

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

SUMMARIO

	Pag
Ascensor Municipio-Bibliotheca, por Raul Mesnier de Ponsard	161
O Empréstimo	163
Parte Official. — Editos de 15 dias e portaria de 21 de maio de 1897 do miuisterio das obras publicas	163
Excursões	163
Bilhetas de tanhos	164
O caminho de ferro de S. Gothardo, por George L. Catlin	164
Visita dos chefes do serviço das linhas francezas (Conclusão)	166
Notas de viagem. — XVIII — Caminho de Constantina — As portas de ferro — Percurso pittoresco — Cidade encantadora — A sua industria e os seus industriaes	166
Expedições para Paris	168
A tracção electrica em Lisboa	168
Thomar a Payalvo	168
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	168 e 169
Exposição Industrial Portuguesa em 1897	170
Publicações recebidas	170
Linha de vapores Dover Ostendo	170
Linhas portuguezas. — Companhia Real — Carris de ferro do Porto — Edificio da estação Central — Elevador do Carmo — Minho e Douro — Novas linhas insulanas	171
Linhas hespanholas. — Central de Aragão — Murcia a Granada — Bercedo a Medina de Villar-Cayo Castro Urdiales a Memoria e Traslaviña — Tarragona a Barcelona e França — Puerto de Santa Maria a Sanlúcar	171
Linhas estrangeiras. — França — Inglaterra — Russia — Suissa — Transwaal — Brazil — Republica Argentina — Chili	171
Companhia Atravez d'Africa — Relatorio	172
Avisos de serviço — Arrematações — Casas recommendadas — Agenda do viajante — Anuncios — Horario em 1 de junho de 1897 — Vapores a sahir do porto de Lisboa	172 e 176

Ascensor Municipio-Bibliotheca

VAE mui proximamente reabrir á exploração este tão interessante como util ascensor, cuja realisação foi devida á iniciativa arrojada d'um só homem—o dr. Ayres de Campos—a quem o paiz já deve outras obras de valor, e tem de esperar muitas mais, cujos projectos, sabemos, estão sendo submettidos ao seu elevado criterio e serão, cremos, levados á pratica pela sua potente força de vontade.

Sem insistirmos mais n'uma homenagem, tão mercedadamente devida a todo o cidadão que, como o dr. Ayres de Campos, passou ao campo dos benemeritos pelas feições utilitarias das suas obras, e se impõe ao respeito publico como um exemplo a seguir de coragem e de crença na energia e nas forças vivas do paiz, passaremos a historiar a nova feição característica que reveste o ascensor, e a descrever os melhoramentos que se lhe introduziam para levar ao mais alto grau de commodidade e de perfeição possível o serviço que elle está destinado a prestar ao publico.

Abriu, como os leitores estão lembrados, este ascensor, com o anno corrente, e o movimento era determinado utilizando como balança, agua fornecido pela companhia das aguas de Lisboa, ao preço de 100 réis cada metro cubico. Ora, n'estas condições, o valor do esforço correspondente a 1 metro cubico de agua, isto é 1.000 kilos, era exageradamente pesado, e não resistia á concorrência, em materia economica, com a tracção directa, effectuada por qualquer systema de

motor, quando propriedade exclusiva da empresa do ascensor: e não tendo sido coroadas de bom exito, as tentativas de redução de preço, feitas perante os illustres funcionarios que superintendem nos destinos da companhia das aguas, resolveu a direcção do ascensor estudar o processo mais simples a pôr em pratica, e a mandar, no mais breve prazo possível, executar o systema motor escolhido, montal-o, e reabrir ao publico o ascensor, dotado de meios propriamente seus de movimento, e melhorado consideravelmente nos seus detalhes.

Como consequencia d'esta resolução suspendeu-se o movimento de exploração do ascensor; e fazendo os maiores esforços para abreviar o periodo de paralisação, deu o dr. Ayres de Campos todas as ordens necessarias para adquirir e installar os motores, soffrendo com rara tranquillidade de animo os prejuizos resultantes da immobilisação do ascensor, e decidindo-se firmemente a reabril-o ao publico só quando a installação mechanica nova estivesse completa e satisfactoriamente prompta a funcionar.

E' o que está prestes a succeder: a execução cuidada do systema motor foi confiada a um estabelecimento de primeira ordem, e o adiantamento da construcção das machinas e accessorios promete considerar o dia ultimo do mez corrente de junho como o primeiro da nova inauguração do ascensor Municipio-Bibliotheca.

Não foi de prompto facil, a determinação do processo a applicar. Passaram-se em revista innumerados meihodos e varias soluções foram ponderadas: a necessidade de satisfazer a diversas exigencias, que das circumstancias locaes dimanavam; a consideração de que devia o processo escolhido ser revestido de caracteristicos de extrema simplicidade; o systema manipulado sem exigencia de qualidades excepcionaes de pericia, da parte dos operadores; os órgãos principaes todos visiveis, facilmente accessiveis, e não comportarem delicadeza de fabrico tal, que se tornasse difficil ou demorado qualquer concerto; a consideração de que nenhum inconveniente pudesse resultar para o publico, causado por toda e qualquer negligencia da parte do encarregado das machinas; a obrigação de levar em conta a necessidade de evitar ruido, projecções de productos da combustão, emanações, etc., etc.; a vantagem de não descurar em certas disposições um multiplo destino para facilitar manobras provaveis; finalmente não só dispor as cousas para os fins immediatos a que se visa, mas tambem para aquelles que se devem de futuro prever, tudo isto junto ao inverosimil exiguo espaço disponivel para toda a installação motora, que deve ser dupla, fez do problema d'esta installação uma verdadeira difficuldade, certamente não classificada assim por quem a examinar depois de montada, mas, para nós, de exercicio mental superior ao de muitas outras devidas ao nosso estudo, e onde o aparato move a

maior consideração, quando pelo contrario, como bem diz Racine, deveria ser:

...dans un faible objet, imperceptible ouvrage
que l'art de l'ouvrier se connait d'avantage.

Verdade seja que tivemos a fortuna de nos acompanharem os sabios e experientes conselhos do illustre engenheiro ex.^{mo} coronel José Cecilio da Costa, que, superintendendo em todos actos administrativos da empresa do ascensor, subministra tambem os valiosos subsidios da sua competencia technica, em todos os casos arduos que a cada momento surgem, e se resolvem com a sabia assistencia da mesma.

Deixando agora de mencionar os differentes methodos que afastamos, consiste o que adoptamos no seguinte:

As duas *cabines* estão, como já foi descripto na *Gazeta*, conjugados por um cabo de fio d'aço, passando na garganta d'uma grande roldana de ferro fundido⁽¹⁾, por fórma que o movimento das *cabines* é simultaneo, subindo uma quando a outra desce, e vice-versa.

Na parte superior de cada *cabine* estão alojados os freios, e duas tinas de chapa de ferro, bastante pesadas, que serviam para receber a agua motora primitivamente adoptada, como já dissemos, e hoje definitivamente bannida. Estas tinas devem ser forçosamente removidas, alliviando as *cabines*, economisando ao cabo a fadiga constante devida ao seu peso; da mesma fórma serão removidos os accessorios das mesmas tinas, como tubagem, valvulas, etc., etc., porque, como dissemos, é completamente bannida a tracção com agua como balança. Depois de se effectuar a desmontagem das tinas e accessorios, deverão ficar, e conservar-se sempre a descoberto, todos os elementos dos freios e rolletes de guia, diariamente limpos e lubrificados, e em estado de, a todo o momento, serem examinados. A protecção contra aguas as pluvias deverá ser effectuada por uma vedação de chapa, ou de qualquer outra fórma, installada logo por baixo dos machinismos dos freios, os quaes, repetimos, deverão sempre estar completamente á vista.

Continuando, quando uma *cabine* está na estação superior, a sua conjugada está naturalmente na estação inferior; e por conseguinte, todo o peso do cabo junta-se ao peso da *cabine* inferior; isto justamente no momento peor para o esforço motor, que é o de abalada, quando, o systema tendo de passar do repouso ao movimento, ha que vencer a resistencia devida á inercia do mesmo.

Para a nossa tracção, prendemos á parte inferior das *cabines* as extremidades d'uma cadeia Galle, a qual formará com as *cabines* e o cabo um circuito fechado.

Da mesma fórma que o cabo passa na estação superior, sobre a roldana grande, a cadeia Galle depois de se inflectir sobre roldanas lisas, que lhe orientam o curso, veem endentar sobre um pinhalete Galle, que lhe dará o movimento. O peso de cadeia Galle, cuja força deve ser muito inferior á do cabo, porque o seu esforço maximo de tracção é, no peor dos casos, só equivalente á lotação maxima dos passageiros, em quanto que a tensão do cabo, na mesma hypothese, é a dos mesmos passageiros, e mais o peso da correspondente *cabine*, o peso da cadeia Galle, dizemos, é um pouco superior, por metro corrente, ao peso do cabo (sabe-se que, para força igual, um metro de cabo de fio de aço de primeira qualidade, pesa mais que um me-

tro de cadeia); d'esta maneira a *cabine* na estação superior tem a sollicital-a o peso da cadeia, enquanto que a *cabine* da inferior tem para combater o seu movimento o peso do cabo de fio de aço; d'aqui resulta um beneficio em favor do esforço necessario para a partida do systema, visto diminuir a resistencia do mesmo, pelo excedente do peso da cadeia.

A tensão da cadeia é mantida constante por meio de boas molas em espiral, cuja tensão é igual á tensão maxima exigivel da cadeia; estas molas actuam sobre tirantes ligados ás *cabines*, e o comprimento de cada um, bem como a tensão das molas, pôde regular-se arbitrariamente, por meio de parafuso e porcas apropriadas.

Vê-se pois que, partindo das *cabines*, o elemento de tracção directo, com respeito a ellas, é a cadeia Galle; e acode logo ao espirito tomar conhecimento do que resultará da fractura d'esta cadeia: nada absolutamente de perigoso para o publico: as *cabines* continuariam o seu movimento, regulado pelos freios dos conductores, potentes bastante para, cada um de per si, regular o curso do ascensor, até ás estações extremas. É' comtudo facil, querendo mesmo n'este caso uma garantia automatica, crear essa garantia, de varias maneiras, todas efficazes, e ao alcance de qualquer mediano espirito investigador. Tambem é facil adaptar ao systema um regulador de velocidade, installado no cimo das torres, e actuado pelo volante do cabo, não deixando a este, e por conseguinte ás *cabines*, exceder a velocidade normal, que foi escolhida de 315 millimetros por segundo.

O pinhalete Galle communica, por meio d'um eixo, com um trem de engrenagens onde a variação dos esforços e das velocidades estão regulados.

Com effeito, partindo do motor que faz 200 revoluções por minuto, ha que chegar á velocidade da cadeia, cuja velocidade normal é de 315 millimetros por segundo.

Para prevenir a influencia de toda e qualquer variabilidade accidental na posição respectiva dos orgãos dependentes entre si, e ao mesmo tempo a influencia d'uma montagem menos perfeita, foram todas as ligações importantes effectuadas por meio de junções elasticas, de systema efficaz e simples, privilegio da casa A. Piat, em cujo importante e bem conhecido estabelecimento foi encommendado todo o machinismo.

Duas machinas a vapor estão affectas ao serviço do ascensor. Uma trabalha, enquanto a outra está de reserva ou em limpezas e reparações.

Cada machina faz trabalhar o trem de engrenagens que, por intermedio do eixo apropriado, dá o movimento ao pinhalete Galle, e d'ahi á cadeia, pondo em marcha as *cabines*.

Cada machina consta d'uma locomovel vertical, muniada d'uma caldeira Field, de rapida vaporisação, e occupando muito pouco espaço: está timbrada a 6^k de pressão. A machina é de dois cylindros de alta pressão, sem condensação. E' da força normal de 9 cavallos, e faz 200 revoluções por minuto; a descarga do vapor effectua-se dentro da chaminé, e no tubo destinado para este fim está intercalada uma torneira de 3 vias, por meio da posição de cada uma das quaes, pôde descarregar-se o vapor inteiramente na chaminé, introduzindo assim uma tiragem forçada; ou descarregar inteiramente o vapor na atmosphaera, ou em qualquer recipiente; ou descarregar uma parte na chaminé e outra na atmosphaera; em descanso, abrindo a communição com o exterior, purga-se o tubo da agua de condensação.

(1) Esta roldana está sendo substituido por outra de aço laminado com garganta de madeira.

A' machina deve estar adaptado um volante freio que o conductor poderá manobrar fazendo, com elle, em casos excepçõaes, variar o movimento da mesma, ou mesmo suspendel-o inteiramente.

Os cylindros estão munidos de torneiras de purga para dar sahida á agua de condensação que nas paragens se pôde accumular no interior.

A inversão da marcha effectua-se por quadrante, bem como o grau de expansão em marcha, justamente como em diversas machinas locomotivas ou de extracção.

Eis em resumo o caracteristico da installação motora que vae em breve fornecer uma nova vida economica e de utilidade publica ao ascensor Municipio-Bibliotheca.

Resta-nos, para terminar, prestar tambem a devida homenagem á casa constructora, e bem conhecida no mundo inteiro pelo nome de A. Piat & ses Fils, casa fundada em 1831 pelo seu primeiro chefe J. Piat, no momento em que a França via iniciar-se o seu grande movimento industrial mechanico, no qual o nome Piat tomou desde logo uma distincta posição entre as occupadas por nomes como os de: Cail, Farcot, Cavé, Pihet, Decoster, Calla, Bourdon, Frey, Rouffert, etc., associados a maravilhas de espirito inventivo, pelas suas creações e conscienciosos trabalhos de execução pratica.

Ao seu poderoso impulso inventivo e creador, allia este grande estabelecimento um elevado caracter de philantropia e de moralisação, que não podemos deixar de citar como modelo a seguir quando o industrial, comprehendendo que os seus interesses teem a maior salvaguarda na estima e dedicação dos seus operarios, faz d'estes uma familia de trabalho respeitada e querida, ministra-lhes a instrucção profissional; desenvolve lhes as aptidões; orienta-lhes as tendencias no sentido do seu aperfeiçoamento moral; e acompanhando-os durante o periodo activo da sua util laboração, não os abandona no declinar das suas forças productivas, assegurando-lhes o futuro no occaso da sua passada e proveitosa existencia de trabalho.

A casa Piat não conhece esses abysmos que separam os industriaes dos seus operarios; o esqualido phantasma da grève não traça n'ella a sua sinistra linha de demarcação entre os chefes oppressores sedentos de ganancia e os subordinados opprimidos reclamando um direito ou pelo menos um dever de piedade.

Não se desinteressando da sorte do seu numeroso pessoal, distribuido pelas suas duas grandes fabricas de Paris e Soissons, a casa Piat desde 1850 creou a sociedade de soccorros mutuos, que hoje, além de prestar os serviços ordinarios das sociedades, paga uma pensão ao seus velhos servidores.

Esta sociedade de soccorros tem actualmente para o seu fundo de refórmas o capital de 126.322 francos, formando o patrimonio dos seus membros.

A casa completa 360 francos de rendimento aos seus velhos operarios tendo vinte annos de presença nas suas officinas; além d'isto, como instituiu a participação nos lucros, espera, capitalisadas as quantias obtidas por esse lado, dar uma pensão annual de 600 francos.

Os operarios teem o goso d'uma bibliotheca importante, tanto de instrucção como de recreio; e uma parte d'elles formam uma philarmonica de 60 figuras, classificada entre as primeiras.

Terminando com esta exposição do feitio humanitario da casa constructora que escolhemos, uma descripção que só devia ter uma feição technica, seja-nos perdoada esta falta de unidade descriptiva pelo juizo que formamos de que sempre alguma cousa de util ficará no espirito publico, tomando conhecimento, embora deslocado, de factos tão interessantes no dominio da

mechanica moral, como os que descrevemos no dominio da mechanica positiva a que destinavamos principalmente este artigo.

Raul Mesnier de Ponsard.

O emprestimo

E' positivo que o governo trabalha n'uma operação financeira tendo por base os caminhos de ferro do Estado.

Nada se sabendo, porém, sobre as condições em que esse negocio será feito, seriam extemporaneas quaesquer apreciações que fize-semos marchando sobre um perfeito terreno de hypotheses.

Depois de se conhecer o que ha a tal respeito, poderemos occupar nos do assumpto e, segundo a sua solução, faremos as observações que procederem.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Editos de 15 dias

Nos termos do artigo 157.º do regulamento do estabelecimento, exploração e fiscalização dos serviços telegraphicos, approvado por decreto de 10 de dezembro de 1892, e para os efeitos do mesmo artigo, se annuncia que está patente, durante o praso de quinze dias, a contar da data da publicação d'este annuncio, todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro horas da tarde, o plano de ampliação a diversas linhas da rede de viação urbana na cidade do Porto, do systema de tracção electrica, plano que foi apresentado pela companhia carris de ferro do Porto.

Direcção dos serviços telegrapho-postaes, em 18 de maio de 1897.—O conselheiro director geral, *E. Madeira Pinto.*

Repartição de caminhos de ferro

S. M. El-Rei, conformando-se com o parecer de 17 do corrente mez do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 6 d'este mez, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de um taboleiro metallico para a ponte do Rouxinol, ao kilometro 39,328 do caminho de ferro de leste, empregando as vigas de rotula retiradas da ponte de Antuan, devendo porém a companhia estabelecer a um dos lados do novo taboleiro um passeio com a competente guarda, para assegurar devidamente a passagem dos empregados e operarios da linha férrea, que tenham de transitar de um para outro lado.

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

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

Excursões

Da associação dos engenheiros civis portuguezes

A excursão de estudo, projectada por esta associação para o corrente anno, realizar-se-ha nos dias 5 a 10 de junho, sendo o respectivo programma e itinerario como segue:

Dia 5 de junho. —Partida de Lisboa para Evora ás 6 horas da manhã; visita aos principaes monumentos, edificios e museus de Evora.

Dia 6. —Continuação das visitas do dia anterior e partida para Estremoz, depois do almoço, pelas 11 1/2 horas. Visita a Estremoz, seguindo para Villa Viçosa onde se visitará a escola pratica de cavallaria.

Dia 7. —Partida de manhã para Elvas, passando por Villa Fernando, cuja escola será visitada.

Dia 8. —Partida de Elvas para o Campo de Tancos afim de visitar a escola pratica de engenharia.

Dia 9. — Partida de manhã para Thomar onde se passará o dia em visita aos seus principaes monumentos, etc., regressando a Lisboa, onde se deverá chegar pelas 4 horas da manhã do dia 10.

Como de costume, os srs. ministros da guerra, marinha, reino e obras publicas, auctorizaram que sejam considerados como de serviço os dias que durar a excursão.

O sr. ministro das obras publicas concedeu tambem a passagem gratuita nos caminhos de ferro do Estado, e a Companhia Real, Beira Alta e Nacional um bonus de 75 %.

Os excursionistas despendem a quantia de 13.7500 réis, em que está calculada a quota respectiva, comprehendendo todas as despesas desde a partida de Lisboa até o regresso de Payalvo.

Já é grande o numero de socios inscriptos e muitos mais haverá até o dia 1, data em que se encerra a inscripção.

A excursão é, na verdade, attrahente.

Americanos em Portugal

Visitaram o nosso paiz no dia 18 alguns excursionistas americanos acompanhados por M. L. Melano Rossi, director da *The Saroy*, agencia de viagens de Boston.

Vieram no *Sud-express* até Salamanca e d'ahi seguiram ao Porto, Braga, Coimbra, Lisboa, Cintra, regressando a Hespanha no *Sud-express* de 21, devendo seguir a Burgos, Biarritz, Pau, Lourdes, Marselha, Monte Carlo, Genova, Roma, Napoles, Florença, Veneza, Milão, Suissa; seguindo por Genebra a Paris, Londres, Liverpool, onde, em 14 d'agosto, embarcarão para Nova York, chegando em 21, tendo d'alli partido em 27 de março; portanto 147 dias de viagem.

O custo d'esta foi de 1.525 dollars.

A *Saroy* prepara outras excursões para o corrente verão, sendo uma á Russia, Mar Negro, Caucaso e parte da Siberia.

Para 1898-99 projecta a mesma agencia uma viagem á roda do mundo e para 1.900 outra a Paris por occasião da exposição.

Segundo nos assegurou mr. Rossi, que pessoalmente nos procurou, espera ainda este anno voltar ao nosso paiz com outro grupo de excursionistas, viagem para a qual promettemos dar-lhe todas as informações.

A proposito da frequencia com que o nosso paiz vae sendo visitado por estrangeiros, lembra, muito sensatamente, o *Seculo* que seria conveniente ter patentes ao publico, todos os dias, pelo men os n'esta epocha, os museus e edificios monumentaes ou de valor historico, e que n'esses houvesse algum empregado competente, que, falando o francez, guiasse os visitantes e lhes explicasse o que tem que ver.

Tem muita razão, o *Seculo*.

Ainda ha pouco, quando os excursionistas francezes quizeram ver a igreja de Santa Cruz de Coimbra appareceu-lhes pela frente um sacristão, guarda ou coisa parecida, que declarou a quem os acompanhava «que se apressassem, que elle tinha que fechar a igreja e não estava para se conservar alli ás ordens»!

Foi preciso que um portuguez lhe fizesse vêr por fórma energica, que se elle tinha tanto que fazer resignasse o seu logar de guarda da igreja, porque, sendo esta um monumento do paiz, tinha que o mostrar a todos que quizessem visital-o a horas competentes.

Afinal lá se resolveu, mas de má vontade e questionando continuamente com uns garotos que o rodeavam.

Um espectáculo doloroso para se offerecer a extranhos!

Bilhetes de banhos

Começa no dia 5 a venda d'estes bilhetes entre varias estações da Companhia Real e com destino a algumas do Minho e Douro.

O serviço é perfeitamente igual ao do anno passado. Na secção *Avisos de serviço* publicamos o respectivo annuncio.

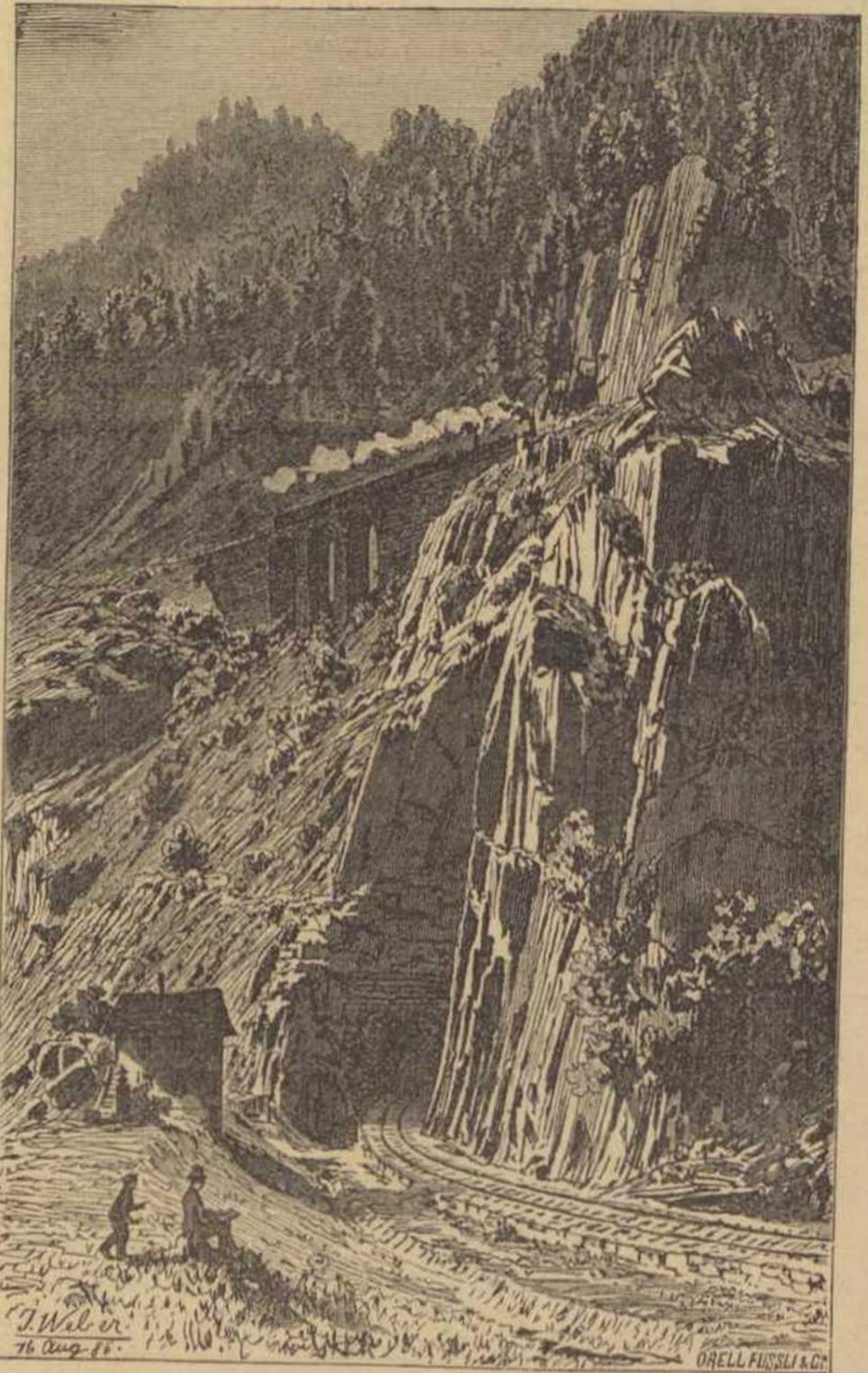
Desde 10 de maio tambem começou o serviço de bilhetes de ida e volta nas linhas do Minho e Douro, sendo igualmente bitolado pelo do anno passado com ampliação á nova estação do Porto e á da Regoa, em grupo especial.

No dia 1 de junho começa a venda de bilhetes de banhos na linhas de Guimarães.

O CAMINHO DE FERRO DO S. GOTHARDO

(Continuado do n.º 226)

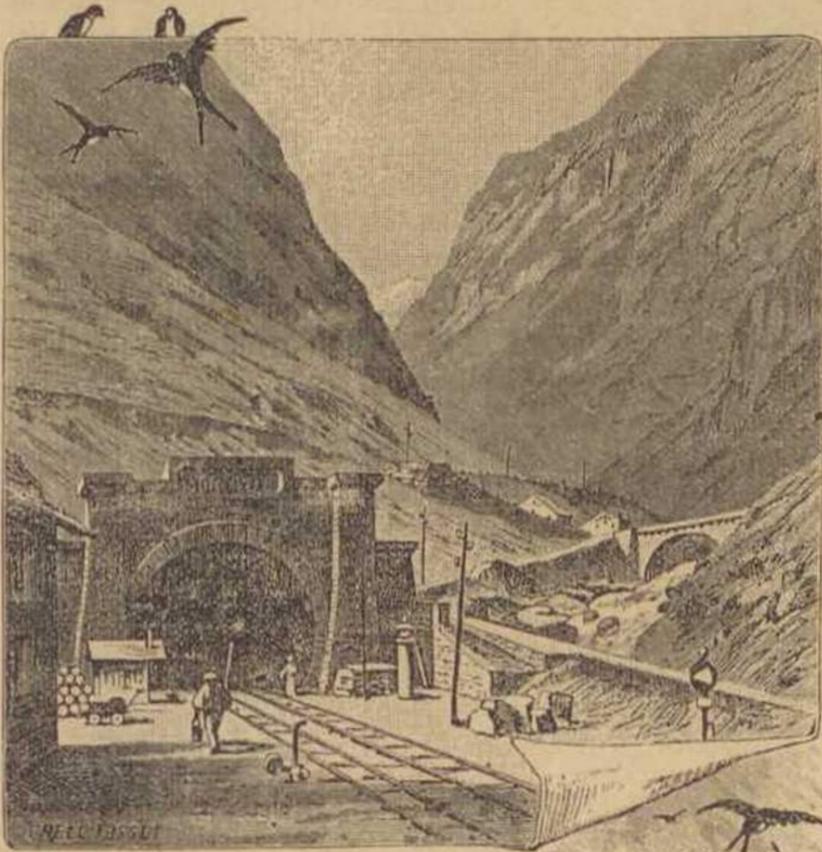
Vem em seguida uma série de dezeseite tunneis, dos quaes tres, os de *Pfaffensprung*, *Wallingen* e *Leggstein* são helicoidaes; depois uma successão de viaductos, tres dos quaes estão escalonados sobre o mesmo curso de agua, o *Maienreuss*; finalmente, transpondo a ponte lançada sobre o abysmo vertiginoso onde o Reuss redemoinha a uma profundidade de 44 metros,



O tunnel do Pfaffensprung

chegamos a *Goeschenen*, na embocadura norte do grande tunnel aberto nas entranhas do Gothardo, até hoje o maior tunnel do mundo. Aqui o caminho de ferro afasta-se por algum tempo da estrada postal, que até então o acompanhara fielmente, para se abysmar nas trevas do tunnel, desembocando mais tarde em Airolo, do lado sul e na vertente da montanha. A estrada no entanto segue o seu curso sinuoso e pittoresco atravez os *Schoellenen* e pela *Ponte-do-Diabo* em direcção a *Andermatt*, *Hospenthal* e hospicio do Gothardo, depois torna a descer pelo *Val Tremola* até Airolo, onde alcança de novo a via férrea. Antes do acabamento do caminho de ferro, a estrada postal era utilizada todos os annos por mais de sessenta mil viajantes, de que um grande numero era alimentado e albergado gratuitamente pelo hospicio. Este estabelecimento, juntamente com a capella e mais dependencias, foi devastado por uma avalanche em 1775; alguns annos depois, o exercito francez, sob o commando do general *Menard*, acampou n'este sitio, e á falta de lenha utilizou as construcções como combustivel. Nos desfiladeiros do Gothardo, francezes, russos e austriacos travaram outr'ora sangrentos combates. A inscripção «*Suwarow, Victor*», gravada n'um rochedo no cume do Tremola, recorda-nos ainda hoje a forma por que as paixões rancorosas dos homens de guerra profanaram antigamente estas sagradas solidões. Na actualidade, milhares de pacificos viajantes de todas as nações escolhem este caminho encantador como *objectivo das suas excursões de verão*. *Goeschenen* está ligado por um serviço regular de diligencias com *Andermatt*, *Hospenthal*, *Disentis*, *Furca* e *Oberalp*. Não se pode conceber uma excursão mais admiravel que a de *Lucerna-Goeschenen* em caminho de ferro e d'ahi em diligencia pela via *Andermatt* a *Coire* ou a *Brigue* em duas direcções completamente oppostas.

É agora, mesmo na nossa frente, a uma pequena distancia da estação de *Goeschenen*, abre-se um enorme buraco negro: é o tunnel monstro que vamos passar.



Entrada norte do grande tunnel

A sua historia e a sua descripção teem o seu tanto de romanescas. O traçado passa exactamente a 300 metros abaixo da aldeia de *Andermatt*, enquanto mais longe o fundo do pequeno lago de montanha *Sella* se encontra a mais de 1.000 metros acima da parte supe-

rior do tunnel. De kilometro em kilometro estão dispostas lanternas numeradas de 1 a 14. Dos dois extremos, a linha sobe em declive suave para o centro do tunnel, estando o ponto culminante d'este e de toda a linha á altitude de 1.154 metros acima do nivel do mar. Construido em via dupla, o tunnel tem uma largura de 8 metros sobre 6 de altura. A sua perfuração importou em sessenta milhões de francos. Os trabalhos foram encetados a 4 de junho de 1872 em *Goeschenen* na vertente norte e a 2 de julho do mesmo anno em *Airolo* na vertente sul; o numero médio de operarios empregados na construcção era de dois mil e quinhentos por dia. A 19 de julho de 1879, quando a obra estava quasi concluida, o chefe da empresa, *Luiç Favre*, morreu de um ataque apoplectico ao inspeccionar o interior do tunnel. Não obstante, os trabalhos proseguiram; a 29 de fevereiro de 1880 estava estabelecida a communicação entre os dois extremos e o telegrapho annunciava triumphantemente ao mundo inteiro a grande noticia de que a abertura do tunnel do Gothardo era enfim um facto consummado. A estatistica demonstrou que os trabalhos exigiram o emprego de um milhão de kilos de dynamite para minas, de um milhão e sete centos mil kilos de oleo para illuminação, e a excavação de 900.000 metros cubicos de rocha. A ventilação do tunnel é perfeita, não excedendo nunca a temperatura a 20^o centigrados. A duração da travessia do tunnel varia, segundo a velocidade dos comboios, entre dezeseite e vinte minutos.

Mas que maravilhosa transformação esses poucos momentos passados sob a terra operaram em tudo o que nos rodeia! Quando, ao sairmos das trevas do tunnel, volvemos á luz deslumbrante do sol, a custo acreditamos estar ainda em territorio *suisso*. A architectura, os costumes, a physionomia do povo, até as taboletas dos estabelecimentos, tudo é italiano. Por exemplo: «*Handlung*» tornou-se «*Negozio*», a palavra «*Wirtschaft*» é substituida por «*Trattoria*» e o «*Gasthaus*» deixa de ser *Gasthaus* para se transformar em «*Albergo*». Assim tambem a estação do caminho de ferro, em vez de se chamar «*Bahnhof*», como succedia no outro lado da montanha, chama-se agora «*Stazione*». Não resta duvida, devemos estar na Italia. Pois ainda não; encontramos em *Tessin*, o cantão italiano da Suissa, e descendo o valle de *Tessin* (ou *Ticino*) como subimos já o do *Reuss*, bem depressa notaremos, pela luxuriante vegetação, pelo bello azul do ceu e pelo perfume extranho da atmospheria mais transparente e mais luminosa, que não está longe a Italia, o paiz do sol. A descida do valle não offerece menos encantos do que a precedente subida de *Fluelen* a *Goeschenen*, e comporta mais alguns tunneis helicoidaes e ousados viaductos.

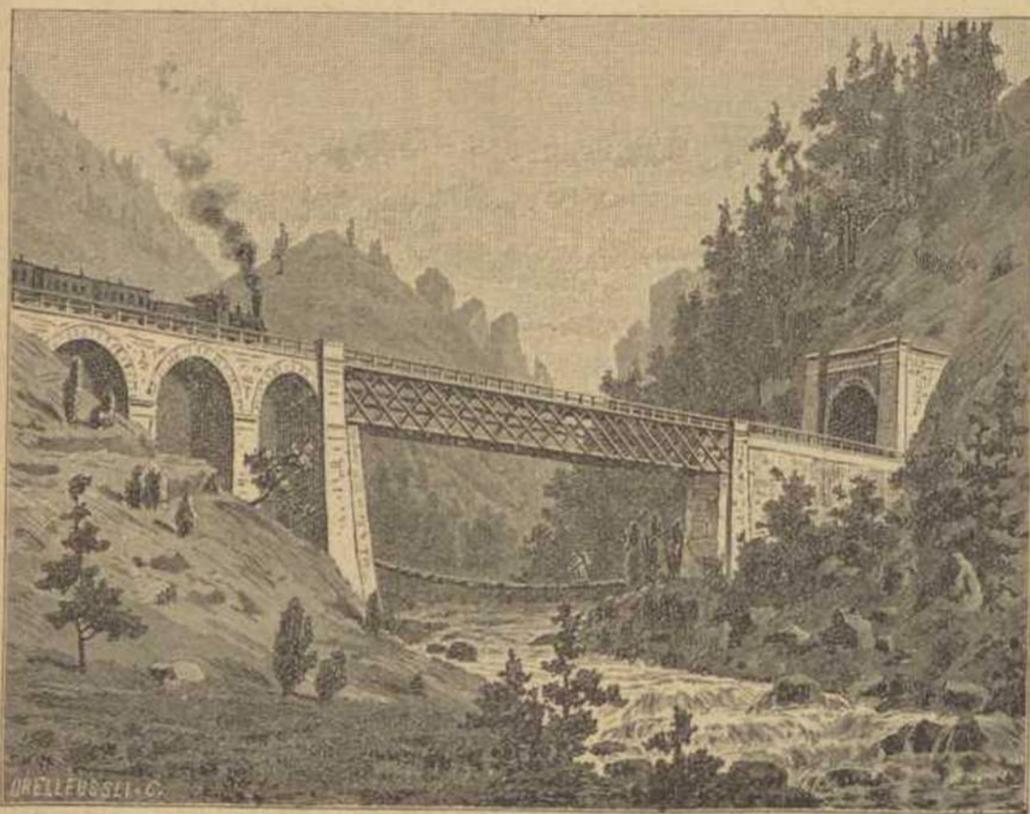
N'esta parte do caminho, a vista abrange uma successão continua de quadros d'uma belleza selvagem, d'uma magestade feroz. Não se vê senão cascatas espumantes precipitando-se das montanhas, ou brotando dos flancos de rochedos escarpados, torrentes geladas que susurram saltando de fraga em fraga, desejosas de alcançar o mar longinquo, sombrias massas graniticas de formas phantasticas, despedaçadas e fendidas pelas convulsões da natureza, escarpadas gigantescas tão antigas como o mundo, e no meio de todo este cahos, ora desapparecendo n'um tunnel, ora transpondo um abysmo ou contornando a beira d'um precipicio, os carris do caminho de ferro do Gothardo, que conquistou esta região selvagem e transformou este deserto em um lugar de *excursão e de recreio* para o homem, desenrolam-se em meandros multiplos como os vastos anneis d'uma serpente monstruosa,

Tal é o espectáculo unico que nos offerece o trajecto de *Airolo* a *Biasca* n'uma distancia de quarenta e seis kilometros. Julgar-se-hia atravessar uma grande cathedral de granito, cujo altar seria o hospicio do Gothardo, zimbório a abobada celeste, naves as gargantas que atravessamos, e portal *Biasca*. Desde a sahida do tunnel, a linha desce continuamente com declives bastante pronunciados, a tal ponto que ao chegar a *Biasca* nos encontramos a cerca de nove centos metros mais abaixo que em *Airolo*. Mas consagremos primeiro algumas palavras a esta ultima localidade. *Airolo*, destruida por um incendio em 1877, inteiramente reconstruida depois, proporciona um numero consideravel de interessantes excursões. E' d'aqui que parte a estrada que conduz ao cume do Gothardo pelo Val Tremola, já mencionado, estrada de que só se póde fazer uma ideia depois de se ter visto as suas sinuosidades e os seus zig-zags.

Depois de deixar *Airolo*, o caminho de ferro passa em tunnel o *desfiladeiro de Stalvedro*.

(Continúa).

George L. Catlin.



O viaducto de Stalvedro

Visita dos chefes de serviço das linhas francezas

* (Concluido do n.º 226)

A's 7 e meia da tarde começou o jantar no restaurante do Palacio, festa que correu animada, sem caracter de etiqueta, sendo levantados numerosos brindes aos nossos visitantes, a que elles corresponderam brindando ao nosso paiz, á engenharia portugueza, á direcção do Minho e Douro, etc.

No dia 10 ás 9 horas da manhã partiu-se em comboio especial da estação de S. Bento, indo-se a Campanhã visitar as officinas do Minho e Douro, e ás 10 horas sahio o comboio d'essa estação em direcção á fronteira.

O trajecto d'aquella linha desde o Juncal fez a admiração de todos pelos aspectos sempre variados que as margens do Douro apresentam ao viajante.

Na estação de Ermida, onde o comboio teve paragem para tomar agua, a direcção do Minho e Douro offereceu aos excursionistas lindissimas rosas e saborosos fructos.

Na Regoa fôra preparada uma casa proximo da estação onde devia ser servido o almoço aos viajantes.

Delicioso o effeito da sala, com as paredes adornadas por tropheus de instrumentos de engenharia, ferramentas, bandeiras portuguezas e francezas e grinaldas de buxo, trabalho devido á actividade e bom gosto do chefe de secção de via e obras do caminho de ferro, que recebeu os louvores de todos os assistentes.

Tambem alli se trocaram repetidos brindes, sendo os mais notaveis o de Mr. Leonel Marie, antigo membro do conselho de estado e hoje chefe dos serviços administrativos do Norte de França, que saudou em phrase elegante e finamente cariciosa o nosso paiz.

Terminado o almoço, seguiu o comboio para a fronteira admirando-se sempre os bellos pontos de vista das duas margens do Douro.

Em Barca d'Alva uma desagradavel surpresa nos esperava. A chuva começou a cair torrencialmente.

Singular coincidencia. Os distinctos viajantes tiveram sempre o mais brilhante sol desde que entraram a fronteira portugueza até que... a sahiram.

A chuva e mais tarde a trovoadas, desfazendo-se em faiscas electricas, não nos deixaram mais até Boadilla, mal permittindo que se apreciasssem bem as maravilhosas obras d'arte, entre Barca d'Alva e Fregeneda.

Em Boadilla nos esperava outro desapontamento:

O restaurante d'alli serviu um pessimo jantar, e exigiu por elle preço exorbitante. Os nossos visitantes que haviam sido bem servidos, por vezes em mesas esplendidamente ornamentadas, nos hotéis Nunes, de Cintra; Central, de Leiria; dos caminhos de ferro, em Coimbra, e Grande Hotel, no Porto, pagando, todavia, preços mais que razoaveis, extranharam, com razão, que em Boadilla lhes servissem comida detestavelmente feita por preço muito superior ao Hotel Internacional de Lisboa.

Sob estas impressões e sob as cataractas de agua que o ceu vasava para a terra, separaram-se os viajantes dos seus companheiros portuguezes, e se aquelles levaram uma boa impressão do nosso paiz, tambem igual sentimento deixaram aqui em todos que com elles se relacionaram, pela sua extrema delicadeza e illustração que tornavam agradabilissima a companhia de tão estimaveis visitas. A todos envia o nosso jornal um affectuoso aperto de mão em reconhecimento das repetidas provas de consideração e estima de que foi alvo quem os acompanhou sempre desde a sua chegada até a despedida em terras de Hespanha.

NOTAS DE VIAGEM

XVIII

Caminho de Constantina. — As Portas de ferro. — Percorso pittoresco. — Cidade encantadora. — Industria, industriaes e industriosos.

Em Tazmalt, até onde descrevi a viagem no artigo anterior, toma-se o caminho de ferro que vem ao entroncamento de Beni-Mançour, d'onde segue a linha principal para Constantina, encetando-se a parte mais pittoresca do percurso.

Começamos a subir continuamente para atingirmos o ponto mais alto da linha que é em Setif, e n'este empenho embrenhamo-nos por entre uma cadeia de montanhas abruptas e selvagens de um aspecto pittorescamente theatral.

Parecem pinturas aquellas pedras esfolhando-se pelas ravinas e elevando para o firmamento agudas pontas de lanças phantasticas.

O valle pedregoso e escuro comprime-se cada vez mais, dando apenas passagem á via férrea e á estrada, não sem grande custo de obras d'arte n'uma e outra via, em repetidos tunneis e viaductos em que se vencem obstaculos naturaes dos mais extraordinarios e grandiosos aspectos.

Breve entramos os *Bibans* ou *Portas de ferro*, nome dado á unica passagem praticada n'aquella cadeia de montanhas, por causa da côr negra férrea de todas aquellas pedras.

Evidentemente um vulcão ou outra grande commoção subterranea revolveu em tempo aquellas montanhas, fazendo-as voltar sobre si, o que se prova pela posição actual das differentes camadas chistosas, perfeitamente em vertical, n'alguns pontos.

Entre horribéis precipícios e pelo mesmo desfiladeiro, rodeado dos mais gigantescos e phantasticos rochedos, por onde o exercito francez conseguiu passar em 1839 sob o commando do duque d'Orleans, sae o caminho de ferro, sempre subindo, offerecendo ao viajante os mais interessantes aspectos das montanhas lateraes, para, depois de um percurso de 220 kilometros, entre gargantas as mais profundas, as mais selvagens e pittorescas, nos mostrar a linda cidadezinha de Setif, um perfeito oasis, um encanto de que retenho as mais agradaveis impressões que reservo para quando tratar do regresso, porque foi tambem no regresso que alli descancei.

Estamos no ponto mais alto da linha, a 1.074 metros, e d'ahi em diante descemos sempre por planuras, algumas incultas e sem nada que vêr, outras semeadas de numerosas aldeias arabes ou atravessadas por caravanas e grandes rebanhos de carneiros.

Tambem, terminado o jantar no bufete, muito razoavelmente servido, posto que n'elle abundem os legumes e hortaliças como se o famigerado Kuhne dirigisse o *menu*, começa a anoitecer e nada veremos até Constantina.

E' á meia noite que se chega a esta estação, e do que me succedeu já dei a descripção na pag. 341 d'este jornal, no anno passado.

Toma-se o omnibus que nos conduz ao hotel e, mesmo de noite, já se vae vendo que Constantina é a mais pittoresca das cidades da Argelia.

Logo ao sahir do largo da *gare* depara-se-nos pela frente a alterosa montanha de onde a cidade se debruça sobre uma profunda ravina, ao fundo da qual corre o Rounul.

E' uma verdadeira fortaleza natural de primeirissima ordem, esta cidade, cuja historia diz, não obstante, que ella foi tomada oitenta vezes nas guerras entre os romanos, os vandalos, os bizantinos, os arabes e os turcos, até que, ha 60 annos, a tomaram os francezes, depois dos mais renhidos combates, em que perderam quatro generaes e numerosos soldados.

Constantina dorme. Tudo fechado. Durmamos tambem.

Ao levantar, de manhã cedo, como eu aconselho a todos os viajantes, e como é indispensavel na Africa, porque é o meio de se visitar a cidade sem soffrer os calores do sol (em Constantina ás 6 horas da manhã cheguei a ter frio), a cidade está em plena animação.

Nas ruas que conduzem aos mercados cruzam-se arabes, europeus, zuavos, policias e guardas indigenas com o seu fardamento escuro muito elegante, no estylo turco, armados de corneta e revólver; mulheres envoltas nas suas largas roupagens cinzentas, viajantes como eu, de guia na mão, machina photographica a tiracollo e nariz no ar, pelotões de soldados francezes e de regimentos indigenas aturdindo o ar com as suas cornetas e tambores de sons estridentes; caravanas de

camellos e burros carregando melancias, pelles, fardos de esparto, de tabaco e outras materias primas para as industrias de que Constantina é um centro, o mais importante do paiz.

O aspecto d'aquellas ruas, ou em rampa, ou em escadarias, é quanto pôde ser de pittoresco.

Descendo a rua Combes, que é uma das mais animadas, podemos ver logo o bairro arabe que é interessantissimo, quasi todo de estreitas ruas cobertas, ladeadas de cubiculos onde se vendem carnes, fructas, legumes, tintas para pintar o corpo, sapatos, ventarolas, peneiras e outros artigos de palha, bolsas, polvorinhos, punhaes, tecidos, tudo quanto se fabrica alli, á vista do publico, por processos primitivos, na sua maior parte, mas n'uma faina insana que mais propria parece dos paizes frios do norte do que de uma zona calida.

Em numerosas lojas pisa-se café, n'outras preparam-se *cuscus* para o almoço dos indigenas.

A essa hora tambem se podem ver as mèsquitas, das quaes a grande é rica em columnas de marmore e lustres de crystal de rocha e metal.

Até ás 9 da manhã ha muito que ver no interior da cidade, e depois d'esta hora, tomado o café no hotel ou em qualquer dos restaurantes, que os ha muito bons na praça de Nemours, toma-se um trem que por 5 francos nos faz ver o exterior da cidade em 2 horas e meia.

Começa-se por passar a ponte de que já falei e admirar, de dia, o que já nos encantou de noite — o valle profundo em que corre o rio.

Lá em baixo vemos um caminho aberto na rocha, contornando as saliencias d'esta, subindo, descendo até junto das aguas.

E' o passeio dos *touristes*, onde iremos de tarde que é a melhor hora.

O trem leva-nos á estrada da Corniche, um caminho delicioso, cortado no rochedo em trincheira e em quatro tunneis.

D'alli se gosa um bello panorama de Constantina e da montanha em que esta está situada, montanha a pico sobre o Roumel onde, não obstante, alguns pastores de inconcebivel arrojo se arriscam a levar os rebanhos a pastar. Custa-lhes caro o atrevimento, porque bastantes se despenham d'aquella altura (uns 200 metros) fazendo-se pedaços no fundo do rio.

Junto ao primeiro tunnel da estrada vejo tres arabes acocorados, jogando. Mais adeante dois rapazes francezes admiram, como eu que havia descido do trem, o pittoresco da paizagem.

A' minha chegada um d'elles descreve-me algumas curiosidades locaes, e dando alguns passos a meu lado indica-me o grupo dos arabes, dizendo-me:

— Veja que desgraça! O filho do kadi, um rapaz fino, de boa fortuna, passa a sua vida aqui jogando na rua. O pae tem o maior desgosto, mas não ha maneira de lhe arrancar este vicio.

Reparo então que um dos arabes, estendendo no chão a ponta do manto, joga sobre elle com tres meias cascas de nós e uma bola de cera. O jogo consiste em occultar a bola sob uma das cascas e os que estão de fóra dizerem sob qual d'ellas ella está.

Mas faz isto tão mal, tão claramente que, quando elle pergunta «onde está a bolla», qualquer acerta immediatamente, ganhando a aposta de 2, 5, 10 e até 20 francos de cada vez.

Por isso, segundo diz o *amavel* francez que casualmente se me agregou, cada dia o filho do kadi perde enormes sommas. Coitado!

Ora no artigo seguinte o leitor verá o 2.º acto d'esta comedia e ficará sabendo como a Africa franceza já está civilizada...

Expedições para Paris

A companhia dos wagons leitos organizou o serviço de recovagens de Lisboa a Paris no mesmo sentido do que já tinha de Paris a Lisboa, pelos seus comboios sud-express, sendo, portanto, os envios unicamente feitos ás terças e sextas-feiras.

Os preços são:

10 kilos.....	19,35 fr.
20 »	37,55 »
30 »	55,75 »
40 »	74,25 »
50 »	82,10 »

cobrando-se a mais as despesas de sellos, estatística, de fronteiras, de valor, seguro, etc., que a companhia não diz a quanto montam, mas que não serão menos de 6 francos em 10 kilos, o que elevará o custo total a uns 70000 réis. E' extraordinariamente caro.

A Tracção electrica em Lisboa

Foi approvedo pelo sr. José Luciano de Castro, ministro do reino, o projecto de contracto entre a camara municipal e a companhia Carris de ferro de Lisboa, para a adopção da tracção electrica em todas as ruas.

Esta approvação está subordinada, na parte technica, á expressa clausula de serem os respectivos projectos submittidos ao ministerio das obras publicas e á direcção dos serviços telegraphicos, nos termos dos art.ºs 156 a 160 do decreto de 10 de dezembro de 1892.

A companhia, caso o ministerio das obras publicas e a direcção dos serviços telegraphicos não encontrem inconveniente em se pôr em pratica o novo meio de tracção e se ainda esse contracto não prejudicar direitos adquiridos, como são, por exemplo, os da companhia do gaz, aguas, etc., que podem soffrer prejuizos com a installação electrica, poderá proceder á mudança da tracção, não podendo porém exercel-a em ruas que pela sua pouca largueza ou qualquer outra incapacidade possam occasionar prejuizos graves.

A deliberação tomada pelo governo foi communicada já á camara municipal, para que esta avise a companhia, que terá de entregar no ministerio das obras publicas os projectos formulados para o novo systema de tracção e pelos quaes se procederá detidamente ao exame do assumpto.

Thomar a Payalvo

Estão definitivamente approvedos os projectos d'esta linha, tendo o conselho superior de Obras Publicas e Minas dado parecer favoravel na sua sessão de 28 de maio.

Logo que o alvará seja publicado constituir-se-ha a sociedade para a construcção e exploração.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS Companhia de Seguros «Fidelidade»

Nos dias 1, 2 e 3 de junho proximo, da 11 horas da manhã até á 1 hora da tarde, no escriptorio da mesma Companhia, no Largo do Corpo Santo, 13, 1.º andar, proceder-se-ha ao pagamento do dividendo dos lucros de 1896, réis 55000 por acção, livre do imposto de rendimento, continuando depois ás mesmas horas em

todas as quintas-feiras. Quando seja santificado o dia de quinta-feira far-se ha pagamentos na quarta feira anterior.

Pela Companhia de Seguros Fidelidade, os directores, José Felix da Costa. Victoriano Estrella Braga.

Lisboa, 21 de maio de 1897.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de maio.

Durante a quinzena que hoje finda, as atenções da nossa praça estiveram principalmente occupadas com os boatos mais ou menos fundados acerca da realização de um emprestimo destinado a remover algumas difficuldades da nossa situação financeira. Por parte do governo, porem, tem-se guardado a maior reserva, não só acerca dos projectos que o sr. ministro da fazenda tenciona apresentar ás camaras, mas tambem sobre quaesquer actos que tencione praticar ou esteja em via de praticar para desafogar quanto possivel o nosso estado financeiro.

No ponto a que, infelizmente, as cousas parecem ter chegado, é justificada a reserva do governo e muito para desejar seria que todos os que mais ou menos podem influir na opinião se competrassem da gravidade das circunstancias, mantendo-se n'um prudente expectativa para não crearem embaraços á iniciativa e á acção do sr. ministro da fazenda, cujos talentos e aptidões todos reconhecem. Se, com o seu comprovado valor, o sr. ministro da fazenda nada puder fazer de util e proveitoso, como as circunstancias estão reclamando, quem será capaz de o fazer e em que termos o poderá fazer?

Do que se tem dito acerca de medidas de fazenda, o que apenas é certo, é que o sr. ministro da fazenda apresentará ás camaras um orçamento exacto, isto é, um orçamento que seja a rigorosa expressão da verdade, afirmando-se, que apesar de todos os côrtes e reduções, ainda assim foi completamente impossivel estabelecer equilibrio entre as despesas e as receitas. O sr. ministro da fazenda procurará no entretanto tornar quanto possivel mais productivas as receitas. Por outro lado o sr. ministro das obras publicas apresentará ao parlamento varios projectos destinados a promover o fomento agricola. A missão da futura camara será muito laboriosa e da sua cooperação leal e zelosa tudo tem a esperar o paiz.

A situação geral dos nossos mercados pouca alteração soffreu durante a quinzena. Apenas influiu d'algum modo no estado dos cambios a recrudescencia dos boatos de que estava imminente a realização de um emprestimo. Mas ainda a indecisão e a falta de firmeza não deixaram de se continuar a manifestar. A procura foi pequena e a offerta foi por vezes insistente, mas desanimando logo ás primeiras oscillações. O cheque ficava no sabbado a 35 ³/₈ s/ Londres, 885 s/ Paris e a 331 s/ Hamburgo.

O mercado das inscrições, que na primeira semana da quinzena estivera oscillante, mostrou-se na ultima mais firme, regulando de 34,85 a 34,95. As obrigações do emprestimo de 1888 (4 p. c.) tiveram sahida regular a 160000 réis, do emprestimo de 1890 (4 p. c.) não houve vendas, havendo compradores a 410000 réis. Tambem se fez muito pouco em obrigações internas de 4 ¹/₂ a 450000 e 450000 réis. As obrigações prediaes regularam a 950000 réis (6 p. c. acc.) a 920000 réis (5 p. c. ass.), as de Loanda-Ambaca cotaram-se a 840000 réis.

As acções dos bancos regularam: — do Banco de Portugal a 1270000 réis, do Lisboa & Açores a 140000 réis, do Commercial de Lisboa a 1180000 réis, do Nacional Ultramarino a 850000 réis. O mercado de generos coloniaes continuou frouxo e retrahido pela baixa no café de Angola. Regular o mercado do cacau, borracha, cêra e coconote. E' bastante avultado o stock de café nos armazens alfandegados do porto de Lisboa. No entretanto as noticias ultimamente recebidas de Angola com relação á crise commercial são mais animadoras.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v....	36 ¹ / ₄	36 ¹ / ₂	Desconto no Banco de Portugal.
» cheque..	36 ¹ / ₈	36	No mercado.....
Paris 90 d/v.....	796	798	Agio Buenos Ayres.....
» cheque.....	799	800
Berlim 90 d/v.....	325	326	Cambio Brazil... ..
» cheque.....	328	329	Premio libra.....
Francfort 90 d/v...	325 ¹ / ₂	326 ¹ / ₂	
» cheque..	328 ¹ / ₂	328 ¹ / ₂	
Madrid cheque....	10010	10020	

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

BOLSAS	MAIO													
	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	31	—
Lisboa: Inscriptões assent...	35	35	34,95	33,75	33,70	33,70	33,70	34,85	33,85	-	34,85	34,95	35	-
» coupon....	-	35	-	-	34,85	34,85	34,85	34,85	33,90	-	34,95	34,95	35	-
Obrig. 4 0/0 1888.....	-	16.200	16.150	-	16.150	16.150	16.150	16.100	16.100	-	-	16.100	-	-
» 4 0/0 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 externo ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.....	46.000	-	-	-	45.900	45.800	45.800	45.700	45.700	-	45.700	-	46.000	-
» 4 1/2 0/0 coup. int....	45.800	46.000	46.000	-	46.000	45.900	46.000	45.800	45.800	-	45.900	-	46.000	-
» 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	78.000	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	128.000	127.900	-	127.900	-	-	127.700	127.500	127.500	-	-	127.500	127.500	-
» Commercial.....	118.000	118.000	118.000	118.000	118.000	-	118.000	-	-	-	-	-	-	-
» N. Ultramarino...	85.700	85.800	85.900	86.000	-	85.700	85.900	85.600	85.500	-	-	-	84.500	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	76.000	-	-	-	78.300	79.000	-	-	-	-	-
» Comp. Real.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.000	-	11.200	-
Obrig. prediaes 6 0/0.....	-	-	-	-	-	-	-	95.500	-	-	-	-	-	-
» 5 0/0.....	92.000	92.000	92.200	-	92.200	-	92.100	92.100	92.000	-	92.000	-	-	-
» Comp. Real 3 0/0 1.º grau	-	-	-	72.000	-	-	71.700	-	-	-	71.500	71.500	72.000	-
» 2.º grau	9.800	-	-	-	10.000	-	10.600	11.400	-	-	-	11.000	11.800	-
» C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39.500	-
» Atravez Africa.....	84.200	-	84.200	84.000	84.000	84.000	84.000	84.000	84.000	-	-	-	-	-
Paris: 3 0/0 portuguez.....	22	22	22,62	22,80	22,75	22,80	22,59	22,70	22,56	-	22,68	22,87	22,75	-
Acções Comp. Real.....	-	45	-	45	-	45	-	-	-	-	-	44,50	-	-
» Madrid-Caceres.....	-	26	-	25	25	27	28,50	-	-	-	25	25	-	-
» Norte de Hespanha ..	82	85	85	87	84	84,50	84	89	-	-	85	-	-	-
» Mad. Zaragoza.....	125	124	125	125	127	126	128	130	129	-	130	-	-	-
» Andaluzes.....	68	-	68	69	66	67	67	73	72	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real (1.º grau).	264	264	266	266	268	269	268	268	268	-	269	272,50	272	-
» (2.º grau)	36	36	37	-	38	40	42	43	41,50	-	42	42	42	-
» (antigas).....	-	-	-	-	-	110	-	-	-	-	117	117,25	117	-
» C. Beira Alta.....	66	66,50	69	71	69	69	69,25	68	68	-	68	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	70	69	-	-	71,25	71,50	72,75	70	70	-	69	69	69	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)...	222	223	223	226	225	226	223	223	223	-	225	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez...	22	22	22,12	22,72	22,75	22,75	22,75	22,75	22,62	22,62	22,75	22,93	-	-
Obrig. Atravez Africa.....	60,64	60,64	60,64	60,64	60,64	60,64	60,64	60,64	60,64	60,64	60,64	60,64	-	-
Amsterdam: Atravez Africa.	60,69	60,69	60,69	61	61,12	61,50	61,37	61	61,37	-	61,37	62	-	-
Bruxellas: Atravez Africa...	60,25	60,25	60,25	60,25	60,25	60,25	60,25	60,25	60,25	60,25	60,25	60,25	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				
		1897			1896			Totaes		Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1897	1896	1897	1896	
COMPANHIA REAL	Antiga rede	30 6 Maio	693	57:802.000	83.408	693	54:291.792	78.343	1.015:029.000	964:929.418	50:099.582	-
	» nova não garantida.	7 13 »	-	54:420.000	78.528	-	54:744.422	78.996	1.069:449.000	1.017:856.004	51:592.996	-
	Nova rede	30 6 Maio	380	6:391.000	16.818	380	6:121:208	16.108	118:369.000	115:929.418	2:439.582	-
	» garantida.	7 13 »	-	6:175.000	16.250	-	6:178:578	16.259	124:544.000	122:107.996	2:436.004	-
Sul e Sueste...		30 6 Maio	475	14:261.900	30.025	475	11:564.145	24.345	247:319.870	243:758.520	3:561.350	-
		7 13 »	-	14:437.435	30.394	-	12:039.910	25.347	261:757.305	255:798.430	5:958.875	-
Minho e Douro.		12 18 Fever.	353	19:934.729	56.472	353	18:672.596	52.896	121:586.543	132:020.025	-	10:433.482
		19 25 »	-	17:911.499	50.740	-	17:735.104	50.241	139:498.042	149:755.129	-	10:257.087
		26 4 Março	-	19:232.825	54.483	-	17:770.176	50.340	158:730.867	167:525.305	-	8:794.438
Beira Alta.....			253	-	-	253	-	-	-	-	-	-
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....		16 22 Abril	105	1:173.507	11.176	105	1:427.985	13.599	20:427.565	18:882.090	1:545.475	-
		23 29 »	-	1:270.048	12.095	-	1:031.610	9.825	21:697.613	19:913.760	1:783.853	-
		30 6 Maio	-	1:505.329	14.336	-	1:292.116	12.305	23:202.942	21:205.876	1:997.066	-
		30 6 Maio	34	1:351.340	39.745	34	1:172.690	34.490	22:478.043	19:754.538	2:723.505	-
Guimarães.....		7 13 »	-	1:372.675	40.372	-	1:342.795	39.493	23:850.718	21:097.333	2:753.385	-
Norte de Hespa- nha.....		29 5 Maio	3656	Ps. 1.566.547	Ps. 428	3656	Ps. 1.562.845	Ps. 427	Ps. 26.293.259	Ps. 29.044.217	Ps.	Ps. 2.750.958
		6 12 »	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid — Zara- goza—Alican- te.....		30 6 Maio	2927	1.086.157	371	2927	1.122.713	383	18.126.669	20.044.509	-	1.917.840
		7 13 »	-	1:219.275	416	-	1:157.298	395	19.345.944	21.201.807	-	1.855.863
Andaluzes.....		16 22 Abril	1067	287.791	269	1067	311.851	292	4.399.218	4.907.925	-	508.707
		23 29 »	-	276.069	258	-	295.208	276	4.675.287	5.203.133	-	527.846
		30 6 Maio	-	319.852	299	-	344.008	322	4.995.139	5.547.141	-	552.002
		7 13 Maio	180	28.830	160	180	38.540	214	550.990	774.673	-	223.683
Zafra a Huelva.		14 20 »	-	40.182	223	-	34.424	191	591.172	809.097	-	217.925

Exposição Industrial Portuguesa em 1897

De 1 de agosto a 3 de outubro do corrente anno realizar-se-ha no Palacio de Crystal Portuense uma exposição industrial, destinada a demonstrar o estado de adeantamento das nossas industrias.

O regulamento, com o programma respectivo, acaba de ser publicado, e é d'elle que tiramos as seguintes notas, que encerram as principaes condições d'admissão e recompensas dos expositores:

Não só os productos de fabricação nacional, mas tambem os de procedencia estrangeira, poderão ser admittidos. As requisições de espaço para a exposição serão feitas em modelos préviamente enviados a quem os sollicitar e dirigidas á Direcção do Palacio, até o dia 23 de junho. O praso para a entrega dos productos termina em 15 de julho.

Os expositores teem direito a bilhetes de admissão gratuita, para todo o tempo da exposição, para si e pessoal que os acompanhar. Aos operarios de fabricas ou officinas dos expositores será facultada entrada gratuita, mediante requisição dos proprietarios. As recompensas são: 1.^a Medalha de ouro (vermeil); 2.^a Medalha de prata; 3.^a Medalha de cobre; 4.^a Menção honrosa.

E' presidente da commissão promotora o sr. Conde de Samodães e vice-presidente o sr. conde de Paçõ Vieira.

Damos em seguida a classificação adoptada no programma da exposição:

1.^a classe — Productos de minas, pedreiras e jazigos mineraes diversos. 2.^a — Productos da industria florestal — caça — pesca — colheitas obtidas sem cultura. 3.^a — Productos agricolas não alimentares — substancias de origem vegetal ou animal, empregadas nas industrias, nos seus differentes graus de preparação. 4.^a — Productos agricolas alimentares — alimentos preparados e em differentes graus de preparação. 5.^a — Productos chimicos e pharmaceuticos — perfumaria — saboaria — adubos — aguas mineraes — specimens de processo de lavagem, tinturaria, etc. 6.^a — Machinas — machinismos em geral — ferramentas — utensilios de manufacturas e officinas industriaes — instrumentos agricolas e hortícolas — peças diversas que entram na composição das machinas e vehiculos. 6.^a bis — Os mesmos objectos da classe precedente, menos vehiculos, quando forem de fabricação estrangeira. 7.^a — Desenhos, modêlos e material diverso relativo á engenharia em todos os seus ramos, á architectura civil e naval, marinha, aparelhos nauticos, de salvação e de incendios. 8.^a — Relojoaria — instrumentos de mathematica — aparelhos de physica — material de photographia e de laboratorio chimico — instrumentos e aparelhos cirurgicos, pharmacopolicos e de hygiene. 9.^a — Instrumentos de musica. 10.^a — Algodão em fio e tecidos. 11.^a — Linho, canhamo e outros filamentos analogos em fio e tecidos. 12.^a — Lã, pêllos e analogos em fio e tecidos. 13.^a — Seda em fio e tecidos, comprehendendo os mixtos. 14.^a — Tapetes, tapeçaria — rendas, bordados, passamanaria — flôres artificiaes — obras de cabelo, pennas, etc. 15.^a — Couros e pelles preparadas, obras de correeiro e selleiro. 16.^a — Artigos de vestuario e moda, comprehendendo chapéus, luvas, etc. 17.^a — Papel, objectos de escriptorio, prélos, encadernações, cartonagens, material e specimens typographicos e lithographicos. 18.^a — Livros sobre educação e para ensino, material para este fim — jogos e brinquedos. 19.^a — Mobilia e armação — papeis pintados para forrar casas — objectos de charão — obras de esteireiro, cesteiro, etc. 20.^a — Obras em metaes não preciosos — serralharia, quinquilharia, cutelaria. obras de espingardeiro, latoeiro, funileiro, picheleiro, arameiro. etc. 21.^a — Obras em metaes preciosos e sua imitação — ourivesaria, joalheria. 22.^a — Vidraria. 23.^a — Artefactos ceramicos. 24.^a — Bellas-artes — provas photographicas.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Tratado pratico de contabilidade e escripturação commercial. — Recebemos o 22.^o fasciculo d'esta importante obra de que é auctor o habil professor de commercio, sr. Magalhães Peixoto.

A obra continúa sendo escripta com a maxima clareza e desenvolvimento, podendo ser considerada co-

mo a primeira n'este genero, que até hoje se tem publicado.

O summario do numero em publicação é o seguinte: Problemas sobre operações cambiaes, taboa para conversão da moeda ingleza em réis portuguezes, e taboa para conversão da moeda ingleza em réis brazileiros.

A assignatura continúa aberta no escriptorio dos editores — Barros & C.^a — rua do Arco do Bandeira, 219, 2.^o

Cada fasciculo semanal custa 80 réis.

Linha de Vapores Dover-Ostende

Sob este titulo publica o *Engineering* as seguintes informações: O desenvolvimento d'esta linha de interesse publico foi tão consideravel que o governo belga augmentou mais uma vez a sua esquadilha com um outro paquete magnifico para passageiros, o *Princesse Clémentine*. O serviço comprehende agora nove vapores modernos de rodas. Os tres primeiros navios, d'um typo mais pequeno, são do comprimento de 270 pés:

Prince Albert..... }
Ville de Douvres.... } Deitam 19 nós com a força de 4.500 cavallos.
La Flandre..... }

Os tres de typo médio teem 300 pés de comprimento:

Princesse Joséphine. }
Princesse Henriette. } Deitam 20,12 nós com a força de 6.000 cavallos.
Rapide..... }

Os tres de maior typo teem um comprimento de 3.000 cavallos:

Léopold II..... }
Marie Henriette.... } Deitam 22 nós com a força de 3.000 cavallos.
Princesse Clémentine }

Este ultimo é o melhor e o mais bonito de toda a esquadilha. Possui uma coberta exterior para passeio, que deverá ser muito apreciada pelos passageiros que gostam de ar livre.

A disposição e a installação dos beliches foram executadas nas melhores condições de luxo e de conforto por alguns dos melhores artistas flamengos. As decorações são superiores em gosto e em execução a tudo o que até hoje existe no genero. A experiencia d'este paquete realizou-se recentemente no Clyde na presença dos officiaes do governo belga e do delegado da casa constructora John Cockerill Company, de Seraing. Nas mais desfavoraveis condições de vento e de tempo, desenvolve 22,18 nós, quasi o mesmo que o *Marie Henriette*, dos mesmos constructores, que attingiu 22,19 nós.

Estes dois paquetes podem, portanto, considerar-se como mantendo o registo de velocidade dos navios de rodas.

LINHAS PORTUGUEZAS

Companhia Real. — Retirou no dia 21 para Paris o sr. engenheiro Boyer, sendo grande a concorrência de empregados de todas as classes que foram á estação despedir-se do seu ex-director, e podemos dizer de todas as classes, porque vimos alli desde o sr. presidente do conselho até o modesto continuo e alguns operarios.

— Mr. Chapuy já tomou conta do logar de director geral em que foi investido pelo sr. conselheiro Carriho, sendo pelo mesmo apresentado aos chefes de serviço.

—O conselho resolveu que o sr. engenheiro Vargas continuasse na sua actual situação de sub-director, exercendo as funcções de director adjuncto.

—O *Seculo* publicou ha dias com um certo caracter de official uma reorganização dos serviços da companhia.

Não sabemos se essa publicação merece ou não os fóros de verdadeira expressão do que consta do documento official, mas temos razão para a pôr em duvida, pelo menos na linguagem.

Essa reorganização ainda não foi officialmente publicada.

Carris de Ferro do Porto.—No dia 18 foi assignada, pelo ministro do reino, uma portaria concedendo a esta companhia a ampliação do systema de tracção electrica sob diversas condições, uma das quaes é que a exploração não se estenderá ás linhas em que o systema electrico ainda não está adoptado, sem a prévia approvação pelo governo dos respectivos projectos, que estarão patentes por espaço não inferior a 15 dias na repartição respectiva do ministerio das obras publicas.

Os srs. Jorge O'Neill e barão Danvers, directores da Companhia dos Telephones, procuraram o sr. ministro das obras publicas, queixando-se de que a tracção electrica no Porto está prejudicando as linhas telephonicas e pediram para esse facto providencias. O sr. ministro respondeu que mandaria proceder a uma inspecção.

—A linha da Foz já foi experimentada até o Castello do Queijo, dando os melhores resultados. Brevemente vae ser aberta á exploração.

Edificio da estação Central.—O distincto architecto sr. Marques da Silva expoz ao exame do publico, n'uma das salas da camara municipal do Porto, o seu projecto para a estação central d'aquella cidade, projecto que nos dizem ser um perfeito primor d'arte.

Daremos d'elle a descripção no nosso proximo numero, podendo desde já assegurar, pela photographia que temos em nosso poder e nos foi amavelmente offerecida pelo sr. Marques da Silva, que o aspecto da fachada é quanto pôde ser de artistico e proprio do fim a que se destina.

Elevador do Carmo.—Em sessão da camara municipal de Lisboa foi lido um requerimento do sr. Julio H. de Seixas e outras pessoas protestando contra o pedido da concessão do tunnel e elevador do Rocio a S. Roque.

E' natural a opposição no nosso paiz sempre que se trata de qualquer melhoramento publico.

Minho e Douro.—Alguns empregados d'esta administração reuniram-se para nomear uma commissão que, pelos meios competentes, procure garantir os interesses da classe, visto constar que o governo pensa em alienar aquella rede.

Novas linhas insulanas.—Contam os jornaes de Ponta Delgada que a companhia franceza de iluminação a gaz tenciona estudar o lançamento de linhas férreas na ilha.

LINHAS HESPAÑHOLAS

Central de Aragão.—Espera-se que em setembro proximo já esteja aberto n'esta linha o troço comprehendido entre Calatayud e Daroca, para o que proseguem os trabalhos com toda a actividade.

Murcia a Granada.—Celebrou-se em 16 de maio passado em Granada uma reunião magna de representantes das provincias de Murcia, Alicante, Almeria e Jaén, afim de sollicitarem do governo que inste com a companhia do caminho de ferro de Murcia a

Granada para o acabamento da linha até a cidade dos Cármenes ou, no caso contrario, para a caducidade da prorogação que lhe foi concedida.

Bercedo a Medina de Villar-Cayo.—A deputação provincial de Burgos concedeu ao ramal d'esta linha férrea uma subvenção de 12.500 pesetas por kilometro. O novo ramal, de 20 kilometros de extensão, é destinado a servir muitas povoações d'aquella provincia.

Castro Urdiales a Memerea e Traslaviña.—Projecta-se o prolongamento d'esta linha até Valmaseda, ou sejam mais 5 kilometros, o que deve constituir uma fonte de riqueza para a dita linha e um serviço importantissimo para as villas favorecidas.

Tarragona a Barcelona e França.—Eis um quadro resumido do movimento de receita e despesa n'esta companhia no anno de 1896: Kilometros explorados: 723. Receita em 1896, 20.163.544,95 pesetas, mais 1.686.706,86 que em 1895 ou 9,13%. Despesa em 1896, 8.138.479,59 pesetas, menos 214.505,68 que no anno anterior ou uma diminuição de 2,57%. O producto liquido em 1896 foi de 12.025.065,36 pesetas, mais 1.901.212,54 que em 1895 ou 18,78% de augmento.

Puerto de Santa Maria a Sanlúcar.—E' esperado a toda a hora em Cadiz o vapor *Goya*, que conduz material para esta linha, para o complemento da qual falta apenas o assentamento de carris em 8 kilometros, sendo de esperar que no proximo estio se abra a linha toda á exploração.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

Pelo ministro das obras publicas foi d'rigida uma circular ás administrações dos caminhos de ferro, lembrando a necessidade da publicação dos cartazes especiaes dos comboios operarios, sempre que haja qualquer modificação nos serviços de verão e de inverno. Esta circular derivou d'uma ordem do dia que o governo acceitou do parlamento, em que se discutiu e verificou a insufficiente publicidade das disposições adoptadas para o transporte de operarios dos suburbios de Paris e dos centros industriaes das provincias.

Debate-se n'este momento no parlamento o projecto tendente a approvar a convenção entre o Estado e a companhia dos caminhos de ferro de Orleans, para a transferencia da estação central para o Caes d'Orsay. Esta operação financeira consistiria em ceder á companhia d'Orleans por 10 milhões de francos os terrenos occupados pelas ruinas do Tribunal de contas e a caserna d'Orsay, para levar a effeito o projecto de ligação da estação da praça Valhubert com a do já referido caes, por meio de uma linha subterranea de tres kilometros ao longo do caes. A despesa, calculada em 30 milhões, pagaveis em annuidades de 1.200.000 francos, seria attenuada pelos beneficios do trafego, avaliados em 400.000 francos e por um acrescimo de 300.000 francos, proveniente da organização d'um serviço de arrabaldes. Nada ha ainda decidido contra ou a favor do projecto.

Pelo relatório publicado pela companhia do caminho de ferro de Orleans, referente ao exercicio de 1896, vê-se que as receitas totaes de exploração se elevaram n'este anno a 194.050.195 fr. 82, sendo as despesas de 92.757.577 fr. 29, d'onde resulta um saldo positivo na importancia de 101.292.618 fr. 53, do qual 95.985.646 fr. 71 pertencem á rede principal e os restantes 5.306.971 fr. 82 ás linhas secundarias.

INGLATERRA

Vae augmentando de dia para dia a importancia do trafego do grande caminho de ferro do leste n'este paiz. A companhia vae melhorar o serviço da estação de Ilford, que será augmentada com a construcção d'um grande deposito suburbano de wagons, o que trará uma despesa de cerca de 15.000 libras.

RUSSIA

Foi decidida a continuação do caminho de ferro Transcaucasico que se prolongará até o Oceano Indico, via Teheran. Além da importancia commercial que esta linha adquire, é digna de menção a consideravel importancia estrategica que para a Russia deriva da sua construcção, que lhe permite enviar as suas tropas até o Indico em menos d'uma semana.

SUISSA

Constituiu-se em Berne uma sociedade, com o capital de fr. 5.450.000, dos quaes 99% são subscriptos pelos cantões e communas interessadas, para a construcção d'uma linha directa que ligue Berne a Neuchâtel por Bümplitz e Rosshäusern. Dos 21 membros que devem compor o conselho d'administração, cinco foram já

leitos em assembléa e os restantes serão nomeados pelos governos cantonaes e pelas communes de Berne e Neuchâtel.

TRANSVAAL

Fala-se novamente na construcção da linha especial para o transporte de carvão, ao sul das actuaes linhas de Rand. O recente relatório da associação das minas occupa-se especialmente d'este assumpto, cuja solução se considera indispensavel ao progresso da industria mineira d'esta região africana.

BRAZIL

Entrou em liquidação a companhia do caminho de ferro brasileiro Leopoldina. Um accordo entre os accionistas e os crédores nacionaes e estrangeiros deu origem á constitução d'uma nova sociedade. Todos os titulos actualmente existentes serão trocados por acções da sociedade reconstituída. A nova companhia está auctorizada a emitir obrigações para o pagamento de trabalhos, compra de material e amortização da divida fluctuante.

A legação do Brazil em Paris recebeu do seu governo um telegramma, que publicou nos jornaes parisienses, noticiando que o prazo para a acceitação das propostas, para o arrendamento dos caminhos de ferro da União foi prorogado até 9 de setembro proximo. Esta medida foi tomada em vista de alguns pedidos emana dos das companhias interessadas, que não tiveram tempo de apresentar as suas propostas.

REPUBLICA ARGENTINA

Estão concluidos o plano e o perfil até o cerro Pie de Plato na projectada linha férrea de San Juan a Patquia, que deve ligar com o ramal de Dean Funes a Chilecito e Rioja.

Foi concedida ao sr. Alexandre Leighton a construcção e exploração d'uma linha que, partindo da estação Franklin, do caminho de ferro do Pacifico, passe nas immediações das povoações de Carmen de Areco, Salto, Rojas e colonia Teodolina, e chegando a um ponto intermedio entre a estação Orellanos do mesmo caminho de ferro e a povoação de Melincué, termine em ambos os pontos por meio de ramificações.

CHILI

Os caminhos de ferro d'este Estado teem, segundo a estatística official, uma extensão de 1.734 kilometros. O material movel compõe-se de 234 machinas, 335 carruagens de passageiros e 3.027 wagons de mercadorias. O consumo annual de carvão é de 200.000 toneladas.

As linhas das empresas particulares contam 1.587 kilometros de longitude, estando na sua maioria situadas ao norte de Valparaiso.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa

Relatorio do conselho d'administração e parecer do conselho fiscal

(Continuado do n.º 226)

Como não ha a minima proporção entre a baixa de 415 contos, que soffreu a importancia dos valores, e a de 178 contos que encontramos na dos direitos, sendo esta ultima enorme, parece-nos que ao desenvolvimento da nossa industria e introdução dos nossos productos, favorecidos pela pauta, se deve talvez a diminuição importante do rendimento aduaneiro. Não nos compete a nós indicar a causa da diminuição dos rendimentos aduaneiros; mas estas apreciações, talvez mal cabidas aqui, são devidas a termos em todos os nossos relatorios feito notar o augmento dos rendimentos aduaneiros como acompanhando o avanço do nosso caminho de ferro para o interior. Agora, que esses rendimentos desceram, seria desleal não o fazer notar, cumprindo-nos apenas apontar o motivo que, a nosso ver, trouxe uma solução de continuidade á constante progressão ascendente dos mesmos, parallelamente ao augmento do percurso da nossa linha: a progressão com relação a este manteve-se, como vistes; a dos outros cessou; mas, se o facto é devido ao desenvolvimento das nossas industrias, fica em litigio se é um bem se um mal.

O que se deu com relação a 1895 mais parece dever aggravar-se no anno corrente, pois vemos que o rendimento da alfandega de Loanda no semestre findo em 30 de junho proximo passado foi de 211 contos. Se o segundo semestre não exceder aquella cifra, teremos 422 contos ou menos 211 contos do que em 1895 e 380 contos do que em 1894.

Mas será a baixa unicamente devida ao desenvolvimento das nossas industrias á sombra da pauta actual, ou á concorrência

estrangeira? E' do que vamos occupar-nos, falando do prolongamento.

Aos poderes publicos incumbe o estudo e solução d'estas questões; quer-nos, porém, parecer que o prolongamento da nossa linha até ao Cuango, passando Malange, muito contribuirá para reduzir o preço dos nossos productos e desenvolver a permuta.

Não faltará quem nos accuse pelo que acabamos de escrever, escudando-se com a proposta que fizemos para a realização d'esse prolongamento, mediante a elevação das nossas tarifas, comtanto que o augmento não possa ser superior ao triplo, o que seria ainda assim menos de 50% das que estão em vigor no Congo belga; breves explicações, porém, bastarão para refutar a accusação.

Lançando mão da elevação de tarifas, tivemos em vista construir o caminho de ferro sem encargos para o thesouro e, construindo o caminho de ferro, diminuir as despesas de transporte, o que equivale a baratear os productos; trazer a Loanda generos que os gastos de conducção d'alli afastam; augmentar por conseguinte a importancia da permuta.

D'aqui viria ao Estado o augmento de rendimento devido ao da materia collectavel e viriam ao paiz — colonia e metropole — os lucros da exportação, a qual, attingindo um certo grau, daria lugar ao renascimento da nossa marinha mercante.

Não pôde ninguem sensatamente suppôr que, pedindo a elevação de tarifas de fórma a não exceder o triplo, se disponha o proponente a applicar indistinctamente o triplo a todas as tarifas.

O triplo será o maximo que tenham a pagar os generos ricos; muitos, porém, haverá que paguem apenas o duplo, o que é um grande beneficio, e tanto maior quanto mais desenvolvida seja a rede dos caminhos de ferro na Provincia.

Exposto isto, vejamos como se favorecerá o transporte mediante o prolongamento.

Quando se projectou o caminho de ferro de Loanda a Ambaca, apurou-se que as mercadorias transportadas do interior a Loanda, aproveitando-se o curso do Cuanza desde o Dondo até Loanda, pagavam em média de 400 a 500 réis por tonelada e kilometro.

Partindo d'esta média, encontramos:

Do interior ao Dondo (média).....	100 kilometros
Do Dondo a Loanda (via fluvial).....	220 " "
Total.....	320 " "

320 kilometros a 400 ou 500 réis dão	128\$000 ou 160\$000 réis
Deduzindo 220 kilometros, via fluvial,	
a 60 réis por tonelada e kilometro	13\$200 " 13\$200 "
temos.....	114\$800 " 146\$800 "

para os 100 kilometros do interior ao Dondo, d'onde se vê que o transporte ás costas dos negros custava de 1\$100 a 1\$400 réis por tonelada e kilometro. Mandou-se construir o caminho de ferro; mas tanto se exaggerou a protecção, baixando as tarifas, que o diminuto rendimento da linha não compensaria para o Estado o encargo da subvenção, se o augmento do rendimento da alfandega, crescendo á proporção que o caminho de ferro avançava para o interior, não viesse cobrir o deficit.

Parece que, se se houvesse fixado a média em 145 réis, o que seria reduzir o encargo a 1/3, essa tarifa mereceria, quando se projectou a linha, os applausos de agricultores e negociantes.

Isso, que se não fez e se devia ter feito, é agora mais pratico e necessario, se se quer prolongar a linha e construir ramaes.

Esse prolongamento é inadiavel.

Se queremos conservar a Lunda e impedir que o commercio da nossa colonia nos fuja por completo — ha um meio unico de o conseguir: chegar ao Cuango; mas chegar antes do Congo belga.

Este, que não dorme; este que estuda e vê; este que quer — não faz mysterio dos seus fins e discute no parlamento belga a necessidade de chegar com sacrificio enorme e de resultado problematico aonde a nós nos é facil estar antes d'elle, sem sacrificio para o thesouro e com resultado seguro.

Que o paiz acorde e caminhe!

A linha faz-se, mediante a elevação de tarifas, sem encargo para o thesouro e com vantagem para a agricultura e commercio locais.

Provemos o que estes — commercio e agricultura — não querem ou não sabem vêr.

O calculo do transporte, que serviu de base no estudo da linha de Loanda a Ambaca, advoga hoje muito mais effizazmente o prolongamento. O transporte ás costas dos pretos tem encarecido extraordinariamente por diversos motivos, entre os quaes apontaremos: a fuga do preto para o interior pelo depauperamento e diminuição do terreno maninho (sesmaria); pela enorme quantidade dos indigenas que são levados para S. Thomé e outros logares; pela grande porção de braços que a nossa linha emprega na construcção e exploração; pelo recrutamento para o exercito das colonias, o que determina a fuga, etc., etc.: por estes e outros motivos se tem elevado o preço do transporte, que tem attingido a 2\$000 e 3\$000 réis por dia de marcha.

Seguindo, pois, o mesmo processo, comparemos o transporte de Loanda a Malange, primeira etape do prolongamento a vencer:

De Loanda a Ambaca em caminho de ferro:

Actual tarifa de 1.^a classe, por tonelada — 60 reis.

60 reis × 360 kilometros 21\$600

De Ambaca a Malange ás costas dos pretos:

Carga de 30 kilos — 6\$000

reis ou a tonelada..... 200\$000 221\$600

Contra:

Loanda a Malange em caminho de ferro:

Tarifa de 1.^a classe tripla — 180 reis.

510 kilometros × 180 reis. 91\$800

ou 41 % da despesa actual.

Fazendo o mesmo calculo, a economia será de 35 % para a 2.^a classe e de 25 % para a 3.^a

A estas cifras, que nos parecem concludentes mesmo calculando-se pelo triplo, o que, repetimos, não pôde dar-se para todos os generos indistinctamente — só podem pôr objecção os proprietarios já servidos pelo caminho de ferro; não nos parece, porém, justa a objecção nem que tenham direito a prejudicar os outros interessados no desenvolvimento da Provincia, só porque tiveram a felicidade de lhes serem as propriedades cortadas pelo caminho de ferro.

O que está indicado é ir buscar o mais perto possivel do Cuango o indigena, que deixou de nos procurar.

E aqui vem a proposito emittir a nossa opinião de que a baixa do rendimento aduaneiro se deve em grande parte a ter o indigena tomado outro rumo.

O indigena, antigamente, vinha do sertão a Caculo, Pungo-Andongo, Dondo, etc., e era d'esses pontos que o negociante tinha de pagar o transporte até Loanda.

Actualmente, os pretos encontram negociantes estrangeiros proximo de Malange, aos quaes vendem os productos que elles desviam para o Cuango.

Este facto explica, a nosso vêr, a diminição do rendimento da alfandega de Loanda, comprehensivel desde que os negociantes estrangeiros se põem de permeio para além de Malange. É preciso igualmente notar que, sendo a exploração dos productos feita tão rudimentarmente quanto de selvagens se pôde esperar, os ricos como a cêra, borracha, marfim, etc., etc., vão sendo esgotados e, de anno para anno, se torna preciso ir buscar-os mais longe, por ser impossivel ao indigena trazel-os com lucro aos nossos mercados desde que a marcha exceda um certo limite de distancia. Exemplo a citar é o que se deu com a abertura da nossa estação da Canhoca no kilometro 287, onde appareceu á venda borracha, que o indigena ha muito não vinha offerecer aos mercados mais proximos de Loanda.

Para que os productos affluam é, pois, preciso ir buscar-os mais longe e por transporte mais barato do que actualmente custa ás costas dos pretos. Para isso só o caminho de ferro, e a tarifa maxima de 180 reis por tonelada e kilometro é bem inferior ao que se pagava nos tempos faceis, em que a nossa colonia não tinha concorrentes e muitissimo inferior ao que hoje se paga e afugenta os productos para o Congo belga, o que só deixará de dar-se quando o caminho de ferro siga de Ambaca para leste.

É possivel que em Angola se pense mais no dia de hoje do que no de amanhã; aos poderes publicos, porém, incumbe o vêr para longe e não transigir, porque, tratando-se de colonias nossas, tanto se nos deve confranger o coração vendo o que são hoje, como dilatar-se de risonha esperança vendo o que podem ser amanhã. Ao Cuango l pois está ahi a salvação da colonia.

(Continúa).

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Serviço de verão de 1897 — Temporada de banhos de mar e aguas thermaes

Bilhetes de ida e volta validos por dois mezes

1.^o bilhetes para uma ou duas pessoas.

2.^o " " tres " mais "

Primeiro dia de venda, 5 de junho — Ultimo dia de venda, 15 de outubro — Ultimo dia para regresso, 31 de outubro.

Das estações de Lisboa (Rocio ou Caes dos Soldados), Santarem, Torres Novas, Abrantes, Ponte de Sôr, Crato, Portalegre, Peso, Castello de Vide, Belver a Rodam, Elvas, Marvão, Castello Branco a Covilhã, Payalvo, Coimbra e Coimbra B. para Amieira, Figueira e Ovar, Espinho, Granja, Gaia e Porto.

De Gaia, Porto e Leiria para Amieira ou Figueira.

Da estação de Lisboa (Rocio) para Braga, Barcellos, Povia de Varzim, Vianna, Caldas d'Arejos, Moledo (Douro) e Regoa.

Das estações de Lisboa (Rocio) para Aveiro e Torres Vedras, de Lisboa (Caes dos Soldados) para Aveiro e de Gaia ou Porto para Torres Vedras.

Das estações de Lisboa (Rocio), Abrantes, Ponte de Sôr, Crato, Portalegre, Peso, Castello de Vide, Elvas, Marvão, Payalvo, Gaia ou Porto para Caldas da Rainha, S. Martinho, Cella, Vallado e Marinha Grande.

De Coimbra e Coimbra B. para Caldas da Rainha.

De Crato, Portalegre, Assumar e Elvas para Marvão.

Estes bilhetes dão ao passageiro a faculdade de se apeiar tanto á ida como á volta em qualquer estação intermedia excepto Porto, pagando uma senha supplementar de 500 reis.

Banhos d'Amieira — Bilhetes de ida e volta validos por 2 dias.

Para preços e condições veja-se os cartazes affixados nos logares do costume. Lisboa, 25 de maio de 1897.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Venda de sucata de carris

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 8 de junho proximo, perante o administrador do 2.^o bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação da venda de 1.500 toneladas metricas de sucata de carris.

O deposito provisorio para poder licitar é de 450\$000 reis, o qual será, posteriormente, elevado ao definitivo (5 % da importancia total da arrematação), por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação fôr feita.

Estes depositos serão feitos 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 das 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 19 de maio de 1897.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de 55.000 toneladas inglezas de carvão de pedra

No dia 15 de junho proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, terá logar a abertura das propostas recebidas para o fornecimento de 55.000 toneladas inglezas de carvão de pedra de qualquer das seguintes proveniencias:

Lancaster's Griffin Nantyglo — Risca — Newport Abercarn Black-vein — Albion — Cambrion Navigation — Nixons Navigation — Fern-dale — Cyfarthfa — Lewis Merthyr — Hood's Merthyr — Dowlais Merthyr — Ocean Merthyr — Cory's Merthyr — Standard — Naval — Tredegar — Great Western — Western Walley Black-vein.

As condições estão patentes em Lisboa, todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apollonia) e em Paris, nos escriptorios da companhia, 28, rue de Châteaudun.

Lisboa, 28 de maio de 1897.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de oleonapht

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 22 de junho proximo, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental, d'esta cidade, em presença do ex.^{mo} administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 30.000 kilogrammas de oleonapht (oleo mineral) para lubrificação para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 48\$000 reis.

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

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

Porto, 25 de maio de 1897.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES
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.ª ordem—Prop. Victor Sasseti

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.ª ordem—Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation—Grand confortable — On parle toutes les langues.

CASCAES Hotel Braganca—Appartements pour famille. — Vue splendide sur la mer. Service de 1.ª ordem.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lestage.

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

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

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

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

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

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

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

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

COIMBRA Hotel dos Caminhos de Ferro—Praça 8 de maio.—Estabelecimento de primeira ordem no centro da cidade; cozinha abundante e esmerada, quartos confortaveis, e 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 Munhos.

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. diarios.

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

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

SEVILHA Grand Hotel d'Europe—Proprietarios Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para 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.ª ordem.

CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hotel—Grands salons — luxueux appartements — Vue du Bosphore — Cuisine et cave de 1.ª ordem.

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

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 16 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.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa



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

Sahirá a **11** de junho.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Africa Oriental, Cabo da Boa Esperança, vap. allem., **Kaiser**.

Sahirá a **14** de junho.
Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, **Amazonas**.

Sahirá a **9** de junho.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor allemão, **S. Paulo**.

Sahirá a **23** de junho.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Bahia e Rio de Janeiro, vapor inglez, **Sirius**.

Sahirá a **9** de junho.
Agentes, Garland Laidley & C.ª
Rua do Alecrim, 10, 1.º



Barcelona, Cette, e Marselha, vap. francez, **Saint Mathieu**.

Sahirá a **10** de junho.
Agentes, H. Burnay & C.ª, R. dos Fanqueiros, 10



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez, **Saint André**.

Sahirá a **18** de junho.
Agentes, Henry Burnay & C.ª R. Fanqueiros, 10



Bordeaux, vapor francez, **La Plata**.

Sahirá a **9** de junho. — Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.ª, R. Aurea, 32, 1.º



Corunha, La Pallice, La Rochelle, vap. inglez, **Liguria**.

Sahirá a **9** de junho.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, C. do Sodré, 64, 1.º



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **Chili**.

Sahirá a **7** de junho. — Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



Havre e Liverpool, vapor francez, **Augustine**.

Sahirá a **3** de junho.
Agentes, Garland Laidley & C.ª
Rua do Alecrim, 10, 1.º



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

Sahirá a **13** de junho.
Agentes, Henry Burnay & C.ª,
R. dos Fanqueiros, 10.



Lourenço Marques e Beira, vapor francez, **Cordova**.

Sahirá a **21** de junho.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, N. Redendo, Benguella, Mossamedes, Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, vapor port.

Zaire. Sahirá a **6** de junho.
Emp. Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



Pará e Manaus, vapor portuguez, **Dona Amelia**.

Sahirá a **15** de junho.
Agent., J. P. A. Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



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

Sahirá a **2** de junho.
Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, **Itaparica**.

Sahirá a **16** de junho.
Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



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

Sahirá de **16** a **17** de junho.
— Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



Pernambuco, Bahia, Maceió, Rio e Santos, vap. francez, **Ville San Nicolas**.

Sahirá a **2** de junho.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Rio de Janeiro e Santos, vap. francez, **Parahyba**.

Sahirá a **11** de junho.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



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

Sahirá a **2** de junho.
Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



Southampton, vapor inglez, **Danube**.

Sahirá a **2** de junho.
Agentes, James Rawes, & C.ª,
Rua d'El-Rei, 31, 1.º



S. Miguel, Terceira, Graciosa (S.ª Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flôres, vapor portuguez, **Açôr**.

Sahirá a **5** de junho.
Agente, G. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor inglez, **Magdalena**.

Sahirá a **14** de junho.
Agentes, James Rawes & C.ª, R. d'El-Rei, 31, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Buenos Ayres, e portos do Pacifico, vap. ing., **Orissa**.

Sahirá a **9** de junho.
Agentes, E. P. Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º



Victoria, Rio e Santos, vapor francez, **Ville de Rosario**.

Sahirá a **21** de junho.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º