

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers — 1894

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.
Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Bruxellas, ALB. URBAN, Eng. — Paris, L. CRETEY.



Anvers 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

SUMMARIO

	Pag.
Perigos para o paiz	81
Carta de Lourenço Marques, por J. M. C.	82
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett.	83
Parte Official. — Contractos de 11 de março com a companhia real dos caminhos de ferro Atravez d'África e portaria da mesma data (ministerio da marinha).	83
Bilhetes para Sevilha	85
Volumes pequenos	85
Excursões	85
Notas de viagem. — XIV — De Blidah a Argel — Estações verdejantes — O encantador Mustaphá — Cidade importante — A estação — Boulevard e praça — Hoteis e bello aspecto das ruas	85
Visitas de estrangeiros	86
Compilação de tarifas	86
Bancos, Companhias e Sociedades. Companhia Nacional de caminhos de ferro	87
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes 87 a	89
Falta de espaço	90
Automobilismo	90
Publicações recebidas	90
A hora italiana	90
Disparate tecnico	91
Stockolmo	91
Caminho de ferro do Grande S. Bernardo	91
Linhas portuguezas. — Campanhas d'alarme — Lourenço Marques — Beira-Africa — Mondego (Coimbra a Arganil) Minho e Douro	91
Linhas hespanholas. — Sagunto a Barracas — Central de Aragón.	91
Linhas estrangeiras. — França — Austria — China — Japão — Republica Argentina	92
Avisos de serviço. — Arrematações — Casas recommendadas — Agenda do viajante — Anuncios — Horario em 16 de março de 1897 — Vapores a sahir do porto de Lisboa	93 a 96

Perigos para o paiz

SOB o titulo «A ruina de Lisboa» o *Jornal do Comercio* soltou ha dias um grito de alarme que se tem repercutido em toda a imprensa, dando-nos a triste noticia de que, desde o proximo mez d'abril, será estabelecido um comboio *Sud-express* de Londres e Paris a Gibraltar.

Isto quer dizer que estamos arriscados a que todas ou as mais importantes das carreiras maritimas que hoje fazem escala pelo nosso porto para as Americas a Africa e as Indias abandonem as nossas aguas transferindo-se para Gibraltar, onde serão estabelecidas as communicações dos paizes do ultramar com a Europa.

Lisboa irá sendo abandonada pelos estrangeiros e não só a capital como o paiz inteiro soffrerá o mais terrivel golpe na sua vida economica.

Eis a fatal consequencia — de resto já desde muito prevista — do abandono em que todas as nossas potencias governativas, todos os dirigentes e, seguindo-lhes o exemplo, todos os dirigidos, no nosso paiz tem deixado os mais importantes interesses publicos.

As nossas previsões, tantas vezes feitas aqui, vão-se realizando; não temos a responsabilidade do silencio, mas não nos regosijamos de ver que as manifestações do mal justifiquem o nosso diagnostico.

Quando todos os paizes, mesmo os mais ricos, se esforçam por attrahir o estrangeiro, nós temos tido o sabio tino pratico de, por todas as fórmás, o escorraçar do nosso solo.

Enfeitavamo-nos com o titulo de *caes da Europa* e mantinhamos para as procedencias do Ultramar toda a cadeia de incommodos com que torturavamos os que vinham desembarcar aqui.

As quarentenas, famoso espantalho com que afastavamos do nosso porto os sãos e deixavamos os suspeitos entrar por Vigo indo visitar aquelles ao lazareto, afastavam de nós milhares de visitantes, por anno.

Depois de muito tempo e quando as perniciosas consequencias d'este estado de coisas já tinham produzido taes effeitos que impossivel era tolher-lhes a marcha, reformou-se o regimen sanitario, acabando com a maior parte dos incommodos a que o antigo obrigava.

Mas, como se temessemos que essa melhoria nos fosse benefica, inventou-se — ainda antes d'ella — outra peia para os que transitam por terra.

Sequioso de arranjar receita e logares para mais uma legião de partidarios, um ministro lembrou-se de crear os passaportes, pondo-nos na notavel situação de sermos o *unico paiz da Europa* onde tal exigencia se fazia!

Reconhecendo a asneira, porque lh'a fez notar todo o paiz (menos os collegas do ministerio que não se aperceberam d'ella, antes a applaudiram) o decreto conservou-se em suspenso, mas a sua publicação já fizera, no estrangeiro, o effeito bastante para pôr de sobre-aviso todos que planeavam vir ao nosso paiz.

Para os raros que teem vindo, ficou a alfandega encarregada de os afugentar.

Em todas as fronteiras, quando se apresenta um estrangeiro — sabemol-o bem por experiencia propria; sabem-o quantos teem viajado — basta que que elle invoque essa qualidade, basta, na maior parte dos casos, a sua má pronuncia do idioma, para que a alfandega lhe dê todas as facilidades.

— Tem alguma coisa a declarar?

— Nada.

— Passe.

Eis o dialogo que se trava na maior parte das alfandegas raianas ou maritimas.

Aqui, como somos muito espertos, temos considerado sempre os que veem de fóra como habeis contrabandistas que só veem cá para introduzir, sem direitos, no nosso mercado alguns grammas de tabaco.

Todos estes estrangeiros são outras tantas tubas da pessima fama do nosso paiz a proclamar lá fóra que ninguem se arrisque a vir a Portugal.

E para contrapôr a isto, o que temos nós feito, em embellezamentos e em attractivos para o estrangeiro?

Ha dez annos que Lisboa communica rapidamente com o centro e o norte da Europa por intermedio do *Sud-express*. Mas desde a epoca da sua inauguração (que julgamos ter sido em 86 ou 87) que fizeram os governos, que fez a camara de Lisboa, que fizeram as grandes corporações do commercio, no sentido de aproveitar um melhoramento de tanto alcance? Nada, absolutamente nada!

Com esta basofia indigena que só eguala a nossa desmedida ignorancia, imaginámos que uma grande companhia internacional,

como a dos *Wagons-Lits*, estabelecia por semana um, dois e tres serviços de comboios rapidos e de luxo, unicamente para transporte de meia duzia de ricos lisboetas que por anno vão tomar as aguas a Vichy, ou passar um mez de ferias em pleno *boulevard*.

É em vez de olharmos seriamente para o augmento que podia resultar d'esse serviço rapido para a economia do nosso paiz, facilitando-se o embarque e desembarque de viajantes, — fez-se justamente o contrario.

A companhia *Wagons-Lits*, prevendo o desenvolvimento que teria Lisboa com as obras do porto, não só chegou a estabelecer tres linhas de *Sud-express*, por semana, mas até construiu um grande hotel *terminus*, segundo os melhores modelos das grandes capitaes. Pois todos estes esforços foram desprezados, não querendo ninguem reparar que essa companhia não pensava no movimento propriamente lisbonense, mas sim no movimento internacional de passageiros com a Africa e a America.

O que tem feito a nossa camara municipal? pergunta o collega. Nada.

E o governo?

Esses milhares de contos gastos pelo ministerio das obras publicas, como aqui demonstrámos e o relatório do actual ministerio não faz senão confirmar, estragados em embelezamentos de corredores, repartições e latrinas officiaes, empregados em melhoramentos na cidade, tornariam esta um encanto que attrahiria visitantes de todos os paizes, de preferencia a qualquer porto hespanhol e especialmente a Gibraltar que é feio e incommodo.

Mas «para lastima já é tarde» diz a este respeito o *Popular*, e concordando com isso, vejamos de frente o perigo e tratemos de parar a maior força do golpe, já que de todo não podemos evital-o, e de ver tambem até que ponto elle póde ferir-nos.

Gibraltar não está *hoje* nas condições de ser considerado ponto *terminus* para um serviço de comboios rapidos como o *Sud-express*.

O caminho de ferro não vae até lá; fica em Algeciras, onde o passageiro sae, sobre a ponte, sujeito, no inverno, aos incommodos de uma estação desabrigada; tendo que embarcar no vapor para atravessar a bahia, sahir d'este em lanchas que o levam ao caes, sujeitar-se ahí á verificação das bagagens, ir ao *guichet* da policia pelo salvo-conducto para poder permanecer, por oito dias sómente, na cidade.

Isto, para viajantes do centro da Europa para o ultramar, especialmente para os que trazem bagagens, para senhoras, pessoas doentes, crianças, é difficil, soberanamente incommodo; incomparavelmente mais incommodo do que a vinda por Lisboa.

A permanencia em Gibraltar não tem interesse mais que para um até dois dias; as noites são estupidas, não ha mais que um theatro, e esse pequeno, e funcionando só de inverno; não ha circos, não ha cafés.

Vê-se portanto que a companhia dos wagons-leitos vae, com o novo *Sud-express*, fazer *uma sementeira* em terreno ainda não productivo, apenas arroteado.

Mas tudo isto se póde transformar rapidamente, e para tal bem pouco é necessario, sabida a actividade do genio inglez.

A Inglaterra desde muito tempo faz insistentes tentativas com o governo hespanhol para que este lhe permitta levar a linha ferrea a Gibraltar, partindo com um ramal, já da actual linha de Algeciras em Almorainia ou proximidades, já da linha, em construcção, de Malaga a Cadiz, por Marbilla e Estepona (margem do Mediterraneo) tentativas que teem ficado abortadas pelas recusas do governo em conceder esta linha que faria de Gibraltar um porto maritimo em competencia com os portos hespanhoes do Mediterraneo, e poderia mesmo ser uma linha estrategica de primeira ordem, para um caso de invasão por aquelle lado, nas mãos de estrangeiros em territorio hespanhol.

A Inglaterra, entretanto, lá vae construindo um grande porto d'abrigo com caes acostaveis para os maiores vapores, porto que já está em adeantadissima construcção.

E estabelecido para alli o *Sud-express* e outros comboios directos de Madrid, começando a affluir ao porto os vapores das carreiras transatlanticas, a Hespanha, que lucra com isto, não se resolverá a deixar construir a linha ferrea?

E' bem possivel que isto succeda, porque á Hespanha convirá immenso que a passagem dos viajantes transcontinentaes se faça por Madrid e Andaluzia, e terminada a linha que liga os dois portos d'esta provincia, Cadiz e Malaga, posta esta linha em ligação com a de Gibraltar, a corrente de viajantes por alli deve-lhe dar bons interesses.

Como deixamos demonstrado, o perigo para nós é imminente, e dizemos para nós e intitúlamos o nosso artigo «Perigos para o paiz» porque não é só Lisboa mas todo Portugal que perderá de importancia, abdicando a sua qualidade de escala entre a Europa, America, e Africa, e entre a America e a India mesmo, de um inimigo tão poderoso como Gibraltar.

Mas se o perigo se aproxima, dá-nos, comtudo, ainda tempo para combater, e a essa lucta é que incitamos as instituições officiaes e particulares que teem que determinar o movimento.

Um dos meios está em estabelecer, com toda a urgencia, agencias das nossas linhas ferreas no ultramar, agencias que podem ser postas d'accordo com as linhas francezas, para vender lá, no Brazil, no Rio da Prata, etc, bilhetes directos simples e circulatorios nas linhas da Europa, por Lisboa.

Ao mesmo tempo, nas agencias de Paris, tomar-se-hiam logares directos para o Brazil com embarque em Lisboa.

Bem sabemos que as companhias hespanholas se oppõem hoje, desde que as diferenças de cambio com a França as põem em crise financeira, a estabelecer bilhetes directos do nosso paiz para França, bilhetes que nem ellas proprias teem.

Mas ha mil meios de resolver essa difficuldade e é preciso que elles se ponham em practica para o conseguir.

E entretanto os nossos governantes que pensem a sério nos melhoramentos de que a capital precisa; que pelas nossas legações e consulados se torne bem publico, mas bem publico, que o novo regulamento de sanidade maritima já não impõe quarentenas senão em casos extremos, e finalmente que se annulle de vez — e se proclame tambem no estrangeiro — o famigerado decreto dos passaportes que tanto mal nos fez.

Se nada fizermos, se, como é nosso costume, deixarmos correr á revelia os nossos maiores interesses, ficaremos apenas com as carreiras de vapores indispensaveis para levar dos nossos portos os montões de carne humana que vão chacinar-se ao Brazil, e para nos trazer os esqueletos d'esses desgraçados que de lá voltam com a ruina no lar e no corpo.

CARTA DE LOURENÇO MARQUES

Lourenço Marques, 13 de fevereiro de 1897.

Durante o mez de janeiro do corrente anno entraram no porto de Lourenço Marques 49 navios, sendo 35 a vapor e 14 de vella, que conduziram para este porto 55.558 toneladas de mercadorias diversas, isto é, 12 navios e 24.247 toneladas mais do que representa

o movimento do porto relativo ao mez de dezembro de 1896.

—As receitas do caminho de ferro de Lourenço Marques relativas ao mez de maio de 1896, comparadas com as de igual mez de 1896 foram as seguintes.

	1896		1895	
	Quantidades	Importancias	Quantidades	Importancias
Passageiros	2.275	2:772#080	2.630	2:774#475
Bagagens.....	11.512	158#485	8.252	131#225
Recovagens	23.667	451#290	36.268	534#542
Diversos	—	91#531	—	709#873
Mercadorias.....	13.474.372	46:760#929	8.104.288	26:184#426
Diversos.....	—	1:384#183	—	634#973
		51:618#498		30:969#514

Diferença a favor de 1896.... 20.648#984 réis.

O movimento dos comboios durante o mez de novembro de 1896 foi o seguinte: effectuaram-se 228 comboios que transportaram approximadamente 15.268 toneladas de mercadorias diversas, contra 130 comboios e 8.439 toneladas que se transportaram em igual mez do anno anterior.

Em dezembro findo effectuaram-se 229 comboios que transportaram approximadamente 14.236 toneladas de mercadorias diversas, contra 168 comboios e 9.731 toneladas que se transportaram em igual mez do anno anterior.

Finalmente em janeiro do corrente anno effectuaram-se 235 comboios que transportaram approximadamente 14.094 toneladas de mercadorias diversas, contra 141 comboios e 8.933 toneladas que se transportaram em igual mez do anno anterior.

—As receitas da alfandega de Lourenço Marques relativas ao mez de janeiro ultimo calcula-se terem-se elevado a 60:445#371 réis ou sejam mais 31:728#185 réis do que a receita obtida em igual mez do anno anterior, isto é, mais que duplicaram no anno corrente.

—A companhia Neerlandeza recebeu, durante o mez de janeiro do corrente anno, 150 wagons novos e 3 locomotivas novas de 46 toneladas cada uma. A mesma companhia espera receber ainda este mez 3 novas locomotivas da força de 65 toneladas e 32 novas carruagens de 1.^a classe, systema igual ao empregado no caminho de ferro do governo do Cabo da Boa Esperança, sustidas sobre bogies, de corredor lateral, etc.

Parte d'estas carruagens são destinadas ao serviço de passageiros entre Lourenço Marques, Pretoria e Johannesburg.

—São esperados esta noite n'esta cidade os peritos conselheiro Antonio José d'Araujo, M. Nicole e sir Thomas Tancred, que regressam da sua viagem de inspecção ás linhas dos caminhos de ferro do sul d'Africa. M. Nicole conta seguir viagem para a Europa no vapor *General* que é hoje esperado no Natal.

J. M. C.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 9 de março de 1897.

O relatorio do *Board of Trade* sobre a producção de carvões nos diferentes paizes europeus até fins do anno de 1895, bem que um pouco tardio, offerece alguns dados assaz interessantes. N'esse anno a producção de carvão no Reino Unido foi de 189.661.000 toneladas. Na Allemanha foi de 79.169.000 toneladas e na França de 27.583.000.

O valor médio por tonelada, fóra da mina, foi, no

mesmo anno, de 6^s 1/2^d na Inglaterra e de 6^s 9/4^d na Allemanha, sendo esta a primeira occasião, desde 1887, em que o valor do carvão na Allemanha excedeu tão accentuadamente o do mesmo material na Inglaterra. No anno de 1887 os preços foram de 4^s 9/4^d na Inglaterra e 5^s 6 3/4^d na Allemanha. Na França o preço por tonelada em 1895 foi equivalente de 8^s,10^d.

—O bom exito conseguido pelo *Great-eastern Railway* com os seus bilhetes de 1.000 milhas deve animar as demais companhias a seguir o seu exemplo. O systema, que se estabeleceu ha uns seis mezes—já me referi a elle na minha carta de julho passado—consiste na emissão de livros de coupons que representam 1.000 milhas de viagens em 1.^a classe e que se pódem empregar á vontade do comprador e nas quantidades que deseje, concedendo-se em recompensa da referida compra por atacado a redução de 37 0/0 no preço dos bilhetes que resultam por tanto sómente uma quarta parte mais caros do que os bilhetes em 3.^a classe. Que as vantagens do novo systema se apreciam, é evidente, pois durante os seis mezes venderam-se mais de 2.000 livros, e mostrou-se no producto do trafego em 1.^a classe da alludida companhia um augmento de mais de 6.000 libras.

—Annunciou-se, na reunião semestral da companhia *London y North-western* que se realizou ha dias, que é intenção dos seus directores renovar a via com carris do peso de 103 1/3 libras por jarda, o que fará que elles fiquem sendo os carris mais pesados em uso no Reino Unido.

—As receitas totaes dos caminhos de ferro do Reino Unido continuam a ser muito lisongeiras. Até fins do mez passado as receitas para as nove semanas do corrente anno fôram de 13.233.862 libras esterlinas, contra 12.935.457 para o periodo correspondente do anno passado, o que dá um augmento de 298.405 libras.

—Já terminou a *grève* dos empregados do *North-eastern Railway*, que, bem que não durou senão uns seis dias, produziu resultados bastante desastrosos, tanto para a referida companhia, como para as varias industrias nos districtos interessados.

Calcula-se em quasi £ 40.000 o prejuizo soffrido pela nhia.

W. N. Cornett.

PARTE OFFICIAL

Ministerio dos negocios da Marinha e Ultramar

Direcção geral do ultramar

6.^a repartição

Aos 11 dias do mez de março de 1897, n'esta secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, e gabinete do ex.^{mo} ministro, compareci eu Francisco Joaquim da Costa e Silva, secretario geral do ministerio, e ahi, estando presentes de uma parte o mesmo ex.^{mo} ministro como primeiro outorgante, em nome do governo, e da outra parte como segundo outorgante Carlos Lopes, representante da companhia real dos caminhos de ferro atravez de Africa, especialmente auctorizado para accordar com o governo nos termos d'este contracto, como mostrou por documento em devida fórma, que fica archivado n'esta secretaria d'estado: pelos mesmos foi dito, na minha presença e das testemunhas ao deante nomeadas, assistindo a este acto o conselheiro procurador geral da corôa e fazenda, que concordavam no seguinte contracto:

Artigo 1.^o As tarifas designadas no artigo 31.^o do contracto de 25 de setembro de 1885 são substituidas pelas tarifas approvadas por portaria d'esta data, que ficam fazendo parte d'este contracto; devendo, quando quaesquer alterações n'ellas se introduzam, com approvação do governo, manter-se, quanto ás tarifas de transporte de mercadorias, no seu conjuncto, a média da elevação de 75 por cento que foi adoptada.

§ 1.^o Para o transporte dos passageiros e material de guerra do estado são mantidas, sem elevação, as tarifas que actualmente se

cobram, em conformidade com os artigos 40.º e 42.º do contracto de 25 de setembro de 1885.

§ 2.º O producto que annualmente se apurar pela elevação das tarifas assim realizada será applicado:

a) A completar, sob a fiscalização do governo, a satisfação dos encargos da construção e exploração da linha ferrea de Loanda a Ambaca, de qualquer natureza que sejam, e os provenientes do pagamento em oiro do juro e amortização das obrigações da companhia, em virtude da execução dos contractos de 25 de setembro de 1885 e 20 de outubro de 1894;

b) A occorrer em tudo o que exceder a applicação da alinea antecedente aos encargos da construção e exploração do prolongamento da linha de Ambaca até Malange, conforme o contracto que, para esse effeito e na presente data, se celebra entre o governo e a companhia.

Art. 2.º A companhia fica obrigada a abrir as seguintes contas especiaes:

a) Da receita da exploração do caminho de ferro de Loanda a Ambaca pelas tarifas actuaes, a fim de por ella ser regulada a garantia de juro estipulada, nos termos dos contractos de 25 de setembro de 1885 e 20 de outubro de 1894 e se observarem os demais preceitos d'esses contractos;

b) Da receita da exploração da mesma linha pelas tarifas approvadas pela portaria d'esta data, a fim de que a differença entre esta receita e a da precedente alinea a) tenha a applicação estipulada no § 2.º do artigo 1.º do presente contracto.

Art. 3.º O presente contracto será submettido á resolução das côrtes na proxima sessão legislativa e d'ella fica dependente.

E com estas condições e clausulas teem por feito e concluido o dito contracto ao qual assistiu, como fica declarado, o conselheiro procurador geral da corôa e fazenda, sendo testemunhas presentes Belchior José Machado, chefe de secção da 3.ª repartição da direcção geral do ultramar, e Francisco Sanches da Silva Tallaya, amanuense da mesma repartição. — E eu, *Francisco Joaquim da Costa e Silva*, secretario geral do ministerio, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubriquei e subscrevi o termo presente de contracto, que assignam commigo os mencionados outorgantes e mais pessoas já referidas, depois de lhes ser lido. — *Henrique de Barros Gomes* — *Carlos Lopes* — *Belchior José Machado* — *Francisco Sanches da Silva Tallaya* — *Francisco Joaquim da Costa e Silva*. — Fui presente, *Sequeira Pinto*.

Aos 11 dias do mez de março de 1897, n'esta secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, e gabinete do ex.º ministro, compareci eu Francisco Joaquim da Costa e Silva, secretario geral do ministerio, e ahi, estando presentes de uma parte o ex.º ministro, como primeiro outorgante, em nome do governo, e da outra parte, como segundo outorgante, Carlos Lopes, como representante da companhia real dos caminhos de ferro atravez de Africa, como mostrou por documento em devida fórma, que fica archivado n'esta secretaria d'estado, pelos mesmos foi dito na minha presença e das testemunhas ao deante nomeadas, assistindo a este acto o conselheiro procurador geral da corôa e fazenda, que concordavam no seguinte contracto:

Artigo 1.º A companhia real dos caminhos de ferro atravez de Africa obriga-se a construir e explorar um caminho de ferro que, partindo do terminus da linha ferrea de Loanda a Ambaca que a dita companhia tem em construção e exploração, nos termos dos contractos de 25 de setembro de 1885 e de 20 de outubro de 1894, se dirija a Malange.

Art. 2.º As condições technicas relativas á construção da linha de Loanda a Ambaca, e as da exploração da mesma linha, fixadas no contracto de 25 de setembro de 1885, são mantidas para o prolongamento que faz objecto do presente contracto, devendo, porém, observar-se o seguinte:

1.º Que a companhia apresentará ao governo os projectos necessarios para o prolongamento dentro do praso de doze mezes, contados da data da lei que approvar o presente contracto, e dará começo aos trabalhos de construção dentro de seis mezes, a contar da data em que esses projectos forem approvados pelo governo;

2.º Que a companhia deverá ter em exploração toda a linha de Ambaca a Malange no praso de quatro annos, contados da approvação dos respectivos projectos, sendo as despesas de exploração fixadas em 1:200\$000 réis por kilometro como no contracto de 25 de setembro de 1885;

3.º Que o preço kilometrico da construção será fixado pelo governo sobre o parecer que o conselho superior de obras publicas e minas dê acerca dos projectos apresentados pela companhia, não podendo, todavia, ser superior a 22:500\$000 réis por kilometro;

4.º Que a exploração da nova linha findará quando acabar a da linha de Loanda a Ambaca, revertendo todas para o estado;

Art. 3.º A continuação do caminho de ferro de que trata o presente contracto é feita sem subsidio algum do estado, ficando a companhia, porém, auctorizada a estabelecer e a cobrar tarifas até

o triplo das actuaes na exploração dos troços que construir de Ambaca a Malange e que, com auctorização do governo fôr successivamente abrindo á exploração qualquer que seja a sua extensão.

§ unico. O producto liquido da elevação de tarifas na linha de Loanda a Ambaca, a que se refere a clausula 1.ª, § 2.º, alinea b) do contracto d'esta data, celebrado entre o governo e a companhia, e todo o producto das tarifas que se estabelecerem no prolongamento d'essa linha, de Ambaca a Malange, na conformidade do presente contracto, terão a applicação especificada na clausula 5.ª § 2.º do presente contracto.

Art. 4.º Para a execução do disposto no § unico da clausula antecedente e na clausula 5.ª, § 2.º, a companhia, além das contas especiaes que se obrigou a abrir pelo artigo 2.º do referido contracto d'esta data, abrirá tambem uma conta especial de receita e despesa da exploração dos troços que fôr construindo do prolongamento da linha de Ambaca a Malange.

Art. 5.º A companhia fica auctorizada a levantar por emprestimo, sem responsabilidade do thesouro, mas sob sua immediata e rigorosa fiscalização, as sommas de que carecer para a construção do prolongamento da linha ferrea de Ambaca até Malange.

§ 1.º Todos os contractos ou escripturas que a companhia celebrar para o indicado fim serão submettidos á previa approvação do governo.

§ 2.º Ao juro e amortização das sommas assim levantadas e das despesas de exploração dos troços que n'aquelle prolongamento se forem abrindo á circulação se applicarão as receitas constantes da clausula 3.ª § unico do presente contracto.

Art. 6.º Quando em qualquer anno as receitas especificadas no § unico da clausula 3.ª d'este contracto excederem os encargos mencionados no § 2.º da clausula 5.ª antecedente a esta, será todo o excedente assim applicado:

a) O excesso relativo ao producto da elevação das tarifas na linha de Loanda a Ambaca juntar-se-ha ao rendimento da mesma linha pelas tarifas actuaes, tendo o total a applicação determinada nos contractos de 25 de setembro de 1885 e 20 de outubro de 1894.

b) Todo o excedente relativo ao prolongamento de Ambaca a Malange será partilhado por igual entre o governo e a companhia.

Art. 7.º Os terrenos do estado adjacentes á nova linha serão divididos com a companhia, nos termos do artigo 25.º do contracto de 25 de setembro de 1885, sendo, porém, a taxa, de cada lado da linha, de 1 kilometro, e podendo essa taxa ser, de accordo com o governo, substituida por um terreno de area equivalente, no local que se combinar, ficando a companhia tambem com o direito de explorar minas e mattas, segundo os preceitos do mesmo contracto.

Art. 8.º O prolongamento da linha de Ambaca a Malange regular-se-ha pelas disposições do contracto de 25 de setembro de 1885 e respectivos estatutos da companhia, em tudo o que não estiver especialmente preceituado no presente contracto.

§ 1.º A companhia poderá construir nas mesmas condições geraes d'este diploma, mediante previa approvação do governo, que será reduzida a contracto, os prolongamentos e bifurcação atravez de Africa, da linha que primitivamente lhe foi concedida e suas derivadas, especialmente os ramaes de Cassualala ao Dondo, e de Canhoca ao Gollungo Alto, cobrando tambem, na exploração d'esses ramaes, tarifas triplas das actuaes.

§ 2.º Esta faculdade não restringe em nada o direito, que o governo se reserva em absoluto, de fazer outras concessões de caminhos de ferro, a partir de qualquer terminus fluvial ou maritimo, se assim o julgar conveniente.

Art. 9.º O presente contracto será submettido á resolução das côrtes na proxima sessão legislativa e d'ella fica dependente.

E com estas condições e clausulas teem por feito e concluido o dito contracto, ao qual assistiu, como fica declarado, o conselheiro procurador geral da corôa e fazenda, sendo testemunhas presentes Belchior José Machado, chefe de secção da 3.ª repartição da direcção geral do ultramar, e Francisco Sanches da Silva Tallaya, amanuense da mesma repartição. — E eu, *Francisco Joaquim da Costa e Silva*, secretario geral do ministerio, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubriquei e subscrevi o termo presente de contracto, que assignam commigo os mencionados outorgantes e mais pessoas já referidas, depois de lhes ser lido. — *Henrique de Barros Gomes* — *Carlos Lopes* — *Belchior José Machado* — *Francisco Sanches da Silva Tallaya* — *Francisco Joaquim da Costa e Silva*. — Fui presente, *Sequeira Pinto*.

Em conformidade com os contractos n'esta data celebrados entre o governo e a companhia real dos caminhos de ferro atravez de Africa, e tendo em vista o parecer da commissão nomeada por portaria de 24 de novembro de 1896 e o parecer da junta consultiva do ultramar:

Ha Sua Magestade El-Rei por bem, pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, determinar que as tarifas na linha ferrea de Loanda a Ambaca sejam fixadas pela fórma seguinte:

1.ª As actuaes tarifas de passageiros, tanto da 1.ª como da 2.ª e 3.ª classes são elevadas ao duplo;

2.ª São mantidas as tarifas actualmente existentes para o transporte de gados em pequena velocidade;

3.ª São igualmente mantidas as tarifas actualmente existentes para o transporte das seguintes mercadorias:

1.ª classe: carros desarmados, collas, feijão verde, ferragens, ferramentas, legumes frescos, machinismos, mel, oleos e taras;

2.ª classe: alcatrão, azeite de palma, batata doce, breu, cal, carvão vegetal, cimento, coconote, cocos, coaltar, empellas, esteiras, farinha, feijão secco, fructas frescas, amendoim, lenha, madeira em bruto, milho, zinco em bruto ou em chapa;

3.ª classe: agua potavel, capim, carvão em pedra, fibra, pedra, peixe secco, telha e tijolo.

3.ª São augmentadas pela fórma ao deante designada as tarifas das seguintes mercadorias;

Aguardente e alcool, na 1.ª classe, com a percentagem de 150 por cento.

Armas, borracha, canna saccharina, cera, fazendas, louça, madeira em obra montada ou desmontada ou madeira para folhear, mobilia, petroleo, polvora, tabaco preparado, incluídos na 1.ª classe, sabão, na 2.ª classe, sal e tabaco em folha, na 3.ª classe, com a percentagem de 100 por cento.

Café, missanga, artigos de rancho, comprehendidos na 1.ª classe, com a percentagem de 75 por cento.

Algodão, vinho, incluídos na 1.ª classe, madeira de carpintaria aparelhada, na 2.ª classe, com a percentagem de 50 por cento.

4.ª Todas as mercadorias não designadas anteriormente terão nas respectivas tarifas o augmento de 75 por cento.

Paço, em 11 de março de 1897. — *Henrique de Barros Gomes.*

Bilhetes para Sevilha

Já está fixado o serviço que se fará para as festas de Sevilha, que, d'esta vez, pelo facto da feira ser em seguida á Semana Santa, terão ainda maior concorrência de visitantes.

Os preços de ida e volta são, de Lisboa, Coimbra ou Figueira, 1.ª classe 15.000 réis, 2.ª 12.500, 3.ª 9.000 réis; do Porto 17.000, 14.500 e 10.500 respectivamente.

Os bilhetes são validos para ida nos dias 9 a 11 e 16 a 18 de abril, e para volta desde 17 até 26 do mesmo mez.

As procissões são nos dias 11 a 16; as touradas em 18, 20, 21 e 22, e a feira nos tres ultimos d'estes dias.

Aos nossos assignantes que nos teem pedido indicação de hotéis n'aquella cidade aconselhamos que se dirijam á Gran Fonda de Madrid ou ao Grande Hotel da Europa, que teem accordo com esta redacção para fazerem todas as equidades aos viajantes nossos recommendados.

Para se fazerem reconhecer e gosar as consequentes vantagens, basta que apresentem um numero d'esta *Gazeta*.

Volumes pequenos

As administrações do Minho e Douro e da companhia da Beira Alta vão tambem adoptar o systema da fita, para a medição dos pequenos volumes em serviço combinado.

Esta disposição tem agradado a todo o commercio que póde assim facilmente, na sua casa, medir o volume e sujeital-o ás condições proprias para ter a certeza de que no caminho de ferro (ou no correio, quando se trate de encomendas postaes) lh'o acceitam pela tarifa dos volumes pequenos.

Os nossos assignantes que nos teem pedido a fita e não a teem recebido porque rapidamente se esgotaram quantas tinhamos, vão agora recebê-la. O seu custo é de 100 réis, mesmo pelo correio.

Para os que teem tido duvidas sobre o modo de medir os volumes repetimos a explicação:

Mede-se o volume nos tres lados, começando sempre pelo extremo da fita onde está o O na chapa metallica, e inscrevem-se n'um papel os numeros que a fita indica em relação á extensão de cada lado.

Sommam-se essas tres quantidades, e se o total dér até 1.000, o volume é considerado pequeno; se dér mais de 1.000, excede as dimensões e só será acceito pela tarifa geral.

Excursões

A agencia Lubin, de Paris, projecta para o mez proximo as seguintes excursões.

Em 9 de abril — Margens do Mediterraneo até Roma, volta por Florença e lagos italianos.

24 — Hespanha, Portugal e Marrocos, por Barcelona, Madrid, Andaluzia, Tanger, Lisboa, Cintra, Salamanca, Burgos e Hendaya.

25 — Grecia, Turquia, Bulgaria, Servia, Hungria e Austria.

30 — Estados Unidos e Canadá.

Pela sua parte a agencia de Viagens Economicas organiza as seguintes n'esse mez:

24 de março a 29 d'abril — Hespanha, ilhas baleares e Marrocos, por Barcelona, Valencia, Alicante, Andaluzia, Gibraltar, Tanger e volta por Madrid Burgos e Hendaya. Preço, 1.ª classe 1.475 francos, 2.ª 1.375 francos.

De 3 d'abril a 29. — De Paris por Irun a Madrid, Andaluzia e regresso pelá mesma fronteira.

Preço, 950 francos em 1.ª classe.

25 d'abril — De Madrid a Portugal, vendo Lisboa, Cintra, Cascaes, Mafra, Coimbra, Porto, Braga, e regressando por Salamanca a Paris.

Preço, 525 francos 1.ª classe.

NOTAS DE VIAGEM

XIV

De Blidah a Argel. — Estações verdejantes. — O encantador Mustaphá. — Cidade importante. — A estação. — *Boulevard* e praça. — Hotéis e bello aspecto das ruas.

Partindo ás 5 horas de Blidah, eu não fiz o que me haviam aconselhado — chegar a Argel de noite — mas tratei de ganhar tempo e jantar bem em Argel, que são dois pontos que eu tenho muito em vista, sempre que posso.

O conselho que nos dão de chegar de noite funda-se no phantastico effeito que produz a cidade illuminada. Mas não antecipemos.

A viagem de dia tem tambem muito interesse, porque os arredores da linha, desde Blidah, são muito apreciaveis. As estações são todas cobertas de trepadeiras que, n'algumas, occultam por completo as paredes e a marqueza.

A linha corre na planicie que se estende entre o Atlas e o Sehel d'Argel, isto é, a collina que serve de costa maritima onde a capital se acha assente, perfeitamente na direcção nordeste, como se fosse precipitar-se no Mediterraneo, mas, chegando ao ponto de entroncamento com a linha de Constantina, Maison-Carrée, começa a curvar para a esquerda, localizando-se entre a praia e a montanha, em direcção ao seu extremo.

E tão perto vamos do mar que, em alguns pontos, como succede na nossa linha de Cascaes, asaguas veem

bater a poucos palmos do carril, e as banhistas, de manhã, ao sahir das ondas, teem que esperar que o comboio passe para se abrigarem nas barracas collocadas do lado esquerdo da via.

Quem chega a Argel, de noite gosa é certo, o lindo espectáculo que a cidade lhe offerece com os seus milhares de candieiros de gaz e focos electricos, mas perde a esplendida vista do Mustaphá que encanta o viajante em todo o percurso de mais de meia hora.

Esta villa que precede Argel está, como esta, reclinada na encosta da montanha, mas não é uma agglomeração de casas como os demais centros de actividade.

E' a Cintra ou o Monte Estoril de lá, com a differença, que a torna encantadora, que os edificios, os *chalets*, os elegantes palacetes de verão, são distanciados uns dos outros, são rodeados de vegetação uberrima que os ensombra mas não lhes cobre a fachada voltada ao mar, o que constitue para os habitantes d'estas pittorescas edificações um dos melhores attractivos.

Ora, do comboio gosa-se perfeitamente a vista de todas estas *villas*, em amphitheatro, n'uma extensão enorme, que produzem um effeito maravilhoso.

Se Argel nada tivesse de interessante, só para ver o Mustaphá de longe, valia a pena fazer a viagem.

Além d'isso, desde este ponto começa-se a aperceber á esquerda o movimento de uma grande cidade.

Omnibus, trens e pequenos comboios a vapor cruzam-se a cada momento; grandes restaurantes abertos estão cheios de gente; fabricas enormes elevam para o firmamento as suas chaminés de tijolo, operarios caminham em magotes regressando do trabalho; e quando mais estamos proximos do fim, vemo-nos ladeados da esquerda por grandes armazens que são construidos, como os caes maritimos, sob as ruas da cidade e da direita por uma infinidade de embarcações, desde os grandes vapores até as pequenas lanchas de transporte de mercadorias e as guigas de recreio, que se balouçam na agua, recebendo aquelles ou descarregando, em activa faina, quantidade de mercadorias de todos os generos.

O comboio pára emfim na sua estação *terminus* que é commum á linha de Argel a Oran, pertencente á companhia P. L. M. e á de Constantina, da companhia Oeste Argelina.

A estação é vasta, de um só pavimento o edificio, coberta a gare por uma grande marqueza; aberta ao fundo, para que os comboios de mercadorias se prolonguem pelo caes fóra ao lado dos vapores que permutam com elles os seus carregamentos.

E ahi está como n'uma cidade tão importante como aquella, se aproveitou sabiamente o caes para se fazer a estação commum de passageiros e mercadorias, tal como nós poderíamos ter feito em Lisboa, com o nosso aterro, se um mais sabio traçado não localizasse a estação antiga do lado de leste e a nova n'um 2.º andar, como qualquer escriptorio de amas de leite.

Mas, em compensação temos um edificio manuelino e... as acções a 50 francos; somos uns felizardos... e uns sabios!...

Da estação á praça da Republica, que é o centro da cidade, não ha mais que subir uma pequena rampa e uma escada de pedra, mas quem levar volumes de bagagem melhor lhe sae, aind'assim, tomar o carro do hotel a que se destinar, porque só gasta 50 centimos, e os moços, uns arabes, já se vê, exigem os bellos dois francos por levar ao hotel duas pequenas malas.

Chegado ao alto das escadas, o viajante que conhece Paris julga-se transportado á rua de Rivoli, pelas arcarias em que é construido todo o *boulevard* da Republica na extensão de mais de 600 metros, ainda com a

vantagem, para este, de que os seus edificios são muito mais grandiosos, e, em geral, mais limpos; as arcarias mais elegantes, altas e vastas, e do outro lado uma gradaria, debruçando-se sobre o caes e deixando livre a vista do Mediterraneo, dá a esta rua um aspecto maravilhoso.

Cortando esta rua a meio, a praça da Republica com as suas altas palmeiras, bambus e outras arvores tropicaes, sob as quaes passeia uma multidão de arabes e europeus, esperando a musica que nas noites de estio alli toca n'um coreto central.

Irradiando d'este ponto ruas para todos os lados com elegantes e vastos estabelecimentos; rodeando a praça grandiosos cafés, cervejarias e restaurantes; nos pavimentos superiores grandes hotéis, alguns com todos os confortos das mais modernas casas d'este genero.

Pela minha parte fui tomar logar no Grand Hotel de l'Europe, antigamente um dos principaes da cidade, hoje mudado para local muito mais modesto, mas em que fui bem tratado e encontrei commodo alojamento.

E uma vez installado tratei de jantar no restaurante do hotel de l'Oasis, no *boulevard*, onde me serviram entre varios acepipes bem cozinhados a invariavel costeletta.

E á sobremesa os tambem invariaveis quatro palitos *à-la-reine* cruzados no centro do prato, para acompanhar um doce que não sei como se chama mas que é muito bom.

Póde-se dizer que logo á minha entrada em Argel me fizeram a bocca doce.

E eu sou guloso, confesso.

Visitas de estrangeiros

A reunião dos chefes de serviço das companhias dos caminhos de ferro francezas resolveu realizar, no proximo mez de maio, uma excursão a Portugal, devendo o grupo, constante de 20 a 30 excursionistas, chegar a Lisboa no *sud-express* de 3 d'esse mez.

Nos dias 4 e 5 realizar-se-hão passeios a Cintra e Cascaes, visita da cidade etc.; no dia 6 vão a Alcobaça, Batalha e Leiria, no dia 7 visitarão Coimbra; os dias 8, 9 e 10 são consagrados a Porto, Guimarães e Braga, regressando os excursionistas a Paris pela linha do Douro, de forma a poderem vêr esta linha e as notaveis obras d'arte entre Barca d'Alva e Fregueda.

O *Diario de Noticias*, dando esta noticia sem detalhes, porque não os tinha, diz que é um grupo de engenheiros que vem visitar-nos. Não é isso. E' um grupo de chefes de serviço exclusivamente das linhas francezas e não de varios paizes.

Que nos desculpem os bem informados.

Alem d'esta visita teremos ainda outra de excursionistas estrangeiros.

Estes serão um grupo de 200 que, n'uma viagem pelo Atlantico, organizada pelo nosso collega de Paris *Le Tour du Monde*, chegarão a Lisboa, a bordo de um vapor da Transatlantica, no dia 14 de abril e se dirigirão no dia seguinte a Cintra, em comboio especial.

Compilação de tarifas

Está completa a parte d'este livro que se refere ás linhas do Minho e Douro, á qual deve seguir-se a impressão das tarifas das companhias da Povoá, Guimarães e Mirandella que, sendo menos materia, levarão pouco tempo.

Tambem está sendo desenhado o mappa que deve acompanhar a edição e se refere á zona de caminhos de ferro publicada n'esta primeira parte.

O grande numero de pedidos de exemplares que temos recebido permite-nos calcular que da edição, que é pequena, pouco restará para a venda avulso.

Acceitamos annuncios unicamente para as tres paginas disponiveis na capa, ao preço de 6.000 réis a pagina, 3.000 réis a meia pagina.

Intercalado no texto não pomos annuncio algum porque não é da indole d'estas publicações admittil-os.

Ficam assim respondidas as perguntas e instancias que nos teem sido feitas.

Para terminar diremos que, examinadas as folhas já publicadas por um empregado superior, das nossas linhas ferreas e dos mais competentes para o caso, o seu parecer foi que a nossa publicação está «absolutamente completa e muito bem coordenada e disposta».

Isto nos dá a satisfacção de pensarmos que prestamos com ella um bom serviço ao publico e aos caminhos de ferro.

Bancos, Companhias e Sociedades

Temos recebido varios relatorios de diversas companhias, dos quaes vamos fazer resumo:

Companhia Fidelidade. — Foi tambem prospera para esta companhia a gerencia do anno findo.

A sua receita elevou-se a 269:737.087 réis e a despesa a 191:522.139, deixando o saldo liquido de réis 78:296.853, de que foram distribuidos 55.000 réis por accção, tirados 5% d'aquelle saldo para fundo de reserva.

Deve-se notar que a esta conta foram tambem lançados mais 14:890.530 réis, producto de juros e dividendos dos fundos da companhia que se elevam a 220:607.785 réis.

O fundo de reserva está em 262:599.014 réis ou quasi 20 por cento do capital social.

E' interessante ver o estado financeiro d'esta companhia e o que o seu papel vale aos accionistas.

O desembolso de cada accção é unicamente o da primeira chamada, ou 5.000 réis, tendo os accionistas apenas a responsabilidade pelos 95.000 réis restantes.

O dividendo foi de 55.000 réis, portanto 11 vezes o capital desembolsado ou um juro de 1.100 por cento.

Regulando-nos por este dividendo e calculando em 4% a capitalização em papel de primeira ordem como este é, o valor de cada accção é hoje 1:375.000 réis, ou deduzindo a parte em responsabilidade, 95.000 réis, 1:280.000 réis.

Companhia Fiação de Thomar. — E' uma das mais florescentes e bem fadadas companhias industriaes do paiz.

Os seus productos são procurados com interesse pela sua boa qualidade em material e fabrico e por isso o consumo é cada vez maior.

Assim a importancia das vendas, 653.000 réis em 1874, está hoje, em 1896, em 557:562.872 réis, isto é, quasi que milliplicou..

O capital é hoje de 566:666.666 réis e os fundos de reserva, de amortização e de seguros de conta propria sobem a 333:522.381 réis, isto é, 58,85% do capital.

Além d'isto a companhia possui em edificios e machinas um valor de 1.047 contos, em materias primas armazenadas e em laboração 241 contos, em material de transporte, combustiveis e accessorios 68 contos.

Os lucros no anno findo foram 60:724.453 réis, dos quaes 39:660.666 réis foram applicados a dividendo de 7%.

Empresa Ceramica de Lisboa. — O seu relatorio annual expõe mais por algarismos que por palavras o estado d'esta instituição industrial que é muito lisongeiro.

Com um activo de 169:607.411 réis, a sua conta de ganhos e perdas mostra, no anno findo, um lucro total de 22:189.473 réis e um lucro liquido de 16:041.518 réis, do qual a direcção propõe dar 8% de dividendo ás accções, ficando 15% dos lucros para reserva e amortização.

Banco de Credito Nacional. — Esta modesta casa vae prosperando, lenta mas progressivamente.

O seu balanço mostra-nos um activo de 135:819.782 réis e a conta de ganhos e perdas um saldo, no ultimo anno, de 16:974.694 réis, dos quaes 5:835.422 réis foram applicados a dividendos de 6 por cento.

A' sua boa e cuidadosa gerencia se deve a relativa prosperidade em que o Banco se encontra.

Companhia Nacional de caminhos de ferro

Deve reunir no dia 30 do corrente, a assembléa geral d'esta companhia para apreciação do relatorio da gerencia do anno findo.

O relatorio mostra que os resultados da exploração em 1896 foi mais remunerador para a companhia do que o de 1895.

O resumo do movimento e productos é:

Movimento	1896	1895
Passageiros.....	79.110	77.205
Grande velocidade, toneladas	1.352	1.232
Pequena id. id.....	30.846	28.746
Productos liquidos		
Passageiros.....	27:300.047	26:825.785
Grande velocidade.....	5:854.188	4:872.247
Pequena id.	36:011.680	34:593.905
	69:165.915	66:291.937

A mais..... 2:873.978

As receitas fóra do trafego deram..... 5:702.641

A subvenção do estado importou em réis 121:526.601

Durante o anno a companhia pagou os seus *coupons* n.ºs 13 e 14, á razão de 555 réis, e amortizou obrigações no que dispendeu 14:076.094 réis, invertendo um total n'este encargo de 48:934.534 réis.

Pagou mais, aos crédores concordados, 89:080.290 réis.

As conclusões do parecer do conselho fiscal são:

Approvação das contas;

Elevação de 555 a 750 réis da quantia a distribuir pelo *coupon* de outubro.

Separar do saldo disponível 4:000.000 para fundo especial d'amortizações.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de caminhos de ferro

Não tendo comparecido numero sufficiente de accionistas para poder realizar-se a reunião da assembléa geral ordinaria convocada para hoje, por este annuncio e nos termos do art.º 33 dos estatutos, convoca nova reunião que deverá verificar-se na sala das sessões da assembléa geral do Banco Commercial de Lisboa, Rua dos Capellistas, no dia 30 do corrente pela 1 hora da tarde.

O fim da reunião é discutir e votar as conclusões do relatorio de 1896, parecer do conselho fiscal e proceder á eleição da mesa da assembléa geral e corpos gerentes.

Lisboa, 15 de março de 1897. — O presidente da assembléa geral — *José Mesquita da Rosa*.

Nos termos dos artigos 12 a 14 dos estatutos, faz-se publico que no sorteio das obrigações d'esta companhia, realizado hoje, sahiram sorteados os n.º 281 a 285, 1.556 a 1.560 5.371 a 5.375 e 18.701 a 18.705 da 1.ª serie, e n.ºs 40.506 a 40.510 da 2.ª serie.

O pagamento das obrigações sorteadas e o dos juros, começará no dia 1.º d'abril, na séde da companhia, Rua Nova do Carvalho n.º 71, 2.º e na agencia no Porto, Rua da Picaria, 49, nas condições dos semestres anteriores.

Lisboa, 15 de março de 1897. — Os directores — *Antonio Francisco da Costa Lima* — *Antonio José Gomes Lima* — *Pedro Ignacio Lopes*.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 mars 1897.

La Grèce parait s'être bien tirée de l'impasse dans laquelle elle se trouvait engagée. C'est du moins ainsi que le marché a envisagé la réponse du gouvernement hellénique à l'ultimatum des puissances.

Les événements semblent d'ailleurs avoir perdu de leur gravité, et sans être trop optimiste, ce n'est plus maintenant qu'une question de négociations qui peuvent trainer un peu, la solution ne parait plus douteuse.

Nous retrouvons le 3 % à 102,85 fr. les engagements ayant été restreints en raison des affaires politiques, la liquidation s'est opérée sans difficulté.

Tout le groupe des obligations de la *Ville de Paris* fait preuve d'une grande fermeté.

L'*Italien* vaut 88,90 fr.

L'*Extérieur* influencée par l'ensemble de la Bourse et les nouvelles de Cuba conserve avec peine son cours de 59 fr. Toujours pliant sous le poids du change, les *fonds portugais* restent lourds. La *Rente* se traite à 23 1/4, les obligations 4 1/2 % et 4 % à fr. 178 et fr. 135, celle des *Tabacs* à 485 fr.

Le *Fonds Grecs* ne donnent lieu qu'à de rares transactions — le gouvernement occupant toutes ses ressources dans l'armement de la nation, on ne voit pas comment il pourra payer le coupon réduit de juillet.

Le maintien de l'agio sur l'or à 211 % impressionne mal les *fonds argentins*. Des bruits tendant à prêter au gouvernement de Buenos-Ayres l'intention de contracter un nouvel emprunt de 10 millions de livres sterling ont circulé mais sans trouver grande créance. Il est même impossible d'admettre la chose a titre de ballon d'essai. Le 5 % 1886 revient à 390 fr., *Corrientes* à 178 fr. *Mendoza* à 170 fr., *Cordoba* vers 177 fr. et *Catamarca* à 117 fr.

Les *Fonds Russes* n'ont eu à supporter que dans une très faible mesure les effets de la lourdeur générale.

La *Banque de France* termine à 3.625 fr. sans la moindre animation.

Le *Crédit Foncier*, dont le dividende sera fixé très probablement à 26 fr., se montre ferme à 695 fr.

Le *Crédit Lyonnais* reste à 750 fr., le dividende de l'exercice 1896 a été porté à 35 fr. en augmentation de 1 fr. sur celui de l'année précédente.

Le marché de nos grandes lignes de *Chemins de fer* se montre ferme dans son ensemble.

L'*Est* est bien tenue à 1.000 fr.

Le *Nord* vaut 1.830 fr. et l'*Ouest* 1.130 fr.

Le conseil d'administration de l'*Orléans* dans sa séance du 5 courant a décidé qu'il proposerait à l'assemblée générale des actionnaires de fixer à 58,50 fr. le chiffre du revenu de chaque actions pour l'exercice 1896.

Le *Lyon* clôture à 1.660 fr. et le *Midi* à 1.290 fr.

Réaction assez sensible sur les actions des compagnies de *Chemins de fer Espagnols*. L'aggravation du change et la diminution des recettes depuis le début de l'année expliquent la marche rétrograde de tout ce groupe.

L'obligation ancienne des *Chemins Portugais* s'inscrit à 115 fr., et la privilégiée de premier rang la 3 % à 262 fr. et la 4 % à 350 fr.

Valeurs Industrielles. Le *Suez* avec une diminution dans ses recettes clôture à 3.190 fr.

Les *Voitures* finissent à 610 fr.

Le conseil d'administration a décidé de proposer à la prochaine assemblée générale des actionnaires de fixer le dividende de l'exercice 1896 à 28,50 fr. par action de capital et 3,50 fr. par action de jouissance. C'est le même dividende que pour l'exercice précédent.

Les valeurs de *Navigation* n'éprouvent guère de changement. Le *Gaz Parisien* vaut 1.120 fr. D'après les bulletins mensuels que publie cette société les recettes ont augmenté en 1896 de 2.100.000 fr. environ. Cette augmentation, qui correspond à un

accroissement de consommation de près de 7 millions de mètres cubes dénote que la compagnie voit se développer tous les ans son exploitation industrielle, malgré la concurrence de l'électricité et des autres nouveaux systèmes d'éclairage.

Vichy réagit à 4.025 fr. L'entente n'ayant pu se faire avec la compagnie qui refuse de modifier la convention du 19 mars 1806, comme le demande le conseil municipal de Vichy, plusieurs membres de la commission du budget doivent se rendre prochainement à Vichy pour étudier sur place le bien fondé des revendications de la Ville et trouver un terrain d'entente.

Le *Bec Auer* remonte à 865. Le conseil d'administration de cette société dans sa séance du 9 courant a fixé au 10 avril la prochaine assemblée générale ordinaire. Le conseil proposera de fixer le dividende de l'exercice à 90 fr.

Le marché des *Mines d'Or* reste dans une stagnation à peu près complète, les acheteurs devenant de plus en plus rares.

La *Chartered* se négocie à 62 fr., et l'*East Rand* vers 72,50 fr.

La *Mozambique* finit à 30 fr. Les recettes de cette compagnie pour le mois de décembre se sont élevées à lib. 8.542. Les dépenses ont été de lib. 6.686 dont lib. 1.061 affectées aux travaux publics. Les recettes des douanes Beira se sont élevées durant cette période à lib. 4.129. *Mossamedes*, lourd à 12 fr.

Les valeurs cuprifères terminent assez bien tenues: *Rio* à 685 fr., *Tharsis* à 173 fr. et le *Cape Copper* aux environs de 63 fr.

L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de março de 1897.

Continua a manifestar-se uma grande apathia nos negocios durante esta quinzena. No entretanto o aspecto do mercado monetario foi um pouco mais animador tendo augmentado os depositos nos bancos e correspondentemente a offerta de dinheiro para emprego temporario. O Banco de Portugal que estava até aqui só em campo para os redescontos teve competidores com maiores facilidades.

Não deixaram de causar impressão na praça as diversas declarações feitas na ultima assembléa geral do Banco de Portugal ácerca da situação e processos de administração d'este importante estabelecimento bancario. A discussão levantada entre um director dimissionario e a directoria do banco afigura-se a muita gente inconveniente e perigosa, sobretudo por se não haverem guardado reservas d'especie alguma.

Durante a quinzena não se notou nenhuma alteração sensível no curso dos cambios, conservando-se ao preço de 37 sobre Londres, com as devidas consequencias nas outras divisas. Esta situação tende a fixar-se e a prova é que tendo baixado o cambio Rio-Londres e corrido boatos graves ácerca do estado das cousas publicas no Brazil, nenhuma alteração se deu no nosso mercado cambial ao contrario do que sempre tem succedido em idênticas circumstancias.

Na ultima semana appareceu maior quantidade de papel sobre Londres não só de proveniencia brazileira, mas tambem de origem allemã e ingleza resultado da exportação de cortiça, vinhos e outros productos. As letras sobre Londres a 90 dias ficaram hontem a 37 5/32 e 37 3/16 os cheques regularam: — sobre Londres a 37, sobre Paris a 744, sobre Hamburgo a 318. Houve um certo movimento na bolsa de fundos.

As inscrições mantiveram-se ao preço de 35,00, subindo, porém, as obrigações de 4 p. c. de 1890, de 42\$800 para 43\$000 réis, e as de 4 1/2 de 48\$000 réis para 48\$600 réis. Accentuou-se a alta nas obrigações *Loanda-Ambaca*, que tiveram boa procura a 81\$500 réis. Vão-se realisando as prophcias que sempre fizemos ácerca d'estes titulos, que teem uma taxa de capitalização alta e com uma segura garantia de prospero futuro no desenvolvimento crescente d'aquella linha, que, prolongada até Malange terá uma excepcional importancia.

As obrigações do emprestimo de 1888 de 4 p. c., estavam a 16\$100 réis, com pequena procura, as predias de 6 p. c. ficam a 94\$800 réis assentamento e 94\$500 réis coupon, as de 5 p. c. a 92\$600 e 92\$400 réis respectivamente; as acções do Banco de Portugal a 132\$800 réis, do Commercial de Lisboa a 115\$000 réis, do Lisboa & Açores a 115\$000 réis, do Nacional Ultramarino a 86\$000 réis (sobre 81\$100 anteriores), tendo subido igualmente as obrigações de 4 1/2 d'este banco, ficando hontem a 87\$500 réis.

Tem causado certo alarme em Lisboa a noticia de que se vae estabelecer um trem expresso entre Madrid e Gibraltar, o que deve prejudicar enormemente Lisboa, pois os passageiros dos paquetes transatlanticos, que nunca acceitavam bem o nosso regimen sanitario do *lazareto*, aproveitarão a nova communicação para evitarem os incommodos das quarentenas. O facto será grave e precisa ser attenta e demoradamente estudado para vêr se ha meio, se não de o evitar, de lhe attenuar as consequencias.

E não nos parece que seja difficil attingir pelo menos este ultimo desideratum.

J. F.

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

BOLSAS	MARÇO													
	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	—
Lisboa: Inscriptões assent.	-	-	34,95	34,95	-	34,95	34,95	35	35	35	35	35	35	-
» coupon.	-	-	34,95	34,95	35	35	35	35	35	35	35,03	35,03	38,03	-
Obrig. 4 0/0 1888.	-	-	16.100	-	16.100	-	16.100	16.100	16.100	16.100	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 assent.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43.000	-	-
» 4 0/0 1890 coupon.	-	-	42.800	-	42.800	-	42.800	-	43.000	43.100	43.200	-	-	-
» 4 0/0 1890 externo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.	-	-	-	48.000	48.000	-	48.000	-	48.300	48.400	-	-	48.600	-
» 4 1/2 0/0 coup. int.	-	-	48.500	48.300	48.300	48.400	48.300	-	48.500	48.600	48.600	48.600	48.600	-
» 4 1/2 0/0 externo.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.	-	-	-	136.900	-	132.000	132.300	132.000	132.000	132.500	-	132.800	135.500	-
» » Commercial.	-	-	-	-	-	-	-	-	115.000	116.000	117.900	115.000	-	-
» » N. Ultramarino.	-	-	80.000	-	-	81.000	81.300	81.100	-	-	84.000	85.100	87.000	-
» Tabacos coupon.	-	-	-	-	-	-	73.500	73.800	73.500	73.400	-	73.100	-	-
» Comp. Real.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13.000	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0.	-	-	-	94.500	-	-	-	-	94.800	-	94.800	-	-	-
» » 5 0/0.	-	-	-	92.500	92.500	-	-	92.500	-	-	92.900	-	-	-
» Comp. Real 3 0/0.	-	-	*70.600	32.000	-	-	-	32.000	*70.000	-	-	-	-	-
» C. Nacional.	-	-	37.500	38.000	38.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa.	-	-	81.000	81.500	81.500	81.500	81.500	-	81.400	-	81.500	81.500	-	-
Paris: 3 0/0 portuguez.	23,20	23,25	23,50	23,31	23	23	23	23,12	23,20	23,25	23,25	23,25	23,25	-
Acções Comp. Real.	-	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.	-	-	-	-	31	-	29	-	28	30	-	30	-	-
» Norte de Hespanha.	93	90	92	92	90,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Mad. Zaragoza.	130	-	128	128	125	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes.	82	-	84,75	85	83	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real (1.º grau).	263	261	-	262	262	262	262	262	261,50	262	262	262	262	-
» » » (2.º »)	42	42	42	42	40,50	41	41	42	40,50	41	41	40,50	40,50	-
» » » (antigas)	117,50	-	117,50	118,50	-	115	-	115	116	115	115	116	116	-
» C. Beira Alta.	73	72	72	72,50	75	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.	95	95	95	95	91	90	89	90	90,25	91,25	92	-	-	-
» N. Hesp. (1.º hyp.)	229,25	228	231	229	227	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez.	23,37	23,37	23,25	23,25	23,25	23,25	23,25	23,37	23,50	23,62	23,37	23,50	23,50	-
Obrig. Atravez Africa.	57,01	57,51	57,01	57,61	57,61	58	58	58	58	57,61	60,64	62	-	-
Amsterdam: Atravez Africa.	61,50	61,50	62	62	62	62	62	61	61	61,87	61,87	61,87	-	-
Bruxellas: Atravez Africa.	59,50	59,50	59,50	59,50	59,50	59,50	59,50	59,50	59,50	59,50	59,50	59,50	-	-

* 1.º grau.

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1897			1896			Totaes		Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilometros	Kil.	Totaes	Kilometros	1897	1896	1897	1896		
COMPANHIA REAL	Antiga rede	19 25	Fevr.	693	Réis 55:263.000	Réis 79.744	693	Réis 51:976.573	Réis 75.002	427:939.000	429:281.507	-	1:342.507
	» enova não garantida.	26 4	Março	»	56:398.000	81.382	»	51:787.607	74.729	484:337.000	481:069.114	3:267.886	-
»	Nova rede	19 25	Fevr.	380	7:689.000	20.284	380	6:755:427	17.777	53:410.000	53:370.493	-	260.493
	» garantida.	26 4	Março	»	7:470.000	19.657	»	6:634:393	17.458	60:580.000	60:004.886	575.114	-
Sul e Sueste.		5 11	Fevr.	475	14:456.700	30.435	475	14:731.190	31.013	80:084.565	87:331.405	-	7:246.840
		12 18	»	»	15:002.035	31.583	»	15:090.945	31.770	95:086.600	102:422.350	-	7:335.750
Minho e Douro.				353	-	-	353	-	-	-	-	-	-
		29 4	Fevr.	253	7:049.824	27.746	253	6:442.874	25.466	27:328.970	30:398.133	-	3:069.163
Beira Alta.		5 11	»	»	5:971.676	23.603	»	5:839.844	23.083	33:300.646	36:237.977	-	2:937.331
		12 18	»	»	5:544.374	21.915	»	5:560.460	21.978	38:845.020	41:798.437	-	2:953.417
Nacional (Mirandella e Vizeu).		29 4	Fevr.	105	1:470.696	14.006	105	1:262.106	12.020	6:500.222	5:841.759	658.463	-
		5 11	»	»	1:341.456	12.772	»	1:103.581	10.510	7:841.378	6:945.340	896.038	-
Guimarães.		12 18	Fevr.	34	1:311.815	38.582	34	1:139.735	33.521	8:213.700	7:356.063	857.637	-
		19 25	»	»	1:257.870	36.996	»	1:107.230	32.565	9:471.570	8:463.293	1:008.277	-
Norte de Hespanha.		26 4	Março	»	1:243.180	36.564	»	1:108.265	32.596	10:714.750	9:571.558	1:143.192	-
		12 18	Fevr.	3656	Ps. 1.503.100	Ps. 411	3656	Ps. 1.796.555	Ps. 491	Ps. 10.107.619	Ps. 11.390.943	Ps. -	Ps. 1.283.321
Madrid — Zaragoza — Alicante.		19 25	»	»	1.420.659	388	»	1.618.867	442	11.528.278	13.009.810	-	1.481.532
		12 18	Fevr.	2927	985.046	336	2927	1:115.932	381	6.774.911	7.876.407	-	1.101.496
Andaluzes.		19 25	»	»	1.038.736	351	»	1:032.243	352	7.813.648	8.908.651	-	1.095.003
				1067	-	-	1067	-	-	-	-	-	-
Zafra a Huelva.		19 25	Fevr.	180	32.966	183	180	40.542	225	223.751	329.985	-	106.234
		26 4	Março	»	32.609	181	»	53.879	299	256.360	383.864	-	127.504

Falta de espaço

Por este motivo somos obrigados a retirar o artigo illustrado sobre o *Automobilismo*.

Tambem entendemos suspender a continuação da publicação, na *Parte official* do Regulamento de Pontes, para dar logar ao contracto sobre o prolongamento do caminho de ferro de Ambaca, que é de maior interesse da occasião.

AUTOMOBILISMO

Novo freio electrico para vehiculos automoveis

A questão dos freios tem sempre preocupado os engenheiros que especialmente se dedicam a locomoção, pois que á insufficiencia dos systemas até hoje conhecidos para travar qualquer vehiculo, se attribue a maior parte dos accidentes.

Sabe-se que, para fazer parar um vehiculo animado de certa velocidade, é preciso absorver uma porção de força viva igual á sua massa, a qual é proporcional ao peso do vehiculo pelo quadrado da velocidade; assim, para uma carruagem de 10 ton. lançada com a velocidade de 36 kil. por hora, esta força attinge o valor de 500.000 kilog., e se a paragem se produz em 5 segundos, a potencia média é superior a 1.300 cavallos.

Em todos os actuaes systemas de freios a energia adquirida é destruida pelo attricto e os processos de travar só differem no modo de applicação dos travões. A disposição mais simples e mais conhecida consiste na applicação de um corpo solido, resistente e de fórmula conveniente sobre a periphèria da roda, quer por meio de manivella, quer pelo ar comprimido ou pela pressão atmospherica.

Ora todos estes systemas teem, além de muitos outros, o inconveniente de não serem bastante energicos quando o vehiculo é lançado com grande velocidade.

A companhia Thomson-Houston constróe um freio electrico que se funda n'um principio inteiramente differente.

A potencia viva do vehiculo não é absorvida pelo attricto, mas completamente transformada em energia electrica, da qual uma fracção é empregada para travar a roda e a restante é dissipada sob a fórmula de calor. D'esta maneira toda a potencia viva póde ser destruida d'um modo rapido e progressivo, sem que resulte o minimo abalo aos passageiros.

Além d'isto esta força é empregada para fazer girar os motores electricos geradores do movimento do vehiculo, sendo uma parte d'ella applicada a um freio magnetico.

Este freio consta de um disco de ferro fundido, solidamente ligado ao eixo, e de uma bobine montada sob o pavimento da carruagem. Quando uma corrente é lançada na bobine, esta actua energicamente sobre o disco, contribuindo, pelo attricto e pelas fortes correntes de Foucault que se desenvolvem, para travar a carruagem.

A acção retardatriz das correntes de Foucault é mais importante do que a do attricto. Um interruptor automatico limita a intensidade das correntes no freio. A marcha, a diminuição ou augmento de velocidade, o travamento e paragem obteem se simplesmente, fazendo girar, n'um ou n'outro sentido, a manivella do accumulador.

O conductor tem só uma das mãos occupada e não precisa de fazer quasi esforço algum.

A simplicidade d'este systema permite que elle possa ser applicado a qualquer carruagem sem grande dispendio.

A companhia franceza Thomson-Houston, que n'este momento inicia os trabalhos do prolongamento do trem electrico do Havre, applica este systema de freios ás carruagens destinadas a linhas de rapido declive.

Motores de acetylène

O sr. G. Pedretti, de Parma, acaba de construir um novo motor de acetylène especialmente dedicado á locomoção automovel.

N'este motor de novo modelo a corrente de aspiração introduz $\frac{1}{16}$ de acetylène e $\frac{15}{16}$ de ar, produzindo uma baixa temperatura que torna desnecessaria a circulação de agua geralmente adoptada em todos os motores similares.

O motor Pedretti está provido de um regulador centrifugo, insensivel ao movimento do vehiculo e que mantêm uma velocidade invariavel de 600 voltas por minuto.

O apparelho completo, com recipiente para poder funcionar pelo espaço de 15 horas, pesa sómente 9 kilogramma.

O gasto de carbureto de calcio não excede 10 réis por hora.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Tratado pratico de escripturação commercial. — Já está publicado o 12.º fasciculo d'esta obra que vae terminar a sua primeira parte, arithmetica, e começar a segunda, escripturação commercial.

E' um livro muito util este, e pelas cadernetas publicadas se conhece já que obedece a um methodo pratico de ensino e demonstração, facilmente ao alcance de todos. Assigna-se no Arco do Bandeira, 219.

O Occidente. — Recebemos o n.º 654 d'esta interessante revista illustrada que insere as seguintes gravuras: A Cantora Darclée; Othello; Industria portugueza, a primeira locomotiva; O cruzador Timbira no Tejo; O ascensor Municipio-Bibliotheca.

Os artigos são: Chronica Occidental, por D. João da Camara; As nossas gravuras; O Othello; Historias Portuguezas, por Zacharias d'Aça; O Nariz do Tabelaão, romance por About, trd. de Pin-Sel; Ao retrato, poesia por Queiroz Ribeiro, com versão em italiano por Prospero Peragallo; Publicações etc.

A hora italiana

Já por um artigo n'um precedente numero da *Gazeta* tiveram os nossos leitores conhecimento da resolução tomada pelo governo belga da nova notação das horas no serviço dos caminhos de ferro.

Essa notação, em uma série continua de zero a 24 horas, será posta em vigor nos serviços dos caminhos de ferro, dos correios, dos telegraphos, dos telephones e da marinha, a contar do 1.º de maio proximo.

Entretanto, desde o 1.º d'abril, todos os relogios expostos nos logares publicos terão o novo mostrador cuja adopção aqui noticiamos.

Esta providencia foi tomada com o fim de habituar o publico á nova notação.

E' o serviço dos telegraphos que está encarregado da modificação dos mostradores. Essa transformação começou já a operar-se com toda a possivel actividade.

Disparate tecnico

Temos provado repetidas vezes que, em questões de caminhos de ferro, os nossos jornaes diarios dão *raia* a cada momento e fazemol-o unicamente pelas presumpções que elles teem de ser sempre melhor informados que os jornaes technicos.

O *Diario de Noticias*, fallando, como novidade, do caminho de ferro electrico da Jungfrau, *de que aqui demos já a descripção ha annos*, diz que «a linha em um percurso total de 12.300 metros chega áquella altura (3.000 metros) vencendo rampas de 260 por 100.»

Rampas de 260 metros em cada metro de percurso é uma tolice de tal arte, que só um jornal muito bem informado seria capaz de invental-a.

Stockolmo

O illustre encarregado de negocios da Suecia e Noruega, o sr. conde de Cronhielm, teve a amabilidade de pessoalmente nos offerer um lindissimo guia do excursionista que acaba de publicar-se em Stockolmo, destinado a pôr em evidencia, por meio de primorosas gravuras e literarias discripções, as bellezas naturaes e artisticas d'aquelle paiz, que são muitas, e um exemplar do jornal *Towards the North* que especialmente trata da exposição que alli se deve realizar no corrente anno.

Para nós, os meridionaes, bem pouco conhecida é a Suecia e Noruega, pela distancia que nos separa d'esses paizes do norte; mais razão ha pois para que encontremos a maior originalidade na leitura e exame das bellas vistas de cidades, edificios, usos e costumes, cascatas, pontes, lagos numerosos e immensos, portos de grandissima importancia, monumentos, etc, que nos offercem estas publicações que muito agradecemos ao seu amavel offerente.

Caminho de ferro do Grande S. Bernardo

Por serem interessantes, vamos dar alguns pormenores ácerca da construcção d'esta linha ferrea, que deve estar concluida dentro em tres annos.

O caminho de ferro do Grande S. Bernardo partirá da estação de Aosta, testa da via ferrea Ivrea-Aosta.

A distancia da estação italiana até a fronteira suissa é de 29 kil. e o comprimento total da linha de Aosta a Martigny, com o troço Jura-Simplon, é de cerca de 68 kil.

O nivel da linha, que a partir de Aosta é de 571 m. acima do nivel do mar, subirá até 2.115 m. para depois descer até a estação de Martigny a 469 m.; a extensão da galeria até o cume do monte será de 3.500 m. O declive da linha não excederá 0,07 m. e as curvas mais estreitas terão um raio de 250 m.

Para assegurar, durante o inverno, o serviço regular d'este caminho de ferro, a via será protegida contra o perigo das avalanches e maximos nevões por meio de adequadas construcções, nos logares em que se tornarem necessarias.

Serão adoptados para o serviço de tracção, locomotores *Electro-Rail-Central*, aperfeiçoados segundo a invenção do engenheiro John B. Fell, um dos administradores da Companhia do Caminho de Ferro do Grande S. Bernardo.

As forças hydraulicas, que existem em grande quantidade nas localidades que esta via ferrea ha de atravessar, serão utilizadas para a producção da electricidade empregada como força motriz da tracção.

As despesas do assentamento da via Aosta-Martigny pelo Grande S. Bernardo poderão oscillar entre 40 e 45 milhões de liras e o trafego está avaluado em 40 a 45.000 liras por anno e kilometro.

Na vertente italiana vão ser construidas cinco estações e outras cinco na vertente suissa, contudo edificar-se-hão outras installações para os aparelhos electricos.

O percurso de Aosta a Martigny e vice-versa poderá effectuar-se em 3 horas nos comboios para passageiros e em 4 nos destinados a serviço de mercadorias.

LINHAS PORTUGUEZAS

Campainhas d'alarme.—Vão ser retiradas as que existem nas linhas de dupla via da companhia real para serem installadas nas linhas de via unica, a começar pelo troço do norte entre Entroncamento e Alfarellos.

Lourenço Marques.—Deve regressar brevemente a Berne o nosso ministro, o sr. conselheiro Nogueira Soares, que já recebeu do sr. ministro dos negocios estrangeiros as instrucções necessarias para nos representar no tribunal arbitral de Berne, cujos trabalhos vão entrar na sua ultima phase.

Deve estar a chegar á Europa o engenheiro Nicole, cujo relatorio é documento essencial para a resolução d'esta questão.

Beira-Africa.—Proseguem com grande actividade os trabalhos do caminho de ferro da Beira a Chimoio, em direcção a Macequece e fronteira de Manica. O assentamento, á data das ultimas noticias, já passavam para além do rio Revue cerca de 900 metros, ficando a 14 milhas da fronteira.

O viaducto de passagem sobre este rio acha-se concluido.

O terminus d'esta linha, por emquanto, será em Nova Mutari, na fronteira. D'ahi seguirá, como é sabido, para Salisbury, na Machona ingleza. Espera-se que a linha, na parte em que atravessa o territorio portuguez, esteja concluida em julho proximo.

Mondego (Coimbra a Arganil).—Por sentença do tribunal do commercio de 18 do mez passado, publicada no *Diario* de 6 d'este mez, foi rejeitado o convenio e declarado em estado de quebra a companhia dos caminhos de ferro do Mondego, sendo nomeados para formar o conselho fiscal, nos termos do artigo 12.º do decreto de 9 de novembro de 1893, os crédores oppoentes, companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, Banco Lisboa & Açores e Banco Lusitano.

Minho e Douro.—Abriu hontem mais um apeadeiro n'estas linhas, que em breve terão mais apeadeiros do que estações. Já teem quinze! Este é o de Alegria ao kilometro 145,072 da linha do Douro, entre Tua e Ferradosa.

LINHAS HESPANHOLAS

Sagunto a Barracas.—O estado dos trabalhos e obras para o assentamento da via férrea na secção de Sagunto a Barracas é o seguinte:

No troço de Begis a Barracas está um pouco paralyzada a construcção com referencia ás obras começadas nos mezes anteriores.

Na Cuesta del Ragudo poucas obras d'arte faltam a construir e vão muito adiantados os trabalhos do viaducto do Barranco da Agua e o tunnel immediato a este. Na secção de Caudiel ha a construir duas trincheiras e um terraplino de pouca importancia. Proseguem os trabalhos do revestimento do tunnel de Gérica e dos pilares do viaducto do rio Palancia

Continúa a perfuração do tunnel da secção de Navajas e suspenderam-se os trabalhos no troço de Segorbe a Soneja durante o tempo necessario para legalizar o contracto com o respectivo empreiteiro.

Nas outras secções proseguem as obras com maior ou menor actividade conforme se vão resolvendo as questões de expropriação.

O numero de trabalhadores empregados na secção de Sagunto a Barracas é actualmente de 2.000.

Central de Aragão. — A imprensa aragoneza deu a noticia de que a linha *Central de Aragão*, logo que esteja concluida, passará a ser propriedade da Companhia do Meio Dia.

O nosso collega de Valencia, *El Agente Ferroviario Español*, apressou-se, porém, a desmentir estes boatos, dizendo que tal noticia é pura invenção e que não seria certamente a Companhia do Meio-Dia quem adquiriria a referida linha se acaso se pensasse na sua alienação. E acrescenta que o caminho de ferro central de Aragão tem vida propria e uma vez concluido se o souberem explorar, póde muito bem ser outro Almansa a Valencia e Tarragona, enquanto este ultimo se encontrava em mãos puramente valencianas.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

Eis a situação da rede dos caminhos de ferro francezes em 31 de dezembro ultimo, comparada com a sua situação em 31 de dezembro de 1895, segundo uma estatística ha pouco publicada pelo ministerio das obras publicas:

1.º Linhas de interesse geral — Extensão explorada: 37.117 kilometros, representando um augmento de 553; extensão concedida, declarada de utilidade publica: 43.241 kilometros;

2.º Linhas de interesse local — Extensão explorada: 4.056 kilometros, representando um augmento de 167; extensão concedida: 5.115 kilometros;

3.º Tramways — Extensão explorada: 2.439 kilometros, representando um augmento de 272; extensão concedida: 3.594 kilometros.

Na Argelia existem em exploração 2.933 kilometros de vias ferreas e 85 de tramways e fizeram-se concessões de 3.472 kilometros de vias ferreas e 177 de tranways.

AUSTRIA

M. von Guttemberg, ministro dos caminhos de ferro, interpellado ácerca da falta de wagons que se nota em certas secções da rede do Estado, declarou ao parlamento que tal falta se faz sentir todos os annos, principalmente no outomno, não só na Austria, mas tambem na Allemanha, Hungria e outros paizes, porquanto se considera ser um erro o sustentar um parque consideravel de material para satisfazer a necessidades que simplesmente se dão durante poucas semanas.

M. von Guttemberg declarou mais que o seu primeiro cuidado, logo que tomou conta da pasta dos caminhos de ferro, fôra o de remediar esta falta de wagons, para o que utilizou todos os créditos auctorizados para a construcção de wagons novos e, de accordo com o seu collega da fazenda, resolvera alugar mil, para a estação do outomno;

Além d'isto, no projecto de orçamento para o corrente anno, mencionam-se créditos necessarios para a aquisição de 1.300 novos wagons e para o aluguer de 1.000 durante o outomno.

Se este projecto fôr approvado, a rede do Estado ficará dispondo de 1.575 wagons a mais do que no anno passado.

CHINA

Além da construcção d'um caminho de ferro de via reduzida de Tungchow á fronteira do Tonkim, onde irá juntar-se á linha franceza, o governo chinez acaba de conceder a um syndicato russo-francez o assentamento de uma via ferrea entre Hong-Kong e Cantão. Por seu lado tambem os inglezes obtiveram a concessão da linha de Tientsin a Pekin.

Mais recentemente, de accordo com a Russia, a China sancionou a criação da Companhia dos caminhos de ferro chinezes do Este, cujos accionistas devem ser exclusivamente subditos russos ou chinezes, e cujo fim immediato será o estabelecimento d'uma linha ferrea que ha de ligar um ponto a designar na fronteira da provincia de Hei-Loun-Tzian com outro ponto a desi-

gnar na fronteira da provincia de Guirina, ligando-se ás linhas do Transbaikal e do Oussouri meridional.

Depois de uma lucta de influencias entre dois syndicatos, um inglez, outro americano, foi concedida a este ultimo a construcção do troço Han-Kéon-Pekin da grande via que mais tarde ha de ligar Cantão á capital do Celeste Imperio.

JAPÃO

E' notabilissimo o desenvolvimento que, desde algum tempo, se tem manifestado no Japão, quer sob o ponto de vista intellectual, quer sob o material. Ao passo que a China cristalisou na sua civilização muitas vezes secular, o Japão tem nos ultimos 30 annos caminhado a passos agigantados na estrada do progresso, com espanto da velha Europa que chega a assustar-se de tanto progredir.

Os caminhos de ferro acompanham no Japão as variadas manifestações do progresso moderno. Foi depois da revolução de 1868, que alli estabeleceu a preponderancia do Mikado, que a atenção do governo japonéz foi attrahida para o assumpto, e, apesar da fraca resistencia que ainda manifestaram alguns rotineiros, foi encetada, em abril de 1870, a primeira linha japoneza, a de Tokio a Yokohama, de 28 kilometros de extensão. Seguiu-se-lhe em 1877 o caminho de ferro entre Kioto e Kobe Osaka; e essas construcções tomaram tal incremento, que em 1 de março de 1895 havia no Japão 3.388 kilometros de linhas ferreas, nas quaes se incluem 2.460 kilometros de linhas devidas á iniciativa particular.

Mas ha dois factos dignos de menção especial e que mais uma vez veem provar o espirito de imitação de que são dotados aquelles insulares do extremo oriente, que tão facilmente se identificam com as innovações que lhes vão da Europa.

Um d'elles, é que, tendo de principio sido chamados para o Japão numerosos engenheiros e constructores mechanicos estrangeiros, tenha esse numero sido consideravelmente reduzido, a ponto de duzentos que eram em 1869, não haver em 1882 senão 21, e em 1895 apenas seis, e esses mesmo, na qualidade de engenheiros consultivos, que não na de directores de trabalhos de exploração, hoje confiados exclusivamente a engenheiros japonezes.

E como se crearam estes homens, aliás de innegavel competencia no assumpto? Nas escolas do paiz e tambem em collegios tão bem organizados que, verdadeiros viveiros d'industriaes e engenheiros, foram um dos principaes factores do desenvolvimento da industria no Japão.

D'ahi uma notavel economia na construcção das linhas ferreas. A de Tokio a Yokohama, de dupla via, custou a 100 contos por kilometro, a linha Kobe-Otsu construida mais tarde, custou apenas 89 contos o kilometro, e esse preço foi ainda diminuido a ponto de não sahirem por mais de 65 contos as linhas recentemente construidas. Diremos de passagem que alli o preço da mão d'obra é insignificante e que as linhas são de via reduzida, 1,06 de largura.

O outro facto é o seguinte: Até hoje as locomotivas eram importadas do estrangeiro, principalmente de Inglaterra. Os japonezes, porém, estão tratando de subtrahir-se a esta dependencia. Já nas officinas de Kobe se construiu uma locomotiva que prestou bom serviço desde maio de 1893; custou apenas 6.740.000, ao passo que as locomotivas inglezas lhes sabiam por cerca de 9 contos. Nas mesmas officinas estão hoje em construcção mais oito locomotivas.

O movimento de passageiros é tambem importante, 32.410:105 d'abril de 1893 a abril de 1894, com um excesso de 4.231:018 sobre o exercicio anterior, o que denota o accrescimento de quasi 14 por cento em um anno apenas.

As receitas crescem, e nas linhas de iniciativa particular tiveram as acções cerca de 10 % de dividendo no ultimo anno, o que é remunerador. E note-se que os capitaes empregados são quasi exclusivamente japonezes, o que é significativo. E não menos o é o grande numero de pedidos para novas concessões. Só no anno passado foram dadas concessões provisórias a 26 companhias, para 1.400 kilometros de vias ferreas; 5 companhias obtiveram concessão definitiva para 410 kilometros com um capital de 10.600 contos.

Ainda este anno abundam os projectos: segunda via nas linhas de Tokio-Kobe, Osaka-Kobe, etc.; construcção d'uma estação central em Tokio e reunião dos terminus das linhas Tokio-Yokohama e Tokio-Aomori; augmento do material circulante, etc.

Todos os projectos relativos a linhas ferreas são estudados por uma commissão especial nomeada pelo governo e composta de 22 membros, entre os quaes ha representantes do exercito, da marinha e 10 membros do parlamento.

Essa commissão não estuda só os projectos de iniciativa particular, mas tambem os do governo, antes de submettidos ás camaras.

Em resumo, os japonezes são dotados como acima dizemos, em alto grau, do espirito de imitação, mas não imitam servilmente, e sim com tal intelligencia e discernimento que já hoje os povos mais adiantados da Europa, temem com rasão, a sua terrivel concorrencia em todos os ramos da industria moderna.

REPUBLICA ARGENTINA

As vinte e nove linhas férreas argentinas dividem-se em quatro categorias, a saber: 1.ª linhas nacionaes exploradas pelo governo; 2.ª linhas privadas garantidas pelo governo; 3.ª linhas privadas concedidas pelo governo, mas sem garantia; 4.ª linhas provinciaes.

Estas 29 linhas tinham em 1895 um desenvolvimento de kilometros 14.118; e o capital com ellas dispendido subia a piastras de ouro 466.016.879.

Eis qual a sua situação financeira em fins de 1895 e os resultados d'este exercicio.

	Extensão Kilometros	Capital Piastras-ouro	Receitas brutas	Despesas
Linhas nacionaes...	1.026,9	42.426.297	532.186	473.766
" garantidas...	3.873,4	111.393.069	4.690.673	3.097.368
" particulares...	6.285,8	229.159.165	17.842.126	8.040.096
" provinciaes...	2.932,3	83.038.348	3.329.321	2.235.234

Em resumo temos:

	Extensão Kilometros	Capital Piastras-ouro	Lucros Piastras-ouro	Juro do capital p. c.
Linhas nacionaes....	1.026,9	42.426.297	58.420	0,22
" garantidas....	3.873,4	111.393.069	1.593.305	1,43
" particulares...	6.285,8	229.159.165	9.802.030	4,28
" provinciaes ..	2.932,3	83.038.348	1.094.087	1,32
Totaes....	14.118,4	466.016.879	12.547.842	2,69

A construcção d'estas diversas linhas importou em cêrca de 33.000 piastras de ouro por kilometro.

Os resultados da exploração das linhas do estado, na Republica Argentina teem sido desastrosas. Desde a revolução de 1890 até 1895 os resultados foram pessimos. Comtudo n'este ultimo anno sentiu-se uma ligeira melhoria e no anno passado a exploração desenvolveu-se bastante, pois que o juro do capital subiu a 3 0/0, n'estas linhas, excedendo 5 0/0 nas linhas privadas.

AVISOS DE SERVIÇO

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Abertura do apeadeiro de Alegria

Desde o dia 14 do corrente, os comboios n.º 21, 23, 24, 26, 31 e 32 terão a paragem de um minuto no apeadeiro de Alegria, situado ao kilometro n.º 145,072 da linha do Douro, entre as estações de Tua e Ferradosa. Desde a mesma data vender-se-ha, no referido apeadeiro bilhetes de todas as classes e despachar-se-ha bagagens para todas as estações d'estes caminhos de ferro e vice-versa, bem como volumes de recovagens, quando o seu peso não exceda 60 kilogrammas por volume. O preço dos bilhetes e o transporte de bagagens e recovagens do apeadeiro de Alegria, para as estações d'estas linhas, será taxado como se a estação de procedencia fosse a immediatamente anterior no sentido da marcha do comboio. Egualmente para o preço dos bilhetes e do transporte de bagagens e recovagens, com destino ao apeadeiro de Alegria, serão cobradas as importancias como se a estação destinataria fosse a imediatamente posterior, no sentido da marcha do comboio. Porto, 8 de março de 1897.

Bilhetes de ida e volta

Desde o dia 15 do corrente serão vendidos bilhetes directos de ida e volta, entre Porto e Campanhã, para todos os comboios que circulam entre aquellas estações, com excepção do comboio n.º 91-4 da Companhia Real, que parte do Porto ás 7 horas e 45 minutos da tarde, no qual se admittem unicamente os passageiros que se destinem a estações situadas além de Campanhã. Desde a mesma data são supprimidos, entre aquelles pontos, os seguintes comboios: n.º 95, que parte do Porto ás 7 horas e 3 minutos da manhã; n.º 97-16, que parte do Porto ás 3 horas e 55 minutos da tarde; n.º 94-15, que parte de Campanhã ás 6 horas e 46 minutos da manhã; n.º 96, que parte de Campanhã ás 3 horas e 6 minutos da tarde. Porto, 9 de março de 1897.

ARREMATACÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de massaroquinha

No dia 26 de março pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 45.000 kilogrammas de massaroquinha (desperdicios d'algodão).

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

Lisboa, 26 de fevereiro de 1897.

Fornecimento d'arames diversos

No dia 31 de março pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de arames diversos e rêde metalica.

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

Lisboa, 26 de fevereiro de 1897

Fornecimento de 55.000 toneladas inglezas de carvão de pedra

No dia 6 de maio proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, terá logar a abertura das propostas recebidas para o fornecimento de 55.000 toneladas inglezas de carvão de pedra de qualquer das seguintes proveniencias:

Lancaster's Griffin Nantyglo — Newport Abercarn Black-vein — Albion — Cambrian Navigation — Nixons Navigation — Ferndale — Cyfarthfa — Lewis Merthyr — Hood's Merthyr — Dowlais Merthyr — Ocean Merthyr — Cory's Merthyr — Standard — Naval — Fredegar] — Great Western — Western Walley Black-vein.

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

Lisboa 26 de fevereiro de 1897.

Fornecimento d'azeite d'oliveira

No dia 1 de Abril pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 72.000 kilogrammas d'azeite d'oliveira, de boa qualidade, e 70.000 kilogrammas d'azeite d'oliveira, velho, da melhor qualidade, para illuminação dos comboios.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e affixadas em todas as estações das linhas da Companhia Real.

Lisboa, 6 de março de 1897.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de molas

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 22 de março proximo, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, em presença do ex.º administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 125 molas de suspensão e de tracção para wagons para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 38,5000 réis.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem for adjudicado o fornecimento, será de 5 0/0 da importancia total do mesmo fornecimento.

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

Porto, 24 de fevereiro de 1897.

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

Guia Official dos Caminhos de Ferro de Portugal

UNICA publicação auctorizada pelas DIRECCÕES

Proprietarios:

Fundador — José Duarte do Amaral

& L. Mendonça e Costa — Director

PREÇO 50 RÉIS

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

Antuerpia.—A. Manceau.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Ad. Seghers.—Rua Victor Cordon, 1-A.
Lisboa.—Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.

Lisboa.— Carlos C. Dias — (vinhos, fructas e outras commisões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º
Lisboa.—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.
Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Londres.—F. Demolder — 4, Holmdale Road Amburst Park.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Paris.—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.
Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.
Valencia d'Alcantara.—Justo M. Estellez—Agente internacional de aduanas y transportes.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

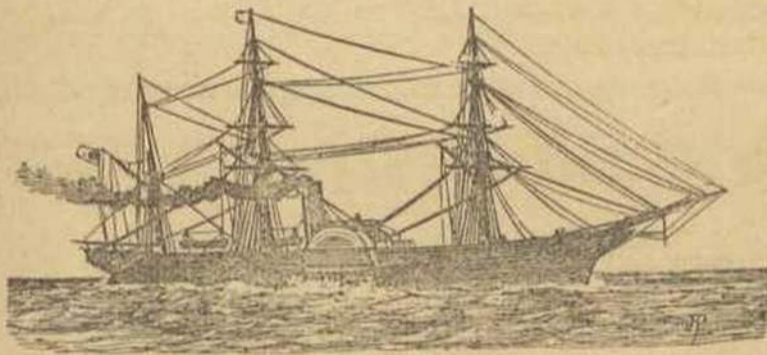
NICE Riviera-Palace-Hotel—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes — Ascenseur, salons, orchestre — Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.º ordre.

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

CAIRO Ghesireh-Palace-Hotel—Etablissement de premier ordre.—Grand parc sur le Nil. 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 de Janeiro

O paquete **ELBE**, sahirá a 22 de março

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

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

AGENTES

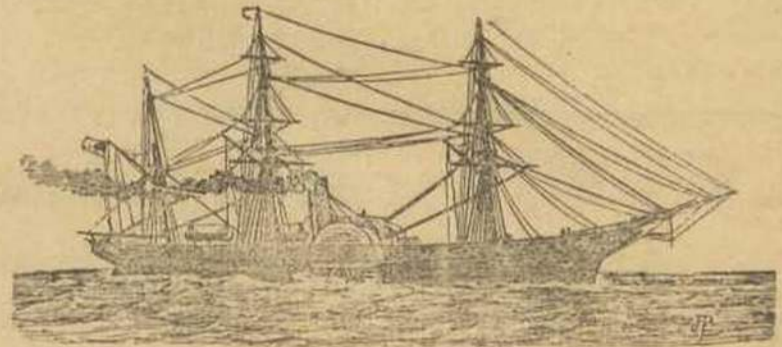
Em Lisboa: — JAMES RAWES & C.^a — R. dos Capelistas, 31, 1.^o

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

BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

NORDDEUTSCHER LLOYD



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

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

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

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

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

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.^o, e em Lisboa ao agente João Patricio Alvares Ferreira, rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o

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

COMPANHIA REAL				Lisboa R.-Alfar. Alfar.-Lisboa R.				Lisboa R.-Sacav. Sacav.-Lisboa R.				BEIRA ALTA				Beja-Faro Faro-Beja			
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.		
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.	Lisboa R.-V.Alc.	V.Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-V.Alc.	V.Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-V.Alc.	V.Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-V.Alc.	V.Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-V.Alc.	V.Alc.-Lisboa R.		
7-0 t.	3-18 t.	7-35 m.	2-10 t.	7-30 t.	5-25 m.	7-30 m.	8-34 m.	7-30 t.	6-45 m.	7-30 m.	8-0 t.	7-30 m.	8-0 t.	7-30 m.	8-0 t.	7-30 m.	8-0 t.		
8-30 t.	7-35 m.	8-30 t.	7-35 m.	8-30 t.	7-35 m.	8-30 m.	10-36 m.	8-30 t.	8-45 m.	8-30 m.	8-30 m.	8-30 m.	8-30 m.	8-30 m.	8-30 m.	8-30 m.	8-30 m.	8-30 m.	
10-0 t.	11-15 m.	10-0 t.	11-15 m.	10-0 t.	11-15 m.	10-0 t.	11-15 m.	10-0 t.	11-15 m.	10-0 t.	11-15 m.	10-0 t.	11-15 m.	10-0 t.	11-15 m.	10-0 t.	11-15 m.	10-0 t.	
				Caldas-Figueira/Figueira-Caldas				C. Sodrê-Algês				Lisb. T. P.-Faro				Porto-Braga			
				2-30 t. 7-30 t.				8-0 m. 8-23 m.				4-30 t. 5-0 m.				5-0 m. 8-10 m.			
				6-00 t. 11-7 t.				10-0 m. 10-20 m.				6-30 t. 7-0 m.				7-45 m. 10-35 m.			
				12-5 t. 12-47 t.				12-0 t. 12-44 t.				8-30 t. 9-0 m.				8-10 m. 8-35 m.			
				2-20 t. 3-18 t.				11-0 t. 11-45 t.				8-0 m. 3-5 t.				10-55 m. 3-25 t.			
				6-25 t. 7-30 t.				12-0 m. 12-44 m.				6-35 t. 9-47 t.				5-15 t. 11-25 t.			
				1-3 m. 9-10 m.				Domingos e dias santificados				Mang.-Guarda				Camp.-Vianna			
				1-45 t. 12-10 m.				1-0 t. 1-44 t.				4-30 t. 7-19 m.				5-0 m. 10-25 m.			
				5-15 t. 6-15 t.				3-0 t. 3-44 t.				Mang.-Guarda				Vianna-Valença			
				7-30 m. 8-34 m.				C. Sodrê-P. Arc.				Lisb. T. P.-Beja				Porto-Braga			
				9-30 m. 10-36 m.				6-0 m. 6-88 m.				8-0 m. 3-5 t.				5-0 m. 8-10 m.			
				11-30 m. 12-32 t.				12-0 t. 12-40 t.				Lisboa T. P.-Beja				7-45 m. 10-35 m.			
				4-30 t. 5-36 t.				3-0 t. 3-33 t.				8-0 m. 10-0 m.				10-55 m. 1-20 t.			
				5-15 t. 6-15 t.				4-45 t. 5-55 t.				Lisb. T. P.-Pias				5-15 t. 8-25 t.			
				7-0 t. 8-22 t.				C. Sodrê-Casc.				Lisb. T. P.-Pias				Nino-Braga			
				9-0 t. 10-21 t.				7-0 m. 8-12 m.				8-0 m. 5-0 t.				5-25 t. 6-0 t.			
				10-30 t. 11-35 t.				9-0 m. 10-12 m.				Lisboa T. P.-Ext.				Porto-B. d'Alva			
				12-15 m. 1-20 m.				11-0 m. 12-13 t.				8-0 m. 3-45 t.				7-23 m. 3-15 t.			
				12-30 t. 1-34 t.				1-0 t. 2-13 t.				Lisb. T. P.-Ext.				B. d'Alva-Porto			
				12-30 t. 1-34 t.				4-45 t. 5-55 t.				4-30 t. 11-10 t.				3-0 t. 10-35 t.			
				12-30 t. 1-34 t.				8-0 t. 9-0 t.				Lisb. T. P.-Ext.				Porto-Regoa			
				12-30 t. 1-34 t.				10-30 t. 11-33 t.				8-0 m. 10-10 m.				5-40 t. 11-30 t.			
				12-30 t. 1-34 t.				12-30 t. 1-32 n.				Lisb. T. P.-Ext.				Regoa-Porto			
				12-30 t. 1-34 t.				12-30 t. 1-32 n.				8-0 m. 9-0 m.				6-20 m. 12-5 t.			
				12-30 t. 1-34 t.				12-30 t. 1-32 n.				Lisb. T. P.-Ext.				Regoa-Porto			
				12-30 t. 1-34 t.				12-30 t. 1-32 n.				8-0 m. 9-0 m.				6-20 m. 12-5 t.			

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR



S AIRÁ no dia 1 de abril, ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. — Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Açores e New York, vapor portuguez **Dona Maria**.

Sahirá a 15 de Março.

Agente, J. P. A. Ferreira,
R. dos Bacalhoiros, 135, 1.º



Africa Oriental, (via Suez), vap. allem., **Bundesrath**.

Sahirá a 19 de março.

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



Africa Oriental, (via Suez), vap. allemão, **König**. Sahirá a 9 de abril.

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



Africa Oriental, (pelo Cabo da Boa Esperança), vap. allemão, **Reichstag**. Sahirá a 22 de março.

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



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

Sahirá a 31 de março.

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



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

Sahirá a 18 de março.

Agentes, Henry Burnay & C.ª R. Fanqueiros, 10.



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

Sahirá a 21 de março.

— Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.ª, R. Aurea, 32, 1.º



Bordeaux, vapor francez, **Brésil**.

Sahirá a 30 de março. — Messageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.ª, R. Aurea, 32, 1.º



Copenhagen, vapor dinamarquez, **Douro**.

Sahirá a 25 de março.

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



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **Chili**.

Sahirá a 29 de março. — Messageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



Hamburgo, vapor allemão, **Porto Alegre**.

Sahirá a a 19 de março.

Agente, Ernesto George
Rua da Prata, 8.



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

Sahirá a 25 de março.

Agentes, Henry Burnay & C.ª,
R. dos Fanqueiros 10.



Liverpool, vapor inglez, **Lisbon**.

Sahirá a 16 de março.

Mascarenhas & C.ª,
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres e Anvers vapor hespanhol, **Goya**.

Sahirá a 13 de março.

Mascaranhas & C.ª
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres, vapor hespanhol, **Rioja**.

Sahirá a 17 de março.

Mascarenhas & C.ª
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Lourenço Marques, e Madagascar, vap. francez, **Entre Rios**. Sahirá a 22 de março.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Vellas), Caes do Pico e Fayal, vap. portuguez, **Funchal**.

Sahirá a 20 de março.

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



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

Sahirá a 24 de março.

Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8.



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez, **Ville San Nicolas**. Sahirá a 19 de março.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vap. frncez, **Médoc**. Sahirá a 24 de março.

Agentes, Torlades & C.ª, R. Aurea, 32, 1.º



S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vap. portug., **Zaire**. Sahirá a 23 de março.

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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro vap. ing., **Elbe**.

Sahirá a 22 de março.

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



S. Vicente, Montevideo e Buenos Ayres, vap. inglez, **Nile**.

Sahirá a 22 de março.

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



Valencia, Barcelona, Cette e Marselha, vap. francez, **St. Pierre**.

Sahirá a 22 de março.

Agentes, Henry Burnay & C.ª R. Fanqueiros, 10.