

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers — 1894

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



Anvers — 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

## O nosso brinde d'este anno

Já está publicada a *Compilação Mendonça e Costa* ou seja a *Collecção completa das tarifas geraes e especiaes de todos os caminhos de ferro portuguezes*, livro no mesmo genero do «*Recueil Chaix*» de França e da *Compilación Giol*, de Hespanha.

Este volume contém a 1.ª parte sómente, isto é, as linhas ao norte de Portugal, Minho e Douro, Pova de Varzim, Guimarães e Foz Tua a Mirandella.

A classificação de mercadorias está reunida, para as quatro linhas, no principio do volume, o que imprime grande facilidade para a taxa de qualquer remessa a que sejam applicaveis as tarifas geraes.

Em cada linha seguiu-se sempre a mesma ordem de publicação das tarifas, começando pelas distancias kilometricas, segundo as condições das tarifas geraes, quadros de applicação dos preços e de quebras naturaes.

Seguem as tarifas especiaes, primeiro as internas, depois as combinadas, preferindo, sempre que a ordem das séries o permite, a grande á pequena velocidade.

Da publicação d'esta *Compilação*, por partes, resulta uma economia para o publico que não lhe é offerecida pelas publicações similares estrangeiras, e é poder-se adquirir separadamente a collecção das tarifas de um grupo de linhas sem dependencia de ter que comprar o que se refere a tarifas que podem não interessar o comprador, por serem de linhas em que não faz transportes.

Esta 1.ª parte custa para o publico 700 réis, brochada, ou 850 cartonada.

Para os nossos assignantes custa, n'esta *Redacção*, 350 brochada ou 500 réis cartonada.

E' no abatimento de meio preço do livro que faremos constituir o nosso modesto brinde.

Acceitam-se pedidos em qualquer estação dos caminhos de ferro portuguezes.

Todos os nossos assignantes que se haviam inscripto já estão servidos.

## SUMMARIO

O nosso brinde d'este anno	193
O arrendamento das linhas do Estado	193
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett	194
Parte Official. — Portarias de 31 de maio de 1897 do ministerio das obras publicas.	195
Tarifas de transporte. — Preços reduzidos na linha de Cintra.	195
Comboios Porto-Espinho	196
O caminho de ferro do S. Gothardo, por George L. Catlin (Conclusão).	196
A arsitragem da Beira Alta	198
Notas de viagem. — XX — Viagens desde Constantina — Caminho de Tunis — Hammam-Meskoutine — Lindissimas grutas — Um lago subterraneo — As gargantas do Taya — Explorações vinícolas grandiosas — A chegada do vapor d'Alger — Pobres passageiros!	199
Madrid-Zaragoza-Alicante e Tarragona-Barcelona-França.	119
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.	199 a 201
Publicações recebidas	202
Estatistica ferro-viaria dos Estados Unidos	202
Commercio Portuguez	203

Linhas portuguezas. — Exposição do Porto — Estação do Sul e Sueste — Duas novas linhas — Ascensores da Lisboa — Valle do Corgo — Mormugão — Locomotivas Portuguezas	203
Linhas hespanholas. — Salamanca a Peñaranda — Auxilios ás companhias de caminhos de ferro — Monforte á Corunha — Soria a Castejon — Receitas das linhas férreas	203
Linhas estrangeiras. — França — Suissa — Brazil	204
Companhia da Beira Alta — Relatorio	204
Arrematações	205
Casas recommendadas	206
Agenda do viajante	206
Annuncios	207
Horario em 1 de julho de 1897	207
Vapores a sahir do porto de Lisboa	208

## O arrendamento das linhas do Estado

CONTINUA na tela da discussão esta operação financeira, projectada pelo sr. ministro da fazenda, e que, pela sua importancia, tem interessado todo o paiz.

Segundo notas de caracter mais que officioso, publicadas nos jornaes affectos á actual situação politica, o contracto cujas bases fôram assentes com o sr. Marquez de Guadalupe não se converteu em realidade, e sabe-se que isso foi devido á recusa dos principaes estabelecimentos de credito francezes a tomarem parte n'essa operação — o *Crédit Lyonnais* e o *Comptoir d'Escompte*.

Pela mesma nota se assegura que o governo está resolvido a pedir auctorização ás camaras para pôr este negocio a concurso, sendo a base da licitação a renda annual que o Estado terá a receber.

Francamente agrada-nos mais esta solução e por isso estimamos que o primitivo projecto falhasse.

Já que nos vemos na triste situação financeira de ter que ceder a particulares os bens do paiz, e bens tão valiosos como as linhas férreas, que nos custaram sacrificios enormes e representam hoje um valor effectivo dando rendimento, em proporção crescente, para o thesouro, melhor nos vae que isso se faça francamente, ás claras, por meio de um concurso publico que terá as vantagens de dar conhecimento ao paiz das bases em que se negocia, e de estabelecer a concorrência entre os grupos que certamente disputarão a presa e assim augmentarão a offerta.

Parece-nos mesmo que era por este caminho, o mais direito e mais desafogado, que o sr. ministro devia ter começado.

Talvez por este meio se realize o milagre — só como milagre o consideramos — de se formar um grupo portuguez que tome a seu cargo a operação e que, ao mesmo tempo que faria um excellente negocio, produziria um incalculavel bem para o paiz.

Observar-nos-hão que esse resultado nada remediava, porque os capitaes portuguezes não acudiriam aos encargos que o Estado tem no estrangeiro, e que é ahi que precisamos de dinheiro para oppôr á drenagem do ouro que, promovendo a alta dos cambios, nos está arruinando.



Em primeiro lugar observaremos que o argumento é contraproducente.

Se arrendamos as linhas férreas a uma empresa estrangeira, ella paga-nos as annuidades em ouro, é certo, nos mercados externos; não teremos por isso necessidade — *in partibus* — de sobrecarregar o mercado interno com a compra de cambias para pagamento dos encargos do thesoiro n'essas praças.

Mas a companhia estrangeira terá os seus rendimentos, isto é, o producto liquido das suas receitas em moeda portugueza, e como certamente não capitalizará aqui mas no paiz a que pertencer, da mesma fórma ella, tendo que comprar ouro para o enviar, pesará sobre o mercado de cambios, elevando-os.

Isto com a aggravante de que a companhia não só enviará o equivalente á annuidade que nos garante, como tambem os seus lucros annuaes, o que mais avoluma a somma.

Além d'isso é naturalissimo que uma empresa estrangeira buscará fazer todos os seus fornecimentos no paiz a que pertencer, de preferencia a entregal-os á industria portugueza cujo desenvolvimento nada lhe interessa.

Ahi temos dois males bem patentes; o augmento da exportação do ouro, para pagamento d'esses abastecimentos e os prejuizos da nossa industria aggravando a crise do trabalho.

Haja vista o que teem feito todos os empreiteiros que ahi teem vindo: o do porto de Lisboa, por exemplo.

Se a companhia fosse portugueza, nada d'isto succederia; a sua renda annual poderia ser paga ao Banco de Portugal para amortizar o debito da conta do thesoiro, não em ouro mas em papel portuguez, devendo estatuir-se que esse valor iria sendo sempre applicado á amortização do seu correspondente em notas do mesmo banco.

Assim diminuida de anno para anno a circulação fiduciaria, consequentemente melhoraria o curso dos cambios; a differença que o thesoiro tiraria d'esse facto, por certo que se converteria em muito maior lucro do que o que póde auferir de uma administração estrangeira.

Por outro lado, a companhia tendo que proceder á construcção de novas linhas, porque n'isso iria o seu proprio interesse, dava emprego a milhares de operarios que trabalham hoje a expensas do Estado que tem que dispendir com elles não menos de 1.250 contos annuaes, como aqui já calculámos, no artigo do nosso n.º 221 em que nos referimos já a este problema economico.

Somme-se todas estas vantagens e ver-se-ha o enorremissimo lucro para o thesoiro em proceder da forma que indicamos.

E sobre os lucros effectivos, sobre a melhoria dos cambios, a attenuação da crise operaria, a amortização da conta do thesoiro no Banco de Portugal, os progressos da nossa industria, outro beneficio resalta maior, evidente, de uma força extraordinaria, a affirmar a nossa individualidade: a conservação das linhas férreas portuguezas em mãos de portuguezes; a demonstração aos mercados estrangeiros, de que ainda temos elementos de vida economica aptos para manter o nosso thesoiro isento de novos soccorros dos mercados externos.

Esta demonstração moral serviria para o futuro e gradual levantamento do nosso credito; e quanto bem d'isso nos adviria!

Mas vamos a contas:

Para realizar este ideal quanto é preciso? Dez ou doze mil contos de reis?

Pois não ha no paiz mil pessoas que possam dispôr de 10 ou 12 contos para um negocio rendoso *doublé* d'uma obra meritoria á sua patria?

Temos, espalhados do norte ao sul, grandes vivendas, rendosas propriedades cujos dones com certeza podem dispor dessa quantia. No Brazil, onde o amor do paiz natal vibra com toda a intensidade, ha numerosos portuguezes que consideram pequena uma verba d'essas. Muitos veem á Europa e gastam muito mais n'uma só viagem de mezes.

Aberta a subscrição de acções, garantida por um contracto prudentemente estudado, a seriedade da nova companhia, estamos certos de que os capitaes não deixariam de acudir, não só do paiz como de portuguezes residentes fóra d'elle.

Mas se de todo se quer entregar as nossas linhas férreas a estranhos, descrentes de que portuguezes as queiram, venha, ao menos, o concurso publico, unico meio de tirar d'esta operação a devida utilidade.

Sabe-se já que o sr. conde de Burnay fez propostas em bases mais vantajosas do que as do primitivo contracto; outras apparecerão ainda melhores, e o proveito será para o paiz.

Finalmente diremos que não nos desagradava que o bolo fosse partido em duas metades. Talvez que por esta fórma de dois grupos, um ao norte outro ao sul, se pudesse conseguir mais do que de um só.

## CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 25 de junho de 1897.

Durante a semana passada estabeleceu-se o novo serviço continental da companhia ferro-viaria *South-eastern* que nos dá mais uma linha de vapores continentaes de que desde muito necessitamos, fazendo um serviço de tarde entre Londres e Paris. Até agora todos os serviços continentaes teem sido ou de manhã ou de noite; é certo, pois, que o novo serviço que nos facilita um transporte intermediario, entre as duas capitaes pela via de Boulogne, ha-de satisfazer aos muitos interessados, sendo o novo serviço de muita utilidade, especialmente para os passageiros, que são em grande quantidade procedentes do norte e dos condados centraes da Inglaterra. A viagem de inauguração teve lugar na quinta feira passada, partindo-se de Londres ás 2 h. e 45 m. da tarde, effectuando-se até Paris em 8 horas e até Bruxellas em 9 horas. A travessia de Folkestone até Boulogne effectua-se em hora e meia no vapor *Duchess of York*.

N'uma das sessões recentes da commissão especial parlamentar, reunida para o estudo do emprego do petroleo como combustivel, disse um representante do *Great Eastern Railway*, que teem sido já adaptadas para o uso d'este combustivel trinta e sete das locomotivas da referida companhia. D'estas, dezeseis são de comboios expressos, funcçãoando nas vias principaes. Obtiveram-se resultados excellentes tanto com o oleo só como com a combinação d'oleo e carvão. Empregaram-se varias classes d'oleos segundo o preço corrente, sendo a quantidade consumida uns 30.000 gallões por semana. Empregou-se tambem em grandes quantidades o *astatki* ou residuo de petroleo. Ao presente o petroleo custa uns 20% mais do que o carvão. Uma tonelada d'oleo produz tanto vapor como duas toneladas de carvão.

O relatorio parlamentar dos accidentes occorridos nos caminhos de ferro do Reino Unido durante o anno



de 1896 mostra que o numero de passageiros mortos durante aquelle periodo foi de 1.008 e o numero dos feridos de 5.877, sendo estes mais 1.856 e os primeiros menos 16 do que no anno anterior. O numero total dos mortos e feridos devidos a accidentes occorridos nas linhas da companhia *Lancashire and Yorkshire* foi de 1 e 47 respectivamente; na da *Great Northern*, 3 e 82; na da *London and North Western*, 1 e 20; e na das companhias *Manchester Sheffield and Lincolnshire* e *Midland* só 12 e 17 feridos respectivamente. No que diz respeito aos accidentes occorridos por varios motivos entre os empregados, houve: no *Lancashire and Yorkshire Railway*, 5 mortos e 1.066 feridos; no *London and North Western*, 8 e 2.815; no *Great Northern*, 4 e 662; no *Midland*, 5 e 1.668; no *Manchester Sheffield and Lincolnshire* só 76 feridos e no *Mersey*, 17.

Diz-se que a adopção da tracção electrica para os trem-vias de Glasgow produzirá uma economia para a municipalidade d'umas 10.000 libras sterlingas por anno.

Acabam de se fazer experiencias no tunnel Severn com uma das locomotivas aperfeicoadas, construidas ha pouco nas officinas do *Great Western Railway* em Swindon. A nova locomotiva com o seu *tender* pesa 90 toneladas. O cylindro é de 20 pollegadas e o curso do embolo de 34 pollegadas, com rodas de *bogie* na frente, e seis rodas conjugadas de 4 1/2 pés de diametro. Para effectuar as experiencias, formou-se um comboio de mercadorias de 450 toneladas, o equivalente á carga regular d'um comboio de duas machinas, e fez-se o percurso do tunnel — umas 4 1/2 milhas com rampas bastante fortes — em 10 minutos. Depois augmentou-se a carga até 500 toneladas e com esta carga fez-se o percurso em onze minutos. O tempo empregado regularmente por um comboio de 450 toneladas com duas machinas é de dezoito minutos, o que demonstra claramente a grande superioridade das novas locomotivas.

W. N. Cornett.

## PARTE OFFICIAL

### Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de estradas, obras hydraulicas e edificios publicos

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem que, tendo pedido a companhia carris de ferro do Porto licença para estabelecer um caminho de ferro americano com tracção animal no troço da estrada real n.º 33, Porto a Villa Real, constituido pelas ruas do Bomfim, praça das Flores e rua da Lameira, da cidade do Porto: hei por bem, conformando-me com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, conceder á referida companhia carris de ferro do Porto a licença que solicita, com as clausulas e condições seguintes:

1.ª — A linha férrea será assente do nivel da estrada a um dos lados da faixa empedrada e por fórma que não embarace o transito dos passageiros nem o dos vehiculos ordinarios.

2.ª — A via será simples; poderão contudo estabelecer-se vias de resguardo nos sitios em que assim convier para o serviço de exploração, augmentando-se a largura da estrada nos pontos em que a largura actual for insufficiente para aquelle fim.

3.ª — A companhia fica obrigada a não damnificar a estrada, a reparar de prompto os estragos que porventura n'ella causar e a conservar em bom estado a parte da faixa empedrada que servir para a circulação do caminho americano.

4.ª — O caminho ficará concluido no praso de doze mezes, contados da data do presente alvará.

5.ª — A companhia submeterá á approvação do governo o traçado do caminho e os projectos das obras necessarias ao seu estabelecimento e exploração, de quaesquer desvios do leito actual da estrada e de modificações no provimento e obras de arte da mesma estrada.

6.ª — Os trabalhos de modificação a que se refere a clausula antecedente ficarão sendo do dominio publico por terem sido executados em parte de uma estrada real.

7.ª — A concessão do caminho americano entende-se ser feita sem impedimento ou restricção do livre uso publico da estrada e das serventias publicas e particulares, que o concessionario fica obrigado a manter ou a substituir á sua custa.

8.ª — O ferro, a madeira e os demais elementos constitutivos do caminho deverão ser de boa qualidade e os trabalhos executados de modo que elle offereça toda a segurança quando for aberto ao transito publico.

9.ª — A companhia tomará as providencias necessarias para que, durante a execução das obras, não sejam prejudicadas a liberdade e a segurança do transito ordinario.

10.ª — Fica por conta da companhia a indemnização de quaesquer prejuizos resultantes dos trabalhos de construção e exploração do caminho.

11.ª — O caminho não poderá ser aberto á circulação senão depois de ter sido examinado por engenheiros ao serviço do estado.

12.ª — O governo mandará fiscalizar os trabalhos de construção e o serviço de exploração do caminho de ferro americano, e bem assim o serviço de conservação da parte da estrada em que se tiver assentado os carris do mesmo caminho.

13.ª — A companhia obriga-se a mandar receber e transportar gratuitamente as malas e os empregados do correio, e por metade do preço das tarifas os empregados do estado que viajarem em serviço e os materiaes destinados á construção de obras publicas.

14.ª — O material circulante será de boa qualidade, as carruagens serão dos melhores modelos, resguardadas e assentes sobre molas.

15.ª — A companhia não terá direito a indemnização alguma pelos prejuizos que ao caminho americano provierem do transito ordinario, do estado da estrada, da abertura de novas vias de comunicação, de transtornos ou interrupção de serviço motivados por medidas temporarias de ordem e policia, do livre uso da estrada ou de trabalhos n'ella executados por ordem do governo, das municipalidades ou de empresas particulares legalmente auctorizadas.

16.ª — A companhia obriga-se a manter constantemente em bom estado o caminho americano e suas pertencas.

17.ª — A companhia fará cumprir com respeito ao caminho americano as leis e regulamentos vigentes ou que de futuro se promulgarem sobre viação publica.

18.ª — A compra dos terrenos precisos para assentamento do caminho fóra da estrada real será feita pela companhia nos termos indicados na legislação em vigor relativo a expropriações por utilidade publica.

19.ª — As questões que se suscitarem com referencia a execução ou interpretação do presente alvará, serão decididas pelo governo, ouvido o conselho superior de obras publicas e minas.

20.ª — Do cumprimento d'estas condições fica sendo caução o material fixo e circulante do caminho americano.

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este alvará competir, que o cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'elle se contem.

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

E por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e sellado com o sello das armas reaes e com o de verba.

Dado no paço, aos 31 de maio de 1897. — EL-REI. — Augusto José da Cunha. — (Logar do sello das armas reaes.)

Alvará pelo qual Vossa Magestade ha por bem conceder á companhia carris de ferro, do Porto, licença para estabelecer um caminho de ferro americano com tracção animal no lanço da estrada real n.º 33, Porto a Villa Real, constituido pela rua do Bomfim, praça das Flores e rua da Lameira, da cidade do Porto, pela fórma retro, declarada.

Para Vossa Magestade ver.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

Preços reduzidos na linha de Cintra. — Vae ser reformada em breve a tarifa de preços reduzidos de 2.ª e 3.ª classe, na linha de Cintra, bitolando-se um pouco pela que vigora no ramal de Cascaes, de fórma a ficarem preços eguaes de Lisboa a esses dois extremos.

Esta modificação facilita tambem as relações de Cintra com Cascaes.



### Comboios Porto-Espinho

Apesar de que a companhia continua a adoptar, para estes comboios, uma denominação ingleza que nem se póde ler em portuguez, visto que geralmente já está adoptado o termo *tremvia* que é genuinamente portuguez, é este que empregaremos para os designar.

Podemos hoje dar mais detalhada noticia sobre o serviço que vae ser posto em vigor desde 1 d'agosto.

Os comboios nascem da nova estação do Porto e terão as seguintes paragens, sendo os preços dos bilhetes os que passamos a indicar:

Porto-Campanhã, 2.<sup>a</sup> classe 60 réis, 3.<sup>a</sup> 40 réis.

General Torres (apeadeiro) ou Gaia, 2.<sup>a</sup> classe 100 réis, 3.<sup>a</sup> 50 réis.

Magdalena (apeadeiros) e Valladares, 2.<sup>a</sup> classe 160 réis, 3.<sup>a</sup> 80 réis.

Francellos e Gulpilhares (apeadeiros), 2.<sup>a</sup> classe 200 réis, 3.<sup>a</sup> 100 réis.

Arcozello (apeadeiro), Granja e Espinho, 2.<sup>a</sup> classe 260 réis, 3.<sup>a</sup> 130 réis.

Pedreira e Sisto (apeadeiros), 2.<sup>a</sup> classe 300 réis, 3.<sup>a</sup> 150 réis.

Paramos (apeadeiro) e Esnoriz, 2.<sup>a</sup> classe 360 réis, 3.<sup>a</sup> 180 réis.

Cortegaça e Carvalheiro (apeadeiros), 2.<sup>a</sup> classe 400 réis, 3.<sup>a</sup> 200 réis.

Ovar, 2.<sup>a</sup> classe 460 réis, 3.<sup>a</sup> 230 réis.

Avanca (apeadeiro), 2.<sup>a</sup> classe 560 réis, 3.<sup>a</sup> 280 réis.

Estarreja, 2.<sup>a</sup> classe 660 réis, 3.<sup>a</sup> 330 réis.

Aveiro, 2.<sup>a</sup> classe 860 réis, 3.<sup>a</sup> 430 réis.

Os bilhetes de 2.<sup>a</sup> classe só são validos nos comboios tremvias; os de 3.<sup>a</sup> são válidos n'estes e nos mixtos ordinarios curtos.

As demais condições ver-se-hão da tarifa que distribuiremos logo que se publique, e que substitue a actual n.º 3, cujos preços são mantidos e em muitos pontos modificados para menos.

## O CAMINHO DE FERRO DO S. GOTHARDO

(Concluido do n.º 228)



Wasen

Continuando a nossa viagem na linha principal de que nos afastámos um momento para fazer uma diversão em Locarno e no lago Maior, começamos a longa ascensão do *Monte Cenere*; de minuto a minuto a vista mergulha mais no valle de Tessin que se desdobra aos nossos pés como um mappa immenso, até que um tunel vem occultar esta paisagem admiravel da planicie tessineza; saindo do subterraneo o comboio penetra no *Val dell' Agno* por detraz do monte *Camoghé*, passa em *Taverne* para chegar emfim a *Lugano*. Do ponto elevado onde se encontra a estação, gosa-se um panorama esplendido sobre o lago, sobre as montanhas que o cercam, sobre a cidade e sobre o largo valle que se

estende ao norte. Desçamos agora á cidade por meio do funicular que a liga á estação do caminho de ferro; a nossa primeira impressão é que esta localidade apresenta a caracteristica d'uma antiga cidade italiana. O panorama que se descobre do barco na bahia de Lugano é particularmente notavel: á direita o *Monte San Salvatore* com o seu funicular, á esquerda o *Monte Caprino*, no primeiro plano os caes sombrios e os imponentes edificios da cidade; mais atraz avista-se a distancia a ponte de Melide e as vaporosas cumeadas do *Monte Generoso* d'um lado, enquanto do outro o lago ostenta o lençol azul das suas ondas que banham a falda das sombrias encostas semeadas de *villas*, que se

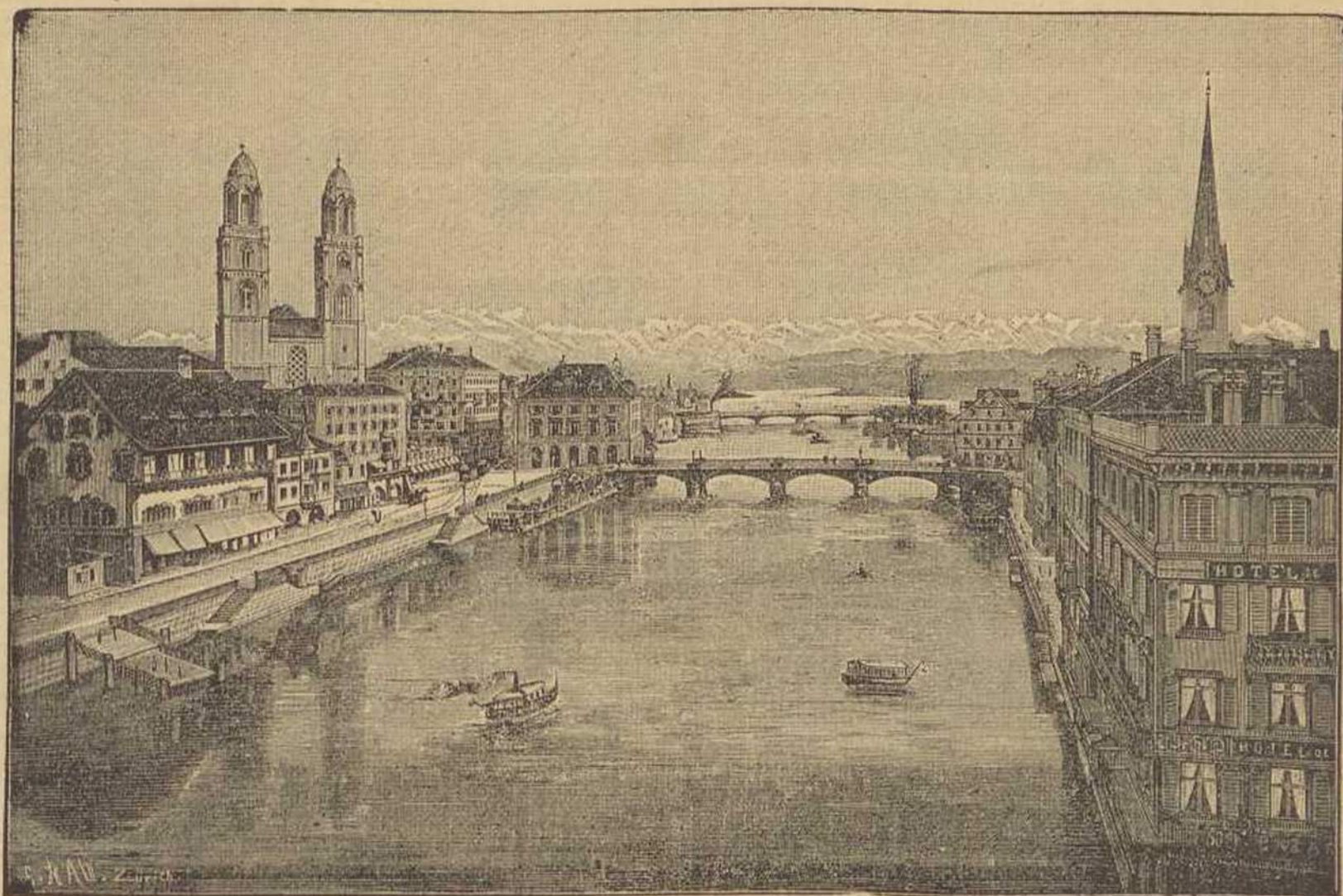


estendem para Osteno e Porlezza. As ruas estreitas da cidade interior, com as suas pittorescas arcadas, apresentam uma multidão de coisas e espectáculos variados, algumas vezes excentricos, mas todos de natureza a interessar o passeante.

A igreja de Santa Maria dos Anjos, perto do hotel do Parque, assim como a cathedral de S. Lourenço, a meio caminho da estação, merecem ser visitadas. As villas e jardins dos arredores são cheios de attractivos e os suburbios abundam em encantadoras excursões quer por agua, quer por terra. Muitos excursionistas tomam o barco para *Ponte Tresa*, d'onde um caminho de ferro os conduz rapidamente a Luino ou á margem do lago Maior, cujas magicas bellezas já esboçamos. No entanto, entre todas as excursões em barco, a de *Porlezza*, localidade distante uma hora approximada-

ma pagã contava de mais distincto nas sciencias e nas artes; recordemos tambem que os dois Plinios nasceram em Como.

N'esta ultima cidade, tão interessante sob o ponto de vista historico, alcança-se a linha principal do Gothardo para Milão, de que apenas uma hora nos separa. A viagem circular acima descripta pôde ser facilmente executada em um dia, porque o trajecto directo pelo caminho de ferro do Gothardo entre Lugano e Como pela via Chiasso exige pouco mais d'uma hora. N'outros termos, pôde-se tomar em Lugano o barco das 10 da manhã, dar a volta aos lagos de Lugano e de Como e entrar em Lugano por caminho de ferro no mesmo dia ás 10 horas da noite. O trajecto de *Lugano a Chiasso* é extremamente pittoresco; a linha contorna a base do *Monte Salvatore*, atravessa o lago em *Melide* sobre um



Zurich, vista do rio Limmat

mente de Lugano, é preferida por muitos. Em *Osteno*, estação intermediaria, visitam-se as celebres grutas de Osteno e de Rescia, muito frequentadas por excursionistas. De *Porlezza*, na extremidade nordeste do lago, dirigimo-nos, em uma hora de caminho de ferro, a *Menaggio* no lago de Como. Em *La Croce*, onde o lago de Como, invisivel até então, se desenrola de subito aos olhos deslumbrados do excursionista, a vista abrangendo o lago quasi em toda a sua extensão é feerica e apresenta um character de indissolvel grandeza. A descida de *La Croce* até *Menaggio* produz uma impressão surpreendente de que se conserva uma profunda recordação. O viajante que puder dispor do seu tempo, fará bem em se deter alguns dias em *Menaggio*, ou em frente em *Bellagio* para descansar e recrear-se no meio dos encantos incomparaveis com que a natureza dotou tão prodigamente estas localidades. De resto, ambas offerecem as melhores condições mesmo para *permanencia de toda a estação*. Mercê das frequentes paragens que fazem os barcos de vapor, são faceis alli as communicações com *Colico*, *Como* e *Lecco*, os extremos respectivos dos tres braços do lago. Já na antiguidade estas margens eram o ponto de reunião de tudo o que a Ro-

aterro murado que se apoia no bello dique de pedra de 750 metros de comprimento com pontes em cada extremidade e sobre o qual passa a estrada cantonal; d'ahi, seguindo a margem oriental do lago, dirige-se para *Capolago*, na falda do Monte Generoso, chamado com justa razão o Rigi da Suissa italiana; esta montanha é muito frequentada pelos italianos como estancia de verão; goza-se alli um vasto panorama que abrange os lagos de Lugano, de Como, de Varese e o lago Maior, a planicie lombarda e ao norte toda a cadeia dos Alpes de Monte Viso a Ortler. Por meio d'um caminho de ferro de cremalheira, inaugurado por meados do verão de 1890 e cujos consideraveis trabalhos exigiram sommas fabulosas, o viajante é transportado commodamente de *Capolago* ao espaçoso hotel situado perto do cume; durante o trajecto, em que se gasta quasi uma hora, assiste-se a uma magica cujas decorações mudam a cada passo e tem-se occasião de contemplar em todas as suas minudencias um panorama encantador e grandioso de collinas arborizadas, de lagos e de montanhas. O hotel só por si é um estabelecimento de primeira ordem, mobilado com todo o conforto moderno. Agora que o seu accesso se tornou tão facil pelos ca-



minhos de ferro do Gothardo e do Monte Generoso, este sitio pittoresco e salubre tornar-se-ha sem duvida uma das estações alpestres mais afamadas e mais frequentadas da Suissa italiana e mesmo da Italia septentrional. Porque d'alli vão apenas 12 kilometros até Chiasso, estação terminus do caminho de ferro do Gothardo, onde se cruza a fronteira italiana. E' aqui que o fisco procede á revista das bagagens. Como demora apenas a 5 kilometros, e Milão a 52, de Chiasso. Neste ultimo percurso a linha atravessa uma região muito populosa e de grande fertilidade, onde se descobre tambem de todos os lados os vestigios veneraveis do passado historico da Lombardia, envoltos na sombra comtudo pelas creações d'uma nova civilização. Mergulhado n'uma doce meditação inspirada por este mixto de antiguidade e modernismo, o excursionista conhece que os ultimos momentos da sua viagem se esvaem muito rapidamente e, antes que tenha tido tempo de o perceber, o comboio que o transportara atravez o massico selvagem do Gothardo, entra tranquillamente na vasta estação de Milão, deslumbrante de luz electrica; em Milão encontra correspondencias directas e rapidas para Florença, Roma e Napoles por um lado e para Genova, San Remo, Menton, Monte Carlo, Nice e Cannes por outro.

\* \* \*

*E agora, amigo leitor, está terminada a nossa excursão pelo Gothardo. Gosámos juntos dos seus encantos indefiniveis e variados, juntos admirámos as scenas magestas e selvagens, as paisagens mais ridentes e mais agradaveis d'este caminho, o mais pittoresco do mundo, juntos nos maravilhámos da grandeza da natureza e do genio do homem. Conservemos perpetuamente a reminiscencia dos espectaculos sublimes que se desenrolaram aos nossos olhos. Esta recordação, como um bom sonho, alliviará as nossas fadigas, encantará os nossos ocios e ser-nos-ha sempre uma distracção nos momentos d'aborrecimento.*

George L. Catlin.

## A arbitragem da Beira Alta

Observa-nos um amigo a quem de fôrma alguma desejamos ser desagradaveis que no nosso artigo anterior imputámos a culpa das consequencias que possam advir para o thesouro das modificações que foi necessario fazer nos projectos da linha da Beira Alta, aos engenheiros que approvaram esses projectos, errados em alguns pontos e inexequiveis n'outros.

Parece que não fomos bem explicitos, quando no nosso artigo dissemos que a culpa será «do que originou a reclamação dos empreiteiros.»

Já se vê que se os projectos foram maus, como se allega, se tiveram que ser modificados em pontos importantes, não podendo deixar de o ser, quem originou a reclamação foi quem, por uma talvez menos feliz orientação de estudo em varias partes, obrigou a modificar o traçado.

Quem approvou os projectos depois de simples exame de gabinete não podia prevenir esses enganos, que só sobre o terreno e depois de novo estudo se verificaram.

Tambem não é demais frisar o nosso ponto de vista n'esta questão:

Tem a companhia da Beira Alta razão para reclamar? Não a tem?

E' ponto que os arbitros teem que apreciar e resolver. O que não achamos coerente nem justo é que se

acceite a arbitragem e por meios indirectos se impeça ou dificulte o funcionamento do tribunal.

E' uma das garantias do contracto e tem que ser respeitada se queremos ser correctos nos nossos negocios e exigir que extranhos o sejam para connosco.

## NOTAS DE VIAGEM

### XX

Viagens desde Constantina. — Caminho de Tunis. — Hammam-Meskoutine. — Lindissimas grutas. — Um lago subterraneo. — As gargantas do Taya. — Explorações vinícolas grandiosas. — A chegada do vapor d'Alger. — Pobres passageiros!

Além dos passeios que podem fazer-se nos arredores de Constantina, quem está n'esta cidade e quer afastar-se d'ella tem á sua disposição nada menos de cinco linhas férreas, todas irradiando para pontos oppostos como cinco pernas de uma aranha.

Uma é a linha de Alger por onde eu fui; outra a que se dirige para o interior, a linha de Biskra, de todas a mais interessante, por onde não deixarei de ir até o deserto do Sahara, o grande mar de areia que me espicaça a curiosidade. Mas essas, a linha, a cidade e a curiosidade, deixo-as para mais tarde, á volta.

A terceira é a direcção de Philippeville, no litoral mediterraneo, que me não attrahe porque já sei que iria lá encontrar uma cidadezinha franceza, no genero de Oran, toda em rampas e escadarias; ora de cidades europeas estou eu saciado.

Descendo tambem para o sul, mas sem ir ao deserto, temos tambem Aïn Beida, que não offerece grandes novidades, posto a linha atravesse algumas aldeias arabes.

Finalmente, para ganhar tempo e vencer caminho, porque, confesso, era grande o meu desejo de attingir o ponto mais distante da viagem, Tunis, resolvi-me pela linha de Guelma que é a que se dirige para leste e por onde se segue ao imperio tunisiano.

Para vencer uma difficil passagem do Medjerda a linha tem que voltar para o norte, onde attinge, por meio de fortes rampas, uma grande differença de nivel.

Em caminho temos porem um ponto muito curioso, por isso convem parar n'elle de um a outro comboio, porque vale a pena.

Tendo partido de Constantina no trem das 6-10 da manhã, chega-se a esse ponto, Hammam-Meskoutine (o banho dos damnados), ás 10 da manhã, e até as 4 da tarde, hora a que passa o outro comboio, ha tempo para ver as bellas grutas, uma das grandes curiosidades d'estes sitios. Estas grutas são muito mais pittorescas do que as de Ham, na Belgica, e se estivessem na Europa, como aquellas, seriam muito visitadas.

Imagine-se uma successão de cavernas, do tecto das quaes pendem as mais formosas stalactites, umas brancas de neve outras coloridas pelas addições d'oxido de ferro, aqui bellas columnas como de porphiro sustentam a abobada, ao lado grandes toalhas d'agua petrificada cobrem o solo, ou agglomerações de stalagmites formam tanques naturaes.

E das aguas thermaes que alli nascem perto e que dão o nome á terra, por serem consideradas, entre os musulmanos e especialmente os israelitas que são os que mais as frequentam, como beneficos os seus banhos para a cura da hydrophobia, levantam-se nuvens de vaporoso fumo que envolvem aquelle panorama de montanhas invertidas de um aspecto magico.

Ao fundo da gruta ha um lago subterraneo de 150 metros de comprimento por 15 a 50 de largura, no qual se póde passear n'um barco, que leva apenas 4



passageiros de cada vez, visita das mais emocionantes, sentindo-se o excursionista a navegar no interior da terra á luz de archotes e fogos de Bengala, o que é puramente phantastico.

A 1 kilometro que se percorre a pé por uma boa estrada, temos ainda as gargantas do Taya, muito pittorescas, e se o excursionista tiver coragem... e pernas, como eu, para subir á montanha acima do viaducto do caminho de ferro, encontrará as ruínas do observatorio romano de Bon-Hamdan, e um panorama verdadeiramente esplendido sobre a cidade, as aldeias arabes e toda a falda da montanha.

As 4 horas, como disse, passa o outro comboio, mas como este não segue para a fronteira tunisiana e tão sómente a Sank-Ahras para ligar com o de outra linha que vae a Tebessa, aproveitarei o resto do dia para tomar a linha de Bone, onde chego ás 7 e meia da tarde, a hora de jantar.

Em caminho tornam-se notaveis as enormes plantações de vinha que atravessamos, vinha cuidadosamente tratada pelas administrações de grandes companhias agricolas que alli funcçãoam.

A um e outro lado da via a vista não alcança o fim d'esses interminaveis vinhedos que nos acompanham durante cerca de 3 horas de marcha, isto é, uns 80 kilometros.

Para a exploração d'estes campos ha até um caminho de ferro, como para a sua irrigação varios canaes que acompanham a linha férrea por muito tempo.

Boas estradas ladeiam a via, atravessando as propriedades; o rio Seybouse, atravessado por varias pontes, acompanha-nos tambem até Bone onde elle se lança ao mar, e eu, sabendo na estação que o tal detestavel vapor em que tive a phantasia de embarcar em Alger, e de onde tive o bom senso de desembarcar em Bougie, havia fundeado pouco antes, apressei-me a ir ao caes ver os meus companheiros de uma noite que por coragem, ou falta de dinheiro, haviam proseguido a viagem até final.

Os desgraçados vinham desfeitos!

Caras macilentas, fatos sujos, dir-se-hia que vinham d'uma laboriosa expedição contra o Gungunhana!

Umas pobres meninas que vinham no camarote ao pé do que eu habitára haviam perdido as tres noites com enjôo; outros, fazendo-se mais valentes, cambaleavam ainda, já em terra.

Decididamente as viagens maritimas são muito boas... onde não haja caminho de ferro. E mesmo assim, havendo terreno eu prefiro ir a pé.

### Madrid-Zaragoza-Alicante e Tarragona-Barcelona-França

Discutem os nossos collegas de Hespanha a fusão d'estas duas importantes companhias. De Paris regressou ultimamente a Barcelona o gerente da segunda, que fôra áquella capital tratar do accordo definitivo de certos pontos do contracto de paz entre as duas companhias fusionistas e a do Norte. E' no fim do corrente anno que se vence o praso para a fusão das duas companhias. Apesar da pouca vontade que se manifesta n'esta operação, parece fôra de toda a duvida que ella terá de se realizar, visto que o pacto foi lavrado e as assembléas geraes de ambas as companhias o sancionaram; accrescendo que a de Madrid-Zaragoza-Alicante, principal interessada, não deixará que qualquer resolução ulterior a prive de entrar na posse d'uma rede tão importante como é a da sua fusionada, e que lhe

permitted ampliar a sua esphera de acção desde Zaragoza a Barcelona e d'esta cidade á fronteira franceza. Resultará naturalmente da operação de que tratamos que, ficando em campo livre as duas companhias mais poderosas de Hespanha, Madrid-Zaragoza-Alicante e o Norte, entrem ambas em commum accordo para a reciproca cedencia de certas linhas que pertencem a cada uma e cuja exploração se torna actualmente incompativel pela concorrência que a disposição d'essas linhas promove entre os dois colossos ferro-viarios. E' da maior transcendencia a fusão das duas companhias e ha de influir em todas as linhas hespanholas restantes, porque nenhuma região tem tão grande movimento para toda a peninsula como a catalã. Ha quem leve as suas presumpções até admitir que, n'um futuro mais ou menos distante, uma unica companhia venha a explorar toda a rede ferro-viaria hespanhola, como consequencia mediata da fusão das companhias Madrid-Zaragoza-Alicante e Tarragona-Barcelona-França, ou antes, da absorção d'esta por aquella e das combinações futuras da companhia absorvente com a do Norte.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Nos termos dos art. 31.º e 39.º dos estatutos d'esta companhia approvados por alvará de 30 de novembro de 1894 são convocados os srs. accionistas para se reunirem em Lisboa na sede social em assembléa geral ordinaria no dia 19 de julho proximo futuro ao meio dia.

#### Ordem do dia

«Apresentação das contas respectivas ao exercicio de 1896 do relatorio annual, e do parecer do conselho fiscal e votação das conclusões do mesmo parecer.»

Esta assembléa geral, segundo os preceitos do art. 28.º, compôr-se-ha dos accionistas possuidores de 10 ou mais acções da companhia.

Para poder tomar parte na assembléa devem as acções nominativas ter sido averbadas até ao dia 19 do corrente inclusivé, e as acções ao portador ser depositadas até ás 4 horas da tarde do dia 5 de julho proximo futuro.

Em Lisboa: — na sede da companhia.

Em Paris: — nas caixas do *Crédit Lyonnais*, na *Société Générale de Crédit Industriel et Commercial*, na *Société Générale pour favoriser le commerce et l'industrie en France*, *Comptoir National d'Escompte* e no *Banco de Paris e des Pays Bas*;

Em Londres: — nas caixas dos banqueiros *Glyn, Mills, Currie & Co.*;

Em Berlim e Francfort: — nas caixas do *Bank für Handel & Industrie*.

Os bilhetes de admissão á assembléa serão passados pela commissão executiva em vista das acções averbadas ou dos recibos dos depositos das acções depositadas.

A assembléa geral constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos art. 33.º, 36.º, 37.º e 39.º dos estatutos.

Lisboa, 16 de junho de 1897. — O presidente do concelho de administração = *Antonio Maria Pereira Carrilho*.

#### Comité de Paris — Convocation des obligataires

MM. les obligataires de la Compagnie Royale des chemins de fer Portugais sont convoqués en *Assemblée générale ordinaire* pour le lundi 26 Juillet 1897 à 4 heures de relevée, salle des agriculteurs de France, rue d'Athènes, n.º 8, à Paris.

#### Ordre du jour

Présentation du rapport du Comité de Paris.

Nomination d'un administrateur en remplacement de mr. H. E. Boyer, démissionnaire.

Tous les obligataires possédant, ou représentant au moins vingt-cinq obligations privilégiées de premier rang, ont le droit de faire partie de l'Assemblée générale, en déposant leurs titres à l'une des caisses suivantes:



En Portugal—Aux caisses de la compagnie à Lisbonne.

Aux caisses des établissements suivants :

Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa, Banco Alliança, Banco Commercial do Porto et Crédit Franco-Portugais.

En France—Aux caisses du Comité de Paris, 28, rue de Chateaudun, à Paris.—Aux caisses des établissements suivants :

Banque de Paris et des Pays-Bas, Comptoir National d'Escompte de Paris, Crédit Industriel et Commercial, Crédit Lyonnais et Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie de France.

A Londres—Aux caisses de MM. Glyn, Mills, Currie and Co.

En Allemagne—Aux caisses de la Bank für Handel und Industrie, Berlin, Darmstadt et Francfort-sur-Mein.

En Belgique—Aux caisses de la Banque de Brabant, de la Banque Liégeoise et de la Caisse Générale de Reports et de Dépôts.

Les cartes d'admission seront délivrées, en raison de ces dépôts, par le Comité de Paris, 28, rue de Chateaudun, à Paris.

Paris, le 19 Juin 1897.—Le Comité de Paris—Dans le cas où l'Assemblée Générale des actionnaires convoquée à Lisbonne pour le 19 juillet prochain ne pourrait pas avoir lieu à cette date, l'Assemblée Générale des obligataires serait remise à une date ultérieure.

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Os srs. portadores de obrigações d'esta companhia são avisados de que do dia 1 de julho de 1897 em diante será paga uma terceira prestação de 174 réis, impostos deduzidos sobre o coupon n.º 19.

O pagamento effectuar-se-ha á vista do coupon, o qual será carimbado da seguinte maneira «Payé 1 fr.» e entregue ao portador para ser apresentado quando for annuciado novo pagamento.

Segundo decisão da camara dos corretores da praça de Paris, a partir da mesma data, a declaração actualmente feita no boletim official, será substituída pela seguinte : «Ex-coupon n.º 19 estampillé de 4,50.»

Os coupons serão pagos e carimbados : em Lisboa, na sede da companhia, rua Victor Cordon n.º 1 ; em Paris, na thesouraria do comptoir national d'escompte 14, rue Bergire ; em Londres, na casa Morton Rose & Co., Princes Otrut, 6-E C.

A excessiva alta do cambio é a unica causa que obriga a limitar a 1 fr. esta prestação, porque os productos da exploração são approximadamente iguaes aos do periodo-correspondente do anno anterior. — O conselho de administração.

### Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Desde o dia 30 do presente mez de junho, começará o pagamento ás obrigações do juro do primeiro semestre do corrente anno.

E desde o dia 10 do proximo mez de julho, começará o pagamento de 2 % ou 2.000 a cada acção, por conta do dividendo annual.

Para commodidade dos srs. obrigacionistas e dos srs. accionistas, entregam-se as relações e effectuam-se os pagamentos dos juros ás obrigações, e do dividendo ás acções nos locais abaixo designados, sendo necessario que juntamente com as relações assignadas sejam apresentados para as obrigações de coupon o n.º 2 devidamente cortado e para as nominativas ao portador ou averbadas, o respetivo titulo para ser carimbado.

A assignatura das relações das obrigações averbadas deve ser reconhecida por tabellião.

As acções teem de ser apresentadas para se carimbar o semestre pago:

No Porto—Sede da Companhia, Passos Manuel n.º 47;

Em Lisboa—Escriptorio dos srs. Henry Burnay & Co.;

Braga—Escriptorio do sr. Manuel Pinheiro Guimarães.

Fafe—Escriptorio do sr. José Maria Gonçalves;

E em todas as estações da linha: Guimarães, Vizella, Lordello, Negrellos, Caniços, Santo Thyrsio, Louzado e Teófa, mediante aviso á estação com 24 horas de antecedencia.

Porto, 21 de junho de 1897.

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

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortisar em 1 de julho de 1897, conforme o disposto no titulo IV dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 2:531, 4:313 e 7:720, de 450.000 réis, e aos n.ºs 10:080, 14:322, 14:630, 15:326, 20:939, 21:913, 22:973, 24:286, 25:433, 25:864, 26:782, 26:894, 40:053, 46:202, 48:139, 49:792, 52:585, 53:009, 54:177 e 55:274, de 90.000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de julho proximo.

No Porto, na sede da companhia, rua de Bellomonte n.º 49.

Em Lisboa, no London and Brazilian Bank limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank limited:

Em Paris, em casa dos srs. Marcuard Krauss & Co.

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & Co.

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Matthieu & Fils.

Porto, 21 de junho de 1897.

### BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de junho.

Ficou hoje constituída a camara dos deputados e deve ter sido já alli apresentado pelo sr. ministro da fazenda, o orçamento geral do estado e as propostas com elle relacionadas. Além das leis de receita e despesa, o ministro da fazenda apresentará desde já ao parlamento propostas para o exclusivo da producção do assucar por meio da cultura da beterraba, para a construcção por empreitada do grande collector da cidade, da reorganização do Banco de Portugal e da reforma do tribunal de contas. Pela sua parte o sr. ministro das obras publicas apresentará as propostas relativas ao fomento agricola no Alemtejo (irrigações e colmatagem, celeiros communs e depositos geraes, registo predial e colonias agricolas).

Estão muito adeantados os trabalhos para a realização d'um empréstimo interno destinado a assegurar o pagamento ás classes inactivas, operação que, como se sabe, será realizada pelos bancos de Lisboa, emittindo obrigações amortizaveis em 15 annos, ao juro liquido de 5 1/2 p. c. A obrigação é do typo de 90.000 réis, emittida a 88.000 réis. O arrendamento das linhas ferreas do estado está demorado. O sr. ministro da fazenda entendeu dever rescindir o contracto provisorio, que havia celebrado o mez passado, pelo facto do grupo contractante pretender introduzir n'elle modificações contrarias aos interesses do estado. O acto do sr. ministro da fazenda causou impressão em Paris por dar prova de uma energia e de um desassombro de que se tinha perdido memoria nos nossos governos.

E' fóra de toda a duvida que será realizada a conversão da divida externa, operação cuja noticia já demos e que sabemos ter sido excellentemente recebida no estrangeiro, tendo mesmo determinado subida nos nossos fundos externos. A alta, porém, não proseguiu, infelizmente, devido aos manejos dos que aqui e lá fóra entendem dever collocar os interesses pessoas e particulares acima dos grandes interesses geraes e collectivos da nação. As inscrições mantiveram-se a 33,90. com pequeno movimento, e as obrigações de 4 1/2 internas, oscillaram entre 43.300 e 43.600 réis.

As preferencias continuaram a procurar as obrigações prediaes, apesar do premio que já tem acima do par os titulos de 5 e 6 p. c. que regularam respectivamente a 93.000 e 95.500 réis. As obrigações Loanda-Ambaca mantiveram-se a 84.500 com pequenas vendas. As acções do Banco de Portugal regularam a 127.000, do Lisboa & Açores a 117.000, do Commercial de Lisboa a 118.000 réis, do Nacional Ultramarino a 85.200 réis. No mercado de cambios o movimento foi escasso. As letras, 90 d. Londres regularam entre 36 3/8 e 36 1/8 e os cheques: s/Londres 36 e 36 1/8, s/Paris 793 e 796, s/Hamburgo 326 1/2 e 327 1/2.

Reuniram as assembleas geraes das nossas companhias colonias : — de Moçambique, da Zambesia, de Mossamedes e do Nyassa. Nesta a situação não está ainda desafogada, tendo havido novos protestos na assemblea geral. No entretanto a companhia promove a installação definitiva da sua administração em Africa. A companhia que melhores resultados está dando e cujo relatorio é na verdade mais satisfactorio é a de Moçambique, que está sendo muito bem administrada, progredindo sensivelmente os rendimentos dos seus territorios e tendo já um consideravel movimento commercial. Das outras companhias não conhecemos os relatorios, no entretanto sabemos que, se não indicam largo desenvolvimento de iniciativa e de acção, provam comtudo uma situação relativamente animadora.

J. F.

### Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v....	36 3/16	36 1/8	Desconto no Banco de Portugal.	5 1/2 0/0
" cheque....	36 1/16	36	No mercado.....	5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	794	795	Agio Buenos Ayres.....	189
" cheque.....	797	798	Cambio Brazil....	7 3/4
Berlim 90 d/v.....	322	323	Premio libra.....	2.7090
" cheque.....	325	327		
Francfort 90 d/v....	322 1/2	323 1/2		
" cheque....	325 1/2	327 1/2		
Madrid cheque....	1.7015	1.7025		



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

BOLSAS	JUNHO													
	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	—
Lisboa: Inscriptões assent....	34	—	35	35	35	35	35	—	—	33,85	33,80	—	34,85	—
» coupon.....	34	—	33,99	—	—	—	—	—	—	33,85	33,80	—	33,75	—
Obrig. 4 0/0 1888.....	15,750	—	15,750	—	—	—	—	—	—	—	15,550	—	15,500	—
» 4 0/0 1890 assent....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41,100	—	—	—	—
» 4 0/0 1890 coupon....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 0/0 1890 externo ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 assent.....	—	—	—	—	46,200	—	46,300	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 coup. int....	—	—	—	46,600	46,500	46,500	46,400	—	—	46,400	—	—	46,000	—
» 4 1/2 0/0 externo.....	—	—	—	46,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon.....	—	—	—	80,000	124,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações B. de Portugal.....	127,500	—	127,500	127,500	—	—	127,800	—	—	128,000	—	—	—	—
» » Commercial.....	118,000	—	—	118,400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » N. Ultramarino....	84,800	—	84,800	85,000	85,100	—	85,300	—	—	—	85,500	—	85,600	—
» Tabacos coupon.....	80,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Comp. Real.....	41,600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	96,000	—
Obrig. prediaes 6 0/0.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » 5 0/0.....	—	—	—	95,500	—	93,000	—	—	—	93,000	93,000	—	—	—
» Comp. Real 3 0/0 1.º grau	73,000	—	—	—	73,000	—	73,000	—	—	—	—	—	—	—
» » 2.º grau	43,000	—	—	12,900	13,000	43,000	—	—	—	—	12,800	—	—	—
» C. Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Atravez Africa.....	84,300	—	84,200	84,200	—	84,200	84,500	—	—	—	84,700	—	84,500	—
Paris: 3 0/0 portuguez.....	23,65	23,62	24	23,62	24,15	24,35	24	23,81	23,75	23,81	23,62	23,68	—	—
Ações Comp. Real.....	45	44	44	—	—	25	—	40	41	41	41	41,50	—	—
» Madrid-Caceres.....	—	25	—	25	—	25	—	—	25	25	25	25	—	—
» Norte de Hespanha ..	85	86	86	85,50	87	85,50	86,50	86	85,50	—	—	—	—	—
» Mad. Zaragoza.....	130	—	139	138	141	140	139	138	135	—	—	—	—	—
» Andaluzes.....	—	70,50	—	70	70	—	72	70	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real (1.º grau).	270	270,50	271	274	275	279,75	275	276	276	276	278	276	—	—
» » (2.º » )	46	46	47	47	47	49,50	49	49	47	46	46	45	—	—
» » (antigas)...	—	—	—	—	—	125	122,50	122,50	—	120	—	—	—	—
» C. Beira Alta.....	71	71	69	71	71	69	71	70	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres.....	71	—	70	71	71	70	71	70	72	—	—	—	—	—
» N. Hesp. (1.ª hyp.)...	227,25	226,50	226,50	227	225,50	224	223,50	233	223	—	—	—	—	—
Londres: 3 0/0 portuguez...	23,62	23,37	23,62	23,75	23,93	—	23,87	23,87	23,75	23,75	23,75	23,62	—	—
Obrig. Atravez Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	66	66	66	66	—	—
Amsterdam: Atravez Africa.	—	62,50	63	—	—	—	62,62	—	62,50	62,50	—	61,75	—	—
Bruxellas: Atravez Africa...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1897			1896			Totaes		Differença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1897	1896	1897	1896
COMPANHIA REAL	de a Junho	693	Réis 59:209.000	Réis 85.438	693	Réis 58:089.307	Réis 83.822	Réis 1.293:415.000	Réis 1.238:422.685	Réis 56:992.315	Réis —
	11 17 »	»	58:573.000	84.520	»	58:089.307	83.822	1.333:988.000	1.296:511.992	57:476.008	—
	4 10 Junho	380	6:752.000	17.768	380	6:755:693	17.778	150:194.000	147:564.315	2:629.685	—
	11 17 »	»	6:337.000	16.728	»	6:755:693	17.778	156:551.000	154:320.008	2:230.992	—
Sul e Sueste...	21 27 Maio	475	14:106.020	29.696	475	12:990.930	27.349	290:839.805	279:291.920	11:547.885	—
	28 3 Junho	»	13:755.870	28.959	»	13:475.185	28.398	304:595.675	292:767.105	11:828.570	—
Minho e Douro.	12 18 Março	353	19:524.941	55.311	353	20:687.614	58.605	196:201.053	206:560.387	—	10:359.334
	19 25 »	»	18:569.840	52.605	»	16:632.358	47.116	214:770.893	223:192.745	—	8:421.852
	26 1 Abril	»	17:646.110	49.988	»	18:375.803	52.056	232:417.003	241:568.548	—	9:131.545
	21 27 Maio	253	5:152.628	20.366	253	4:111.984	16.253	118:162.954	118:402.794	—	239.840
Beira Alta.....	21 27 Maio	105	1:415.531	13.481	105	1:545.785	14.721	27:185.727	25:058.414	2:127.313	—
	28 3 Junho	»	1:441.557	13.729	»	1:219.324	11.612	28:627.284	26:277.738	2:349.546	—
Nacional (Mi-randella e Vi-zeu).....	28 3 Junho	34	1:546.205	45.476	34	1:496.010	44.000	28:719.428	25:671.728	3:047.700	—
	4 10 »	»	1:645.800	48.405	»	1:189.035	34.971	30:365.228	26:870.763	3:494.465	—
Norte de Hespa-nha.....	3 9 Junho	3656 Ps.	1.559.689	Ps. 426	3656 Ps.	1.579.428	Ps. 432	Ps. 34.120.871	Ps. 37.046.131	Ps. —	Ps. 2:925.260
	10 16 »	»	1.586.146	431	»	1.634.476	447	35.707.017	38.680.606	—	2.973.589
Madrid — Zارا-goza—Alican-te.....	28 3 Junho	2927	1.266.275	432	2927	1.104.186	377	22.947.989	24.413.453	—	1.465.464
	4 10 »	»	1.206.988	412	»	1.104.945	376	24.154.977	25.515.399	—	1.360.422
	11 17 »	»	1.104.390	377	»	1.042.434	356	25.259.566	26.557.833	—	1.298.267
	14 20 Maio	1067	270.015	253	1067	272.558	255	5.532.272	6.101.369	—	569.097
Andaluzes.....	21 27 »	»	261.291	244	»	272.411	255	5.793.563	6.373.780	—	580.217
	28 3 Junho	»	310.470	290	»	310.746	291	6.104.029	6.684.526	—	580.497
Zafra a Huelva.	4 10 Junho	180	30.526	169	180	35.151	194	682.379	916.071	—	233.692
	11 17 »	»	30.292	168	»	34.189	189	712.671	950.259	—	237.588
	18 24 »	»	20.428	113	»	27.417	152	733.100	977.677	—	244.577



## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**Liberdade de Imprensa.** — Ficámos agradavelmente impressionados pela leitura do primoroso e importantíssimo trabalho que o sr. dr. Trindade Coelho nos offereceu e que tem o titulo que serve de epigraphe a esta noticia.

Bastante divulgada está, e com inteira justiça, a distincta personalidade Trindade Coelho na magistratura portugueza; e, se o não estivera, a recente publicidade do trabalho a que alludimos, apresentado ao congresso da União Internacional de Direito Penal, ha pouco realizada em Lisboa, bastaria para lhe firmar uma reputação.

Lemos com a mais profunda attenção o folheto recebido, e da nossa leitura resultou-nos a convicção da agudeza de pensamento do seu auctor.

A these de que o editor, tal como existe, é irresponsavel pelo conjuncto de pessimas circumstancias que reune, impõe-se ao espirito mais obscuro e ao mais alheio ás questões de imprensa.

Crear um editor com um grau de responsabilidade compativel com a sua illustração e com os seus conhecimentos jornalísticos, em quem nenhum d'estes dois elementos vacille por deficiencia, que esteja apto para assumir essa responsabilidade com a consciencia do que vae praticar; impôr mesmo a accumulção d'este cargo com o de redactor-chefe, é não só um principio de direito, mas tambem um axioma de moralidade.

O editor actual, que o sr. dr. Trindade Coelho classifica com a humoristica apostrophe de «mentira convencional», não pôde e não deve, sob pretexto algum, continuar a existir. Não pôde porque lhe escasseiam os meios materiaes, moraes e intellectuaes exigidos em grande escala para este cargo; não deve, como consequencia immediata d'essa impotencia, porque da sua persistencia resulta o desequilibrio no orçamento moral do jornalismo, que infelizmente já possui um deficit consideravel.

Por outro lado, chamar á responsabilidade de uma falta dois individuos, quando o pensamento que originou essa falta é indivisivel, porque não pôde ser producto de mais d'uma intelligencia, é absurdo intoleravel que a justiça e a razão condemnam unanimemente. Se o auctor não duvida lançar o termo da sua responsabilidade sobre o seu escripto, deve ser elle o unico atingido pela lei penal; se assim não procede, imponha-se ao redactor-chefe muito embora uma penalidade por ter sancionado com a sua auctorização a origem do delicto, mas não se lhe attribua em todo o caso a responsabilidade de auctor, que a não possui; e muito menos ainda a um analphabeto ou a um depravado que a lei se lembrou de exigir para a habilitação do periodico e que apenas serve para assignar (quando sabe) o recibo da sua esportula e para travar reiterado conhecimento com as cadeias civis.

E' o auctor de parecer que aos delinquentes da imprensa não seja applicavel a pena corporal, a qual deve ser substituida pela de multa; abundamos na mesma ideia. Attendendo principalmente a que entre o crime de abuso de liberdade de imprensa e os crimes communs não ha a minima relação de semelhança e que o jornalista de hoje pôde ser amanhã chamado aos conselhos da corôa, nada resta que justifique a condemnação a pena corporal, que traz comsigo a detenção numa cadeia entre individuos da peor especie e do mais primitivo analphabetismo.

Pelo que respeita ao acto da audiencia, orienta-se o illustre auctor na necessidade de submeter estas cau-

sas a um jury geral, de preferencia a um juiz singular ou a um jury especial, depois de reformado convenientemente o mesmo jury geral. Afigura-se-nos ainda ser este o caminho que a sensatez aconselha, desde que a reforma do jury seja tendente a eleva-lo a um determinado grau de perfectibilidade, o que suppomos ser algo difficil de conseguir.

Não regateamos louvores e applausos ao illustre jurisconsulto, já pelo valor do seu trabalho, já pela iniciativa que d'elle tomou, nem agradecimentos por interpretar junto dos seus collegas na magistratura a legitima aspiração de toda a imprensa; e fazemos votos por que a adopção das suas proposições venha entretecer mais uma palma na sua já valiosa corôa de glorias e de triumphos.

**Anuário de ferro carriles de España**, por D. Enrique Latorre. Todos os annos dizemos sempre que este livro vem melhorado em relação ao anterior, e d'esta vez temos ainda que repetil-o.

E' que o nosso estimavel collega hespanhol (duas vezes collega, porque se entrega á publicação de livros de vulgarização sobre caminhos de ferro e porque é empregado superior do trafego da companhia do Norte de Hespanha) procura continuamente augmentar o seu livro cada anno, sendo hoje este uma publicação mais que completa no seu genero.

D'esta vez acompanha o volume um annexo contendo uma classificação, por ordem alphabetica, de todas as mercadorias e os preços que lhes são applicaveis, por tarifa geral em todas as linhas, trabalho muito bem coordenado e de muita utilidade para o commercio.

Pela sympathia que nos merece esta obra e pela grande acceitação que ella tem tido nos annos antecedentes por parte dos nossos leitores, encarregamo-nos de lh'a fornecer em Portugal aos preços de 17050 reis cartonada, ou 840 réis brochada.

Separadamente ha tambem o mappa dos caminhos de ferro hespanhoes, impresso a quatro côres em bom papel, com a indicação de todas as estações e das companhias a que pertence cada linha e acompanhado de uma relação alphabetica das estações, o qual pôde obter-se por 320 réis.

O sr. Latorre vae tambem emprehender uma outra publicação, especie de guia descriptivo, intitulada *Biblioteca del Viajero*, em que, a par de todos os esclarecimentos sobre preços de bilhetes, serviços especiaes, viagens circulatorias e tudo que pôde interessar ao passageiro (excepto horarios) se encontram descrições de viagens, artigos diversos e outros assumptos amenos, proprios para leitura no comboio.

## Estatistica ferro-viaria dos Estados-Unidos

Desde 1 de julho de 1894 a 30 de junho de 1895 a rede total dos caminhos de ferro norte-americanos media 290.777 kilometros, dos quaes 284.533 estavam em regular exercicio. Sobre cada 100 km. quadrados de terreno existem, nos Estados-Unidos, 10,11 km. de via férrea, correspondendo a 9,81 km. para cada 10.000 habitantes.

A quantidade do material circulante consistia em 35 699 locomotivas, 33.112 wagons para passageiros e 1.196.190 para mercadorias. Estão providas de freios de systema antigo 362.456 locomotivas e carruagens e 408.456 com freios automaticos.

No 1.º de janeiro de 1898 devem todas as locomotivas e carruagens estar munidas de freios automaticos.

O numero total de empregados ascende a 785.034, o



que equivale a 274 empregados por cada 100 km. de via.

Durante esse periodo foram transportados, pelas diferentes linhas da importante rede ferro-viaria norte-americana, 507,5 milhões de passageiros e 696,75 milhões de toneladas de mercadorias. Estes numeros são uma prova eloquente da actividade ferro-viaria nos Estados-Unidos.

## Commercio Portuguez

O boletim estatistico da administração geral das alfandegas, respectivo ao mez de março, comparado com egual mez do anno anterior, resume-se no seguinte:

### Importação para consumo

	(Valores em mil réis)	
	1896	1897
Animaes vivos.....	640.829	600.396
Materias primas para as artes e industrias	3.610.070	3.983.147
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	1.221.607	1.242.108
Substancias alimenticias.....	3.738.836	5.179.745
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	363.282	455.271
Manufacturas diversas.....	740.688	748.114
Taras.....	20.790	18.514
Somma.....	10.336.102	12.227.295
Ouro e prata em barra e em moeda.....	36.511	90.037
Total.....	10.372.613	12.317.332

### Exportação nacional e nacionalizada

Animaes vivos.....	439.984	830.723
Materias primas para as artes e industrias	1.412.297	1.441.780
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	322.592	294.827
Substancias alimenticias.....	3.848.695	3.655.996
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	25.159	20.135
Manufacturas diversas.....	397.388	354.303
Somma.....	6.446.115	6.597.764
Ouro e prata em barra e em moeda.....	646.171	719.373
Total.....	7.092.286	7.317.137

### Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias. {	Reexportação ...	2.417.508	1.670.740
	Transito.....	287.609	341.992
Somma.....		2.705.117	2.012.732

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Exposição do Porto.** — A companhia Real concede aos productos que se destinam á exposição industrial que se deve realizar no Porto n'este anno redução de 50 % no preço do transporte.

Esta concessão será feita como de costume pagando os productos o preço cheio, pela tarifa applicavel á ida e sendo transportadas gratis no retorno.

**Estação do Sul e Sueste.** — Reconhecida a vantagem, que tanto temos preconizado aqui, de se ligarem n'uma estação commum as duas redes do Sul e do norte, em Lisboa, o governo nomeou uma comissão composta dos srs. engenheiros Cabral Couceiro, director da fiscalisação dos caminhos de ferro, Tavares Trigueiros, director dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, e Cecilio da Costa, director fiscal das obras do Porto de Lisboa, para proceder ao exame dos terrenos que, a

jusante do arsenal de marinha, serão conquistados ao Tejo pelas obras do porto de Lisboa, afim de se estabelecer uma nova estação para os caminhos de ferro do Sul e Sueste, e, de accordo com a companhia real se reconhecer o espaço que deverá occupar a estação do Caes do Sodré para assim servir para as duas redes.

**Duas novas linhas.** — O sr. D. Alexandre Saldanha da Gama pediu a concessão de dois caminhos de ferro de via reduzida, em leito proprio e em estradas, quando fôr possível, sendo um entre Bemfica e Alemquer; e outro partindo de Torres Vedras até Peniche.

**Ascensores de Lisboa.** — Em sessão da camara municipal foi approvada uma proposta, apresentada pelo sr. Antonio Duarte, para que as empresas de viação que, para uso dos seus carros, tenham de abrir canaes na via publica, sempre que esses canaes não estejam em devido estado de limpeza, sejam multadas, pela primeira vez, em 4.000 réis, e em 10.000 réis nas reincidencias.

**Valle do Corgo.** — Já deu entrada no ministerio o projecto do primeiro lanço d'este caminho de ferro, comprehendido entre Regoa e Villa Real, na extensão de 25 kilometros.

A estação actual fica sendo commum, e d'alli parte o traçado utilizando a via do Douro até a margem esquerda do Corgo onde se separa, começando a subir, indo atravessar, proximo da sua foz, o rio Fanha. Proseguindo na encosta, continúa em rampa de 0<sup>m</sup>,019 até Alvações do Corgo; e d'ahi em rampa de 0<sup>m</sup>,0165 até a Povoação; entra no valle do ribeiro da Ermida, subindo em rampa de 0<sup>m</sup>,018 até Carrazedo; e d'ahi prosegue em rampa de 0<sup>m</sup>,0185 até as Avelledas, depois de se ter desenvolvido nas duas vertentes do ribeiro da Ermida o possível para ganhar altura bastante e fugir á parte muito aprumada da margem, onde seria impossivel um traçado sem tunneis, alguns dos quaes seriam de grande importancia, como os que se apresentam no traçado primitivo d'este caminho de ferro. Das Avelledas sóbe até Folhadella em rampa de 0<sup>m</sup>,018 e d'ahi desce para a Rapozeira em declive de 0<sup>m</sup>,005, ficando, n'este ponto, a estação de Villa Real, ligada á villa pela ponte metallica, em construcção, sobre o rio Corgo, o que reduz a 500<sup>m</sup> a distancia entre a villa e o caminho de ferro.

**Mormugão.** — A diminuição de receitas n'esta linha, pela guerra de tarifas que lhe faz a linha ingleza Southern Mahratta, tem sobresaltado o governo, por se oppôr este procedimento ao que expressamente foi concordado por occasiã do contracto de construcção d'aquella nossa linha.

A comissão technica de obras publicas do ultramar tem-se occupado do assumpto, estudando os meios de obtemperar a esta crescente decadencia, e as reclamações a fazer ao governo inglez.

**Locomotivas portuguezas.** — Vão por estes dias ser montadas as quatro locomotivas, eguaes ás duas que andam em serviço, feitas nas officinas da companhia real.

## LINHAS HESPAÑOLAS

**Salamanca a Peñaranda.** — Está-se procedendo com actividade ás obras de reparação que, segundo o parecer dos engenheiros do governo, são necessarias n'esta linha para poderem circular os comboios de passageiros.

**Auxilios ás companhias de caminhos de ferro.** — Fala-se de novo com insistencia nas bolsas de Barcelona e Bilbao que o governo pensa pôr em vigor, na primeira oportunidade, a lei de auxilios ás companhias de caminhos de ferro, mediante a condição do emprestimo dos 1.000 milhões de pesetas.

**Monforte á Corunha.** — Em todos os tunneis d'esta linha se pro-



cede actualmente á substituição dos antigos carris de aço por outros da mesma liga metálica, porém mais fortes, estando já substituídos, entre outros, os dos tunneis de Oural e de Tieira.

**Soria a Castejon.** — Movem-se grandes influencias para que se ponha á adjudicação esta linha como prolongamento da, já construída, de Torralba a Soria. Este caminho de ferro faz parte do antigo projecto de Roncal a França, do qual se desistira por opposição do governo e em virtude da informação desfavorável da Junta consultiva de guerra. Dos tres projectos que depois se emitiram, o primeiro — de Torralba a Soria — está em exploração, e o segundo — de Soria a Castejon — vae entrar em adjudicação.

— Ainda ácerca d'esta linha, temos a accrescentar que o sr. Canovas foi procurado pelos senadores e deputados das provincias de Soria e Navarra, que instaram pelo acabamento da mesma linha. Como argumentos em prol da sua petição, expuzeram os representantes das mesmas provincias a vantagem que resultaria para o trafego e movimento de passageiros, não só das indicadas regiões, mas também das de Logroño, Valladolid e outras.

Accresce ainda a circumstancia de que uma poderosa companhia belga, que descobriu algumas minas riquissimas de ferro no districto de Agreda, se propõe a construir a linha em quatro annos, cobrando a subvenção em oito.

O sr. Canovas prometteu interessar-se quanto pudesse no sentido requerido, em vista do que a commissão peticionaria deliberou delegar no Marquez de Montroig o encargo de representar junto do governo as instancias da companhia belga, offerecendo prestar fiança e tomar parte na licitação.

**Receitas das linhas férreas.** — A maior parte das companhias de caminhos de ferro soffreram uma diminuição sensível de receitas durante os primeiros cinco mezes do anno corrente, comparativamente com igual periodo de 1896. Esta diminuição ascende no total a 2.789.000 pesetas. Só registam augmento os caminhos de ferro americanos e a companhia do Meio Dia, e esta ultima, ainda assim, só na semana de 14 a 20 de maio.

## LINHAS ESTRANGEIRAS FRANÇA

Foi approvada a convenção entre o Estado e a companhia do Oeste, pela qual aquelle concede a esta as linhas de Issy a Viroflay e Courcelles a Passy e ao Campo de Marte, dobrando a linha d'Anteuil entre Courcelles e o ramal de Passy. Estas linhas deverão estar abertas á exploração no 1.º de janeiro de 1900 e serão construídas com dupla via. As mesmas condições dizem igualmente respeito á linha que vae d'Epône á de Paris a Granville, concedida á companhia por decreto de 15 de março de 1896.

— A companhia de Oeste inaugura, a partir d'este mez, comboios de recreio de grande velocidade entre Paris e Dieppe, que partirão todos os domingos durante a estação calmosa e permitirão o regresso no mesmo dia. Os preços d'esta viagem (400 kilometros) são extraordinarios de barateza: 6 francos em 3.ª classe e 9 em 2.ª. Os comboios terão paragem em Asnières, aproveitando assim aos habitantes dos arredores de Paris.

## SUISSA

O projecto de lei do conselho federal da Suissa, para que o governo da pequena republica adquira as linhas férreas do seu paiz que estão em poder de empresas particulares, provocou duas notas diplomaticas da Allemanha e varios protestos dos interessados n'essas linhas.

O governo allemão que, por motivos estrategicos, deseja continuar a poder influir na direcção da linha de St. Gothardo, na qual estão empregados enormes capitães allemães e italianos, fez varias observações respeitadas ao governo da Suissa ácerca das condições do resgate, embora reconheça a esse governo o direito de adquirir a referida linha.

Porém, apesar dos embaraços que o estrangeiro oppõe ao resgate, parece seguro que o conselho federal o votará, embora modifique algumas das disposições do projecto em discussão para não ferir os legitimos interesses dos accionistas das linhas férreas de que se trata.

## BRAZIL

O *Financial News* publicou um telegramma do Rio de Janeiro informando que foi apresentada na camara uma moção assignada por 30 deputados, incluindo representantes de todos os partidos, para annullar a lei que auctorizou o arrendamento dos caminhos de ferro do Estado.

Esta moção, sendo favoravelmente acceita, deve produzir, segundo o *Financial* uma revolução nas finanças brasileiras e collocar o ministro da fazenda n'uma situação embaraçosa, pois sem o auxilio dos fundos esperados, do arrendamento, difficilmente obterá uma solução. Para mais, se a moção fôr approvada, o governo brasileiro será obrigado a indenizar os inglezes e outros membros do syndicato pelos estudos e mais trabalhos a que procederam no Rio de Janeiro para o arrendamento das linhas férreas do estado.

## Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

Relatorio apresentado pelo conselho de administração á assembléa geral ordinaria realizada em Lisboa em 28 de abril de 1897

**SENHORES:** — Em conformidade com os artigos 43.º e 49.º dos estatutos, foi convocada esta assembléa geral ordinaria para serdes postos ao corrente da situação da companhia e para resolverdes ácerca do balanço e contas do exercicio, assim como das resoluções inscriptas na ordem do dia.

Os resultados da nossa exploração em 1896 saldaram-se com um excesso de 62.887 fr. 90 sobre os de 1895.

Este excesso deriva, em parte, das receitas supplementares dos passageiros que nos traz o *Sud-Express* (a média dos passageiros transportados por esta via foi de 13 por comboio) e, em parte também, d'uma tonelagem mais elevada de mercadorias respeitante principalmente aos productos do solo.

Os processos empregados pelas linhas concorrentes para desviarem as mercadorias da sua via natural tomaram, no decorrer do anno, um tal aspecto que as queixas dos commerciantes lesados foram ouvidas pelo governo.

Apraz-nos admittir que os nossos concorrentes reconhecerão, finalmente, que a interpretação, cuja necessidade não temos deixado de proclamar, seria tão favoravel aos seus como aos nossos interesses.

O cambio que no anno passado attingira já 27 % elevou-se em 1896 em média a 32 3/4 % e a perda total por este motivo foi de 206.225 fr. 03. Esta situação aggravou-se ainda desde o principio de 1897.

**Receitas.** — As receitas brutas, deduzidos reembolsos e imposto, elevaram-se a..... 1.732.677,32 fr. ou seja, por kilometro e por anno, 6.848,52 fr. As de 1895 foram de..... 1.638.729,07 fr.

O augmento foi de ..... 93.948,25 fr.

que se decompõe assim:

— Sobre passageiros ..... 31.507,17 fr.  
— Sobre mercadorias pequena velocidade e receitas diversas..... 67.739,75 fr.

Somma..... 99.246,92 fr.

Deduzindo uma ligeira diminuição que se produziu sobre bagagens e recovagens..... 5.298,67 fr.

reencontramos a cifra acima indicada ..... 93.948,25 fr.

**Despesas.** — As despesas elevaram-se a ..... 927.872,71 fr. ou seja, por kilometro e por anno, 3.667,49 fr. As de 1895 foram de..... 896.812,36 fr.

O augmento foi de ..... 31.060,35 fr.

O augmento justifica-se pela circulação do *Sud-express* durante todo o anno e pelo augmento das receitas sobre mercadorias.

O coefficiente de exploração encontra-se aliás reduzido a 50,7 %.

**Excesso das receitas sobre as despesas.** — O excesso das receitas sobre as despesas é de.... 804.804,61 fr. ou seja, sobre o exercicio precedente, um augmento de..... 62.887,90 fr.

Elevando-se o saldo disponivel em 31 de dezembro de 1895 a ..... 214.551,45 fr. e sendo o saldo das contas de exploração em 1896 ..... 804.804,61 fr.

O saldo total disponivel attingiu..... 1.019.356,06 fr. que foram assim applicados:

Os obrigacionistas receberam:

Em 30 de junho de 1896, uma prestação de 1,50 fr. sobre o coupon n.º 10, ou seja..... 181.675,50 fr.

Em 31 de dezembro de 1896, outra de 2 fr. sobre o mesmo coupon, ou seja..... 242.234 fr.

Foi, além d'isso, applicado:

Para impostos de sello e despesas relativas aos pagamentos sobre coupons..... 46.291,05 fr.

Para premio annual attribuido á conta «fundo de seguro».... 1.765 fr.

CA transportar..... 471.965,55 fr. 1.019.356,06 fr.



Transporte...	471.965,55 fr.	1.019.356,06 fr.
Para despesas de novas installações imputadas á conta de «primeiro estabelecimento».	4.812,07 fr.	
Para perda de cambio sobre as remessas de fundos de Lisboa para Paris:		
— Pagamentos de coupons, réis 28.969,552 que, ao cambio convencional de 180 réis por 1 franco, dão.	160.941,96 fr.	
— Pagamento de despesas pagaveis em Paris 8.150,954 réis que, ao cambio convencional de 180 réis por 1 franco, dão.	45.283,07 fr.	
	206.225,03 fr.	
A deduzir:		
Interesses sobre depositos de fundos .....	3.386,94 fr.	
Resta .....	202.838,09 fr.	
Resto disponivel em 31 de dezembro de 1896...	679.615,71 fr.	
	339.740,35 fr.	

D'esta quantia reservamos, como nos annos precedentes, por previdencia contra as eventualidades da exploração 135.000 fr.  
O excesso ..... 204.740,35 fr.

juntar-se-ha ás quantias que os resultados da exploração nos permittirem distribuir aos obrigacionistas em 30 de junho proximo

**Conta de primeiro estabelecimento.** — Esta conta eleva-se a ..... 65.648.598,02 fr. em augmento de 4.812,07 fr., que se decompõem assim:

Diversas installações necessarias para a passagem do <i>Sud-express</i> .....	2.315,10 fr.
Acquisição e installação d'uma segunda ponte-bascula na estação da Figueira .....	2.496,97 fr.
Total igual .....	4.812,07 fr.

**Conta devedores diversos.** — N'esta conta acha-se comprehendida uma garantia hypothecaria exigida por nós, em consequencia de desvios verificados no serviço de cobranças. Graças a esta medida, estamos auctorizados a suppor que a perda se limitará á quantia de 673,560 réis que foi liquidada no decurso do exercicio.

**Reclamação da empreitada dos trabalhos de construção.** — O pedido de constituição d'um tribunal arbitral, feito em nome dos empreiteiros da linha, parece entrar n'uma phase mais favoravel.

Novas e sollicitas tentativas foram feitas e temos razão para pensar que a reclamação de que os nossos precedentes relatorios se occuparam, vae ser examinada conforme as disposições do caderno de encargos nas condições consignadas no *compromisso* de 9 de julho de 1885.

**Conselho d'administração.** — A morte, com poucos dias de intervallo, deixou duas vagas no nosso conselho.

M. Clogenson, que n'elle tomava assento havia apenas alguns mezes, succumbiu a uma curta doença. A justeza dos seus relatorios fazia-nos apreciar particularmente a sua collaboração.

Outro luto, muito cruel, nos feriu na pessoa de um dos nossos mais jovens e mais honrados collegas, M. Caillat. Como nós, vós apreciaveis as suas notaveis qualidades administrativas, o seu saber juridico, a rectidão do seu espirito e os serviços assignalados que não deixou de prestar á companhia durante dezeseis annos de exercicio a titulo de administrador ou vice-presidente do conselho. A sua morte inesperada deixou, em Paris e em Lisboa, saudades que certamente a assembléa geral partilhará.

Em consequencia d'estas duas vagas nomeámos administradores, em virtude das disposições do artigo 26.º dos estatutos, M. Baile, antigo deputado e M. Bergaud, doutor em direito. Pedimos que ratifiquéis estas duas escolhas.

A escala annual chamava a deixar o exercicio os srs.: Durangel, Baile, de Vilhena e conde de Ficalho.

Obedecendo a escrupulos de legalidade, os dois ultimos remetteram-nos muito recentemente as suas demissões que acceitámos, na esperanza de que as circumstancias permittiriam não as considerar definitivas. Os motivos de incompatibilidade que os decidiram pôdem, com effeito, desaparecer em breve; hoje não subsistem já com o mesmo rigor, e, n'estas condições, ainda que não fosse senão para dar aos nossos dois collegas portuguezes

um testemunho da alta estima que lhes é devida, propomo-vos reelegel-os, deixando ao vosso conselho o cuidado de prover á sua substituição ulterior, nos termos do artigo 26.º já citado, se, não se realizando as nossas previsões, elles declararem de novo querer retirar-se.

Para execução do artigo 38.º dos estatutos, a assembléa terá de eleger os membros effectivos e supplentes do conselho fiscal para o exercicio 1897.

Quando tiverdes ouvido o parecer do Conselho Fiscal sobre o balanço e as contas de 1896, submetteremos á vossa approvação as resoluções inscriptas na ordem do dia, mas não queremos terminar este relatorio sem vos assegurar sobre a dedicação de que está animado o pessoal da nossa companhia. Em todos os graus hierarchicos encontrámos o mesmo sentimento do dever, o mesmo espirito de disciplina e essa regularidade no serviço que para nós constitue uma lei. E' para nós um dever e uma verdadeira satisfação prestar, perante vós, aos nossos excellentes agentes um testemunho que lhes será precioso se, como o esperamos, a assembléa geral se lhe quizer associar.

## ARREMATACÕES

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Leilão de remessas retardadas

Em 5 de julho proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 111.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 5 de maio de 1897 bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia, se não mencionam, de que poderão ainda retiral-as, pagando o seu debito á companhia, para o que deverão dirigir-se ao serviço do tráfego, na estação central do Rocio, todos os dias não santificados até 3 do dito mez de julho inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 da tarde.

N.º 10.425, de Esmoriz a Payalvo, 1 fardo de cordas, pesando 34 kilos, consignatario Antonio da Silva Ribeiro.—De Cacem, 3 pedras de cantaria, pesando 1.130 kilos, consignatario Joaquim Paulo.—N.º 83.902, do Porto a Coimbra, 1 fardo de fazendas, pesando 20 kilos, Antonio M. Duarte.—N.º 226, de Guarda a Povoá, 48 saccos de trapo sujo, pesando 3.810 kilos, consignatarios Leopoldo A. Rebello & C.—N.º 231, de Guarda a Povoá, 16 saccos de trapo sujo, pesando 1.166 kilos, Leopoldo A. Rebello & C.—N.º 54.815, de Alcantara a Povoá, 105 saccos, sendo 84 de papel velho e 21 de trapos, pesando 9.115 kilos, consignatario Fabrica de Papel da Abeça de Fundição.—N.º 5.144, de Obidos ao Porto P., 2 v.º cylindro, pesando 1.480 kilos, consignatario Gerente da Companhia Alliança.—N.º 71.627, de Braga a Povoá, 53 saccos de trapo sujo pesando 5.325 kilos, consignatario Fabrica de Papel da Abelheira.—N.º 10.636, de Soure a Alcantara, 3 wagons com tijollos de gesso e barro, pesando 24.130 kilos, consignatario visconde de Sacavem.—N.º 27.562, de Santarem a Lisboa R., 1 barril com vinho pesando 140 kilos, consignatario Antonio José de Souza Leonardo.—N.º 28.196, de Arco do Bandeira a Granja, 6 volumes de camas de ferro, lavatorio e enxergas pesando 131 kilos, consignatario condessa de Rezende.—Para Torres Novas, 1 caldeira e mais material, 27.000 kilos, consignatario Alberto Escolme.

#### Fornecimento de 150:000 travessas de pinho

##### Deposito provisorio para cada lote 100,000 réis

No dia 26 de julho proximo pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para o fornecimento de 15 lotes de travessas de pinho nacional, composto cada lote de 10:000 travessas.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas á Direcção da Companhia, estação central de Lisboa (Rocio) com a indicação exterior no sobrescripto: «Proposta para o fornecimento de travessas» e redigidas segundo a formula seguinte: «Eu abaixo assignado, residente em ... obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes... lotes de travessas de pinho nacional, compostos cada um de 10:000 travessas sendo 1:000 da 1.ª cathogoria pelo preço de... réis cada travessa; 3:000 da 2.ª cathogoria pelo preço de... réis cada travessa; 6:000 da 3.ª cathogoria pelo preço de... réis cada travessa (preços por extenso) na conformidade das condições patentes na repartição de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento. (Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel).—Lisboa, 28 de junho de 1897.



# AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

## MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

**Antuerpia.**—A. Manceau.

**Hamburgo.**—Augusto Blumenthal.

**Leiria.**—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

**Lisboa.**—Ad. Seghers.—Rua Victor Cordon, 1-A.

**Lisboa.**—Carlos C. Dias.—(vinhos, fructas e outras commissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.

**Lisboa.**—Rodolfo Reck.—Rua dos Douradores, 21.

**Lisboa.**—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º

**Lisboa.**—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.

**Lisboa.**—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).

**Londres.**—F. Demolder.—4, Holmdale Road Amburst Park.

**Madrid.**—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.

**Paris.**—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.

**Porto.**—Grijó & C.ª.—Rua de Traz, 28.

**Valencia d'Alcantara.**—D. Alejandro Campero.

**Valencia d'Alcantara.**—Justo M. Estellez.—Agente internacional de aduanas y transportes.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

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

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

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

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

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

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

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

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

**CASCAES Hotel Central.**—De 1.º ordem—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.º ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lesage.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel—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 familias, preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

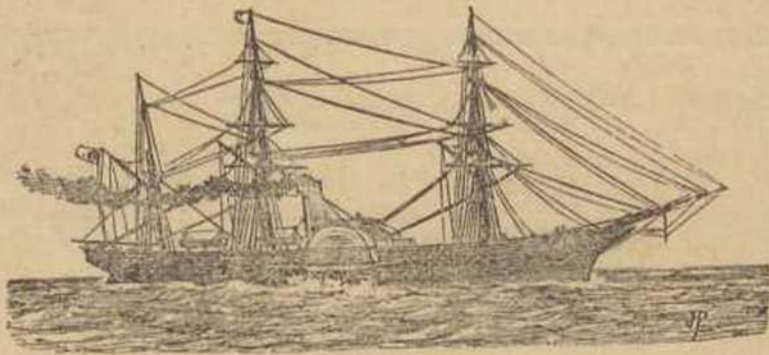
**CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hotel.**—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.º ordre.

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



# Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

**S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideu e Buenos Ayres**

O paquete **DANUBE**, sahirá a 12 de julho.

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

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

## AGENTES

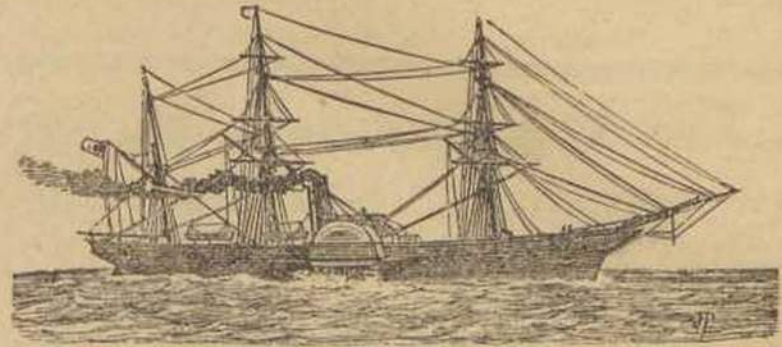
Em Lisboa: — **JAMES RAWES & C.<sup>a</sup>** — R. dos Capelistas, 31, 1.<sup>o</sup>

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

# BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

# NORDDEUTSCHER LLOYD



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

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

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

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

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

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da

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

## HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de julho de 1897

COMPANHIA REAL

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.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-00 t.	11-7 t.	4-55 m.	10-30 m.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-0 m.	6-30 m.	4-15 t.	6-38 t.
10-30 m.	8-50 t.	4-30 m.	8-29 m.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-30 t.	5-25 m.	8-35 t.	6-0 m.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-30 m.	8-0 t.	9-30 m.	10-0 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	6-0 m.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	10-0 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
2-0 t.	4-35 t.	6-45 m.	9-20 m.
4-30 t.	7-05 t.	12-30 t.	3-05 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-0 m.	11-11 m.	6-0 m.	1-30 t.
11-0 m.	3-0 t.	6-5 t.	10-0 t.

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

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-0 m.	3-20 t.	1-5 t.	10-20 t.
7-0 t.	5-23 m.	7-45 t.	16-30 m.

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.

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

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

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
2-20 t.	3-18 t.	3-30 t.	4-13 t.
6-25 t.	7-30 t.	7-40 t.	8-43 t.

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

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
1-3 m.	9-10 m.	6-15 m.	3-58 t.
1-45 t.	12-10 m.	5-15 t.	12-33 m.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-30 m.	8-34 m.	5-15 m.	6-30 m.
8-30 m.	9-39 m.	6-30 m.	7-30 m.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
9-30 m.	10-38 m.	7-45 m.	8-45 m.
11-30 m.	12-38 t.	9-0 m.	10-0 m.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
12-30 t.	1-34 t.	10-0 m.	10-59 m.
1-30 t.	2-38 t.	11-0 m.	12-0 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
3-30 t.	4-40 t.	1-0 t.	2-0 t.
4-30 t.	5-38 t.	3-0 t.	3-59 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-30 t.	6-30 t.	4-0 t.	5-0 t.
7-0 t.	8-22 t.	6-30 t.	7-30 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
9-0 t.	10-2 t.	7-30 t.	8-29 t.
10-30 t.	11-37 t.	10-15 t.	11-15 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
12-15 m.	1-22 m.	—	—

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

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-45 m.	7-5 m.	8-40 m.	9-0 m.
9-20 t.	9-40 t.	10-15 t.	10-35 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-15 m.	7-0 m.	6-30 m.	7-15 m.
7-45 m.	8-29 m.	7-45 m.	8-29 m.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
10-0 m.	10-44 m.	8-45 m.	9-29 m.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
12-0 t.	12-44 t.	11-0 m.	11-45 m.
2-0 t.	2-44 t.	1-0 t.	1-45 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-45 t.	5-29 t.	3-0 t.	3-45 t.
5-20 t.	6-4 t.	6-0 t.	6-44 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-15 t.	7-59 t.	7-0 t.	7-45 t.
8-45 t.	9-29 t.	8-15 t.	8-59 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
11-0 t.	11-45 t.	—	—
12-0 m.	12-44 m.	—	—

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
1-0 t.	1-44 t.	2-0 t.	2-44 t.
3-0 t.	3-44 t.	4-0 t.	4-45 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
8-0 m.	8-23 m.	8-40 m.	9-0 m.
10-0 m.	10-20 m.	10-30 m.	10-50 m.

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

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-38 m.	7-0 m.	7-38 m.
12-0 t.	12-40 t.	1-0 t.	1-35 m.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
3-0 t.	3-33 t.	3-45 t.	4-20 t.
5-30 t.	6-5 t.	6-15 t.	6-50 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-0 t.	7-35 t.	7-45 t.	8-25 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-0 m.	8-12 m.	5-30 m.	6-46 m.
9-0 m.	10-12 m.	7-30 m.	8-40 m.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
11-0 m.	12-13 t.	8-30 m.	9-40 m.
1-0 t.	2-13 t.	10-30 m.	11-32 m.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-45 t.	5-55 t.	1-30 t.	2-32 t.
8-0 t.	9-45 t.	4-15 t.	5-17 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
10-30 t.	11-33 t.	6-30 t.	7-43 t.
12-30 m.	1-32 m.	9-30 t.	10-46 t.

BEIRA ALTA

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Fig. V. Form.	5-30 m.	V. Form. Fig. A	9-35 m.
4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	9-35 m.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Figueira-Pamp.	3-10 t.	Pamp.-Figueira	7-30 m.
4-48 t.	7-30 m.	9-20 m.	9-20 m.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Pamp.-F. Oñoro	3-10 t.	V. Form. Pamp.	7-30 m.
3-10 t.	5-34 m.	2-10 t.	4-46 m.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Pampilh.-Mang.	6-35 t.	Mang.-Pampilh.	7-35 m.
9-47 t.	7-35 m.	10-50 m.	10-50 m.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Mang.-Guarda	4-30 m.	Guarda-Mang.	4-30 m.
4-30 m.	12-50 m.	4-30 m.	7-19 m.

SUL E SUESTE

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Lisb. T. P.-Faro	4-30 t.	Faro-Lisb. T. P.	6-30 t.
5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	7-0 m.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Lisboa T. P.-Beja	8-0 m.	Beja-Lisboa T. P.	10-0 m.
3-5 t.	10-0 m.	4-40 t.	4-40 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Lisb. T. P.-Pias	8-0 m.	Pias-Lisb. T. P.	8-0 m.
5-0 t.	8-0 m.	4-40 t.	4-40 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Lisboa T. P. Ext.	8-0 m.	Ext. Lisboa T. P.	12-10 m.
3-45 t.	12-10 m.	7-0 m.	7-0 m.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Pin. Novo-Set.	5-40 m.	Set.-Pin. Novo	4-45 t.
6-7 m.	4-45 t.	5-7 t.	5-7 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
3-15 t.	3-42 t.	—	—
5-20 t.	5-44 t.	—	—

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Lisb.-T. P. Setub.	8-0 m.	Setub.-Lisb.-T. P.	4-50 m.
10-10 m.	8-0 m.	9-50 m.	9-50 m.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-30 t.	6-25 t.	2-30 t.	4-40 t.
—	—	6-0 t.	7-45 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-50 m.	8-23 m.	—	—

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
C. Branca-Beja	6-10 m.	Beja-C. Branca	4-30 t.
9-0 m.	4-30 t.	7-24 t.	7-24 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Beja-Faro	11-20 m.	Faro-Beja	6-30 m.
7-35 t.	6-30 m.	2-40	2-40

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
C. Branca-Evora	3-0 t.	Evora C. Branca	7-10 t.
4-0 t.	7-10 t.	8-2 t.	8-2 t.

MINHO E DOURO

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Porto-Valença	7-43 m.	Valença-Porto	2-50 m.
1-10 t.	2-50 m.	8-35 m.	8-35 m.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
10-55 m.	3-25 t.	9-45 m.	2-25 t.
5-15 t.	11-25 t.	1-50 t.	7-20 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Camp.-Vianna	5-0 m.	Vianna-Camp.	5-15 t.
10-25 m.	5-15 t.	10-30 t.	10-30 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Vianna-Valença	7-0 m.	Valença-Vianna	6-0 t.
9-15 m.	6-0 t.	8-10 t.	8-10 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Porto-Braga	5-0 m.	Braga-Porto	5-40 m.
8-10 m.	5-40 m.	8-35 m.	8-35 m.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-45 m.	10-35 m.	11-45 m.	2-25 t.
10-55 m.	1-20 t.	4-30 t.	7-20 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-15 t.	8-25 t.	6-55 t.	10-30 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Nine-Braga	5-25 t.	Braga-Nine	9-0 m.
6-0 t.	9-0 m.	9-35 m.	9-35 m.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Camp.-Juncal	4-30 m.	Juncal-Camp.	5-43 t.
8-48 m.	5-43 t.	10-0 t.	10-0 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Porto-B. d'Alva	7-23 m.	B. d'Alva-Porto	2-45 m.
3-15 t.	2-45 m.	10-10 m.	10-10 m.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
3-0 t.	10-35 t.	10-40 m.	6-45 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Porto-Regoa	5-40 t.	Regoa-Porto	3-12 m.
11-30 t.	3-12 m.	8-15 m.	8-15 m.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Regoa-B. d'Alva	6-20 m.	B. d'Alva-Regoa	12-5 t.
12-5 t.	3-45 t.	9-20 t.	9-20 t.



# Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

## CARREIRA OFFICIAL

### O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR



S AIRÁ no dia 16 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.ª

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Algarve**, vapor portuguez, **Gomes IV**.  
Sahirá a 16 de julho.  
Agentes, Alberto Centeno & C.ª  
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**, Rio e Santos, vapor allemão, **Patagonia**.  
Sahirá a 7 de julho.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



**Bahia e Rio de Janeiro**, vapor inglez, **Strabo**.  
Sahirá a 7 de julho.  
Agentes, Garland Laidley & C.ª  
Rua do Alecrim, 10, 1.º



**Bordeaux**, vapor francez, **Portugal**.  
Sahirá a 7 de julho. — Messageries Maritimes.  
Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



**Copenhagen**, vapor dinamarquez, **Douro**.  
Sahirá a 5 de julho.  
Agente, Ernesto George,  
Rua da Prata, 8, 2.º



**Corunha**, La Pallice, e Liverpool vap. inglez, **Oropesa**.  
Sahirá a 7 de julho.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, C. do Sodré, 64, 1.º



**Dakar**, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **La Plata**.  
Sahirá a 5 de julho. — Messageries Maritimes.  
Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



**Havre e Anvers**, vapor francez, **Saint André**.  
Sahirá a 10 de julho.  
Agentes, Henry Burnay & C.ª,  
R. dos Fanqueiros, 10.



**Lourenço Marques e Beira**, vapor francez, **Ville de Buenos Ayres**. Sahirá a 21 de julho.  
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, N. Redondo, Benguella, Mossamedes, Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, vapor port. **S. Thomé**. Sahirá a 6 de julho.  
Emp. Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



**Malaga**, Carthagera, Alicante, Valencia e Barcelona, vapor hespanhol, **Pelayo**.  
Sahirá a 2 de julho.  
Agentes, Mascarenhas & C.ª,  
Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º



**Napoles**, Porto-Said, Suez, Aden, Zanzibar, Moçambique, Beira, Lourenço Marques e Durban (Natal), vapor allemão, **Kanzler**.  
Sahirá a 2 de julho.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



**Paranaguá**, S. Francisco, Desterro e Rio Grande, vapor allemão **Gua-hiba**. Sahirá a 5 de julho.  
Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



**Pará**, Maranhão e Ceará, vapor inglez, **Hylary**.  
Sahirá a 5 de julho.  
Agentes, Garland Laidley & C.ª  
Rua do Alecrim, 10, 1.º



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



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. franc. **Médoc**. Sahirá a 14 de julho.  
— Messageries Maritimes.  
Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



**Pernambuco**, Rio e Santos, vapor allemão, **Santos**.  
Sahirá a 14 de julho.  
Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



**Rio de Janeiro e Santos**, vap. francez, **Ville de Montevideo**.  
Sahirá a 13 de julho.  
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



**S. Miguel**, Terceira, Graciosa (S.ª Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal, Flôres e Corvo, vapor portuguez, **Açôr**.  
Sahirá a 5 de julho.  
Agente, G. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e portos do Pacifico, vap. inglez, **Oravia**. Sahirá a 7 de julho.  
Agentes, E. P. Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor inglez, **Danube**.  
Sahirá a 12 de julho.  
Agentes, James Rawes & C.ª, R. d'El-Rei, 31, 1.º



**Valencia**, Barcelona, Cete e Marselha, vap. francez, **Saint Philippe**.  
Sahirá a 7 de julho.  
Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.



**Victoria**, Rio e Santos, vapor francez, **Ville de Buenos Ayres**.  
Sahirá a 21 de julho.  
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º