

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers — 1894

Proprietário 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, Povoa 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

	Pag
O nosso brinde d'este anno	193
O arrendamento das linhas do Estado	193
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett	194
Parte Oficial. — Portarias de 31 de maio de 1897 do ministerio das obras publicas.	195
Tarifas de transportes. — Preços reduzidos na Linha do Cintra	195
Comboios Porto-Espinho	196
O caminho de ferro do S. Gotardo, por George L. Catlin (Conclusão).	196
A arbitragem 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 a
Madrid-Zaragoza-Alicante e Tarragona-Barcelona-França	201
Parte financeira. — Carteira dos acionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e ágios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hosphiores.	202
Publicações recebidas	202
Estatística ferro-viaria dos Estados Unidos	202
Comércio Português	203

Linhos portuguezas. — Exposição do Porto — Estação do Sul e Sueste — Duas novas linhas — Ascensores da Lisboa — Valle do Corgo — Mormugão — Locomotivas Portuguezas	203
Linhos hespanholas. — Salamanca a Peñaranda — Auxílios ás companhias de caminhos de ferro — Monforte á Corunha — Soria a Castejon — Receitas das linhas férreas	203
Linhos estrangeiros. — França — Suíça — Brazil	204
Companhia da Beira Alta — Relatório	204
Arrematações	205
Casas recomendadas	206
Agenda do viajante	206
Anúncios	207
Horário em 1 de julho de 1897	207
Vapores a sahir do porto de Lisboa	208

O arrendamento das linhas do Estado

CONTINÚA 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 carácter mais que officioso, publicadas nos jornaes affectos á actual situação politica, o contracto cujas bases fôram assentes com o sr. marquez de Guadaimina não se converteu em realidade, e sabe-se que isso foi devido á recusa dos principaes establecimentos de credito franceses 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 efectivo 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 concorrença entre os grupos que certamente disputarão a presa e assim augmentarão a offerta.

Parece-nos mesmo que era por este caminho, o mais directo 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 incalculável bem para o paiz.

Observar-nos-hão que esse resultado nada remedia, 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 logar 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 cambiaes para pagamento dos encargos do thesouro n'essas praças.

Mas a companhia estrangeira terá os seus rendimentos, isto é, o producto líquido das suas receitas em moeda portugueza, e como certamente não capitalizará aqui mas no paiz a que pertencer, da mesma fórmula 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 entregar os á industria portugueza cujo desenvolvimento nada lhe interessa.

Ahi temos dois males bem patentes; o aumento 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 thesouro, 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 diferença que o thesouro tiraria d'esse facto, por certo que se converteria em muito maior lucro do que o que pôde auferir de uma administração estrangeira.

Por outro lado, a companhia tendo que proceder á construccion 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 dispendar 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 enor-missimo lucro para o thesouro 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 thesouro no Banco de Portugal, os progressos da nossa industria, outro beneficio resalta maior, evidente, de uma força extraordinaria, a afirmar 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 thesouro 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 *double* d'uma obra meritoria á sua patria?

Temos, espalhados do norte ao sul, grandes videntas, rendosas propriedades cujos donos com certeza pôdem 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 subscricção de accões, 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 aparecerão 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 fórmula 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 comissão 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, funcionando 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 ocorridos 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 ocorridos 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 ocorridos 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 tremvias de Glasgow produzirá uma economia para a municipalidade d'umas 10.000 libras sterlinas por anno.

Acabam de se fazer experiencias no tunnel *Severn* com uma das locomotivas aperfeiçoadas, 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 $4\frac{1}{2}$ pés de diâmetro. 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 $4\frac{1}{2}$ milhas com rampas bastante fortes — em 10 minutos. Depois aumentou-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 OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de estradas, obras hidráulicas e edifícios 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, constituído pelas ruas do Bomfim, praça das Flores e rua da Lameira, da cidade do Porto; hei por bem, conformato-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.º — A linha férrea será assente do nível da estrada a um dos lados da faixa empedrada e por fórmula que não embarace o trânsito dos passageiros nem o dos veículos ordinários.

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

3.º — A companhia fica obrigada a não danificar 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.º — O caminho ficará concluído no prazo de doze meses, contados da data do presente alvará.

5.º — A companhia submeterá á aprovação 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.º — Os trabalhos de modificações a que se refere a clausula antecedente ficarão sendo do domínio publico por terem sido executados em parte de uma estrada real.

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

8.º — 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.º — 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.º — Fica por conta da companhia a indemnização de quaesquer prejuízos resultantes dos trabalhos de construção e exploração do caminho.

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

12.º — 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.º — 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 materiais destinados á construção de obras publicas.

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

15.º — A companhia não terá direito a indemnização alguma pelos prejuízos 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 polícia, do livre uso da estrada ou de trabalhos n'ella executados por ordem do governo, das municipalidades ou de empresas particulares legalmente autorizadas.

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

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

18.º — 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.º — 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.º — 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, constituído pela rua do Bomfim, praça das Flores e rua da Lameira, da cidade do Porto, pela fórmula retro, declarada.

Para Vossa Magestade ver.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Preços reduzidos na linha de Cintra. — Vae ser reforçada em breve a tarifa de preços reduzidos de 2.º e 3.º classe, na linha de Cintra, bitolando-se um pouco pela que vigora no ramal de Cascaes, de fórmula 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 pôde 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.^a classe 60 réis, 3.^a 40 réis.

General Torres (apeadeiro) ou Gaia, 2.^a classe 100 réis, 3.^a 50 réis.

Magdalena (apeadeiros) e Valladares, 2.^a classe 160 réis, 3.^a 80 réis.

Francellos e Gulpilhares (apeadeiros), 2.^a classe 200 réis, 3.^a 100 réis.

Arcozello (apeadeiro), Granja e Espinho, 2.^a classe 260 réis, 3.^a 130 réis.

Pedreira e Sisto (apeadeiros), 2.^a classe 300 réis, 3.^a 150 réis.

Paramos (apeadeiro) e Esnoriz, 2.^a classe 360 réis, 3.^a 180 réis.

Cortegaça e Carvalheiro (apeadeiros), 2.^a classe 400 réis, 3.^a 200 réis.

Ovar, 2.^a classe 460 réis, 3.^a 230 réis.

Avanca (apeadeiro), 2.^a classe 560 réis, 3.^a 280 réis.

Estarreja, 2.^a classe 660 réis, 3.^a 330 réis.

Aveiro, 2.^a classe 860 réis, 3.^a 430 réis.

Os bilhetes de 2.^a classe só são validos nos comboios tremvias ; os de 3.^a 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. GOTTHARDO

(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 paizagem admiravel da planicie tessineza ; saindo do subterraneo o comboio penetra no *Val dell' Agno* por detraz do monte *Camoghé*, passa em *Taverne* para chegar enfim 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

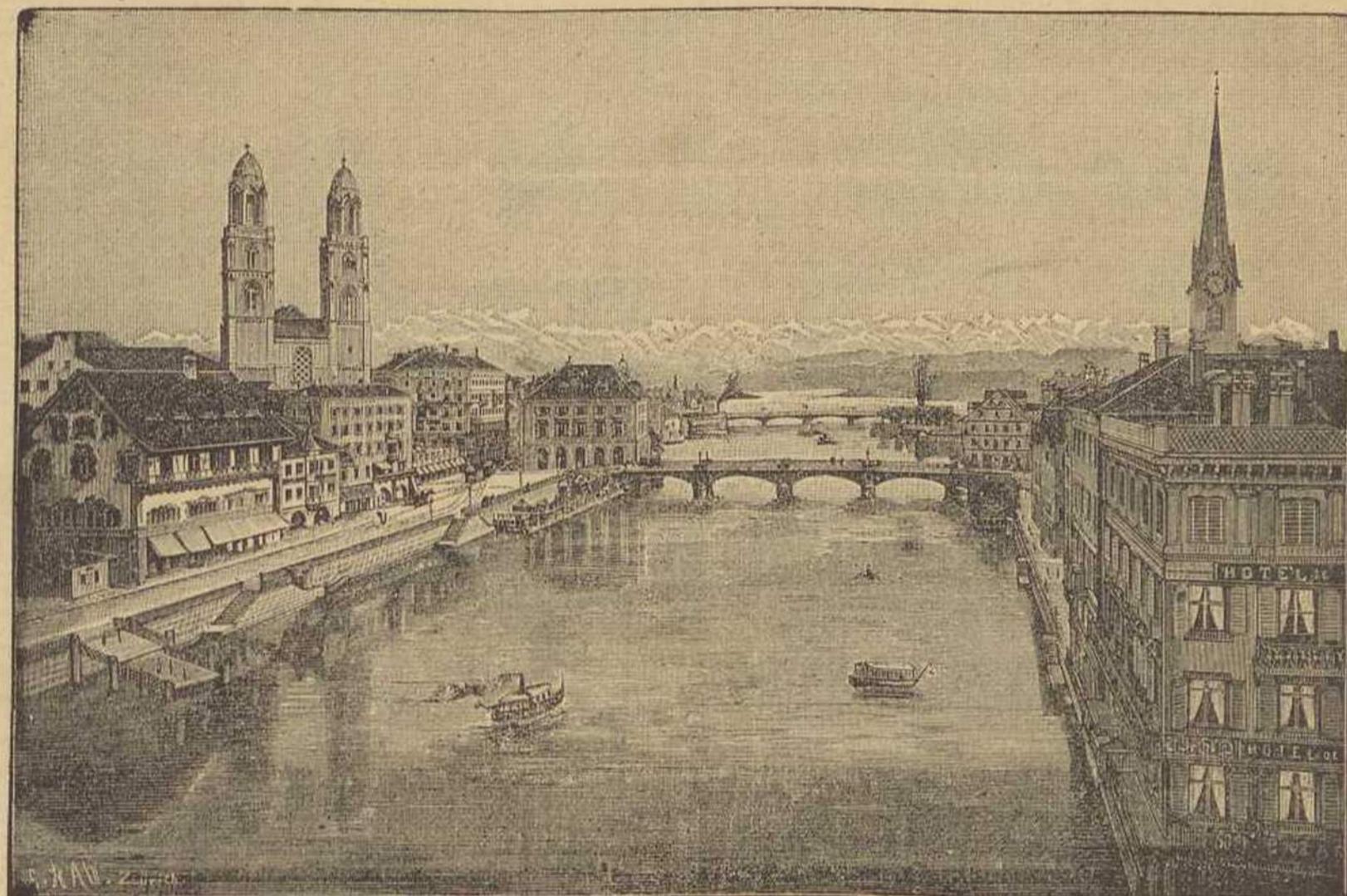
estende ao norte. Desçamos agora á cidade por meio do funicular que a liga á estação do caminho de ferro ; a nossa primeira impressão é que esta localidade apresenta a caracteristica d'uma antiga cidade italiana. O panorama que se descobre do barco na bahia de *Lugano* é particularmente notavel : á direita 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 atraç 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 egreja 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 esboçámos. No entanto, entre todas as excursões em barco, a de *Porlezza*, localidade distante uma hora approximada-

ma pagã contava de mais distinto 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 caracter de indisivel grandeza. A descida de *La Croce* até *Menaggio* produz uma impressão surprehendente 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 somas fabulosas, o viajante é transportado commoda mente de *Capolago* ao espacoso 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. N'este 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 com tudo 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 massiço 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 magnostas 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, aliviaria as nossas fadigas, encantará os nossos ocios e servos-ha sempre uma distracção nos momentos d'aborrecimento.

George L. Catlin.

A arbitragem da Beira Alta

Observa-nos um amigo a quem de forma alguma desejamos ser desagradaveis que no nosso artigo anterior imputámos a culpa das consequencias que possam advir para o thesouro das modificações que foi necessário fazer nos projectos da linha da Beira Alta, aos engenheiros que aprovaram 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 aprovou 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

aceite 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 negócios e exigir que estranhos o sejam para comnosco.

NOTAS DE VIAGEM

XX

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

Além dos passeios que pódem 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 mediterranico, que me não attrahe porque já sei que iria lá encontrar uma cidadesinha francesa, 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 oferece grandes novidades, posto a linha atravesse algumas aldeias arabs.

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 difícil passagem do Medjerda a linha tem que voltar para o norte, onde atinge, por meio de fortes rampas, uma grande diferença de nível.

Em caminho temos porem um ponto muito curioso, por isso convém 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 ás 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'óxido de ferro, aqui bellas columnas como de porphiro sustentam a abobada, ao lado grandes toalhas d'água petrificada cobrem o solo, ou aglomerações 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 involvem 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 pôde 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 ruinas 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 vai 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 agrícolas que alli funcionam.

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 prosseguido a viagem até final.

Os desgracados 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 enjoo; outros, fazendo-se mais valentes, cambaleavam ainda, já em terra.

Decididamente as viagens marítimas 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 aquella capital tratar do acordo 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 prazo 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 rête tão importante como é a da sua fusionada, e que lhe

permittirá ampliar a sua esphera de accão desde Zaragoza a Barcelona e d'esta cidade á fronteira francesa. 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 commun acordo para a reciproca cedencia de certas linhas que pertencem a cada uma e cuja exploração se torna actualmente incompativel pela concorrencia 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 admittir que, n'um futuro mais ou menos distante, uma unica companhia venha a explorar toda a rête ferro-viaria hespanhola, como consequencia mediatia 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 aprovados por alvará de 30 de novembro de 1894 são convocados os srs. accionistas para se reunirem em Lisboa na séde 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, compõe-se-ha dos accionistas possuidores de 10 ou mais accões da companhia.

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

Em Lisboa: — na séde 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 & C.;*

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

Os bilhetes de admissão á assembléa serão passados pela comissão executiva em vista das accões averbadas ou dos recibos dos depositos das accões 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 C.º*

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 Portugueses 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 anunciado novo pagamento.

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

Os coupons serão pagos e carimbados : em *Lisboa*, na séde 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 & C.º*, *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 mes de junho, começará o pagamento ás obrigações do juro do primeiro semestre do corrente anno.

E desde o dia 10 do proximo mes de julho, começará o pagamento de 2 % ou 2000 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 locaes abaixo designados, sendo necessário 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 tabellão.

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 & C.º*;

Braga — Escriptorio do sr. *Manuel Pinheiro Guimarães*.

Fafe — Escriptorio do sr. *José Maria Gonçalves*;

E em todas as estações da linha: *Guimarães, Vizela, Lordello, Negrellos, Caniços, Santo Thyrso, Louzado e Trofa*, 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 título 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 séde 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 & C.º*. Em *Amsterdam*, em casa dos srs. *Westendorp & C.º*. 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, celleiros communs e depositos geraes, registo predial e colonias agricolas).

Estão muito adeantados os trabalhos para a realização d'um emprestimo 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 obrigaçao é do tipo 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 mes 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 dívida externa, operação cuja noticia já démos e que sabemos ter sido excellentemente recebida no estrangeiro, tendo mesmo determinado subida nos nossos fundos externos. A alta, porém, não prosseguiu, infelizmente, devido aos manejos dos que aqui e lá fóra entendem dever collocar os interesses pessoaes 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 predias, 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 assembléas geraes das nossas companhias coloniaes : — de *Moçambique*, da *Zambezia*, de *Mossamedes* e do *Nyassa*. N'esta a situação não está ainda desafogada, tendo havido novos protestos na assembléa geral. No entretanto a companhia promove a installação definitiva da sua administração em África. A companhia que melhores resultados está dando é 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 considerável movimento commercial. Das outras companhias não conhecemos os relatórios, no entretanto sabemos que, se não indicam largo desenvolvimento de iniciativa e de acção, provam contudo uma situação relativamente animadora.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v....	36 1/16	36 1/8	Desconto no Banco de Portugal.	
" cheque....	36 1/16	36		5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	794	795	No mercado.....	5 1/2 0/0
" cheque.....	797	798	Agio Buenos Ayres.....	
Berlim 90 d/v....	322	323		189
" cheque....	325	327	Cambio Brazil....	7 3/4
Francfort 90 d/v....	322 1/2	323 1/2	Premio libra....	2 2/090
" cheque....	325 1/2	327 1/2		
Madrid cheque....	1.7015	1.7025		

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

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1897			1896			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometr.icas	Kil.	Totaes	Kilometr.icas	1897	1896	1897	1896	1897	1896
COMPANHIA REAL	de 4 a 10	Junho	693	Réis 59:209.000	Réis 85.438	693	Réis 58:089.307	Réis 83.822	Réis 1.295:415.000	Réis 1.238:422.685	Réis 56:992.315	Réis	-
	11 a 17	»	»	Réis 58:573.000	Réis 84.520	»	Réis 58:089.307	Réis 83.822	Réis 1.353:988.000	Réis 1.296:511.992	Réis 57:476.008	Réis	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4 a 10	Junho	380	Réis 6:752.000	Réis 17.768	380	Réis 6:755:693	Réis 17.778	Réis 150.194.000	Réis 147.564.345	Réis 2:629.685	Réis	-
	11 a 17	»	»	Réis 6:357.000	Réis 16.728	»	Réis 6:755:693	Réis 17.778	Réis 156.551.000	Réis 154:320.008	Réis 2:230.992	Réis	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	21 a 27	Maio	475	Réis 14:106.020	Réis 29.696	475	Réis 12:990.930	Réis 27.349	Réis 290:839.805	Réis 279:294.920	Réis 14:547.885	Réis	-
	28 a 3	Junho	»	Réis 13:755.870	Réis 28.959	»	Réis 13:475.185	Réis 28.398	Réis 304:595.675	Réis 292:767.103	Réis 11:828.570	Réis	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	12 a 18	Março	353	Réis 19:524.941	Réis 55.314	353	Réis 20:687.614	Réis 58.603	Réis 196:201.053	Réis 206:560.387	Réis	10:359.334	
Minho e Douro.	19 a 25	»	»	Réis 18:569.840	Réis 52.605	»	Réis 16:632.358	Réis 47.116	Réis 214:770.893	Réis 223:492.745	Réis	8:421.852	
	26 a 1	Abri	»	Réis 17:646.410	Réis 49.988	»	Réis 18:375.803	Réis 52.056	Réis 232:417.003	Réis 241:568.548	Réis	9:131.545	
	21 a 27	Maio	253	Réis 5:152.628	Réis 20.366	253	Réis 4:411.984	Réis 16.253	Réis 118:162.954	Réis 118:402.794	Réis	239.840	
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta....	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	21 a 27	Maio	405	Réis 1:415.531	Réis 13.481	405	Réis 1:545.783	Réis 14.721	Réis 27:185.727	Réis 25:058.444	Réis 2:427.313	Réis	-
	28 a 3	Junho	»	Réis 1:444.557	Réis 13.729	»	Réis 1:219.324	Réis 11.612	Réis 28:627.284	Réis 26:277.738	Réis 2:349.546	Réis	-
Guimarães....	28 a 3	Junho	34	Réis 1:546.205	Réis 45.476	34	Réis 1:496.010	Réis 44.000	Réis 28:719.428	Réis 25:671.728	Réis 3:047.700	Réis	-
	4 a 10	»	»	Réis 1:645.800	Réis 48.405	»	Réis 1.189.035	Réis 34.971	Réis 30:365.228	Réis 26:870.763	Réis 3:494.465	Réis	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norte de Espanha.....	3 a 9	Junho	3656	Ps. 1.559.689	Ps. 426	3656	Ps. 1.579.428	Ps. 432	Ps. 34.120.871	Ps. 37.046.431	Ps.	Ps. 2.925.260	
	10 a 16	»	»	Ps. 1.586.146	Ps. 431	»	Ps. 1.634.476	Ps. 447	Ps. 35.707.017	Ps. 38.680.606	Ps.	2.973.389	
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	28 a 3	Junho	2927	Réis 1.266.275	Réis 432	2927	Réis 1.404.486	Réis 377	Réis 22.947.989	Réis 24.413.453	Réis	1.465.464	
	4 a 10	»	»	Réis 1.206.988	Réis 412	»	Réis 1.401.945	Réis 376	Réis 24.454.977	Réis 25.515.399	Réis	1.360.422	
	11 a 17	»	»	Réis 1.104.590	Réis 377	»	Réis 1.012.434	Réis 356	Réis 25.259.566	Réis 26.557.833	Réis	1.298.267	
	14 a 20	Maio	1067	Réis 270.015	Réis 253	1067	Réis 272.538	Réis 255	Réis 5.532.272	Réis 6.101.369	Réis	559.097	
Andaluzes.....	21 a 27	»	»	Réis 261.291	Réis 244	»	Réis 272.411	Réis 255	Réis 5.793.563	Réis 6.373.780	Réis	580.217	
	28 a 3	Junho	»	Réis 310.470	Réis 290	»	Réis 310.746	Réis 291	Réis 6.104.029	Réis 6.684.526	Réis	580.497	
	4 a 10	Junho	180	Réis 30.526	Réis 169	180	Réis 35.151	Réis 194	Réis 682.379	Réis 916.071	Réis	233.692	
Zafra a Huelva.....	11 a 17	»	»	Réis 30.292	Réis 168	»	Réis 34.189	Réis 189	Réis 712.674	Réis 950.259	Réis	237.588	
	18 a 24	»	»	Réis 20.428	Réis 143	»	Réis 27.417	Réis 152	Réis 733.100	Réis 977.677	Réis	244.577	

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Liberdade de Imprensa. — Ficámos agradavelmente impressionados pela leitura do primoroso e importantíssimo trabalho que o sr. dr. Trindade Coelho nos ofereceu e que tem o título que serve de epígrafe a esta notícia.

Bastante divulgada está, e com inteira justiça, a distinta personalidade Trindade Coelho na magistratura portuguesa; 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 atenção 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 irresponsável pelo conjunto de pessimas circunstâncias que reune, impõe-se ao espírito mais obscuro e ao mais alheio às questões de imprensa.

Crear um editor com um grau de responsabilidade compatível com a sua ilustração e com os seus conhecimentos jornalísticos, em quem nenhum destes dois elementos vacille por deficiencia, que esteja apto para assumir essa responsabilidade com a consciência do que vae praticar; impôr mesmo a accumulação deste cargo com o de redactor-chefe, é não só um princípio de direito, mas também um axioma de moralidade.

O editor actual, que o sr. dr. Trindade Coelho classifica com a humorística 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 possue um *deficit* consideravel.

Por outro lado, chamar á responsabilidade de uma falta dois individuos, quando o pensamento que originou essa falta é indivisível, porque não pôde ser producto de mais d'uma intelligencia, é absurdo intoleravel que a justiça e a razão condemnem 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 possue; 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 consigo 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 elevar-o a um determinado grau de perfectibilidade, o que supomos ser algo difícil de conseguir.

Não regateamos louvores e aplausos 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 aumentar 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 alphabetic, 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 acceptação que ella tem tido nos annos antecedentes por parte dos nossos leitores, encarregamo-nos de lhe fornecer em Portugal aos preços de 1.700 reis cartonada, ou 840 reis brochada.

Separadamente ha também o mappa dos caminhos de ferro hespanhóes, impresso a quatro cores em bom papel, com a indicação de todas as estações e das companhias a que pertence cada linha e acompanhado de uma relação alphabetic das estações, o qual pôde obter-se por 320 reis.

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 sistema 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 igual 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	3.818.695	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.....	646.174	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 reducção de 50% no preço do transporte.

Esta concessão será feita como de costume pagando os productos o preço cheio, pela tarifa applicável 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 commun as duas rôdes do Sul e do norte, em Lisboa, o governo nomeou uma commissão 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 acordo com a companhia real se reconhecer o espaço que deverá ocupar a estação do Caes do Sodré para assim servir para as duas rôdes.

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 aprovada 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. — Ja 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 commun, 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, continua em rampa de 0^m,019 até Alvações do Corgo; e d'ahi em rampa de 0^m,0165 até a Povoação; entra no valle do ribeiro da Ermida, subindo em rampa de 0^m,018 até Carrazedo; e d'ahi prosegue em rampa de 0^m,0185 até as Avelledas, depois de se ter desenvolvido nas duas vertentes do ribeiro da Ermida o possivel 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 sobe até Folhadella em rampa de 0^m,018 e d'ahi desce para a Rapozeira em declive de 0^m,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^m 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 occasiāc do contracto de construcção d'aquella nossa linha.

A commissão technica de obras publicas do ultramar tem-se ocupado 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 metalica, 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 oposição 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 províncias de Soria e Navarra, que instaram pelo acabamento da mesma linha. Como argumentos em prol da sua petição, expuseram os representantes das mesmas províncias a vantagem que resultaria para o tráfego e movimento de passageiros, não só das indicadas regiões, mas tambem das de Logroño, Valladolid e outras.

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

O sr. Canovas prometeu interessar-se quanto pudesse no sentido requerido, em vista do que a comissão peticionaria deliberou delegar no marquez de Montroig o encargo de representar junto do governo as instâncias da companhia belga, oferecendo prestar fiança e tomar parte na licitação.

Receitas das linhas férreas. — A maior parte das companhias de caminhos de ferro sofreram uma diminuição sensível de receitas durante os primeiros cinco meses do anno corrente, comparativamente com igual período de 1896. Esta diminuição ascende no total a 2.789.000 pesetas. Só registam aumento 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 aprovada 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 kilómetros) são extraordinários 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 república adquira as linhas férreas do seu paiz que estão em poder de empresas particulares, provocou duas notas diplomáticas da Alemanha e varios protestos dos interessados n'essas linhas.

O governo alemão que, por motivos estratégicos, deseja continuar a poder influir na direcção da linha de S. Gotthardo, na qual estão empregados enormes capitais alemães e italianos, fez varias observações respeitosas 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 legítimos 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 anular a lei que auctorizou o arrendamento dos caminhos de ferro do Estado.

Esta moção, sendo favoravelmente aceita, deve produzir, segundo o *Financial* uma revolução nas finanças brasileiras e colocar o ministro da fazenda n'uma situação embaraçosa, pois sem o auxilio dos fundos esperados, do arrendamento, dificilmente obterá uma solução. Para mais, se a moção fôr aprovada, o governo brasileiro será obrigado a indenizar os ingleses 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 Portugueses 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 resloverdes ácerca do balanço e contas do exercicio, assim como das resoluções inscriptas na ordem do dia.

Os resultados da nossa exploração em 1896 saldam-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 tambem, 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 comerciantes 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 favorável aos seus como aos nossos interesses.

O cambio que no anno passado atingira 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 aumento 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 aumento foi de 31.060,35 fr.

O aumento justifica-se pela circulação do *Sud-express* durante todo o anno e pelo aumento 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 aumento 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 19, 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.

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

Transporte...	471.965,55 fr.	1.019.356,06 fr.
Para despesas de novas instalações imputadas á conta de «primeiro estabelecimento».		
Para perda de cambio sobre as remessas de fundos de Lisboa para Paris:	4.812,07 fr.	
— 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: 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 depósitos de fundos	3.386,94 fr.
Resta	202.838,09 fr.

Resto disponível 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 instalações necessarias para a passagem do Sud-express	2.315,10 fr.
Acquisição e instalação 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'un tribunal arbitral, feito em nome dos empreiteiros da linha, parece entrar n'uma phase mais favoravel.

Novas e solicitas 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 cadero 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 assinalados 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 ratifiqueis 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 aceitámos, na esperança de que as circumstancias permittiriam não as considerar definitivas. Os motivos de incompatibilidade que os decidiram pôdem, com effeito, desapparecer 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 efectivos 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, submeteremos á vossa approvação as resoluções inscriptas na ordem do dia, mas não queremos terminar este relatorio sem vos assegurar sobre a dedicacão de que está animado o pessoal da nossa companhia. Em todos os graus hierachicos encontrámos o mesmo sentimento do dever, o mesmo espirito de disciplina e essa regularidade no serviço que para nós constitue uma lei. E' para nos um dever e uma verdadeira satisfacção prestar, perante vós, aos nossos excellentes agentes um testemunho que lhes será precioso se, como o esperamos, a assembléa geral se lhe quizer associar.

ARREMATAÇÕES

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 Cândido 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 retirar-as, pagando o seu débito 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 Povoa, 48 saccos de trapo sujo, pesando 3.810 kilos, consignatarios Leopoldo A. Rebello & C.º—N.º 231, de Guarda a Povoa, 16 saccos de trapo sujo, pesando 1.166 kilos, Leopoldo A. Rebello & C.º—N.º 54.815, de Alcantara a Povoa, 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 Povoa, 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 tijolos 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

Depósito provisório 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 assinado, 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.º cathegoria pelo preço de ... réis cada travessa; 3.000 da 2.º cathegoria pelo preço de ... réis cada travessa; 6.000 da 3.º cathegoria 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 COMISSÕES
RECOMMENDADASMAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**Antwerpia.**—A. Manceau.**Hamburgo.**—Augusto Blumenthal.**Leiria.**—Antonio C. d'Azevedo Batalha.**Lisboa.**—Ad. Seghers.—Rua Victor Cordon, 1-A.**Lisboa.**—Carlos C. Dias—(vinhos, frutas e outras comissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.**Lisboa.**—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.**Lisboa.**—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º**Lisboa.**—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.**Lisboa.**—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).**Londres.**—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.**Madrid.**—Cesar Fereal.—Agente comercial 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.

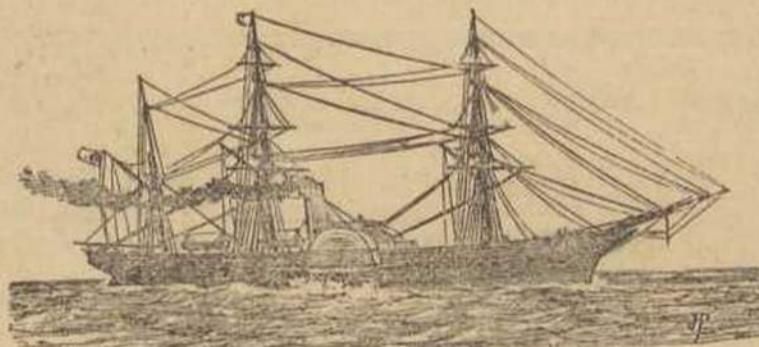
AGENDA DO VIAJANTE

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 EXPÉRIENCE PERSONNELLE.**LISBOA** **Avenida-Palace.**—Rua do Príncipe, junto à Estação Central.—Etablissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.**LISBOA** **Braganza Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.ª 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 famílias. Preços modicos. Mesa redonda às 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.**LISBOA** **Hotel Americano**—P. de S. Paulo, n.º 3.—Proximo dos caes e banhos do arsenal.—Bons quartos e aposentos.—Preços: 1\$000 rs. para cima.**CASCAES** **Hotel Central**—De 1.º ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.**CASCAES** **Hotel 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 Lessage.**CINTRA** **Hotel Nunes**—Espiéndidos 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 agradáveis, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis.—Prop. Romão Garcia Vinhas.**MAFRA** **Hotel Moreira**—no largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.**CALDAS DA RAINHA** **Grand Hotel Lis-bonense**—Estabelecimento de primeira ordem em edifício proprio. Accommodações para famílias.—Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Paramos.**ALCOBAÇA** **Hotel Gallinha**—Aposentos comodos e extremamente agradáveis. Comida boa, farta e bem feita.—Proprietario, Antonio Souza Gallinha.**PRAIA DA NAZARETH** **Grand Hotel Club**—Magnificas accommodações, acoito inexcedivel, 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 acoito inexcedivel.—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; cozinha abundante e esmerada, quartos confortaveis, e inexcedivel acoito. Casa de banhos, preços modicos. Proprietario, José Gomes Ribeiro.**PORTO** **Grande Hotel do Porto**—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres. Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.**PORTO** **Hotel Continental**—R. Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Prop. Lopez Munhós.**PORTO** **Grande Hotel America Central**—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos banhos Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.**PORTO** **Hotel Francfort.**—O melhor e mais central da cidade—Salões, banhos, correio e telephone—Serviço de 1.ª ordem—Prop. Adriano & François.**BRAGA-BOM JESUS** **Grande Hotel do Elevador**—**Grande Hotel da Boa Vista.**—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para dietéticos. Bons quartos. Luz eléctrica. Aceio e ordem. Preços modicos.**GUIMARÃES** **Hotel do Toural.**—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 reis 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. Accomodações para famílias, preços modicos. Fala-se portuguez, franeez, inglez, italiano e allemão.**SEVILHA** **Gran Fonda de Madrid**—Principal estabelecimento de Sevilha—illuminación eléctrica—luxuosos pateos—sala de jantar para 200 pessoas—banhos.**GRANADA** **Hotel Victoria**—Prop. Federico Iniesta Sítio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.**GIBRALTAR** **Hotel Metropole e Nuevo Hotel Espanol.**—Situado à 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.—Excellent cozinhas—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 Martín, rua de Turin.**TIZI OUZOU (Kabila, Algeria) Grand Hotel des Postes**—Excellent service de cozinha, bellos aposentos, carros para visitar Fort National, Michelet e grande Kabila. Preços economicos. Proprietario, P. Despous.**BONE (Algeria) Grand Hotel d'Orient.**—Cours National, principal avenida. Casa de 1.ª ordem. Grandes quartos e salões, boa cozinha. Proprietaria, Madame Léon Peyraud.**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, orchester—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et enusine 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 accommodações para passageiros são inexcedíveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incomodos de uma viagem por mar.

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

AGENTES

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

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

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

COMPANHIA REAL

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

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

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-0 m.	8-18 t.	1-0 t.	10-20 t.
7-0 t.	5-35 m.	7-40 t.	6-30 m.
10-0 t.	11-15 m.	7-45 t.	6-44 m.

Caldas-Figueira Figueira-G. Idas

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

Figueira-Alfar. Alfar.-Figueira

4-30 m.	5-35 m.	6-0 m.	7-3 m.

Lisb. C.S.-Porto Porto-Lisb. C.S.

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

Aveiro-Porto Porto-Aveiro

4-0 m.	6-30 m.	4-15 t.	6-38 t.

Lisboa R.-V. Alc. V. Alc.-Lisboa R.

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

Lisb. C.S.-V. Alc. V. Alc.-Lisb. C.S.

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

Lisboa R.-Badaj. Badaj.-Lisboa R.

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

Lisboa C.S.-Bad. Bad.-Lisboa C.S.

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

Lisb. C. S.-Sant. Sant.-Lisb. C.S.

2-0 t.	4-35 t.	6-45 m.	9-20 m.

Lisb. C. S.-Entr. Entr.-Lisb. O. S.

4-0 m.	11-11 m.	6-0 m.	1-30 t.

S. olos. R.-Fig. Fig.-Lisboa R.

7-0 m.	3-20 t.	1-5 t.	10-20 t.

Colimb.-Figueira Figueira-Coimb.

7-15 m.	9-2 m.	11-0 m.	12-48 t.

Lisboa R.-Fig. Fig.-Lisboa R.

7-0 t.	5-23 m.	7-45 t.	6-30 m.

Aic. M.-Bemfica Bemfica-Aic. M.

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

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL

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



SAIRÁ no dia 16 de julho, ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. — Para carga, encommendas 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 portuguéz, **Gomes IV**.
Sahirá a **16** de julho.
Agentes, Alberto Centeno & C.ª
Largo dos Torneiros, n.º 5.



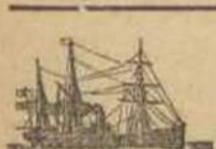
Africa Oriental, (via Suez), vap. allemão, **Kanzler**.
Sahirá a **2** de julho.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, **Pata-gonia**.
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



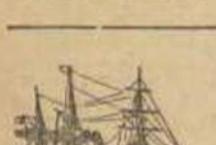
Bordeaux, vapor francéz, **Portugal**.
Sahirá a **7** de julho. — Messageries Marítimes.
Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



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 francéz, **La Plata**.
Sahirá a **5** de julho. — Messageries Marítimes.
Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



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



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



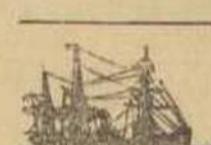
Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, N. Redondo, Benguella, Mossamedes, Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, vapor port. **S. Thomé**. Sahirá a **6** de julho.
Emp. Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



Malaga, Carthagena, 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, **Hilary**.
Sahirá a **5** de julho.
Agentes, Garland Laidley & C.ª
Rua do Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, Maciçó, Bahia, Rio e Santos, vap. francéz, **Paraná-guá**. Sahirá a **1** de julho.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



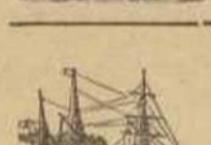
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. franc. **Médoc**. Sahirá a **14** de julho.
— Messageries Marítimes.
Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



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. francéz, **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 portuguéz, **Açor**.
Sahirá a **5** de julho.
Agente, G. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, e portos do Pacífico, 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. francéz, **Saint Philippe**. Sahirá a **7** de julho.
Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.



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