommes nouveaux.

La hausse reprend donc le dessus, car elle repose sur un motif justifié: l'appel fait par les grecs à la médiation des puissances.

Toute la cote bénéficie de cette excellente disposition — les fonds ottomans sont favorisés particulièrement et cela se conçoit — les mines d'or se mettent aussi de la partie, et quand tout le découvert qui existe encore assez grand, traqué et poursuivi, se décidera à se racheter, et que les capitaux en réserve depuis tous ces événements politiques apparaîtront, alors le marché retrouvera son ancienne vigueur.

En attendant, nos Rentes montent: le 3 % vaut 103,40 fr., le 3 1/2 106, et l'amortissable 101,15 fr.

L'Italien finit en légère amélioration à 93 fr.

Le 3 % Portugais s'inscrit à 21 7/8 en meilleure tendance.

L'obligation Tabacs s'avance à 467 fr.

Ventes du 7<sup>e</sup> exercice (1<sup>er</sup> avril 1896 au 31 mars 1897).

	Kil.	Réis
Ventes du mois d'avril 1897 (y compris la recette provenant des droits d'importation directe).....	164.816	653:676.623
Période correspondante du précédent exercice .....	164.368	651:773.087
Différence en faveur de l'exercice en cours	448	1:903.536

L'Extérieure Espagnole ferme à 61 fr. Le ministre des finances négocie dit-on avec la Banque d'Espagne une avance de soixante millions garantis par des bons cubains avec l'aval du trésor

aux mêmes conditions que les 50.000.000 que la Banque prête en avril et une autre opération plus considérable, — on parle de deux cents millions — avec garantie du trésor espagnol pour avoir des ressources pour les deux guerres coloniales jusqu'à ce que les Cortés aient voté les projets du Cabinet.

Le conseil de la Banque d'Espagne a définitivement décidé la création à Paris d'une succursale de cet établissement qui s'occupera plus spécialement des questions de change et fera des avances sur la Rente Extérieure.

Les *Fonds Russes* sont très fermes. Le 4 % 1880 reste à fr. 104,25, le 3 % 1891 à 92,85 fr., le 3 % 1896, ce dernier ex-coupon, à 92,25 fr., le *Chinois* à 105,50 fr. et le 4 % Intérieur à 66,70 fr.

Les probabilités de la conclusion d'une paix prochaine font progresser les *Fonds Helleniques*.

La publication du décret relatif à la reprise du paiement intégral des dettes extérieures de la République Argentine arrivant en plein relèvement général favorise l'obligation *Argentine* 5 % 1886 qui atteint 435 fr. Les *Emprunts Provinciaux* gagnent du terrain également: *Catamarca* à 210 fr. *Corrientes* à 205 fr. et *Saint-Louis* à 190 fr.

*Rentes Brésiliennes*, plus faibles: le 4 1/2 1888 à 67,50 et le 5 % 1895 à 60 3/4 fr. car le change continue à baisser et qu'il y a là assurément un élément défavorable.

Les *Etablissements de Crédit* montrent d'excellentes dispositions.

La *Banque de France* se maintient à 3.630 fr.

Le *Lyonnais*, *Comptoir*, *Crédit Industriel* et la *Société Générale*, calmes.

La *Banque Ottomane* pour le motif connu s'avance à 545 fr.

*Mobilier Espagnol*, abandonné à 47 fr.

Toutes les compagnies de *chemins de fer*, suivant l'impulsion donnée par la Rente et l'ensemble des fonds d'Etat, terminent en augmentation.

Nous retrouvons le *Nord* à 1.905 fr., le *Lyon* de 1.705 à 1.710 fr., l'*Ouest* à 1.120 fr., l'*Orléans* à 1.700 fr., le *Midi* à 1.335 fr. et l'*Est* à 1.019 fr.

Les *Chemins Etrangers* regagnent une partie de l'avance perdue le mois dernier.

Les *Autrichiens* passent à 765 fr.

*Lombards*, immobiliers à 197 fr.

L'obligation *Chemins Portugais* privilégiée de premier rang fait: la 3 % 256 fr. et la 4 % 350 fr. Les recettes du 23 au 29 avril sont en augmentation de 61.644 fr. ce qui porte à 275.428 fr. la plus value depuis le 1<sup>er</sup> janvier.

*Valeurs Industrielles*. — Le *Suez* n'a guère varié depuis huit jours: il cote 3.240 fr. Les recettes depuis le commencement de l'année sont en diminution de 3.440.000 fr., et le nombre de navires annoncés au début du mois est encore sensiblement inférieur à celui de l'an dernier à pareille époque. Pendant le mois d'avril le canal a été traversé par 278 navires contre 304 en avril 1896, et 337 en avril 1895.

Les obligations *Panama* n'éprouvent pas de changement.

Les *Omnibus* valent 1.398 fr. Les difficultés sont loin d'être aplanies entre la compagnie et le conseil municipal de Paris.

Les *Voitures* remontent à 645 fr.

Le *Gaz* n'a pas modifié sa tenue à 1.080 fr.

Le *Bec Auer* se retrouve à 740 fr. Les considérations intéressantes à relever dans le rapport du Conseil de la Société Française d'Incandescence par le gaz (*Bec Auer*) à l'assemblée du 10 avril portent sur la procédure nombreuse engagée contre les contrefacteurs et les détenteurs de produits contrefaits. La Société a gagné tous ses procès et elle espère que la confirmation par les cours d'appel de la jurisprudence établie lui permettra désormais de défendre ses droits d'une manière pratique.

Les valeurs de navigation restent stationnaires: les *Messageries* à 710 fr., la *Transatlantique* à 365 fr., les *Chargeurs* à 1.440 fr. et la *Compagnie Havraise Peninsulaire* à 535 fr.

Les valeurs cuprifères finissent également en hausse — le *Rio* à 670 fr. ex-coupon, la *Tharsis* à 148 fr. dividende détaché, et le *Cape* à 60 fr.

L. C.

### Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v....	35 3/4	35 5/8	Desconto no Banco de Portugal. 5 1/2 %
" cheque..	35 9/16	35 7/16	No mercado..... 5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	805	806	Agio Buenos Ayres..... 201
" cheque.....	808	810	Cambio Brazil... 7 3/4
Berlim 90 d/v.....	328	329	Premio libra.... 2 3/4
" cheque.....	331	332	
Francfort 90 d/v...	328 1/2	329 1/2	
" cheque..	331 1/2	332 1/2	
Madrid cheque....	1 050	1 060	







## O caminho de ferro Panamericano

No congresso panamericano, realizado em Washington em 1890, tratou-se do estabelecimento de uma rede de vias férreas destinadas a ligar o norte da America com o extremo sul.

Reunida pouco depois uma commissão internacional de engenheiros, os estudos que praticaram na America Central e Meridional serviram de base para a construcção de caminhos de ferro que constituem troços da rede panamericana nos diversos Estados do Novo Mundo.

Assim é que os Estados Unidos se encontram já ligados por diversas linhas com o Mexico e este em breve ligar-se-ha a Guatemala nas respectivas fronteiras. Este ultimo Estado começou ha pouco a construcção d'uma linha que vae da fronteira mexicana ás costas do Oceano Pacifico, servindo assim pelos seus prolongamentos e ramaes a America Central.

Pela Colombia, Equador, Perú e Chili, a linha dirigir-se-ha, para Leste, na direcção da Republica Argentina, depois de ter atravessado a Cordilheira dos Andes. A grande linha internacional americana cobrirá uma extensão de 4.500 milhas desde o Mexico até o lago Titicaca no Perú.

A partir d'este ponto, restarão ao Chili apenas algumas milhas para ligar a linha á sua propria rede.

Não é facil avaliar as enormes despesas que haverá a fazer com a realização de tão grandioso projecto.

Só no Equador são ellas calculadas em mais de 18 milhões de dollars, devendo elevar-se a 40 milhões no Perú.

## As fracções de kilometro

Deu-se ainda ha pouco um interessante caso na companhia P.-L.-M. O sr. René Varennes, collaborador do *Vélo* e engenheiro civil, passando pela gare de Lyon-Perrache, notou com assombro que ao poste kilometrico 511 alli existente correspondia o numero 512 no indicador da companhia e que esta reclamava portanto aos viajantes que faziam aquelle percurso não o preço correspondente a 511 kilometros, mas sim o de 512. Assim, durante muitos annos, centenas de milhares de viajantes pagaram um kilometro a mais, o que representava milhões de francos entrados fraudulentamente no cofre da companhia.

Aquelle engenheiro fez constar o caso aos poderes superiores, e o ministro das obras publicas poz-se em campo, afim de verificar se o erro indicado existia ou não.

Os empregados nomeados especialmente para este fim procederam então, de cadeia em punho, á medição da linha, percorrendo a pé o caminho que o sr. Varennes havia percorrido commodamente em wagon.

Afinal, foi enviado um officio ao governo, pelo chefe do serviço, communicando que a distancia de Paris á gare de Lyon-Perrache é de 511 kilometros e 65 metros, e que portanto a contagem de 512 kilometros é perfeitamente regular, em vista do artigo 42.º do regulamento, o qual diz que «todo o kilometro de percurso encetado conta-se como se tivesse sido percorrido por inteiro».

Parece que este caso não é novo e que a contagem de pequenas fracções de kilometro junto a estações tem dado aso a reclamações do genero d'esta.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Lourenço Marques.**—*La Semaine*, de Pretoria, diz que no mez passado havia em Lourenço Marques 8.000 toneladas de mercadorias destinadas ao Transvaal, que esperavam occasião de ser levadas pelo caminho de ferro ao seu destino, onde faziam grande falta.

Esta accumulção foi devida ao augmento da importação para o Transvaal, por Lourenço Marques, á falta de locomotivas e á doença de parte dos empregados do caminho de ferro, que estavam em grande numero com febres.

A companhia neerlandeza do Transvaal deliberou pôr as suas locomotivas ao serviço da administração do caminho de ferro de Lourenço Marques, fazendo assim com que por dia fossem transportadas 1.500 toneladas em vez de 1.000 que estavam sendo conduzidas.

**Direcção da Companhia Real.**—Na sessão do conselho de 6 do corrente o sr. engenheiro Boyer deu a demissão de director da companhia, sendo-lhe acceita, depois de varia discussão, por 15 votos contra 2 havendo duas abstenções.

Em seguida e por proposta de mr. Kergall, vice-presidente, foi nomeado director mr. Chapuy.

Mr. Chapuy, cuja nomeação para engenheiro-consultor do *comité* de Paris já aqui annunciamos, é um distincto engenheiro laureado pela escola polytechnica de Paris.

Chegou já a Lisboa no dia 14, e brevemente tomará posse do seu logar.

Mr. Boyer ficará, provavelmente, em Paris exercendo o cargo, que o seu successor deixa vago, de engenheiro-consultor do *comité*.

**Ponte da Cruz Quebrada.**—A Companhia Real vae construir uma *passerelle* para serviço do publico ao lado da ponte sobre o rio Jamor, afim de evitar aos passageiros que vão do lado do Dáfundo ou para elle se dirigem, terem que dar a grande volta pela estrada.

**Ascensores de Gala.**—Esta companhia requereu, pela 2.ª circumscripção hydraulica, licença para construir uma grua hydraulica junto á ponte-prancha que tem no caes da Ribeira, para descarga de mercadorias dos barcos para os wagons.

**No porto de Lisboa.**—Foi apresentado no ministerio um pedido do sr. Francisco Romeiro da Fonseca para estabelecer um caminho de ferro, systema Decauville, na nova avenida marginal da 2.ª secção das obras do porto, para serviço dos armazens da Junqueira que pertencem ao mesmo senhor.

**Locomotivas allemãs.**—Estão sendo montadas nas officinas da linha da Povia de Varzim duas novas locomotivas do peso de 23 toneladas cada uma, encomendadas á conhecida casa Krauss & C.ª, de Munich, cujo representante no Porto é o sr. F. Henrique von Hafe.

Essas locomotivas farão já serviço por occasião da romaria do Senhor de Mathosinhos.

A direcção da companhia da Povia está muito satisfeita com a aquisição que fez, porque as machinas são de primeira qualidade.

**Pontes de Leste.**—Foram hoje montados os taboleiros metallicos da linha descendente das pontes de Villa Nova e Armazens, entre as estações do Carregado e Azambuja, ficando em seguida restabelecido o serviço pelas duas vias que estava interrompido pela via descendente, em consequencia d'estes trabalhos.

**Companhia Viação Funicular.**—Constituiu-se em Lisboa esta companhia que veio substituir a Viação Ur-



banha proprietária do elevador de S. Sebastião da Pedreira, cujos trabalhos de construção da linha devem começar segunda feira proxima.

O capital inicial é de 45:000.000 réis, dividido em 450 acções de 100.000 réis.

Foram nomeados pelos fundadores para a gerencia no primeiro triennio os srs. conselheiro José de Azevedo Castello Branco, dr. Antonio Gonçalves Vianna de Lemos e Delfim José Monteiro Guimarães, vencendo cada um 60.000 réis mensaes.

E' constructor do ascensor o nosso querido amigo sr. engenheiro Mesnier.

A linha deve estar concluida em oito mezes.

**Carris de Ferro de Lisboa.**—O governo approvou o contracto feito pela camara com a companhia para tracção electrica dos carros com as clausulas de se attender ás prescripções feitas pela direcção geral dos correios e telegraphos do ministerio das obras publicas no modo de se organizar e collocar osapparelhos necessarios para as correntes electricas e de estabelecer-se o systema de tracção.

Além d'isso, o governo exige que se resalvem os direitos de terceiros no caso de sobrevir qualquer incidente.

Falaremos a este respeito, o que hoje não fazemos por falta de espaço.

## LINHAS HESPAÑOLAS

**Sul de Hespanha.**—Pelo Comité central d'esta companhia foi ordenada a construcção do troço de Baeza a Linares. A mesma companhia vae dentro em poucos dias encarregar-se da exploração da secção de Baeza a Quesada, que actualmente é explorada pela companhia de Madrid-Saragoça-Alicante, e para cujo fim chegaram já á estação de Baeza as locomotivas *Madrid* e *Paris*, propriedade da companhia do Sul de Hespanha.

**De Astillero a Ontaneda.**—Vae começar em breve a construcção d'esta nova via férrea, auxiliada pela emissão de 500 acções feita pela companhia de Santander a Bilbao. Devem reunir-se por um d'estes dias os accionistas, para concordarem na forma mais pratica de levar o projecto a effeito.

**Castro Urdiales.**—N'esta nova linha cantabrica acaba de completar-se a perfuração do tunnel das Muñecas, que mede 1.600 metros, trabalhando-se activamente para o acabamento total da obra, de reconhecida utilidade para aquella região.

**De Santiago a Pontevedra.**—Para esta linha, actualmente em construcção, tem chegado ultimamente pela via maritima grandes remessas de material, esperando-se ainda a chegada de mais tres navios com o mesmo destino.

**De La Robla a Valmaseda.**—Tem adquirido um certo desenvolvimento o trafego d'esta linha férrea, devido á sua communicação com as minas carboníferas que se encontram na região que serve. E maior seria esse desenvolvimento, se, como se vê no relatorio de 1896, não fosse tão grande a escassez de material movel em exercicio, que tem obstado a maior exploração de alguns jazigos carboníferos. O movimento de passageiros é mercadorias foi tambem consideravel no anno findo, produzindo aquelles uma receita de 327.531 pesetas e estas a de 262.988. Attribute-se não ter sido maior a importancia do trafego não só á causa acima exposta, mas tambem ao atrazo geral dos trabalhos das minas e ao estado do paiz, que causou diminuição sensivel no rendimento de todas as companhias de caminhos de ferro.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### FRANÇA

Foi decretado, a titulo de interesse geral, o estabelecimento de um caminho de ferro, como ramificação da linha de Boreus á fronteira hespanhola e da de Bayonna a Saint-Jean-Pied-de-Port, e terminando por uma estação maritima na margem esquerda do Adour, nas Allées-Marines, em Bayonna.

### BELGICA

Foi decidida pelo estado belga a experiencia da tracção electrica na linha férrea de Bruxellas a Trevueren, n'uma distancia

de 14 kilometros approximadamente. Cinco grandes carruagens com acumuladores são adstrictas ao actual serviço a vapor. O comboio terá uma velocidade de 50 kilometros por hora em caminho plano e de 30 kilometros em ladeiras de 15 %. Os motores serão fornecidos por quatro casas differentes, para estabelecer um confronto entre as diversas fabricas.

### ALLEMANHA

Sob proposta do sr. Engel, em uma assembléa da Associação *Zonentarif* de Berlim, pensa-se em conseguir a travessia de toda a Allemanha pela via férrea pela bagatella de um marco. Para este fim, o sr. Engel lembra a divisão por zonas, n'um total de quatro, assim distribuidas:

A 1.<sup>a</sup> zona comprehenderia as relações entre localidades proximas e daria logar ás seguintes verbas: 3.<sup>a</sup> classe, 10 pfennigs; 2.<sup>a</sup> classe, 20 pf. A 2.<sup>a</sup> zona iria até 25 kilometros, sendo as tarifas de 25 pf. em 3.<sup>a</sup> classe e 50 pf. em 2.<sup>a</sup> Para a 3.<sup>a</sup> zona (de 25 a 50 kilometros) cobrar-se-hia 50 pf. em 3.<sup>a</sup> classe e 1 marco em 2.<sup>a</sup> Finalmente, para a 4.<sup>a</sup>, as tarifas seriam 1, 2 e 6 marcos respectivamente ás differentes classes.

### AUSTRIA-HUNGRIA

Realizaram-se ha pouco em Arad (Hungria), na linha da companhia dos caminhos de ferro de Arad a Csnaad, umas experiencias sobre carruagens automoveis com acumuladores.

Estas experiencias, cujos resultados foram concludentes, demonstraram a vantagem de se separar o serviço de viajantes do de mercadorias na exploração dos caminhos de ferro, e parecem destinadas a produzir uma revolução completa no trafego das linhas vicinaes.

A carruagem de acumuladores construida pela *Hagener Akkumulato renfabrik Aktiengesellschaft* alcançou em todas as experiencias uma velocidade de 75 kilometros por hora, não tendo a via soffrido cousa alguma com esta velocidade, ao passo que, com as locomotivas ordinarias, a acceleração não pôde exceder a 35 kilometros por hora por causa da escassa solidez da via.

As experiencias realizadas em Arad tinham por fim determinar a força motora necessaria nas differentes velocidades e as difficuldades de tracção. Logo que estes pontos estejam resolvidos, uma parte da rede pertencente a esta companhia ficará dotada de carruagens automoveis com acumuladores.

### CHINA

Foi publicado no *Diario Official* russo, o regulamento para a constituição da sociedade dos caminhos de ferro da China Oriental. A linha partirá da fronteira russo-chineza, entre o Transbaikal e a provincia Kei-Tziang-Loun, terminando na fronteira que separa a provincia de Ki-Bing do territorio do Amur, e nos seus extremos entroncará com ramaes construidos pelo governo russo, tomando por base as regiões do lago Baikal e do rio Ossouri no caminho de ferro Transsiberiano. Por esta forma evitar-se-ha a construcção do segmento Srutensk Kobarovskh que fazia parte do projecto primitivo e cujas 1.667 verstas (1.779 kilometros approximadamente) teriam de ser construidas com muita difficuldade e muito sacrificio, por entre regiões pobres e despovoadas. O acabamento do Transsiberiano e a linha da China assegurarão a Vladivostock uma dupla communicação com a Russia europeia. A execução dos trabalhos está confiada a uma sociedade que se obriga a terminal-os n'um praso de seis annos. Os accionistas só podem ser russos ou chins. A séde da sociedade será ao mesmo tempo em S. Petersburgo e em Pekin.

### NATAL

O *Volksstem*, no seu supplemento *La Semaine* de 3 de abril findo, transcreve parte do relatorio do director d'estes caminhos de ferro, no qual, entre outros pormenores interessantes, se encontram os seguintes:

As receitas totaes para 1896 dão uma verba de mais 525.493 que no anno anterior, ou seja um augmento de 115,80 %. As despesas d'exploração são de £ 421.989, comprehendendo a indemnização do accidente de Glencoe na importancia de £ 20.284. O rendimento liquido é de 11 1/2 %, mais 4 1/2 % que em 1895. A maior parte das receitas deriva do trafego com o Transvaal e a linha Neerlandeza.

Pelo que respeita ao pessoal, durante o anno foram contractados 691 indios e deixaram o trabalho 316; foram admittidos como aprendizes 388 e assignaram contracto como operarios 287. D'este numero, 136 renovaram contracto, 40 desertaram e 22 foram reembarcados para as Indias por doença. Este pessoal está alojado em casernas construidas pela companhia e ás quaes estão annexos o hospital, etc., etc.

O comprimento da linha em exploração é de 402 1/2 milhas. Durante o anno deram-se 202 descarrilamentos, passageiros feridos 10. O numero de bilhetes vendidos a passageiros foi de 821.259, que produziram a receita de £ 213.343 approximadamente.



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

Relatorio do conselho d'administração e parecer do conselho fiscal

(Continuado do n.º 225)

### Passivo

<b>Capital</b>		
Importancia de 40.000 acções a 90\$000 réis.....	—	3.600:000\$000
<b>Obrigações</b>		
Creadas :		
9.450 de réis		
450\$000... 4.252:500\$000		
47.250 de réis		
90\$000... 4.252:500\$000	8.505:000\$000	
Menos as sorteadas :		
49 de 450\$000 rs. 22:050\$000		
245 de 90\$000 rs. 22:050\$000	44:100\$000	8.460:900\$000
<b>ESCLARECIMENTOS</b>		
Somma de obrigações creadas		
Da qual :		
Recebido conforme o contracto de Trustees:...	315:000\$000	
Recebido dos mesmos em pagamento de 300 kilometros ....	5.400:000\$000	
Em consolidados e em dinheiro em poder dos mesmos....	26:371\$800	
Diferença na emissão ...	2.123:188\$200	
Obrigações em ser ....	640:440\$000	8.505:000\$000
<b>Fundo de reserva</b>		
Somma conforme o art. 57.º do estatuto .....	—	120:000\$000
<b>Thesouro portuguez</b>		
Saldo .....	—	1.604:801\$938
<b>Letras a pagar</b>		
Saldo .....	—	568:690\$055
<b>Banco Nacional Ultramarino</b>		
Recebido por conta do contracto de 17 de janeiro de 1896 .....	—	243:849\$300
<b>Henry Burnay &amp; C.ª</b>		
Recebido por conta do contracto de 17 de janeiro de 1896 .....	—	274:155\$260
<b>Responsabilidade da Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca</b>		
Importancia dos accites garantidos por aval da Companhia.....	—	162:993\$000
<b>Obrigações sorteadas por pagar</b>		
Sorteio de 21 de junho de 1890 :		
N.º 52.530 .....	90\$000	
Dito de 21 de junho de 1893:		
N.º 10.820 .....	90\$000	
" 40.066 .....	90\$000	180\$000
Dito de 20 de junho de 1895:		
N.º 7.248 .....	450\$000	
" 15.099 .....	90\$000	
" 16.169 .....	90\$000	
" 40.413 .....	90\$000	720\$000
A transportar .....		15.035:389\$553

Transporte.....

15.035:389\$553

Dito de 21 de dezembro de 1895:

N.º 2.664 .....	450\$000	
" 14.031 .....	90\$000	
" 33.452 .....	90\$000	630\$000

Dito de 20 de junho de 1896:

N.º 1.273 .....	450\$000	
" 3.452 .....	450\$000	
" 6.654 .....	450\$000	
" 13.189 .....	90\$000	
" 14.477 .....	90\$000	
" 22.904 .....	90\$000	
" 24.177 .....	90\$000	
" 31.422 .....	90\$000	
" 31.911 .....	90\$000	
" 32.148 .....	90\$000	
" 36.228 .....	90\$000	
" 36.802 .....	90\$000	
" 38.985 .....	90\$000	
" 40.242 .....	90\$000	
" 41.774 .....	90\$000	
" 42.997 .....	90\$000	
" 52.049 .....	90\$000	2:610\$000

Réis...

15.039:619\$553

### Serviço de coupons e amortização

Cumpra-nos ainda agradecer aos nossos Trustees e ao seu muito digno secretario a forma por que concorreram para o bom andamento d'este serviço.

### Empregados da companhia

Continuam a ser dignos da nossa estima e zelosos no cumprimento das obrigações.

### Construcção

Em 7 de junho proximo passado abriu-se a exploração até Baba, ficando portanto franqueados ao trafico 308 kilometros, os ultimos 8 dos quaes tem as seguintes obras de arte :

Pontes metallicas de 15m,00 .....	2
" " " 4m,00 .....	1
" " " 3m,00 .....	1
" " " 2m,00 .....	4
Pontões " 4m,00 .....	1
" " 3m,00 .....	2
" " 2m,50 .....	1
" " 2m,00 .....	5
Aqueductos " 1m,00 .....	3
" " 0m,80 .....	4
" " 0m,60 .....	1

Os trabalhos seguem com a maxima actividade, sendo difficilimos os kilometros 309 a 316. Do 316 ao 340 está quasi prompta a infraestrutura da linha.

O estado das obras d'arte é o seguinte :

Ponte metallica de 5m,00... ..	1	} construidos
Pontões " 2m,00 .....	1	
" " 1m,00 .....	1	
Aqueductos " 1m,00 .....	0	
" " 0m,80 .....	23	
" " 0m,60 .....	4	

Além d'estas obras d'arte estão muito adeantados os trabalhos dos encontros de dez viaductos metallicos, medindo todos uma extensão de 870m,70 e de duas pontes de 20 metros cada uma.

Os ferros para estas obras devem partir em dezembro para Loanda e esperamos que a linha ficará completa até fins de outubro do anno proximo futuro.

### Exploração

O rendimento da linha foi em :

1889-1890 de	17:000\$000
1890-1891 "	35:000\$000
1891-1892 "	62:000\$000
1892-1893 "	97:000\$000
1893-1894 "	120:000\$000
1894-1895 "	164:000\$000
1895-1896 "	201:000\$000

em numeros redondos, incidindo a exploração d'este ultimo exercicio com relação ao anterior sobre mais 8 kilometros (não subsidiados) em vinte e quatro dias.

Desejando a Companhia satisfazer o pedido do commercio de Loanda, para abrir á exploração os 8 kilometros de Queta a Baba



(kilometro 308), pediu licença ao ex.<sup>mo</sup> ministro da marinha, que, para não infringir o contracto que só concede o subsidio por troços de 20 kilometros, deu a permissão substituindo o subsidio pela auctorização para a Companhia cobrar o triplo das tarifas com relação áquelles kilometros.

O mappa junto mostra que o movimento mensal de passageiros foi no:

#### 2.º semestre de 1895

1.ª classe.....	243	ou	4,9 %
2.ª " .....	123	"	2,5 "
3.ª " .....	4.588	"	92,6 "

#### 1.º semestre de 1896

1.ª classe.....	177	ou	3,9 %
2.ª " .....	217	"	4,8 "
3.ª " .....	4.172	"	91,3 "

vê-se que a proporção se conservou quasi a mesma á do exercicio anterior, havendo, porém, na totalidade um augmento de cerca de 7,5 % na quantidade e de 2,3 % no rendimento.

#### Mercadorias

Em grande velocidade transitaram:

De 1894-1895.....	636	toneladas
" 1895-1896.....	701	"
Diferença: mais.....	65	"

Em pequena velocidade:

De 1894-1895.....	13.229	toneladas
" 1895-1896.....	15.049	"
Diferença: mais.....	1.820	"

Houve, pois, em mercadorias um augmento de 14 % com relação ao anno anterior.

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

1890-1891 de	254\$270
1891-1892 "	332\$836
1892-1893 "	432\$009
1893-1894 "	476\$678
1894-1895 "	577\$972
1895-1896 "	670\$021

e que n'este exercicio houve sobre o anterior um augmento de 15,58 %.

Como vêdes, manteve-se a progressão, que invariavelmente se deve dar á medida que a linha fôr avançando, salvo casos de força maior. Esta restricção, quando nol-a não impuzesse a prudencia e a lição de todos os dias sobre a fallibilidade dos mais bem fundados calculos, obrigar-nos-hia a fazel-a a crise por que está passando a provincia de Angola, crise que já em 1894 previmos, que em 1895 foi alaistrando vagarosamente e que n'este momento se revela por uma fôrma assustadora e que só pôde ser debellada, approximando-se as vias de communicacão facil do interior da Provincia, do contrario o commercio de Angola desapareceria, como o está indicando a baixa nos rendimentos da alfandega de Loanda e podereis ver dos seguintes dados:

	Importação	Exportação	Totaes	Direitos
1894 .....	2:875	2:769	5:644	811
1895 .....	2:571	2:658	5:229	633
Diferenças.....	304	111	415	178

(Continúa).

## ARREMATACÕES

### Caminhos de ferro do Sul e Sueste

#### Fornecimento de 9 chapas de ferro Lawmoor

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 24 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 nove chapas de ferro Lawmoor.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 16\$000, o qual será, posteriormente, elevado a 5 % do valor total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem essa adjudicação fôr feita. Estes depositos terão logar, 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 séde 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, 30 de abril de 1897.

#### Fornecimento de 2.000 tubos de ferro para caldeiras de locomotivas

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 31 do corrente mez, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 2.000 tubos para caldeiras de locomotivas.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde. Lisboa, 6 de maio de 1897.

#### Fornecimento de 3.000 kilogrammas de zarcão

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 17 do corrente mez, na secretaria d'esta direcção, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 3.000 kilogrammas de zarcão.

O deposito provisorio para poder licitar é de 10\$000 réis, o qual será, posteriormente, elevado ao definitivo (5 por cento do valor total da arrematação), por aquelle dos concorrentes a quem essa adjudicação fôr feita. Estes depositos terão logar, aquelle, na thesouraria do caminho de ferro, e este, na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

As condições do concurso estão patentes na séde da direcção, 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, 7 de maio de 1897.

#### Fornecimento de 36.000 kilogrammas de azeite d'oliveira

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 29 do corrente mez, na administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 36.000 kilogrammas de azeite d'oliveira.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 252\$000, o qual será, posteriormente, elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão logar na caixa geral de depositos, á ordem d'esta direcção.

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

Lisboa, 8 de maio de 1897.

#### Fornecimento de 20.000 parafusos para eclises e 100.000 escapulas de ferro

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 3 de junho proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 20.000 parafusos para eclises e 100.000 escapulas de ferro.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 49\$000 réis, o qual será, posteriormente, elevado ao definitivo de 5 % da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão logar, aquelle, na thesouraria do dito caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem d'esta direcção.

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

Lisboa, 10 de maio de 1897.

### Caminhos de ferro do Minho e Douro

#### Fornecimento de 4.000 toneladas de carvão de pedra para locomotivas e diverso material de via

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 4 de junho proximo, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental, d'esta cidade, em presença do ex.<sup>mo</sup> administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 4.000 toneladas de carvão de pedra para machinas locomotivas, e ás duas horas da tarde do mesmo dia e no mesmo local serão também recebidas propostas para o fornecimento de diverso material de via, incluindo placas giratorias para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar na caixa geral de depositos o deposito provisorio de réis 600\$000 para o primeiro concurso e de 138\$000 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 até ás 3 da tarde.

Porto, 11 de maio de 1897.

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



## AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

### MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

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

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

# AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**CASCAES Hotel Bragance**—Appartements pour famille. — Vue splendide sur la mer. Service de 1.º 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 accomodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

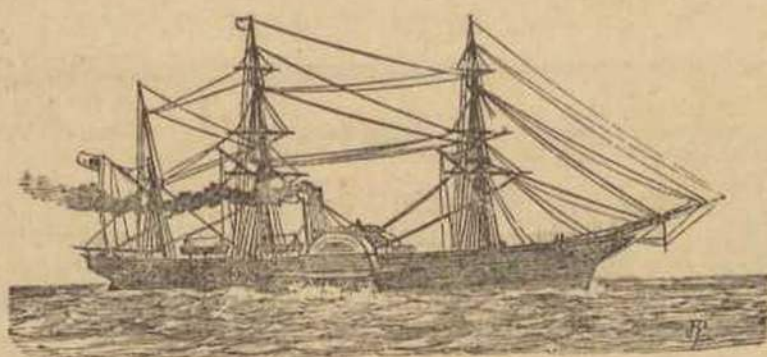
**CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hotel**—Grands salons — luxueux appartements — Vue du Bosphore — Cuisine et cave de 1.º ordre.

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



# Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

**Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideu  
e Buenos Ayres**

O paquete **CLYDE**, sahirá a 17 de maio.

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

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

## AGENTES

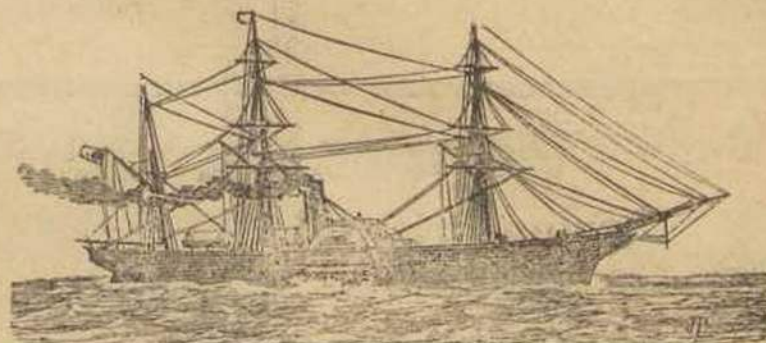
Em Lisboa: — JAMES RAWES & C.<sup>a</sup> — R. dos Capelistas, 31, 1.<sup>o</sup>

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

# BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

# NORDDEUTSCHER LLOYD



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

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

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

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

Por estes paquetes tambem se acceitam passageiros para **Paranáguá, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul**, com transferencia no Rio de Janeiro para o paquete **Mæwe**, da mesma companhia.

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da

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

## HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de maio de 1897

COMPANHIA REAL				BEIRA ALTA			
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.	Fig.-V. Form.	V. Form.-Fig.	Beja-Faro	Faro-Beja
Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-30 t.   7-35 m.	2-10 t.   4-0 m.	8-30 t.   7-35 m.	2-10 t.   4-0 m.	5-30 m.   4-20 t.	9-35 m.   8-00 t.	11-20 m.   7-35 t.	6-30 m.   2-40 t.
10-0 t.   11-15 m.	7-45 t.   6-44 m.	10-0 t.   11-15 m.	7-45 t.   6-44 m.	Fig.-Pamp.	Pamp.-Fig.	C. Erano-Evora	Evora-C. Erano
3. <sup>as</sup> e sextas	2. <sup>as</sup> e 6. <sup>as</sup>	3. <sup>as</sup> e sextas	2. <sup>as</sup> e 6. <sup>as</sup>	3-10 t.   4-48 t.	7-30 m.   9-20 m.	3-0 t.   4-0 t.	7-10 t.   8-2 t.
6-00 t.   11-7 t.	4-55 m.   10-30 m.	6-00 t.   11-7 t.	4-55 m.   10-30 m.	Pamp.-F. Oñoro	V. Form.-Pamp.	MINHO E DOURO	
Lisb. C.S.-Porto	Porto-Lisb. C.S.	Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	11-13 t.   5-34 m.	11-30 t.   4-46 m.	Porto-Valença	Valença-Porto
7-30 m.   9-40 t.	4-30 m.   8-29 t.	7-30 m.   9-40 t.	4-30 m.   8-29 t.	Pampilh.-Mang.	Mang.-Pampilh.	7-43 m.   1-10 t.	2-50 m.   8-85 m.
Aveiro-Porto	Porto-Aveiro	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	6-35 t.   9-47 t.	7-35 m.   10-50 m.	10-55 m.   3-25 t.	9-45 m.   2-25 t.
4-0 m.   6-30 m.	4-15 t.   6-38 t.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	Mang.-Guarda	Guarda-Mang.	5-15 t.   11-25 t.	1-50 t.   7-20 t.
10-30 m.   2-50 t.	4-30 m.   8-29 m.	Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	4. <sup>a</sup> feiras e sab. 5. <sup>a</sup> feiras e dom.	10-0 t.   12-50 m.	Camp.-Vianna	Vianna-Camp.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	10-0 t.   12-50 m.	4-30 m.   7-19 m.	5-0 m.   10-25 m.	5-15 t.   10-30 t.
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.	Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	SUL E SUESTE		Vianna-Valença	Valença-Vianna
7-30 m.   8-0 t.	9-30 m.   10-0 t.	Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	Lisb. T. P.-Faro	Faro-Lisb. T. P.	7-0 m.   9-15 m.	6-0 t.   8-10 t.
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	4-30 t.   5-0 m.	6-30 t.   7-0 m.	Porto-Braga	Braga-Porto
7-30 t.   6-45 m.	6-45 t.   6-0 m.	Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	Lisboa T. P.-Beja	Beja-Lisboa T. P.	5-0 m.   8-10 m.	5-40 m.   8-55 m.
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	7-45 m.   10-35 m.	11-45 m.   2-25 t.
7-30 m.   9-15 t.	8-45 m.   10-0 t.	Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	10-55 m.   1-20 t.	4-30 t.   7-20 t.
Lisb. C.S.-Sant.	Sant.-Lisb. C.S.	Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	8-0 m.   5-0 t.	8-0 m.   4-40 t.	5-15 t.   8-25 t.	6-55 t.   10-30 t.
2-0 t.   4-35 t.	6-45 m.   9-20 m.	Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.	Domingos e dias santificados	
4-30 t.   7-05 t.	12-30 t.   3-05 t.	Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	8-0 m.   3-45 t.	12-10 m.   7-0 m.	7-0 m.   8-57 m.	9-15 t.   11-15 t.
Lisb. C.S.-Entr.	Entr.-Lisb. C.S.	Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	4-30 t.   11-10 t.	9-10 m.   4-40 t.	Nine-Braga	Braga-Nine
7-0 m.   11-11 m.	6-0 m.   1-30 t.	Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	Pin. Novo-Set.	Set.-Pin. Novo	5-25 t.   6-0 t.	9-0 m.   9-35 m.
11-0 m.   3-0 t.	6-5 t.   10-0 t.	Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	5-20 t.   5-44 t.	4-45 t.   5-7 t.	Camp.-Juncal	Juncal-Camp.
Colmb.-Figueira	Figueira-Colmb.	Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	Lisb. T. P. Setub.	Setub. Lisb. T. P.	4-30 m.   8-48 m.	5-43 t.   10-0 t.
7-15 m.   9-2 m.	11-0 m.   12-48 t.	Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	8-0 m.   10-10 m.	8-0 m.   9-50 m.	Porto-B. d'Alva	B. d'Alva-Porto
4-30 t.   6-6 t.	9-0 t.   10-40	Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	4-30 t.   6-25 t.	2-30 t.   4-40 t.	7-23 m.   3-15 t.	2-45 m.   10-10 m.
Lisboa R.-Fig.	Fig.-Lisboa R.	Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	—	6-0 t.   7-45 t.	3-0 t.   10-35 t.	10-40 m.   6-45 t.
7-0 m.   3-20 t.	1-5 t.   10-20 t.	Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	Domingos e dias santificados		Porto-Regoa	Regoa-Porto
7-0 t.   5-23 m.	7-45 t.   6-30 m.	Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	6-50 m.   8-23 m.	—	5-40 t.   11-30 t.	3-12 m.   8-15 m.
		Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	C. Branca-Beja	Beja-C. Branca	Regoa-B. d'Alva	B. d'Alva-Regoa
		Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	6-10 m.   9-0 m.	4-30 t.   7-24 t.	6-20 m.   12-5 t.	3-45 t.   9-20 t.



# Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

## O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 1 de junho, 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.<sup>a</sup>

### 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



**Alicante**, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez, **Saint Felipe**.

Sahirá a 18 de maio.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup> R. Fanqueiros, 10.



**Bahia**, Victoria, Rio e Santos, vapor allemão, **Cordova**.

Sahirá a 26 de maio.

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



**Bahia**, Rio e Santos, vapor allemão, **Ama-zonas**.

Sahirá a 9 de junho.

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



**Bordeaux**, vapor francez, **Brésil**.

Sahirá a 25 de maio. — Mes-sageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>, R. Aurea, 32, 1.º



**Bremen**, vapor allemão, **C. A. Bade**.

Sahirá a 16 de maio.

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



**Copenhagen**, vapor dinamarquez, **Douro**.

Sahirá a 26 de maio.

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



**Hamburgo**, vapor allemão, **Sonneck**.

Sahirá a 17 de maio.

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



**Havre** e Anvers, vapor francez, **Saint Paul**.

Sahirá a 24 de maio.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. dos Fanqueiros, 10.



**Lourenço Marques**, e Madagascar, va-por francez, **Pa-raguay**.

Sahirá a 22 de maio.

Agentes, F. Garay, & C.<sup>a</sup>, P. do Municipio, 19, 1.º



**Liverpool**, (directo), vapor inglez, **Gran-gense**.

Sahirá a 21 de maio.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, R. Alecrim, 10, 1.º



**Madeira**, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Vellas),

Caes do Pico e Fayal, vap. portuguez, **Funchal**.

Sahirá a 20 de maio.

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



**Pará**, vapor inglez, **Dunstun**.

Sahirá a 22 de maio.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.º



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

Sahirá a 25 de maio.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, R. Alecrim, 10, 1.º



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e B. Ayres,

vap. fran. **Cordouan**. Sahirá a 19 a 20 de maio. — Messageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.º



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Mon-tevideo e Buenos Ayres,

vapor inglez, **Clyde**. Sahirá a 17 de maio.

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



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Mon-tevideo e Buenos Ayres,

vapor inglez, **Nile**. Sahirá a 31 de maio.

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



**Pernambuco**, Maceió, Bahia, Rio e Santos,

vap. francez, **Ville San Nicolas**. Sahirá a 1 de junho.

Agentes, F. Garay & C.<sup>a</sup>, P. do Municipio, 19, 1.º



**Pernambuco**, Rio e Santos, vap. allemão, **Cintra**.

Sahirá a 2 de junho.

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



**Rio de Janeiro** e Pacifico, vapor inglez, **Orcana**.

Sahirá a 26 de maio.

Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, C. do Sodré, 64, 1.º



**Rotterdam** e Hamburgo, vapor allemão, **Kanzler**.

Sahirá a 22 de maio.

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



**S. Thiago**, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo

Redondo, Benguela e Mossamedes, vap. portug.,

**Loanda**. Sahirá a 23 de maio.

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



**Valencia**, Barcelona, Cete e Marselha, vap. francez, **Saint Pierre**.

Sahirá a 23 de maio.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10



**Valencia**, Barcelona, Cete e Marselha, vap. francez, **Saint Marc**.

Sahirá a 20 de maio.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.



**Victoria**, Rio e Santos, vapor francez, **Con-cordia**.

Sahirá a 22 de maio.

Agentes, F. Garay & C.<sup>a</sup>, P. do Municipio, 19, 1.º



**Vigo**, La Pallice e Liverpool, vap. ing., **Iberia**.

Sahirá a 25 de maio.

Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, C. do Sodré, 64, 1.º



## TARIFA ESPECIAL N.º 6 — GRANDE VELOCIDADE

*Para transporte de passageiros com bilhetes simples,  
da estação do Porto para a de Campanhã (Porto) e vice-versa*

(APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 24 DE ABRIL DE 1897)

APPLICAVEL DESDE 9 DE MAIO DE 1897

### PREÇOS

1. <sup>a</sup> classe . . . . .	80 réis
2. <sup>a</sup> » . . . . .	60 »
3. <sup>a</sup> » . . . . .	40 »

### CONDIÇÕES

- 1.<sup>a</sup> — Não se vendem meios bilhetes.
- 2.<sup>a</sup> — O passageiro que occupar logar de classe superior á indicada no seu bilhete, pagará a differença entre o preço d'esse bilhete e o que corresponda, por esta tarifa, á classe em que fizer a viagem.
- 3.<sup>a</sup> — Estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagens.
- 4.<sup>a</sup> — Ficam em vigor as condições das tarifas geraes em tudo que não seja contrario ao que se dispõe na presente.
- 5.<sup>a</sup> — Por esta tarifa é revogada e substituida a tarifa n.º 6 de grande velocidade, para transporte de passageiros com bilhetes de IDA e VOLTA entre as duas estações, datada de 4 de novembro de 1896.

Porto, 26 de abril de 1897.

O Engenheiro-Director,

*Augusto Cezar Justino Teixeira.*