

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers - 1894

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

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



Anvers - 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

Compilação de tarifas

Chamamos a atenção para o artigo da pagina 179.

SUMMARIO

| | |
|--|-----------|
| O arrendamento das linhas do Minho e Douro | Pag. 177 |
| A indemnização da Beira Alta | 178 |
| Parte Oficial. — Portarias de 28 de maio de 1897 do ministerio das obras publicas | 178 |
| Compilação das tarifas | 179 |
| Comboios tramways entre Porto e Espinho | 179 |
| O caminho de ferro de S. Gotthardo, por George L. Catlin | 179 |
| Notas de viagem. — XIX — Constantina — Curiosidades — Um fato por 15500 réis — O passeio dos touristes — O mercado árabe — Ainda o jogo da bola de cera — Como eu quiz deixar-me lógrar | 181 |
| Automobilismo | 182 |
| Excursões no estrangeiro | 183 |
| Wagons-lits | 183 |
| Parte finançaria. — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios descontos e ações — Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas boas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis | 183 a 185 |
| A situação das companhias francesas e do Estado | 186 |
| O centenario da Índia | 186 |
| O Metropolitano de Paris | 187 |
| Linhos portuguesas. — Direcção da companhia real — Carris de ferro do Porto — Ascensor de S. S. bastião — Lourenço Marques — Nomes das estações | 187 |
| Linhos hespanholas. — Madrid-Zaragoza-Alicante — San Sebastian a San Carlos de la Rápita — Soria a Castejón — Murcia a Granada — Vigo a Bayona — San Sebastian | 187 |
| Linhos estrangeiras. — França — Inglaterra — Italia — Belgica — China | 187 |
| Companhia Real dos Caminhos de ferro Através d'Africa — (Relatório) | 188 |
| Arrematações | 189 |
| Casas recomendadas | 190 |
| Agenda do viajante | 190 |
| Anuncios | 191 |
| Horário em 16 de junho de 1897 | 191 |
| Vapores a sahir do porto de Lisboa | 192 |

O arrendamento das linhas do Minho e Douro

O facto mais importante que, desde muitos anos, se tem dado nas nossas linhas férreas, e diremos mesmo na nossa administração pública, é o que se está passando n'este momento em que o tesouro, ao que se diz, sobrecarregado de compromissos agravada a situação das nossas finanças por uma accumulação de erros de que só a nossa eternamente pessima direcção dos negócios publicos é absoluta responsável, tem que privar-se de valores importantes, pondo em mãos estranhas as linhas férreas do Estado, em troca de alguns milhões de francos que constituirão parte dos fundos para um largo plano financeiro que se pretende pôr em prática.

Quando, em todos os países bem administrados, o Estado se prepara para fortalecer os haveres do tesouro com a aquisição de linhas pertencentes a particulares; quando, n'este sentido, a Alemanha resgata enormes rídes, a Belgica compra as linhas do Grande Central, a Suissa negocia com as suas companhias a reversão para o Estado das principaes linhas, Portugal, como o Brazil, faz justamente o contrario.

Desde muito tempo que os nossos caminhos de ferro do Estado andavam sendo oferecidos pelas praças estrangeiras. Corretores, agentes, negociadores; uns autorizados, outros que se autorizavam a si próprios, apresentavam aos mercados o genero com a insistência dos vendedores de phosphoros em Londres.

Esta offerta, só por si, bastaria para lhes depreciar o seu alto valor. Afinal parece que d'esta vez houve quem aceitasse o negocio, e não lhe queremos mal se o fez em boas condições para si.

Sobre esta negociação teem-se aventado tantas ideias, tem-se escripto tanto, especialmente por parte dos jornais opositores, e tão pouco por parte dos governamentais, que não ha elementos seguros para se apreciar a operação.

E nem mesmo podemos ter esperança de mais seguros dados, porque, segundo ouvimos dizer a pessoa bem informada, talvez nem as camaras sejam presentes as condições d'este negocio.

Nada se sabe de definitivo sobre o contracto provisório assignado no dia 1 entre o governo e o sr. marquez de Guadalmrina, como representante de um grupo financeiro frances que constituirá a sociedade arrendataria dos caminhos de ferro do Estado.

Diz-se, porém, que elle é fundado nas seguintes bases:

O arrendamento é por 75 anos, dando-nos a companhia, por elle, uma somma de cerca de 10.000 contos em ouro, representada em obrigações de 3 %, parte de uma emissão que será feita por ella.

Por este empréstimo o Estado pagará o juro de 6 %.

Se, findos os primeiros 15 anos, não convier ao governo a continuação do arrendamento, poderá o contracto ser rescindido, logo ou em qualquer dos anos seguintes; ou pagando o Estado á companhia arrendataria a importância do empréstimo que estiver em dívida a esse tempo, ou tomando sobre si a responsabilidade do capital e juro das obrigações.

Em qualquer dos casos, a companhia terá direito, durante outros 15 anos, a uma annuidade estabelecida sobre a base da média dos resultados da exploração nos 5 anos ultimos.

O rendimento das duas rídes foi reputado em 916 contos annuaes e o coefficiente da exploração em 47 %; do excedente que houver em producto líquido anual sobre aquella média, metade reverterá a favor do Estado, bem como igual parte das economias que forem feitas no serviço da exploração.

A situação do pessoal actual será mantida, bem como o direito á reforma.

A companhia arrendataria construirá os ramaes de Tunes a Portimão, Tavira a Villa Real de Santo Antonio, Vendas Novas a Vallada, Moura a Pias, Barreiro a Cacilhas e de Extremoz a Zafra ligando alli com a rede hespanhola. N'estas construções a companhia empregará o restante da emissão das suas obrigações,

uns 2.500 contos, e a parte do remanescente dos productos.

A companhia terá tambem o direito de elevar as actuaes tarifas.

Ha quem avance já que a companhia arrendataria será como uma filial da que explora as rôdes da companhia real; outros, pelo contrario, deixam-nos antever que será aquella sociedade que virá a atrahir a si a rede da actual companhia. Registraramos apenas estes dois boatos, parecendo-nos, todavia, da melhor logica que, sendo os grandes estabelecimentos de credito franceses interessados nas duas empresas, uma *entente*, pelo menos, ligando intimamente os interesses das duas rôdes, não será para extranhar.

Para terminar precisamos recordar aqui protestos que temos levantado contra as largas concessões que os diversos governos teem feito sobre transportes nas suas linhas, produzindo sensivel diminuição de receitas.

Passes gratuitos, reducções de preços teem sido concedidas a quem as tem sollicitado, por livre alvedrio dos ministros, e muitas vezes com parecer contrario dos directores das duas rôdes, quando são consultados, o que nem sempre tem sucedido.

Calculando que, entre passes de uma só viagem e effectivos de livre circulação, não são menos de 10.000 os percursos que teem sido annualmente feitos gratis, nas duas rôdes, e fixando esses percursos na média de 150 kilometros, temos 1.500.000 kilometros que, ao preço da 1.^a classe (pessoas com passe andam sempre em 1.^a), representam 30:000.000 réis annuaes.

Juntemos não menos do duplo em viajantes a meio preço (militares, marinheiros, empregados dos telegraphos, correios, alfandegas etc.) e teremos igual quantia; portanto, um total de 60 contos annuaes de diminuição de productos nas duas linhas.

Ora se, tomando o producto médio como 916 contos, o thesouro obteve um emprestimo de 10.000 contos, o producto de mais 60 contos annuaes daria ao Estado mais 655 contos. Foi por este preço, pois, que o paiz pagou os *favoresinhos* eleitoraes e outros que os diferentes ministros fizeram aos amiguinhos, com o largo facalhão de quem corta o pão do compadre.

Este resultado foi por nós perfeitamente previsto quando, em 1893, levantámos a campanha contra as reducções de 50% nos preços das passagens, como consta dos artigos publicados nos n.^{os} 137.^º e 138.^º de 1 e 16 de setembro d'esse anno.

A indemnização da Beira Alta

Tem-se levantado na imprensa grande celeuma, invectivando-se o governo, por este ter resolvido nomear o arbitro de desempate para o tribunal arbitral que tem que julgar da reclamação apresentada pela companhia da Beira Alta, pedindo indemnização do excesso das despesas que fez na construção da sua linha, por exigencias do governo.

A politica tem sido o unico fagote d'esta orchestra, e devemos concordar que tem tocado em todos os tons.

Mas, deixem-nos dizer que nada vemos de extraordinario no procedimento havido agora com este negocio.

Resume-se elle no seguinte:

Quando se tratou da construção d'aquella linha, a companhia comprometeu-se a fazel-a em condições determinadas no seu caderno de encargos aprovado pelo governo.

Mas, procedendo-se aos trabalhos, reconheceu-se que o projecto era, em parte, inexequivel, pelo que o gover-

no obrigou a companhia a modificar o traçado, aumentando-lhe com isso o custo da construção.

A companhia fez logo as devidas reservas a tal respeito, que não foram attendidas, pelo que ella, afinal, recorreu ao direito de arbitragem, consignado no artigo 67.^º do seu contracto com o governo.

Este publicou uma portaria mandando constituir o tribunal, mas os arbitros, nomeados por uma e outra parte, nunca chegaram a discutir o assumpto, ora porque eram distraídos para outras comissões de serviço, ora por outros motivos.

Contra este estado de coisas reclamava em vão a companhia, e a elle se referia em todos os seus relatorios annuaes, que temos publicado.

Ainda no mais recente, que daremos no proximo numero, a companhia diz a este respeito «novas e sollicitas tentativas foram feitas (ao governo) e temos razão para pensar que a reclamação, de que os nossos precedentes relatorios se ocuparam, vai ser examinada conforme as disposições do caderno de encargos nas condições consignadas no compromisso de 9 de julho de 1885.»

Ao governo competia, pois, honrar o seu compromisso, e não vemos que seja prova de bom governo ou direito protrahir indefinidamente o julgamento de uma causa, com offensa da justiça de quem appella para um tribunal.

Devemos notar que a companhia nunca fixou somma, e que o tribunal que se vai reunir tem apenas de indicar a qual das duas partes pertence a responsabilidade.

Será depois d'esse ponto resolvido que se entrará na apreciação da importancia que o thesouro terá — se tiver — que pagar. Tudo o que se diga antes d'isto é extemporaneo.

Proseguir no julgamento não quer dizer que haja a prévia certeza de que será o thesouro o condemnado; e além d'isso os arbitros nomeados são portuguezes, e, como taes, ha a esperar d'elles a mais rigorosa justiça para o nosso paiz. Mas se de todo o *veredictum* nos fôr contrario não será ao governo que então estiver no poder, nem ao que hoje auctorizou o complemento do tribunal, nem ao que em 1882 o mandou reunir, que incumbirá a responsabilidade, e sim ao que originou a reclamação dos empreiteiros, aos que aprovaram maus projectos, ou aos que os mandaram modificar. Será a esses que o paiz deverá o prejuizo que soffrer.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 17 do corrente mez, do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto, datado de 9 de marzo ultimo, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de um taboleiro metallico para a ponte de Bichelga, ao kilometro 121,950 do caminho de ferro do norte, empregando as vias de rotula retiradas da ponte de Antuan, devendo, porém, a companhia estabelecer, a um dos lados da ponte, um passeio com a competente guarda, afim de dar passagem de um para outro lado da ponte aos empregados e operarios que tenham de transitar na via, disposição esta que já se achava attendida no projecto para esta ponte, aprovado por portaria de 19 de junho de 1896 e que não teve execução.

O que se communica ao director fiscal para os effeitos devidos.

Paço, em 28 de maio de 1897. — Augusto José da Cunha.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 17 do corrente mez, do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto, datado de 6 de marzo ultimo, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de um novo taboleiro metallico, para substituir o actual, da ponte do Pauzinho, ao kilometro 256,431 do caminho de ferro do norte, devendo, porém, a companhia, para melhor assegurar a passagem dos empregados e operarios que tenham de transitar na linha, estabelecer a um dos lados da ponte um pequeno passadiço, com o competente corrimão ou guarda.

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

Paço, em 28 de maio de 1897. — *Augusto José da Cunha.*

S. M. El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, de 20 do corrente mez: ha por bem aprovar o projecto datado de 22 de março ultimo, de um edificio para officina de reparação de material no recinto da estação de Mirandella, apresentado pela companhia nacional de caminhos de ferro exploradora da linha férrea de Foz-Tua a Mirandella.

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

Paço, em 28 de maio de 1897. — *Augusto José da Cunha.*

Compilação de tarifas

Começa ainda esta semana a distribuição do volume que comprehende **todas as tarifas geraes e especiaes** das linhas do *Minho e Douro, Povoa, Guimarães e Mirandella*, publicação especial feita pelo nosso director para ser offerecida, a meio preço, como *brinde aos nossos assignantes*.

Consta de um volume in-folio de 108 paginas cujo preço para o publico será 700 réis ou 720 pelo correio, para os nossos assignantes 350 na redacção ou 370 pelo correio. Cartonado custa mais 150 réis em qualquer dos casos.

Os nossos assignantes que já o requisitaram vão ser os primeiros servidos. Pedimos-lhes que, logo que recebam o volume, nos enviem o seu importe, para regularidade do serviço.

Comboios Tramways entre Porto e Espinho

Prepara-se a criação d'estes comboios que deverão principiar em 1 d'agosto, se não puder ser em 15 de julho.

A tarifa é baratissima; sendo o percurso dividido em 6 zonas aos preços de :

| | | | |
|---------|-----------------------------------|---|------------------------------|
| 1 zona. | 60 réis em 2. ^a classe | e | 30 em 3. ^a classe |
| 2 zonas | 100 | » | 50 |
| 3 » | 160 | » | 80 |
| 4 » | 200 | » | 100 |
| 5 » | 240 | » | 120 |

O sr. engenheiro Vargas, sub-director da companhia, parte ámanhã para o Porto a combinar com o sr. Director do Minho e Douro o estabelecimento d'estes novos trens que vão ser de enorme vantagem para a cidade e povoações vizinhas.

As paragens são em 6 estações e 7 apeadeiros.

O CAMINHO DE FERRO DO S. GOTTHARDO

(Continuado do n.^o 227)



Lacets da linha proximo de Giornico

Transpondo o Ticino por uma ponte a 22 metros de altura, a linha segue o curso d'este rio, atravessa, depois de *Ambri-Piotta* e *Rodi-Fiesso*, os tunneis de *Dazio*, *Freggio* e *Prato* (os dois ultimos helicoidaes), transpõe o viaducto de *Polmengo* do comprimento de 65 metros, entra no tunnel do mesmo nome, passa finalmente *Ceresa*, e a quarenta minutos de Airolo atinge *Faido*, capital da *Levantina*. Assignalemos aqui, além da soberba queda d'água do *Piumegna* e do cunho italiano de tudo quanto nos cerca, a riqueza sempre crescente da vegetação e a apparição dos primeiros castanheiros. Estas bellas arvores serviram infelizmente no governo de Uri de força para os infelizes chefes da revolução de 1755. Mais longe, perto da estação de *Lavorgo*, avista-se do comboio a curiosa *cascata da Cribiasca*. Notemos igualmente os primeiros vestígios da cultura da amoreira e da vinha. Transpondo em seguida o des-

a bonita *cascata da Froda*, deslumbrante de alvura como um veu de noiva. Sobre uma eminencia que domina esta estancia, eleva-se a capella de Santa Petronilla, logar de peregrinação muito frequentado.

De Biasca, a linha segue sempre a leste do valle à sombra de rochedos talhados a pique, e insensivelmente chegamos a *Bellinzona*, capital do Ticino e ao mesmo tempo o sitio mais interessante sob o ponto de vista historico que temos encontrado desde a nossa partida de Lucerna. Um golpe de vista basta para demonstrar a sua importancia militar, porque cerra completamente o valle e constitue por conseguinte a chave do caminho da Lombardia para o norte da Suissa e para a Alemanha. Suppõe-se que, na sua origem, Bellinzona servira de fortaleza para repellir as invasões das tribus do norte na Italia.

A leste erguem-se as rochas escarpadas do monte Jo-



Bellinzona

filadeiro da Biaschina, o comboio atravessa varios tunneis rectilineos e helicoidaes e chega á estação de *Giornico*, onde pretendemos parar alguns momentos. A aldeia d'este nome, n'uma situação magnifica a cerca de $2\frac{1}{2}$ kilometros para o sul, era antigamente uma praça forte. Não longe d'aqui, algumas centenas de suissos alcançaram uma victoria completa sobre as tropas milanezas, fazendo rolar sobre elles dos flancos da montanha enormes pedaços de rocha. Ainda hoje o povo tessinez chama a este combate: «a batalha dos pedregulhos» (ai sassi grossi). Em Giornico as egrejas de Santa Maria e de San Nicola da Mira — esta ultima edificada, diz-se, sobre as ruinas d'um templo pagão — merecem ser visitadas. Depois d'esta curta digressão proseguimos a nossa marcha. Approximamo-nos agora de *Biasca*. Que encantadora perspectiva! O comboio abandona finalmente os macissons severos das montanhas, o dominio dos rochedos e das torrentes e o viajante encontra-se mais uma vez no meio de logares risonhos e cheios de sol, onde até a vinha e a figueira florescem. *Biasca* occupa uma posição abrigada na intersecção de dois valles, n'um planalto fértil rodeado pelo *Pizzo Magno* e outros cumes alpendorados, d'um dos quaes se despenha

rio, em frente os rochedos de *Corbaro*. Sobre as primeiras elevam-se os castellos d'Uri e de Schwyz, sobre os ultimos o de Unterwald. Estes tres castellos são antigas fortalezas que, até 1798, pertenceram aos cantões de que usam os nomes. Actualmente dois d'elles estão em ruinas. D'estas praças fortes partia uma alta e sólida muralha, que fechava o valle em toda a sua largura, formando a porta da cidade a unica abertura para subir ou para descer o valle.

A cidade, por si, tem uma população de cerca de tres mil habitantes e faz um commercio desenvolvido e muito lucrativo em vinhos, queijos e arroz. Avalia-se em mais de vinte mil por anno o numero de animaes de carga que passavam por Bellinzona antes da abertura do caminho de ferro do Gothardo. A architectura da cidade é de bom gosto, um pouco pretenciosa, porém, em parte. Sobre o portico da collegiada vê-se ainda o brasão d'armas da familia ducal dos Visconti de Milan, representando uma serpente com uma criança na boca. A egreja encerra onze altares, todos de marmore e ornados de ricos quadros. Bellinzona possuia igualmente um convento de Ursulinas e de Franciscanos (Zoccolanti). O actual palacio

do governo, antigo convento de Ursulinas, contém um busto muito perfeito do general Dufour. Antigamente o Landvogt ou Bailio, nomeado alternativamente por um dos tres cantões dirigentes citados mais acima, tinha este palacio por residencia.

A cerca de 5 kilometros para além de Bellinzona, depois de ter passado *Giubiasco*, os troços de *Locarno* e de *Luino* sobre o lago *Maior* desligam-se da linha principal e, seguindo sempre o valle do *Ticino*, atravessam uma região ridente e fertil. Em *Cadenazzo* ha nova bifurcação dos dois troços que acabamos de citar. Deixemos á esquerda o de *Luino*, cidade situada a alguns kilometros mais ao sul sobre a margem direita e sigamos o ramal de *Locarno* aonde, depois de ter passado *Gordola*, chegamos em poucos minutos.

O viajante solta um grito de admiração ao ver a agua azulada do lago extender-se de repente na sua frente. N'um sitio delicioso, abrigado dos ventos do norte por montanhas a prumo semeadas de logarejos, mirando-se nas ondas azues e limpidas d'um lago sem rival, cercado d'uma vegetação exuberante de magnolias, loureiros e castanheiros, *Locarno* encanta sempre e fascina inevitavelmente o estrangeiro que alli desembarca pela primeira vez. Para contemplar á vontade os arredores, é preciso subir ao santuario da *Madonna del Sasso*, no cume d'um rochedo arborizado acima da cidade e que encerra a celebre «*Descida da Cruz*» do pintor Ciseri. A historia de *Locarno* é igualmente interessantissima. Já no seculo XIV a cidade se lisongeava de possuir uma população de cinco mil habitantes, muitos dos quaes foram infelizmente forçados mais tarde a emigrar, em virtude de perseguições religiosas. No numero d'estes emigrantes figuram os d'*Orelli* e de *Muralt* que se estabeleceram em *Zürich*, onde fundaram grandes manufaturas, e cujos descendentes se contam ainda hoje entre os cidadãos mais venerandos e mais estimados da cidade. A festa da Natividade da Virgem, celebrada a 8 de setembro, attrae todos os annos a *Locarno* uma affluencia consideravel de forasteiros. A cidade é igualmente um centro importante de excursões variadas, das quaes citamos por memoria as de *Val Maggia*, *Val Bavona* e *Domo d'Ossola*.

De *Locarno* ou de *Luino* pôde-se tomar o barco para todos os pontos do lago; o trajecto completo ate *Arona*, estação do extremo sul, exige apenas cerca de seis horas, incluindo as paragens. De *Luino* um caminho de ferro liga o lago de *Locarno* ao de *Lugano* em *Ponte Tresa*; de *Laveno* a via férrea passa por *Varese* e vae alcançar *Como* á borda do lago d'este nome; finalmente, o excursionista pôde, tomando o comboio em *Arona*, attingir directamente em duas horas a cidade de *Milão* pela via *Gallarate*. Uma travessia pelo lago offerece um espetáculo inolvidável. Mas só depois de ter passado *Canobbio*, *Luino* e *Oggebbio* é que se descobre em toda a sua extensão as bellezas indescriptíveis d'este rei dos lagos. *Intra* está situado na margem occidental e corrado de seis aldeias escalonadas em linha umas sobre as outras nos flancos pittorescos d'uma collina. Em frente arremessam-se para as nuvens as formas colosseas do *Monte Ferro*, á sombra do qual repousa *Laveno* com a sua estação e o seu caes d'embarque. Logo que dobramos o promontorio ao sul d'*Intra*, estamos á vista de *Pallanza* com as quatro ilhas *Borroméas* (*Isola Bella*, *Madre*, *Pescatori* e *San Giovanni*), para além das quaes se distingue *Baveno* e *Stresa*, onde a esplendida residencia de verão da duqueza de *Genova*, mãe da rainha d'Italia, attrae particularmente a attenção do viajante. Recomendamos ainda aos excursionistas que visitem uma ou outra das ilhas, partindo de *Baveno*, de *Stresa* ou de *Pallanza*; esta excursão effectua-se

commodamente em pequenos barcos e ninguem terá de se lastimar por tê-lo feito, principalmente se tiver escolhido como objectivo a ilha *Bella* ou a ilha *Madre*. Para além de *Stresa* a paizagem torna-se menos grandiosa, mas as suas bellezas mais tranquillas e mais graciosas nem por isso são menos attrahentes. Antes de chegarmos a *Arona* na margem meridional, avistamos do barco a estatua colossal de S. Carlos Borromeu, eretta em 1697 sobre uma collina nas proximidades do lago.

(Continua).

George L. Catlin.

NOTAS DE VIAGEM

XIX

Constantina. — Curiosidades. — O passeio dos *touristes*. — O mercado árabe. — Um fato por 1.500 réis. — Ainda o jogador da bola de cera. — Como eu quiz deixar me lograr.

Continuando, em trem, a volta da cidade, segue-se a estrada paralela ao Rumel e ao caminho de ferro, parando na Ponte do Diabo, sitio pittoresco e cercado de recordações curiosas. Alli ao pé é a Ponta de Sidi Rached, uma ravina de grande altura sobre o rio, da qual eram arrojadas outr'ora as mulheres adulteras, sobre as aguas que marulham lá em baixo, e que nem sempre se conservam no seu estreito leito, porque lá está uma inscrição n'uma parede mostrando que, ha annos, não só elles sahiram até as margens, mas trasbordaram, elevando-se a mais de 10 metros sobre a estrada. Uma casa de dois pavimentos ficou totalmente debaixo d'agua.

Entramos na cidade pelo sul, vendo os novos bairros europeus de S. João e Santo Antonio que se vão alargando em edificações modernas, elegantes como uma nova cidade, e vamos deixar o trem entre os dois *squares* ou jardins que são separados pela estrada.

Estes dois passeios teem a singularidade de, sendo propriamente um só dividido ao meio pela rua, diferencarem-se profundamente. Um constitue o museu archeologico onde se encontram preciosas reliquias dos velhos tempos, arvores annosas, toda uma apparencia de antiguidade; o outro é o jardim moderno, cheio de flores em artisticos canteiros, ruas bem tratadas, pequenos bosques, etc.

Este é o passeio da alta sociedade, das damas enluvadas, elegantes, da burocracia franceza, dos officiaes superiores dos regimentos, dos árabes abastados, vestindo ricos trajes em que os bordados a ouro reluzem sob o albornós de fina cachemira. Aquelle é o jardim dos pobres, da criadagem, dos soldados (duas classes que tambem por lá se dão muito bem).

Isto visto é uma hora da tarde, hora de almoço e de recolher a casa, porque o calor começa a incomodar deveras.

E não só o excursionista sente calor demasiado; toda a gente reconhece que, com tal temperatura nada se pôde fazer da 1 ás 4 ou 5 horas, e portanto, todos os estabelecimentos fecham.

Por felicidade venho encontrar no hotel um delicioso almoço em que a manteiga, os fructos, o vinho, tudo se me apresentava entre pedregulhos de gelo.

Comida bem feita e farta, preço mais que razoavel, 2 francos, e criados attenciosos em extremo, eis o que me offereceu o hotel *Rouvière*.

Terminado o almoço e fumado um charuto dos que me restavam de *Alger* (porque os fabricados em Constantina, pelos árabes, são detestaveis), nada ha que fazer senão dormir a sesta, o que não me agrada, ou fi-

car no quarto assentado n'uma cadeira de balanço a ler, muito á fresca, muito leve de fato — ou quasi sem fato que é o melhor.

De tarde o passeio obrigado é o *Chemin des Touristes*, um delicioso refugio contra os calores, que é a especialidade de Constantina.

Este passeio é constituído por uma galeria construída dentro da garganta do rio, acompanhando este, em uma extensão de 2 kilometros, em todas as suas curvas, ora elevando-se, ora descendo, oferecendo sempre encantadores pontos de vista.

A espaços ha bancos para descanso, porque o percurso é, por vezes, fatigante, com tantas escadas a subir e descer.

A entrada paga-se por 2 francos, tendo-se a faculdade de tomar um banho n'um estabelecimento que está, sob a abobada da ponte, á disposição dos visitantes, sem aumento de preço.

Gosa-se alli a mais agradavel temperatura, visto que o sol raro penetra no fundo do valle entre os rochedos, sob os quaes varias vezes se passa em poeticas grutas e tunneis.

Pena é que os despejos líquidos da cidade venham n'alguns pontos desaguar sobre o rio, empestando o ambiente. Por certo que este inconveniente será em breve removido pelo distinto engenheiro mr. Réniès que construiu á sua custa esta obra e se prepara para a aperfeiçoar, illuminando á noite todo o percurso por meio de focos electricos, dando concertos sob as abobadas, instalando restaurantes etc., o que deve fazer constituir aquelle passeio uma verdadeira e admiravel maravilha.

Quando este trabalho estiver assim completo valerá a pena ir a Constantina só para o visitar.

Pela minha parte foi Constantina uma das mais interessantes cidades que vi na Argelia.

Percorrido o passeio dos *Touristes*, o que leva umas boas 2 horas, o resto da tarde passa-se em visita a estabelecimentos da cidade que são bem fornecidos e com generos excessivamente baratos. Por exemplo: um fato de cotim, casaco, calça e collete, vende-se por toda a parte por 8 francos, ou seja menos de 1.500 réis pelo antigo cambio.

E tambem curioso ir ver o mercado arabe de lás, carvão, feno e cavallos, que está installado abaixo dos jardins de que acima falei.

Nada de mais typico, e pouco de mais suja e pobre apparencia, posto que diariamente alli se effectuem importantes transacções.

Ahi fui *attracado* de novo pelo amarel francez que já me oferecera os seus serviços de *cicerone*, que eu não aceitára.

E (vejam o que é a casualidade!) tambem, pouco adeante, o tal rapaz fino, o filho do Kadi, lá estava jogando com a sua bolinha de cera debaixo das cascas de noz.

Nova lamentação do francez ao ver «aquella desgraça», á qual respondi, com surpresa para elle, fazendo-lhe vér que percebera já que elle não era mais do que um agente, socio, ou corretor d'este negocio. Mas sempre lhe fiz a vontade, indo tambem jogar com o tal Kadi junior com a certeza de que perdia.

O homemzinho todo se escandalizou, e afastou-se, dizendo que fizesse eu o que quizesse; mas não foi para longe.

Assim que eu cheguei ao pé do musulmano, elle, que até então falava em arabe, começou expressando-se em francez, já se vê, para que eu o percebesse.

Mostrei-lhe, rindo, uma peça de 2 francos; disse-me que não, que havia perdido muito e queria arriscar

comigo os ultimos 20 francos em luzente ouro que tinha na mão.

Como se vê são artistas completos.

Respondi-lhe bem claramente que não, e que só perdia aquella moeda para ver como elle m'a escamoteava. Afinal resolveu-se a jogar por 2 francos. Pudera!

Vi claramente que a bola estava na noz do centro e indiquei essa, mas quando elle a levantou não estava lá.

Ainda repeti a sorte por outros 2 francos só para ver a perfeição do trabalho, e vendo a bola na extrema direita não perdi de vista as cascas. Pois tão rapidamente elle, ao levantá-las, passava a do centro para a direita d'aquella, que pasmei da dextreza.

Custou-me 4 francos sem comtudo passar pelo dissabor d'elles ficarem persuadidos que tinham logrado um portuguez.

Como se vê, o negocio dos cordões de metal em Lisboa, e dos anneis de brilhantes encontrados na rua, em Madrid, tem os seus similares em Constantina.

AUTOMOBILISMO

Continua ocupando o espirito dos technicos a latente questão do automobilismo. Rompendo atravez de todos os obstaculos que a teimosia conservadora de uns e o receio infundado de outros lhe tem opposto, segue na sua marcha gloriosa que lhe assignala um logar importante no nucleo de melhoramentos materiaes que a scienzia e o engenho do homem tem produzido.

Em artigos anteriores tivemos occasião de accentuar os esforços que se empregam para fazer desapparecer as imperfeições que dão margem ainda ao combate á autolocomoção, e não hesitámos então ante o emprego d'um tropo, dando ao novo systema o titulo antonomasico de *viação do futuro*.

Com efeito, tentar acreditar que os obices expostos pelos opositores invalidariam o systema em questão seria tanto mais absurdo, quanto é lícito suppôr que os inconvenientes que hoje existem se remediarão, mercê do entusiasmo de que a adopção das autoinoveis está revestida e da proficiencia technica dos homens a quem está incumbida a solução do problema.

Em Paris, a companhia geral de carruagens põe-se em campo, procurando essa solução e preparando se para obter o logar d'honra no projectado concurso de automoveis em 1898; e é natural que um egoismo justificado leve outras empresas e mesmo alguns particulares á disputa d'esse logar. Se hoje não se pôde considerar como um facto consumado a generalização do novo systema, tudo leva a crer que o resultado d'esse concurso seja assaz positivo para que essa generalização se realize.

O presidente da companhia alludida, o sr. Bixio, é mais que um defensor do automobilismo; é um fanatico. A sua iniciativa e o seu entusiasmo, pois, contribuirão para o exito desejado e o grande numero de adeptos que o assumpto creou deve fazer côro com elle para o conseguimento final.

A companhia geral de carruagens, de Paris, a adoptar o automobilismo, terá de transformar nada menos de 8.000 veículos, o que deverá ser feito gradualmente e pelos processos conhecidos mais aperfeiçoados para evitar despesas inuteis. Se esta transformação vae acarretar á companhia um gasto consideravel, não é menos certo, porém, que a reducção immediata de muitas verbas de despesa a compensará do prejuizo d'installação.

E' o que, n'um relatorio particular, tenta tambem de-

monstrar o sr. Bixio, declarando a dispensabilidade de cavallariças, estabulos, hangars, alimentação de gado e provisões. No mesmo relatorio lembra elle a reluctancia que houve na adopção dos caminhos de ferro e, posteriormente, na dos velocipedes, ambos os quaes, apesar de tudo, hoje são admittidos como um beneficio, publica, sem que um ou outro accidente isolado impeça o proseguimento da sua proficia exploração.

Uma campanha se suscita ainda quanto ao sistema: consiste na preferencia a dar ao petroleo ou á electricidade como motor. Parece que a corrente se manifesta a favor da electricidade para as carroagens de Paris, attendendo aos perigos que são peculiares ao petroleo. Sem nos pronunciarmos abertamente por este ou por aquelle, não deixaremos de notar que a electricidade tambem tem seus perigos, accumulados com uns certos caprichos que escapam ao petroleo, taes como hesitações, deficiencias de corrente, etc.

Aguardemos, porém, como espectadores, as noticias que successivamente nos forem chegando para as transmittirmos aos nossos leitores, que assim poderão acompanhar passo a passo o que no sentido do automobilismo se fôr realizando.

Excursões no estrangeiro

A agencia *Voyages Economiques* de Paris, organiza, para o fim d'este e durante o proximo mez, as seguintes excursões:

Em 26 de junho — 8 dias na Suissa e Saboia.

Em 1 de julho — Baviera, Salzkammergut, Tyrol e Engadine.

3 — Suissa e Saboia (Valle de Sixt), Londres e Escocia.

8 — Suecia e Noruega, Cabo Norte, Sol da Meia Noite, Exposição de Stockolmo.

9 — 5 dias na Belgica e Exposição de Bruxellas.

10 — Monte S. Michel e Jersey.

11 — Gargantas do Tarn, Engadine, Tyrol e Lagos Italianos, castellos do Loire.

28 — Excursões na Russia (congresso medico de Moscow).

Wagons-leitos

Realizou-se em 23 de abril a assembléa geral ordinaria dos accionistas d'esta companhia, para apresentação do relatorio e contas da gerencia de 1896.

E altamente satisfactorio o resultado obtido durante aquelle exercicio, tendo-se a receita elevado a 8.025.870 francos, o que determina um aumento de 992.982 fr. sobre o exercicio anterior. Verdade seja que por sua parte as despesas sofferam um accrescimo de 430.684 fr., resultante principalmente das reparações no material circulante. O saldo liquido é portanto de 562.298 fr., quantia que representa effectivamente o aumento da receita de exploração. Na conta de ganhos e perdas encontra-se mais, a accrescentar ao lucro d'exploração, o interesse dos valores em carteira, 105.873 fr., e os interesses diversos, 78.756 fr., o que, junto ao referido lucro, fixa o saldo positivo em 4.322.835 fr.

Deduzidos 1.019.924 fr. para juros de obrigações e outras verbas, reduz-se o liquido a distribuir a 1.675.361 fr., ou 619.469 fr. mais que em 1895. Este liquido foi assim applicado: fundo de reserva, 168.536 fr.; administração e direccão, igual quantia; accionistas, 1.348.288 fr. ou 80 %. O conselho fixou o dividendo em 30 fr. por titulo.

Com respeito aos hoteis a cargo da companhia nota-se uma melhoria sensivel. Além dos já existentes, a companhia tornou-se proprietaria dos edificios d'Ostende, Cimiez e Péra, e tomou a iniciativa da constituição de importantes sociedades, nas quaes conservará uma accão preponderante. São elles principalmente: a *Elysée Palace Hotel Company limited*, proprietaria d'um magnifico terreno na Avenida dos Campos Elyseos; o *Egyptian Hotels Company limited*, que resgatou o domínio de Ghesireh, e o celebre hotel Shepheard; e, finalmente, a *Compagnie Sud-Africaine des Grands Hôtels*, proprietaria d'uma grande area em Johannesburg.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

O conselho de administração d'esta Companhia tem a honra de prevenir os srs. obrigacionistas de que, a datar do 1.º de julho de 1897, será pago o coupon d'ouro do 1.º semestre de 1897 das obrigações privilegiadas de primeiro grau, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 7 das obrigações privilegiadas de primeiro grau de 3 %, rendendo por cada coupon 7 frs. 10 c., liquido de impostos em França.

Pela apresentação do coupon n.º 7 das obrigações privilegiadas de primeiro grau de 4 %, recebendo por cada coupon 9 frs. 43 c., liquido de impostos em França.

Pela apresentação do coupon n.º 4 da nova folha d'elles annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 %, primeira série 1886 (Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de primeiro grau de 3 % e recebendo por cada coupon 6 marcos.

Pela apresentação do coupon n.º 3 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % (2.ª e 3.ª séries) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de primeiro grau do mesmo tipo e recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1.º de julho de 1897, em Lisboa na séde da Companhia ao cambio do dia e com dedução de 10 % do imposto de rendimento em Portugal.

O pagamento em França, Londres, Alemanha e na Belgica, será realizado tambem nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, de acordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Lisboa, 15 de junho de 1897. — O Presidente do Conselho de Administração. — *Antonio Maria Pereira Carrilho.*

Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa

Faço publico que no dia 21 de junho, ao meio dia, na séde de esta Companhia, à rua de Bellomonte, 49, se procederá, segundo o disposto no artigo 17.º dos estatutos, ao sorteio das obrigações a amortizar, começando o pagamento das mesmas, bem como o do coupon do semestre corrente, no dia 1.º de julho proximo, nas localidades e nas condições do costume. Porto, 1 de junho de 1897. — O presidente do conselho de administração — *Carlos Lopes*

Companhia das docas do Porto e caminhos de Ferro Peninsulares

Em harmonia com o disposto no artigo 44.º do estatuto, convido os srs. accionistas a reunirem se em sessão ordinaria, que deverá ter lugar pelas 12 horas da manhã do dia 21 do corrente, na rua das Iaipas, 2.º, 70, para os fins designados nos artigos 31.º, 49.º e 51.º Porto, 1 de junho de 1897. — O presidente da assembléa geral, pelo banco Alliança, *Francisco Ignacio Xavier.*

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 Juin 1897.

La hausse que nous envisagions dans notre dernière revue s'est sensiblement accentuée sur toute la ligne; peu de liquidations auront été aussi faciles que celle du commencement de ce mois; à voir l'allure du marché on eût crû la question Grecque complètement réglée.

Peut-être va-t-on un peu vite, malgré cependant le ton favorable des dépêches concernant les négociations en Orient. Quoi qu'il en soit, l'argent abonde et la confiance revient de tous côtés;

à moins d'événements graves, il est douteux qu'une réaction, quelque peu sérieuse vienne à se produire de sitôt, car le remplacement des nombreux coupons de Juillet reste comme un fort actif pour la continuation de la plus value générale.

Le 3%, bien soutenu par des achats du comptant à mesure qu'approche le moment du détachement de son coupon, finit à 104,15 fr. L'Amortissable cote 102,29 fr., le 3 1/2 106,55 fr. et le Tonkinois 93,20 fr.

Le maintien du cabinet démissionnaire a fait reprendre l'avance acquise à l'Extérieure 4% Espagnole qui se retrouve à 63 3/4 fr. après 64 1/2 fr. On escomptait l'arrivée au pouvoir du parti libéral et la solution par conséquent de la question cubaine.

Le Portugais 3% progresse à 24 fr., et le 4 1/2 à 185 fr.

Les Rentes portugaises ont subi l'influence matérielle de l'amélioration du change et peut-être plus encore l'influence morale de l'annonce d'une société fermière des lignes de l'Etat sous les auspices de nos Grandes Sociétés de Crédit.

Les Fonds Helleniques restent calmes.

L'Argentin 5% 1886 s'inscrit en nouvelle avance à 457 fr. à la suite du message du président affirmant que la République Argentine sera en mesure de payer l'intégralité de ses dettes.

Les Rentes Brésiliennes valent: 4 1/2 1888, 69 fr., 4% 1889, 66,30 fr. et le 5% 1895, 74,40 fr.

Il y a lieu de supposer que l'affaire de l'affermage des chemins de fer de l'Etat ne tardera plus beaucoup.

Peu de changements sur les Fonds Russes.

Toutes les valeurs à turban se retrouvent en hausse pour le motif connu.

La Banque de France ferme à 38,70 fr. La discussion du renouvellement du privilège suit son cours. Le principe de la création d'une Banque d'Etat a été repoussé par la Chambre.

Le Crédit Foncier se traite vers 700 fr. Dans sa séance du 2 Juin le conseil d'administration a décidé la conversion en obligations 2,60% du solde des obligations communales 500 fr. 3% 1879.

Le Crédit Lyonnais vaut 780 fr., la Société Générale 516 fr., le Crédit Industriel 591 fr. et la Banque de Paris 880 fr.

Les Chemins Autrichiens passent à 770 fr. Les actionnaires viennent de se réunir en assemblée générale et ont voté le dividende de fr. 31 par action.

Les Chemins Portugais reviennent à 45 fr., les obligations privilégiées de premier rang 3% à 275 fr. et la 3% à revenu variable à 44 fr.

Le marché des chemins Espagnols reste aussi délaissé qu'à l'ordinaire. Les andalous s'inscrivent à 72 fr., le Nord de l'Espagne à 88 fr., et le Saragosse à 140 fr.

Les Wagons Lits terminent à 595 fr. et les obligations 4% à 515 fr. Etat comparatif des recettes nettes des voitures: Du 1.er Janvier au 20 Mai 1897: 3.185.231 fr. contre 2.720.663 fr. en 1896; du 21 Mai au 31 Mai 1897: 255.093 fr. contre 235.754 fr. en 1896. Différence en faveur de 1897, 483.007 fr.

L'obligation des Chemins Brésiliens ne manque pas de fermeté à 410, ainsi que l'obligation des Argentins à 295 fr.

Valeurs Industrielles. — Le Suez fait à 3.300 fr. L'assemblée générale annuelle s'est réunie le 9 Juin sous la présidence du prince d'Aremberg; toutes les propositions du conseil ont été votées et le dividende fixé à 92,50 fr. net par action de capital, à 69,155 fr. par action de jouissance, et à 39,337 par part de fondateur.

Le Président a rappelé la nécessité de renforcer les divers fonds de réserve. Cette année encore l'ensemble des prélèvements atteint 3.770.000 fr. environ.

Les Omnibus reculent à 1.460 fr. la hausse de ces temps derniers paraissait complètement exagérée.

Les Voitures oscillent de 680 à 690 fr.

Le Gaz varie de 1.110 à 1.115 fr. bien influencé par l'amélioration des recettes d'Avril.

Le calme règne dans le compartiment des transports maritimes. L'obligation Tabaco Portugais clôture à 475 fr. En Mai les ventes de la Compagnie des Tabacs ont atteint 169.318 kilogrammes produisant 670.699,292 réis contre 161.327 kilogramme et un produit de 637.614,181 réis en Mai 1896. Ces ventes totales, pour les deux premiers mois de l'exercice 1897-98, se montent à 334.134 kilogrammes, ayant produit 1.324.375,915 réis, contre 325.695 kilogrammes et un produit de 1.289.387,268 réis pendant les deux mois correspondants de 1896-97.

Le Bec Auer se maintient à 705 fr.

Les Valeurs cuprifères se raffermissent.

Le Rio cote 690 fr. La compagnie informe ses actionnaires que les titres d'actions au porteur et les certificats d'actions nominatives pour les nouvelles actions privilégiées 5% de 5 liv. st. et les actions ordinaires de même valeur sont prêtes à être échangées depuis le 8 courant contre les anciens titres au porteur et certificats d'actions de 10 liv. st. accompagnés des titres provisoires d'actions de 5 liv. st.

Le Tharsis varie de 153 à 154 fr. et le Cape aux environs de 67 fr.

Le Marché des Mines d'Or finit en reprise assez sensible, hausse motivée sur le beau rendement du mois: 248.305 onces d'or contre 235.698 en Avril.

L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de junho.

A quinzena animou sensivelmente depois da abertura do parlamento e da apresentação do discurso da coroa, que causou excelente impressão em todo o paiz. No entretanto o retrahimento nos mercados continua, estando os negócios circumscriptos ás necessidades occorrentes, não havendo meio de realizar operações de maior vulto pelas incertezas do regimen dos cambios. E' fóra de duvida que n'esta situação ha alguma cousa que não é natural. No nosso meio, tão pequeno, sabe-se perfeitamente como se faz e quem dirige o movimento do nosso mercado interno. Os condeadores do meio poderiam com exactidão quasi mathematica indicar com antecedencia o momento em que o estado dos cambios melhoraria consideravelmente depois de dadas certas circumstanças.

Continua a ser grande o deposito de generos coloniaes, especialmente de café, cuja baixa continua persistente. Os negociantes soffrem bastante com este estado de cousas, porque, tendo adquirido productos contando com a urgencia do cambio dentro de limites determinados, estão em continuos sobresaltos com as bruscas variações d'elle. No meio de tudo isto não é, comtudo, grande a preocupação da praça que, em verdade, não estuda a questão do alargamento das relações commerciaes como devia. O mesmo se deve dizer com respeito á magna questão dos tratados de comércio que é necessário fazer, especialmente com a França por causa dos nossos vinhos, mas que não é facil fazer sem largo esfundo.

O governo continua nas negociações para resolver as dificuldades financeiras. Nas regiões officiaes guarda-se grande reserva ácerca do assumpto, no entretanto parece certo que o governo já conseguiu restabelecer no estrangeiro a confiança no credito do paiz, pois tem recebido propostas das primeiras casas bancarias do estrangeiro para diversas operações financeiras, algumas de maior termo, havendo até uma por somma importante em ouro, em que o juro seria a fixar pelo governo. A noticia da conversão da divida externa causou boa impressão lá fóra. Antes do fim d'este mês é muito provável que sejam conhecidos todos os termos das operações financeiras em via de realização.

O mercado das inscrições esteve bastante frouxo, regulando as de assentamento a 35,05 e 35,10 e os de coupon (j. p.) a 34,05 e 34,10. As obrigações do empréstimo de 1888 (4 p. c.) regularam a 15,800, do empréstimo de 1890 (4 p. c.) com limitada offerta, a 41,900, do empréstimo de 4 1/2 a 46,500. As obrigações predias (transacções regulares) cotaram-se: — as de 6 p. c. ass. a 95,500, faltando coupon, as de 5 p. c. a 92,500, de 4 1/2 p. c. a 89,500, de 4 p. c. a 86,500. Pequeno movimento em obrigações Loanda-Ambaca a 84,000 réis com compradores disponíveis a este preço. Em acções de bancos temos para o Banco de Portugal 128,000 réis, Commercial de Lisboa 118,000, Lisboa & Açores 116,500, Nacional Ultramarino 85,000 réis.

O cambio, em constantes oscilações, tem regulado s/Londres entre 35 e 36, s/Paris 785 a 795, s/Berlim 320 a 328. As acções da Companhia de Moçambique tiveram em Londres nos ultimos dias uma alta sensivel, pois cotando-se no dia 7 a 33 sh. 9 p. atingiam no dia o preço de 40 sh. Esta alta foi decretado devida ao alargamento das concessões feitas pelo governo na nova carta organica da companhia, que ficou agora com mais desafogo para tratar da exploração dos territórios. Continua a falar-se na projectada fusão das companhias da Zambezia e de Moçambique, parecendo comtudo que os respectivos corpos gerentes não estão unanimemente d'accordo n'essa fusão, em que aliás ha quem despose grandes esperanças.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

| | Dinheiro | Papel | |
|---------------------|----------|---------|--------------------------------|
| Londres 90 d/v.... | 36 3/8 | 36 1/4 | Desconto no Banco de Portugal. |
| " cheque .. | 36 1/8 | 36 1/16 | 5 1/2 0/0 |
| Paris 90 d/v..... | 790 | 792 | No mercado..... |
| " cheque..... | 793 | 795 | Agio Buenos Ayres |
| Berlim 90 d/v..... | 324 | 326 | 195 |
| " cheque.... | 327 | 329 | Cambio Brazil... |
| Francfort 90 d/v... | 324 1/2 | 326 1/2 | Premio libra..... |
| " cheque.. | 327 1/2 | 329 1/2 | 2,080 |
| Madrid cheque..... | 1,025 | 1,030 | |

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

| BOLSAS | JUNHO | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|---------|---------|---------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---|--|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 14 | 15 | — | |
| Lisboa: Inscrições assent... | 35 | 35,02 | 35,09 | 34,20 | 35,12 | 35,12 | 35,10 | 34,09 | 35,09 | — | 35,05 | 35,05 | 35,05 | — | |
| » coupon... | 35,03 | 35,05 | 34,44 | 34,10 | 34,40 | 34,41 | 34,10 | 34,05 | 34,05 | — | — | 34 | 34,96 | — | |
| Obrig. 4% 1888..... | 15.300 | 15.900 | — | — | 15.800 | 15.800 | 15.800 | — | — | 15.900 | 15.800 | 15.850 | — | — | |
| » 4% 1890 assent... | — | — | — | — | — | 44.900 | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| » 4% 1890 coupon... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| » 4% 1890 externo... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| » 4 1/2% assent..... | — | 46.300 | 46.500 | 46.300 | 46.500 | 46.500 | — | 46.400 | — | 46.500 | 46.700 | — | — | — | |
| » 4 1/2% coup. int... | — | 46.500 | — | — | — | 46.800 | 46.500 | 46.500 | — | 46.500 | — | 46.800 | — | — | |
| » 4 1/2% externo..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| » Tabacos coupon..... | — | 124.000 | — | — | — | — | — | — | — | 124.000 | — | 124.000 | — | — | |
| Acções B. de Portugal..... | 127.800 | 127.800 | 128.000 | — | 128.000 | 127.600 | 127.500 | 127.600 | 127.700 | 127.500 | 128.000 | 128.000 | 127.500 | — | |
| » Commercial..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 118.000 | — | 118.000 | — | — | — | |
| » N. Ultramarino..... | 85.000 | 84.700 | 85.000 | 85.000 | — | — | 84.500 | 85.000 | — | — | 85.000 | — | 84.900 | — | |
| » Tabacos coupon..... | — | 77.500 | 78.100 | 78.500 | 80.000 | — | 79.500 | — | 79.500 | — | — | — | 80.000 | — | |
| » Comp. Real..... | — | 11.200 | — | — | 11.600 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Obrig. prediaes 6%..... | 95.700 | — | 95.700 | — | — | — | 95.500 | — | 95.500 | — | — | — | — | — | |
| » 5%..... | — | — | — | 92.500 | 92.500 | — | 92.400 | 92.400 | 92.500 | 92.500 | 92.500 | 92.600 | 92.600 | — | |
| » Comp. Real 3% 1.º grau | — | — | — | 74.000 | — | — | 73.500 | — | — | — | 73.000 | 73.500 | — | — | |
| » 2.º grau | 12.000 | 13.000 | 14.000 | — | 14.000 | 13.700 | — | — | — | — | 12.700 | 13.500 | 13.500 | — | |
| » C. Nacional..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| » Atravez Africa..... | — | 84.000 | 84.000 | — | 84.200 | 84.000 | 84.000 | — | — | 84.400 | — | — | 84.000 | — | |
| Paris: 3% portuguez..... | 23,25 | 23,75 | 24,15 | 24,56 | 24 | — | 23,75 | 23,68 | 23,80 | 24,02 | 23,72 | 23,77 | 23,75 | — | |
| Acções Comp. Real..... | 44 | 44 | 50 | 50 | 45 | — | 45 | 44 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | — | |
| » Madrid-Caceres..... | 23 | — | — | — | — | — | 25 | 25 | — | 25 | — | — | — | — | |
| » Norte de Hespanha..... | 84 | 85 | 91 | 90 | 92 | — | 84 | 84 | — | 85,25 | — | — | — | — | |
| » Mad. Zaragoza..... | 130 | 131,50 | 134 | 137,50 | 142 | — | 133 | 131 | 134,50 | 137 | — | — | — | — | |
| » Andaluzes..... | — | 70 | 69 | 71 | 72 | — | 69,50 | — | 72 | 72 | — | — | — | — | |
| Obrig. Comp. Real (1.º grau)..... | 276 | 285 | 284 | 283 | 280 | — | 274 | 270 | 272 | 275 | 275 | 277 | 276 | — | |
| » (2.º »)..... | 47 | 51 | 52 | 52 | 50 | — | — | 51 | 52,50 | — | — | 49 | — | — | |
| » (antigas)..... | 120,50 | — | — | — | 130 | — | — | 120,50 | — | — | 120,50 | 120,50 | 120,50 | — | |
| » C. Beira Alta..... | 65,50 | 66,50 | 68,50 | 69,50 | 71 | — | 73 | 73 | 73 | 70 | — | — | — | — | |
| » Madrid-Caceres..... | 69 | — | — | 68,25 | — | — | 70 | 70 | 70 | 71 | 70 | — | — | — | |
| » N. Hesp. (1.ª hyp.)..... | 223 | 222,50 | 227 | 228 | 230 | — | 228 | 224,25 | 229 | 229,50 | — | — | — | — | |
| Londres: 3% portuguez..... | 22,93 | 23 | 23,93 | 24,25 | — | — | 23,75 | 23,62 | 23,75 | 23,75 | 23,87 | 23,95 | 23,87 | — | |
| Obrig. Atravez Africa..... | 60,64 | 60,64 | 60,64 | 60,64 | — | — | 60,64 | 60,64 | 60,64 | 60,64 | 60,64 | — | — | — | |
| Amsterdam: Atravez Africa..... | 62 | 62 | 62 | 62,50 | — | — | — | 62,37 | 62,37 | 62,37 | 61,7 | — | — | — | |
| 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 | — | — | — | |

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

| Linhas | Período de exploração | RECEITAS NO PERÍODO | | | | | | DESPDE 1 DE JANEIRO | | | | | |
|----------------|-----------------------|---------------------|------------|-----------|------|------------|-----------|---------------------|---------------|------------|----------------------|-----------|------|
| | | 1897 | | | 1896 | | | Totaes | | | Diferença a favor de | | |
| | | Kil. | Totaes | Kilometr. | Kil. | Totaes | Kilometr. | 1897 | 1896 | 1897 | 1896 | 1897 | 1896 |
| COMPANHIA REAL | de 1 a 20 Maio | 693 | 53.369.000 | 79.897 | 693 | 53.744.422 | 77.553 | 1.124.818.000 | 1.071.600.426 | 53.217.574 | — | — | — |
| | 21 a 27 Maio | » | 54.890.000 | 79.206 | » | 53.744.422 | 77.553 | 1.179.708.000 | 1.125.344.848 | 54.363.452 | — | — | — |
| | 28 a 3 Junho | » | 56.498.000 | 81.526 | » | 54.988.530 | 79.348 | 1.236.206.000 | 1.180.333.378 | 55.872.622 | — | — | — |
| | 14 a 20 Maio | 380 | 6.570.000 | 17.289 | 380 | 6.178.578 | 16.28 | 131.114.000 | 128.286.574 | 2.827.426 | — | — | — |
| | 21 a 27 Maio | » | 5.936.000 | 15.621 | » | 6.178.578 | 16.258 | 137.050.000 | 134.465.452 | 2.584.848 | — | — | — |
| | 28 a 3 Junho | » | 6.392.000 | 16.821 | » | 6.343.470 | 16.693 | 143.442.000 | 140.808.622 | 2.633.378 | — | — | — |
| | 14 a 20 Maio | 475 | 14.976.480 | 31.529 | 475 | 10.502.560 | 22.110 | 276.733.783 | 266.300.990 | 10.432.795 | — | — | — |
| | 5 a 11 Maio | 353 | 17.945.245 | 50.836 | 353 | 18.347.468 | 51.975 | 176.676.112 | 185.872.773 | — | — | 9.496.661 | — |
| | Minho e Douro | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 30 a 6 Maio | 253 | 6.576.547 | 25.994 | | | | | | | | | |

A situação das companhias francesas e do Estado

Julgamos interessar os nossos leitores, expondo-lhes em resumo a situação das companhias francesas de caminhos de ferro, em face dos resultados obtidos em 1896.

Da comparação d'este anno com o anterior deduz-se que as receitas da exploração de rôdes do estado em 1896 excederam em 2.200.000 francos as de 1895, sendo o total das mesmas receitas no primeiro d'estes exercícios de 43,9 milhões. D'este total pertencem 15,2 milhões aos passageiros, 5 milhões á grande velocidade, 23,3 milhões á pequena velocidade e 400.000 francos ás receitas annexas.

As despesas d'exploração elevam-se a 32,3 milhões, o que representa um aumento de 700.000 francos apenas.

Não mettendo em conta a amortização do capital de primeiro estabelecimento, resulta liquida a quantia de 11,6 milhões que entrou nos cofres do thesouro, contra 10 milhões em 1895.

O numero médio de kilometros explorados pelo Estado foi de 2.779.

Em particular, eis o balanço das diversas companhias:

Norte: receita, 206,8 milhões; despesa, 103,8; liquido, 103,8. Excesso sobre 1895, 6 milhões. Kilometros explorados, 3.725.

Leste: receita, 163,2 milhões; despesa, 93,3; liquido, 69,9. Excesso sobre 1895, 7 milhões. Kilometros explorados, 4.764.

Oeste: receita, 168,3 milhões; despesa, 101,3; liquido, 67. Excesso sobre 1895, 6 milhões. Kilometros explorados, 5.462.

Orleans: receita, 194,1 milhões; despesa, 92,8; liquido 101,3. Excesso sobre 1895, 5 milhões. Kilometros explorados, 6.797.

Paris-Lyão-Mediterraneo: Receita, 386 milhões; despesa, 172,8; liquido, 213,2. Excesso sobre 1895, 5.715.000 francos. Kilometros explorados, 8.659.

Meiodia: receita, 99,7 milhões; despesa, 49,8; liquido, 49,9. Kilometros explorados, 3.168. Esta companhia teve um saldo negativo contra 1895 de 1 1/2 milhões, mas em compensação conseguiu reduzir as suas despesas em 2 1/2.

As rôdes secundarias, Grande e Pequena Cintura, Rhodano ao Monte Cenis, Sul da França, Caminhos de ferro Economicos, Departamentaes, Médoc, etc., etc., tiveram uma receita de 27,4 milhões contra 19,4 de despesa, d'onde resulta um liquido de 8 milhões. Excesso sobre 1895, 500.000 francos. Kilometros explorados, 1.451.

A comparação da receita kilometrica e do coefficiente d'exploração accusa o seguinte:

| | | |
|--------------------|-----------------|------|
| Estado | 16.000 fr. | 74 % |
| Norte..... | 55.000 " | 50 % |
| Leste..... | 34.000 " | 57 % |
| Oeste..... | 30.000 " | 60 % |
| Orleans..... | 20.000 " | 48 % |
| P. L. M. | 45.000 " | 45 % |
| Meiodia..... | 31.000 " | 50 % |
| Rôdes secundarias. | 19.000 " | 71 % |

A média da receita kilometrica é de 35.000 francos e a do coefficiente d'exploração de 51,6 %. Ha sobre 1894 um aumento de 500 francos na receita kilometrica e uma diminuição de 10 % sobre o coefficiente da exploração.

Foi a rôde do Estado que teve a receita mais dimi-

nuta e cujo coefficiente d'exploração é mais considerável.

Os caminhos de ferro de interesse local algerianos e coloniaes exigem ainda uns trinta milhões de garantia do Estado. A companhia d'Orleans pediu ao Estado apenas 700.000 francos em 1896, estando portanto proximo a liberar os seus dividendos. O mesmo é de prever quanto á do Leste, que só pediu 7.300.000 francos em 1896 contra 14.450.000 em 1895.

As despesas d'installação montaram a perto de 200 milhões em 1893. Em 1895 desceram a 120 milhões e em 1896 augmentaram. Estas despesas fazem carga ás companhias e ao Estado, tendo as primeiras 67 milhões e o ultimo 62.

As localidades beneficiadas concorrem com 2 milhões, aos quaes ha a accrescentar 14 milhões de juros accumulados nas contas de installação. O capital a remunerar encontra-se assim augmentado de 145 milhões, dos quaes 81 a cargo das companhias e 54 a cargo do Estado.

O capital, despendido pelo Estado e pelas companhias para o estabelecimento dos caminhos de ferro (comprehendendo o material circulante), sobe actualmente a 15.800 milhões. Sendo o producto liquido, em 1896, de 624 milhões, a taxa de remuneração do capital é de 3,95 %, ao passo que em 1893 era de 3,50 %. A parte do Estado n'este capital é de cerca de 28 %.

Por ultimo, comparando o resultado das linhas francesas com o das allemãs e inglezas, vê-se que, sendo a receita kilometrica em França de 35.000 francos, na Alemanha é de 41.000 e na Inglaterra de 63.000; pelo que respeita ao coefficiente d'exploração, que é em França de 51,6 %, é nos outros dois paizes de 56 %.

O centenario da India

Ampliamos hoje a noticia que no nosso n.º 225 démos ácerca da celebração do quarto centenario do descobrimento marítimo da India, publicando na integra o artigo 9.º do programma geral, que se refere aos festejos e mais manifestações de jubilo que por essa occasião se hão de realizar em Lisboa:

Artigo 9.º

Além dos festejos publicos geraes em todo o territorio portuguez, por occasião do centenario, realizar-se-hão em Lisboa:

1.º) Um *Te-Deum*, de composição portugueza, na Igreja de Santa Maria de Belem;

2.º) Uma sessão solemne na Sociedade de Geographia de Lisboa;

3.º) Um cortejo cívico de homenagem, representativo de todas as classes e actividades sociaes;

4.º) Uma revista naval;

5.º) Uma parada das forças de terra e mar;

6.º) A inauguração da exposição *Vasco da Gama* e respectivo aquario;

7.º) Um grande festival no recinto das exposições;

8.º) Uma romaria fluvial a Alhandra e quinta do Paraizo onde nasceu Affonso de Albuquerque;

9.º) Illuminações e decorações das ruas e praças da cidade;

10.º) Uma tourada á antiga portugueza;

11.º) Uma regata fluvial e marítima;

12.º) Um concurso nacional de tiro;

13.º) Um concurso franco de velocipedia;

14.º) Fogo de vistos no Tejo;

15.º) Espectaculos gratuitos nos theatros;

16.º) Um grande concerto vocal e instrumental no theatro de S. Carlos, (espectaculo de gala), principalmente de musica e composição portugueza;

17.º) Grande baile ás Camaras Municipaes, no salão da Sociedade de Geographia de Lisboa.

§ 1.º Salvo circumstancias especiaes, os festejos publicos não se prolongarão além de quatro dias consecutivos pelos quaes serão opportunamente distribuidos nos programmes especiaes, desde 17 a 20 inclusivé, do mez de maio de 1898.

§ 2.º As decorações das ruas e praças destinadas á passagem do cortejo cívico de homenagem serão auxiliadas e dirigidas pela Comissão executiva, segundo um programma especial aprovado pela Comissão.

§ 3.º Todas as mais decorações e illuminações, e em regra quaisquer festejos que por iniciativa particular se realizem, ficarão fora da responsabilidade da Comissão, sendo realizados em lojas, dias e horas compatíveis com os dos programas de festejos dirigidos pela Comissão.

Os trabalhos do anno centenario iniciar-se-hão no dia 8 de julho do corrente anno, pela inauguração solemne da nova séde da Sociedade de Geographia e do Museu Colonial e Ethnographico, seguindo se uma série de conferencias e preleções destinadas a preparar, estimular e educar o espirito publico para o melhor exito da celebração e organizar a propaganda do pensamento d'ella.

Serão considerados de gala, festa e solemnização nacional em todo o territorio portuguez, bem como nas embaixadas, legações e consulados portuguezes nos diversos paizes, os dias 17, 18, 19 e 20 de maio de 1898.

Serão convidados a tomar parte oficial na celebração os representantes dos altos poderes do Estado, as camaras municipaes e misericordias, as associações de agricultura, commercio, industria, sciencia, as escolas e a imprensa periodica.

A cerca da duração da exposição projectada não nos consta que se haja resolvido qualquer cousa, sendo aliás para desejar uma resolução.

O Metropolitano de Paris

O conselho municipal votou a construcção das seguintes linhas e pela ordem abaixo:

1.ª da porta de Vincennes á porta Dauphine (tubo Berlier); 2.ª linha circular pelos boulevards exteriores; 3.ª da porta Maillot a Ménilmontant; 4.ª da porta de Chignancourt á porta d'Orléans; 5.ª do boulevard de Strasbourg á ponte d'Austerlitz; 6.ª da alameda de Vincennes á praça de Italia pela ponte de Bercy; 7.ª linha eventual da praça Valhuber ao caes de Conti.

A extensão total d'esta rede é de 64 $\frac{1}{2}$ kilometros approximadamente, dos quaes 41 kilometros em subterraneo, 11 kil. em trincheira e 11 kil. em viaducto.

O numero provavel de estações é de 118; as despesas totaes calculam-se em 194.380.587 fr. ou seja em média por kilometro 2.930.746 fr., não comprehendendo a linha eventual.

O prazo da concessão é de 35 annos, findo o qual a cidade de Paris ficará livre senhora de todos os direitos dos concessionarios sem indemnização. O resgate da concessão para a cidade será sempre facultativo.

LINHAS PORTUGUEZAS

Direcção da Companhia Real. — Regressou no dia 14 a Lisboa, no Sud-express, mr. Paul Chapuy, o novo director geral d'esta companhia. Acompanham-o sua esposa e filhos.

Era esperado na estação por mr. Bayart, membro do conselho de administração, sr. Vargas, sub-diretor, e pessoal superior da companhia.

Carris de ferro do Porto. — Por alvará de 31 do mez passado, que publicaremos no proximo numero, foi concedida a esta companhia licença para estabelecer uma linha no lanço da estrada real n.º 33, Porto a Villa Real, constituído pela rua do Bomfim, praça das Flores e rua da Lameira, a qual será explorada por tracção animal.

Ascensor de S. Sebastião. — Já começaram os trabalhos para o assentamento da via, para o que se está procedendo ao desvio das canalizações de agua e gaz.

Lourenço Marques. — O caminho de ferro portuguez expediu para o Transvaal durante o mez de março 247 wagons, contendo 15.795 toneladas, contra 230 wagons com 14.452 toneladas em igual mez de 1896. São esperadas em breve novas machinas da companhia Neerlandesa para auxiliar o serviço de Lourenço Marques — Ressano Garcia (fronteira portuguez), o que permitirá ao nosso caminho de ferro um transporte facil de, pelo menos, 1.000 toneladas por dia.

Nomes das estações. — O Reporter lembra a conveniencia das lanternas dos caes de passageiros terem em letras transparentes o nome das estações. Tem razão.

E' um melhoramento facilmente de introduzir em todos os caminhos de ferro e que já aqui temos lembrado, dando como exemplo o que se usa em Inglaterra.

Mas ninguem trata d'isso.

LINHAS HESPAÑOLAS

Madrid-Zaragoza-Alicante. — As contas da gerencia e relatorio de 1896 accusam a receita total de 58.479.524,57 pesetas, sendo a despesa de 55.269.540,10 e o saldo positivo consequente de 3.209.984,47, ao qual foi tirada a quantia de 246.641,60 pesetas para a insuficiencia de exploração das minas em 1896, a de pesetas 125.000 para dotação da caixa de socorros do pessoal e o restante da contribuição industrial devida ao tesouro hespanhol. Não permitindo as circunstancias distribuir dividendo, o excesso foi levado á conta do fundo de reserva da companhia cujo saldo se eleva a 6.317.069,78 pesetas.

Esta companhia projecta assentar a segunda via de Tocina a Sevilha, em vista do grande trafego que produziu n'este trajecto o minério de ferro junto ao trafego geral.

San Sebastian a San Carlos de la Rápita. — Organizou-se no paiz vizinho uma poderosa companhia com o fim de obter a concessão d'uma linha férrea que une estes dois pontos e simultaneamente o Atlântico com o Mediterraneo.

Soria a Castejon. — Ha empenho em que se annuncie a adjudicação d'esta linha férrea, como prolongamento da já construída de Torralba a Soria. Conta-se que reverta para esta linha a subvenção que recebia uma outra linha já construída em outra província e ao mesmo tempo se marquem quatro annos como prazo para a construção de Soria a Castejon, pagando-se a subvenção em oito annos. As estações officiaes da província votam especial interesse pela realização do projecto.

Murcia a Granada. — E' esperada em Madrid a chegada da comissão das quatro províncias de Granada, Jaen, Murcia e Alicante, que veem empenhar-se pela solução da questão relativa a este caminho de ferro.

Vigo a Bayona. — Foi aprovado por decreto de 24 de maio o projecto de um tremvia que ligue estas duas cidades. A construção da linha será em breveposta em licitação, sendo de esperar que em pouco tempo se dê principio aos respectivos trabalhos.

San Sebastian. — Vae começar em breve a funcionar um tremvia eléctrico n'esta cidade, tendo já sido encetados os trabalhos de instalação, que caminham activamente. Receberam-se já dois veículos para experiências, com capacidade para trinta pessoas.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

Foi apresentado ás camaras um projecto de lei aprovando uma convenção com a companhia Paris-Leão-Mediterraneo, para o embolso immediato para o Estado das quantias devidas por esta companhia sob o título de garantia de juros. Por esta operação, a companhia compromete-se a embolsar, por antecipação, os adeantamentos de garantia que recebeu do Estado para a nova rede, com os juros a 4%. A dívida da companhia n'este artigo eleva-se, com capital e juros, a 150.857.478 francos. Serão levadas em conta ao Estado as quantias que a companhia lhe adeantou para a construção da rede de 1883, até a concorrência do capital correspondente a uma annuidade de 6 milhões. Para este fim, durante 62 annos, a partir do 1.º de janeiro do anno corrente, será

effectuada uma redução de 6 milhões sobre o total das annuidades com que o Estado deve embolsar a companhia em execução do convenio de 20 de maio de 1883.

INGLATERRA

Este paiz não descura nem um momento a ampliação das linhas ferreas nas suas colônias. Ainda em 29 de março ultimo foi inaugurada a parte do caminho de ferro da Serra Leoa, na África occidental, comprehendida entre Kissy-Road e Wellington, numa extensão de uns 13 kilómetros. O total da linha que deve terminar em Prince-Alfred-Town, passando por Hastin-Waterloo, virá a ser de cerca de 40 kilómetros, devendo estar terminada no prazo de dois annos. Em Lagos tambem a Inglaterra põe em evidencia a sua actividade, estudando actualmente a parte da região para além d'Otta, para o prolongamento da linha de Abeokuta.

Uma comissão da camara dos communs aprovou um *bill*, que reclamava a construcção de varias linhas novas de caminho de ferro, que devem unir Paisley a Barrhead e outras importantes cidades industriaes da Escocia. O ramo principal partirá d'um ponto da linha de Lanarkshire e Ayrshire, passando por Barrhead e bifurcando-se um pouco adeante d'esta ultima; um ramal vai directamente a Paisley, enquanto o outro, passando por Glenfield, Foxbar, etc., irá a Greenock. Ambos estes ramaes se reunirão depois com a «Paisley Joint Line» da companhia da Caledonia e Noroeste. O custo total dos trabalhos, comprehendidas as expropriações de terreno, calcula-se em 248.855 libras sterlinas.

ALLEMANHA

Na linha Nord-Este alemã foi introduzida em meados do anno passado uma innovação nos bilhetes ferro-viários, que tem produzido optimos resultados. Trata-se d'uma série de bilhetes kilometricos que dão direito a viajar entre duas estações quaisquer comprendidas na mesma linha, não sendo estes bilhetes pessoaes mas accessíveis á familia, parentes e conhecidos do seu possuidor. Estes bilhetes dão ingresso em todas as classes, sendo o seu custo de 0,078 marcos por kilometro em 1.ª classe, e descendo proporcionalmente ás classes restantes. Os bilhetes kilometricos nestas condições estão já em uso tambem no grão-ducado de Baden, tendo sido igualmente pedida a adopção do sistema pelas linhas ferreas prussianas.

ITALIA

A sociedade italiana dos caminhos de ferro meridionaes, apresentando o relatorio de 1896 sobre a exploração da rede do Adriatico, nota um aumento considerável nas receitas do transporte de mercadorias. As receitas líquidas da exploração não excederam contudo 42.933,62 liras, em vista do aumento das despesas do mesmo título que foi de 2.070.649,89 liras, aumento em parte devido ás exigencias d'um excesso sobre o tráfego e a dois saldos negativos consideraveis relativos a precedentes exercícios.

O relatorio da companhia italiana dos caminhos de ferro meridionaes, referente ao exercicio de 1896, accusa as seguintes verbas: receita, 74.026.222,27 liras; despesa, 70.174.601,84; saldo positivo, 3.851.620,43 ou mais 42.933,62 que no anno anterior.

BELGICA

Acaba de ser apresentada ao parlamento pelo governo d'este paiz a exposição dos motivos que actuaram para a apresentação pelo mesmo governo do projecto de lei aprovando a convenção com a administração do Grande Central belga para o resgate de todas as linhas d'esta companhia. A rede do Grande Central comprehende 527 kilometros de linhas belgas, cujo resgate fôra avaliado nas concessões em 238 kilometros apenaes, sendo o todo explorado actualmente pelo Estado, já possuidor de 3.332 kilometros de exploração. Os governos neerlandez, prussiano e francez foram consultados sobre o resgate das linhas que se prolongam pelos respectivos territorios. Os Paizes Baixos accederam, com a condição dos dois Estados retomarem a concessão dos caminhos de ferro de Liège-Limburgo. Equalmente foi accordado entre as duas nações o resgate da linha de Liège a Maestricht.

Duas linhas a accrescentar á do Grande Central.

CHINA

Julga-se ter malogrado a tentativa do superintendente dos caminhos de ferro do norte para encontrar o capital necessário para a execução da rede de vias ferreas, sendo provavel que essa rede venha a cair nas mãos dos estrangeiros, como sucede com as alfandegas marítimas do celeste Imperio. Por outro lado, a linha de Tien-Tsin a Pekin avança rapidamente. Já os comboios de material chegaram a 30 milhas de Pekin no principio de março, sendo provavel que á hora em que escrevemos já toda a linha esteja aberta á exploração.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa

Relatorio do conselho d'administração e parecer do conselho fiscal
(Concluido do n.º 227)

Ao Cuango!

Seja este o grito a soltar d'aqui em resposta ao brado identico, que nos chega de Bruxellas, e que como que se escuta nos seguintes artigos do *Journal de Bruxelles*, publicados nos n.º 149 e 158 de 28 de maio e 6 de junho proximo passado :

L'achèvement du chemin de fer du Congo

A propos de la discussion qui a eu lieu au parlement au sujet du chemin de fer du Congo, un de nos ingénieurs les plus distingués nous communique les réflexions suivantes que nous accueillons à notre tribune libre :

Dans son remarquable rapport, M. Helleputte a eu l'heureuse inspiration de refaire l'histoire de quelques-unes des plus célèbres entreprises de travaux publics. Il a montré notamment que plusieurs d'entre elles — et non les moins importantes — avaient donné lieu, au point de vue de la dépense et des difficultés d'exécution, à des mécomptes au moins aussi considérables que ceux du chemin de fer du Congo.

En abandonnant l'entreprise, le gouvernement eût donc manifesté un manque de confiance tout-à-fait anormal, et d'autant plus impardonnable que les prévisions quant aux recettes probables de l'exploitation seront certainement dépassées et, en tout cas suffisantes pour donner aux nouvelles actions et obligations une rémunération équivalente à celle qui a été prévue en faveur des premiers capitaux engagés. Aussi, le ministre des finances a-t-il pu dire que la garantie d'intérêt de 3 %, que l'Etat belge accorde par la nouvelle convention aux 10 millions de francs d'obligations à émettre de la Compagnie du chemin de fer, serait purement nominale.

Si nous n'avions d'autre préoccupation que de voir achever le chemin de fer en sauvegardant les intérêts financiers de l'Etat, le vote de la Chambre devrait donc supprimer toute appréhension pour l'avenir.

Mais les intérêts que la Belgique possède au Congo ne s'arrêtent pas à l'entreprise du chemin de fer; celui-ci ne représente qu'une importance secondaire par rapport à la grosse question de la reprise du Congo par la Belgique.

La situation dans son ensemble peut être définie en quelques mots : Nous avons en option jusqu'en 1890 les territoires de l'Etat indépendant du Congo, et l'occasion, par là, de nous constituer un magnifique domaine colonial. Mais la valeur de ce domaine est contestée par une partie de l'opinion. Il y a donc lieu, semble-t-il, de fournir aux sceptiques comme aux hésitants le moyen d'en apprécier la valeur réelle en leur mettant sous les yeux les résultats pratiques que peut donner une première période d'exploitation. Or, il se trouve que le Haut-Congo ne peut être rendu colonialement exploitable qu'après l'achèvement du chemin de fer. Il importe, par conséquent, que la ligne puisse être achevée le plus tôt possible, et surtout avant l'expiration de la période d'option.

C'est ainsi d'ailleurs que les choses ont été entendues lors de la constitution de l'entreprise. La convention de 1889 stipulait que le délai d'achèvement expirerait avec l'année 1894, à peine de déchéance pour la compagnie concessionnaire.

La nécessité de proroger de 6 ans le terme de l'achèvement constitue peut-être le plus grand mécompte auquel a donné lieu l'établissement du chemin de fer. Mais ce délai extrême n'a été admis qu'en prévision des éventualités les plus défavorables. On peut donc espérer que les travaux seront achevés avant son expiration. C'est aux pouvoirs intéressés et à l'opinion publique de stimuler l'activité et le zèle de la Compagnie du chemin de fer.

Il importe d'ailleurs de se préoccuper sérieusement de la concurrence que feront au chemin de fer du Congo et à l'influence belge les nouvelles lignes de pénétration qui sont projectées de différents points de la côte vers le centre de l'Afrique par les Portugais, les Allemands, les Français et les Anglais.

Le port de Loanda, qui se trouve à 300 kilomètres seulement de l'embouchure du Congo, est un des plus vastes et des plus sûrs de la côte d'Afrique. La ville, pourvue récemment d'une bonne distribution d'eau, a une population de 30.000 habitants et forme le centre d'un commerce déjà important. C'est le point choisi par les Portugais pour construire un chemin de fer qui se dirige vers l'intérieur de l'Afrique dans une direction sensiblement parallèle à celle du chemin de fer du Congo. Le premier tronçon de ce chemin de fer est déjà en exploitation sur une longueur de 300 kilomètres, et la voie est en construction jusqu'à Ambaca, centre d'une importante région de plantations. Les études sont faites et le tracé figure sur les cartes portugaises jusqu'à Malange, à 514 kilomètres de Loanda. A ce point, les Portugais estiment qu'ils seraient assez

avancés pour n'avoir plus à craindre l'influence du chemin de fer belge dans le Congo portugais, particulièrement dans les régions du Kwango et du Kassaï supérieurs dont les bassins forment une des régions les plus fertiles et les plus productives de l'Interior africain.

C'est là, à coup sûr, une éventualité de grosse importance au point de vue de l'influence belge en Afrique.

Mais le Portugal paraît en ce moment s'intéresser presque exclusivement aux affaires de la côte orientale d'Afrique où les questions relatives au Mozambique et à la Delagoa Bay absorbent son attention. Si, comme tout le fait conjecturer, le prolongement du chemin de fer de Loanda à Ambaca subit par là quelques retards, la ligne belge sera achevée la première, et il n'est pas douteux que nous pourrons organiser au Stanley-Pool la concentration du grand commerce de l'Interior de l'Afrique.

Le chemin de fer du Congo portugais

Nous accueillons à notre tribune libre un nouvel article qui démontre l'intérêt pour les Belges de voir achever au plus tôt le chemin de fer du Congo.

Dans l'article publié à cette place le 28 mai dernier j'ai signalé, comme une menace pour notre expansion commerciale dans le centre de l'Afrique, la construction du chemin de fer du Congo portugais. La question me paraît assez grave pour que j'y revienne aujourd'hui.

La Compagnie du chemin de fer de Loanda dispose de puissants moyens d'action et apporte dans la lutte un esprit de méthode et de science qui manque souvent dans les entreprises lointaines.

A ce jour elle a déjà consacré 50 millions de francs à la construction du premier tronçon de sa ligne, qui est en exploitation sur une longueur de 300 kilomètres ; elle atteindra donc prochainement son point terminus : Ambaca.

D'un autre côté, il faudrait ignorer l'influence prédominante qu'exercent les facilités de transport sur le développement et la répartition du commerce africain, pour ne pas voir le parti que la Compagnie portugaise du chemin de fer se propose de tirer en exécutant rapidement les prolongements prévus.

Vienne la voie ferrée jusqu'au Kwango, et le transport servira d'autant mieux à étendre l'influence portugaise que, sur ce terrain, la défense nous est rendue difficile par la longueur de la voie fluviale par laquelle les produits exportables devront passer pour être concentrés au Stanley-Pool.

Comme nous le disions déjà dans notre article précédent, il y a là une raison majeure pour activer l'achèvement du chemin de fer belge, l'organisation des transports fluviaux sur le Congo et ses affluents, et l'établissement des postes commerciaux ; car si notre commerce parvient à s'implanter solidement avant l'achèvement du chemin de fer portugais dans ces régions, il ne sera pas facile aux Portugais de l'en éliminer.

O paiz esteve em risco de se vêr, ha mezes, envolvido n'uma guerra com os Bangalas, que lhe poderia levar para mais de 1.000 contos de réis, o que lhe não asseguraria a posse da Lunda, nem evitaria a repetição da despesa.

Não valera mais dotar a Província com o caminho de ferro, unica maneira de tornar efectiva a posse da Lunda e pôr um dique ás correrias do indígena, do que não ter caminho de ferro, nem territorio, nem socego, á parte os encargos directos da guerra, e isto quando o caminho de ferro se fará sem encargos para o thesouro ?

A proposta que fizemos ser-vos-ha patente. A lição do passado levou-nos a ser tão cautelosos quanto possível, o que não quer dizer que não surjam surpresas como a da ruinosa situação dos cambios com que temos luctado e cujo prejuízo esperamos em breve nos seja attenuado pelo Estado, a exemplo do que se tem feito a outros com menos direitos a essa compensação.

Tambem fica á vossa disposição o contracto de emprestimo com o Banco Nacional Ultramarino e a casa Henry Burnay & C. na importancia de 1.000 contos.

SENHORES ACCIONISTAS :

Ao que deixamos relatado pouco temos a accrescentar. No an-

no fundo temos a registrar a prematura perda do secretario do conselho de administração, o distinctissimo engenheiro, ex.^{mo} sr. Alvaro Allão Pacheco, a cuja memoria aqui deixamos consignado o nosso respeito e saudade. Para o substituir nomeou o conselho o seu vogal Joaquim Domingos Ferreira Cardoso.

Tendes, pois, a eleger quem o substitua, bem como os ex.^{mos} srs. Manoel Pedro Guedes, Eduardo Pinto da Silva e José Antonio da Costa Vianna, os quaes pelas suas occupações entenderam dever resignar o seu cargo de administradores.

Aos ex.^{mos} ministros da fazenda e da marinha temos a tributar o nosso reconhecimento pela muito boa vontade, com que tem procurado favorecer a realização do grande emprehendimento de que tanto tem a esperar o paiz. D'essa boa vontade e do alcance de visitas d'esses cavalheiros, fiamos que terá rapida solução a questão do prolongamento, que sabemos merecer-lhes profundo estudo e a atenção de todo o governo.

Em substituição do ex.^{mo} sr. coronel Arnaldo de Novaes Guedes Rebello acha-se actualmente á testa da Companhia e da exploração o ex.^{mo} sr. Antonio Guedes Infante. Na direcção da construção foi o engenheiro, ex.^{mo} sr. Poças Leitão, substituído pelo ex.^{mo} sr. Francisco Perfeito de Magalhães : — quatro nomes que bastam para mostrar a proficiencia, zelo e probidade com que os vossos interesses são respeitados em Africa.

Ao ex.^{mo} sr. governador geral, conselheiro Alvaro Ferreira e actualmente ao ex.^{mo} sr. commissario regio, conselheiro Guilherme Capello, somos devedores do mais franco auxilio em tudo quanto, sem quebra do seu dever, o podiam prestar.

Agradecendo ao nosso conselho fiscal a sua cooperação, encerramos este trabalho que submettemos á vossa apreciação.

Porto, 31 de outubro de 1897.

Pelo conselho de administração

Carlos Lopes.

Alexandre Peres.

Joaquim Domingos Ferreira Cardoso.

Parecer do conselho fiscal

SENHORES ACCIONISTAS :

Em cumprimento do disposto nos artigos 32.^o e 33.^o dos nossos estatutos, examinamos o balanço e relatorio precedentes, e tendo verificado a exactidão do balanço á face dos livros da Companhia, que vimos regularmente escripturados ; tendo apreciado as informações com que o relatorio vos elucida sobre o estado actual da vossa empresa, e o alto criterio das providencias alli indicadas em beneficio e salvaguarda dos vossos interesses e correntemente dos do paiz e da província e commercio de Angola, pelo que muito conviria que os poderes publicos e mais pessoas a quem toca se dignassem attendel-as ; e outrossim, estando preceituadas nos estatutos as eleições su ra alludidas.

1.^o — Que o relatorio e balanço sejam aprovados ;

2.^o — Que louveis o digno conselho de administração pelo zelo e intelligencia que inspiram os seus actos ;

3.^o — Que procedaes ás eleições su ra alludidas.

Porto, 31 de outubro de 1897.

Pelo conselho fiscal

Conde de S. Januário, presidente.

Joaquim d'Almeida Peres.

Isidoro Marques Rodrigues.

José Eduardo Ferreira Pinheiro.

Domingos Cândido d'Almeida Ribeiro.

ARREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de madeiras diversas

No dia 30 de junho proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de madeiras de casquinha, mogno, ulmo, choupo, sorveira, nogueira, pereiro, freixo, faia, sobre, etc.

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

Lisboa, 31 de maio de 1897.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de oleonaph

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 oleonaph (oleo mineral) para lubrificação para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 48.000 réis.

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

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

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES

RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

RECOMMANDÉES

Antwerpia.—A. Manceau.**Hamburgo.**—Augusto Blumenthal.**Leiria.**—Antonio C. d'Azevedo Batalha.**Lisboa.**—Ad. Seghers.—Rua Victor Cordon, 1-A.**Lisboa.**—Carlos C. Dias—(vinhos, frutas e outras comissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.**Lisboa.**—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.**Lisboa.**—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.^o**Lisboa.**—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.**Lisboa.**—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).**Londres.**—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.**Madrid.**—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.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 recomendamos, porque praticamente conhecemos o seu serviço

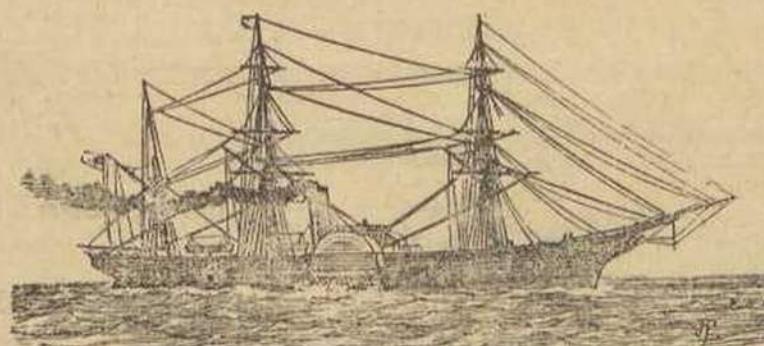
AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

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 Príncipe, junto à Estação Central.—Etablissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.**LISBOA** **Braganza Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.^{er} ordre—Propri. Victor Sasseti**LISBOA** **Hotel Durand**—Rua das Flôres, 74—1.^{er} class—English family hotel—Proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.**LISBOA** **Grand Hotel Central**—Caes do Sodré—Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.**LISBOA** **Hotel de l'Europe**—Seul hotel français au centre de la ville—Cuisine française.**LISBOA** **Francfort Hotel**—No centro da cidade—Aposentos para famílias. Preços modicos. Mesa redonda as 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.^{er} ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.**CASCAES** **Hotel Victor**—Appartements pour famille.—Vue splendide sur la mer. Service de 1.^{er} ordre—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lessage.**CINTRA** **Hotel Nunes**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.—Propri. João Nunes.**CINTRA** **Hotel Netto**—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e agradáveis, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis.—Prop. Romão Garcia Vinhas.**MAFRA** **Hotel Moreira**—no largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.**CALDAS DA RAINHA** **Grand Hotel Lisboense**—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para famílias.—Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Paramos.**ALCOBAÇA** **Hotel Gallinha**—Aposentos comodos e extremamente agradáveis. Comida boa, feita e bem feita.—Proprietario, Antonio Souza Gallinha.**PRAIA DA NAZARETH** **Grand Hotel Club**—Magnificas accommodações, acoio inexcavável, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado.—Propri. A. de S. Romão.**LEIRIA** **Hotel Central**—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e acoio inexcavável.—Carros para a Batalha, Marinha, etc.—Restaurante—Preços modicos.—On parle français**FIGUEIRA DA FOZ** **Hotel Sandade.**—Rua da Saudade, Bairro novo. Magnificas vistas para o mar, muito perto da praia. 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 inexcavável acoio. Casa de banhos, preços modicos. Proprietario, José Gomes Ribeiro.**PORTO** **Grande Hotel do Porto**—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres. Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.**PORTO** **Hotel Continental**—R. Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.^{er} ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Propri. Lopez Munhos.**PORTO** **Grande Hotel America Central**—Um dos melhores da cidade, magnificas sallas e quartos banhos. Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.**PORTO** **Hotel Francfort.**—O melhor e mais central da cidade—Salões, banhos, correio e telephone—Serviço de 1.^{er} ordem—Propri. Adriano & François.**BRAGA-BOM JESUS** **Grande Hotel do Elevador**—**Grande Hotel da Boa Vista.**—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para dietéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.**GUIMARÃES** **Hotel do Toural.**—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 réis diarios. Serviço avulso, almoço 400, jantar 600 réis.**SEVILHA** **Grand Hotel d'Europe**—Proprietarios Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para famílias, preços modicos. Fala-se portuguez, franez, inglez, italiano e allemão.**SEVILHA** **Gran Fonda de Madrid**—Principal estabelecimento de Sevilha—illuminação electrica—luxuosos pateos—sala de jantar para 200 pessoas—banhos.**GRANADA** **Hotel Victoria**—Propri. Federico Iniesta Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.**GIBRALTAR** **Hotel Metropole e Nuevo Hotel Espanol.**—Situado a 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 espacosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas.—Excellent cozinha—Hospedagem completa desde 5 pesetas—Propri. etar o 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 o Ciastres Martin, rua de Turin.**TIZI OUZOU** **(Kabila, Algeria) Grand Hotel des Postes**—Excellent service de cozinha, bellos aposentos, carros para visitar Fort National, Michelet e grande Kabila. Preços economicos. Proprietario, P. Despous.**BONE** **(Algeria) Grand Hotel d'Orient.**—Cours National, principal avenida. Casa de 1.^{er} ordem. Grandes quartos e salões, boa cozinha. Proprietaria, Madame Léon Peytand.**TUNIS** **Hotel de France.**—Très recommandé par son confortable, sa situation et son excellente cuisine, appartements de familles, omnibus à tous les trains, salon de lecture, jardin—Propriet. Ferrier, Rue de Constant ne. 12.**NICE** **Riviera-Palace-Hotel**—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchester—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.^{er} ordre.**CONSTANTINOPLE** **Pera-Palace-Hotel**—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.^{er} ordre.**CAIRO** **Ghesireh-Palace-Hotel**—Etablissement de premier ordre.—Grand parc sur le Nile. Luxe et confort—grands salons.

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideu
e Buenos Ayres

O paquete **THAMES**, sahirá a 28 de junho.

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

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

AGENTES

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

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

HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de junho de 1897

COMPANHIA REAL

Lisboa R.-Porto Porto-Lisboa R.
Part. Cheg. Part. Cheg.
8-30 t. 7-35 m. 2-10 t. 4-0 m.
10-0 t. 11-15 m. 7-45 t. 6-44 m.

Lisboa R.-Pamp. Pamp.-Lisboa R.
3.^{as} e sextas 2.^{as} e 6.^{as}
6-00 t. 11-7 t. 4-55 m. 10-30 m.

Lisb. C.S.-Porto Porto-Lisb. C.S.
7-30 m. 9-40 t. 6-40 m. 8-30 t.

Aveiro-Porto Porto-Aveiro
4-0 m. 6-30 m. 4-15 t. 6-38 t.
10-30 m. 2-50 t. 4-30 m. 8-29 m.

Lisboa R.-V. Alc. V. Alc.-Lisboa R.
7-30 t. 5-25 m. 8-35 t. 6-0 m.

Lisb. C.S.-V. Alc. V. Alc.-Lisb. C.S.
7-30 m. 8-0 t. 9-30 m. 10-0 t.

Lisboa R.-Badaj. Badaj.-Lisboa R.
7-30 t. 6-45 m. 6-45 t. 6-0 m.

Lisboa C.S.-Bad. Bad.-Lisboa C.S.
7-30 m. 9-15 t. 8-45 m. 10-0 t.

Lisb. C.S.-Sant. Sant.-Lisb. C.S.
2-0 t. 4-35 t. 6-45 m. 9-20 m.
4-30 t. 7-05 t. 12-30 t. 3-05 t.

Lisb. C.S.-Entr. Entr.-Lisb. C.S.
4-0 m. 11-11 m. 6-0 m. 1-30 t.
11-0 m. 3-0 t. 6-5 t. 10-0 t.

Coimb. Figueira Figueira-Coimb.
7-15 m. 9-2 m. 11-0 m. 12-48 t.
4-30 t. 6-6 t. 9-0 t. 10-40

Lisboa R.-Fig.^a Fig.-Lisboa R.
7-0 m. 3-20 t. 1-5 t. 10-20 t.
7-0 t. 5-23 m. 7-45 t. 6-30 m.

Lisboa R.-Alfar. Alfar.-Lisboa R.

Part. Cheg. Part. Cheg.
7-0 m. 3-18 t. 1-0 t. 10-20 t.
7-0 t. 5-35 m. 7-40 t. 6-30 m.

Caldas-Figueira Figueira-Caldas

2-30 t. 7-30 t. 6-0 m. 10-55 m.

Figueira-Alfar. Alfar.-Figueira

4-30 m. 5-35 m. 6-0 m. 7-3 m.
12-5 t. 12-47 t. 1-0 t. 2-0 t.

Fig.-B. Amieira B. Amieira-Fig.

7-35 m. 8-2 m. 10-30 m. 10-57 m.

Abrantes-Guard Guard-Abrantes

1-3 m. 9-10 m. 6-15 m. 3-58 t.

1-45 t. 12-10 m. 5-15 t. 12-33 m.

Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.

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

9-30 m. 10-38 m. 6-30 m. 7-30 m.

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

12-30 t. 1-34 t. 9-0 m. 9-52 m.

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

3-30 t. 4-40 t. 1-0 t. 2-0 t.

4-30 t. 5-38 t. 3-0 t. 3-59 t.

5-30 t. 6-24 t. 4-0 t. 5-0 t.

7-0 t. 8-22 t. 6-30 t. 7-30 t.

9-0 t. 10-2 t. 7-30 t. 8-29 t.

Excepto aos sabbados 9-15 t. 10-20 t.

10-30 t. 11-37 t. 10-15 t. 11-15 t.

Só aos sabbados 12-15 m. 1-22 m. —

Lisb. R.-Queluz Queluz-Lisb. R.

8-30 m. 9-3 m. 9-40 m. 10-14 m.

8-0 t. 8-33 t. 8-45 t. 9-17 t.

Alc. M.-Bemfica Bemfica-Alc. M.

6-45 m. 7-5 m. 8-40 m. 9-0 m.

9-20 t. 9-40 t. 10-15 t. 10-35 t.

Lisboa R.-Sacav. Sacav.-Lisboa R.

Part. Cheg. Part. Cheg.

6-15 m. 7-0 m. 7-15 m.

7-45 m. 8-29 m. 8-29 m.

10-0 m. 10-44 m. 9-29 m.

12-0 t. 12-44 t. 11-0 m. 11-45 m.

2-0 t. 2-44 t. 1-0 t. 1-45 t.

4-45 t. 5-29 t. 3-0 t. 3-45 t.

5-20 t. 6-4 t. 6-0 t. 6-44 t.

7-15 t. 7-59 t. 7-0 t. 7-45 t.

8-45 t. 9-29 t. 8-15 t. 8-59 t.

Excepto aos sabbados 10-0 t. 10-44 t.

11-0 t. 11-45 t. — —

Só aos sabbados — —

12-0 m. 12-44 m. — —

BEIRA ALTA

Part. Cheg. Part. Cheg.

Fig.^a-V. Form. V. Form. Fig.^a

5-30 m. 4-20 t. 9-35 m. 8-00 t.

Figueira-Pamp. Pamp.-Figueira

3-10 t. 4-48 t. 7-30 m. 9-20 m.

Pamp.-F. Óñoro V. Form. Pamp.

3.^{as} e sextas 2.^{as} e 6.^{as}

11-13 t. 5-34 m. 11-30 t. 4-40 m.

Pampilh.-Mang. Mang.-Pampilh.

6-35 t. 9-47 t. 7-35 m. 10-50 m.

Mang.-Guarda Guarda-Mang.

4.^{as} feiras e sabbados 5.^{as} feiras e dom.

10-0 t. 12-50 m. 4-30 m. 7-19 m.

SUL E SUESTE

Lisb. T. P.-Faro Faro-Lisb. T. P.

4-30 t. 5-0 m. 6-30 t. 7-0 m.

Lisboa T.P.-Beja Beja-Lisboa T.P.

8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.

Lisb. T.P.-Pias Pias-Lisb. T.P.

8-0 m. 5-0 t. 8-0 m. 4-40 t.

Lisboa-T.P. Ext. Ext. Lisboa-T.P.

8-0 m. 3-45 t. 12-10 m. 7-0 m.

4-30 t. 11-10 t. 9-10 m. 4-40 t.

Pin. Novo-Set. Set.-Pin. Novo

5-20 t. 5-44 t. 4-45 t. 5-7 t.

Lisb.-T.P. Setub. Setub. Lisb.-T.P.

8-0 m. 10-10 m. 8-0 m. 9-50 m.

4-30 t. 6-25 t. 2-30 t. 4-40 t.

— — 6-0 t. 7-45 t.

Domingos e dias santificados

6-50 m. 8-23 m. — —

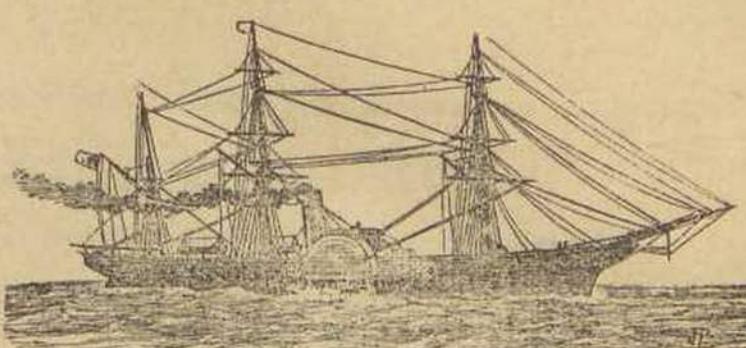
C. Branca-Beja Beja-C. Branca

6-10 m. 9-0 m. 4-30 t. 7-24 t.

BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

NORDDEUTSCHER LLOYD



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

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

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

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

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

Para mais informaçōes, dirigir ao escriptorio da

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

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL

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



SAIRÁ no dia 1 de julho, às 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.º

Vapores a sahir do porto de Lisboa



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



Africa Oriental, (via Suez), vap. allemão, **Kanzler**.
Sahirá a 2 de julho.
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



Bordeaux, vapor francez, **Cordillère**.
Sahirá a 22 de junho. — Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



Bremen, vapor allemão, **C. A. Bade**.
Sahirá a 24 de junho.
Agente, Ernesto George,
Rua da Prata, 8, 2.º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vap. franc., **Brésil**.
Sahirá a 21 de junho. — Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



Glascow e Liverpool, vapor inglez, **Lista**.
Sahirá a 21 de junho.
Agentes, Mascarenhas & C.º,
Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º



Hamburgo, vapor allemão, **Bundesrath**.
Sahirá a 23 de junho.
Agente, Ernesto George,
Rua da Prata, 8, 2.º



Havre e Anvers, vapor francez, **Saint Marc**.
Sahirá a 16 de junho.
Agentes, Henry Burnay & C.º,
R. dos Fanqueiros, 10.



Liverpool, (directo), vapor inglez, **Favonian**.
Sahirá a 16 de junho.
Agentes, Mascarenhas & C.º,
Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres, vapor hespanhol, **Rioja**.
Sahirá a 18 de junho.
Agentes, Mascarenhas & C.º,
Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º



Lourenço Marques e Beira, vapor francez, **Cordova**.
Sahirá a 21 de junho.
Agentes, F. Garay & C.º, P. do Município, 19, 1.º



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



Pará e Manaus, vapor portuguez, **Dona Amélia**.
Sahirá a 21 de junho.
Agent, J. P. A. Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, **Itaparica**.
Sahirá a 16 de junho.
Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



Pernambuco, e Maceió, vapor inglez, **Inventor**.
Sahirá a 16 de junho.
Agentes, Garland Laidley & C.º, R. Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e B. Ayres, vap. franc. **Matapan**. Sahirá a 16 de junho.
— Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor inglez, **Thames**. Sahirá a 28 de junho.
Agentes, James Rawes & C.º, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão, **Asuncion**.
Sahirá a 30 de junho.
Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos, vap. franc., **Paranagua**. Sahirá a 1 de julho.
Agentes, F. Garay & C.º, P. do Município, 19, 1.º



Rio de Janeiro e Portos do Pacifico, vapor inglez, **Iberia**.
Sahirá a 23 de junho.
Agentes, E. Pinto Basto & C.º, C. do Sodré, 64, 1.º



S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vap. portug., **Cabo Verde**. Sahirá a 23 de junho.
Emp. Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vap. franc., **Saint André**.
Sahirá a 20 de junho.
Agentes, Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10.



Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vap. franc., **Saint Paul**.
Sahirá a 25 de junho.
Agentes, Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10.



Victoria, Rio e Santos, vapor francez, **Ville de Rosario**.
Sahirá a 21 de junho.
Agentes, F. Garay & C.º, P. do Município, 19, 1.º



Vigo, La Pallice, (La Rochelle) e Liverpool, vapor inglez, **Orellana**.
Sahirá a 22 de junho.
Agentes, E. P. Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º