

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAHHA

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



Anvers—1894

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



Anvers—1894

REDACÇÃO—Rua Nova da Trindade, 48—LISBOA
TELEPHONE N.º 27

SUMMARIO

	Pag.
Caminhos de ferro do Algarve	337
Assembléa Geral dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa	338
Parte Official. — Portarias de 8 e 10 de novembro de Ministerio das Obras Publicas	339
Tarifas de transporte	339
Os nomes geographicos	339
Automobilismo (illustrado)	340
Notas de viagem. — XXIX — Biskra no verão e no inverno — O calor — Como se areja a agua — Um thermometro que se diverte — Um tremvia horrivel — Os banhos — Como se enriquece — O casino — Penetração franceza — Em trem no deserto	341
Trasbordos no Tejo	343
Publicações recebidas	343
Companhia «Conduites d'Eau» de Liège	343
Parte financeira. — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios descontos e agios— Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	343 a 345
O tunnel do Simplon e a Allemanha	346
A mala da India	346
Linhas portuguezas. — Atravez d'Africa — Transportes de minerio	346
Linhas hespanholas. — Orense a Vigo — Santander a Bilbao — Mureia a Granada — Vigo a Bayona — Tremvias de Barcelona— Zaragoza ao Mediterraneo	346
Linhas estrangeiras. — Austria — Allemanha	346
Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa — Relatorio	347
Avisos de serviço	349
Arrematações	349
Casas recommendadas	350
Agenda do viajante	350
Annuncios	349 e 351
Horario em 16 de novembro de 1897	351
Vapores a sahir do porto de Lisboa	352

Caminhos de ferro do Algarve

DA viagem real ao Algarve, alguma cousa de util e proveitoso surgiu, afinal, para aquelles povos, os quaes a muitos pareceu só teriam como resultado dos seus enthusiasmos, o goso de vêr os soberanos de carne e osso, depois de terem visto desaparecer os de bom metal aurifero, elevando-se nas azas dos cambios em vôos até hoje desordenados.

El-rei, a rainha, prometteram alli interessar-se pela rapida construcção dos caminhos de ferro, de que aquella provincia de ha tanto precisa e — palavra de rei não volta atraz — a promessa foi nobremente cumprida, activando-se com a maior urgencia os estudos para as duas linhas que devem servir o littoral algarvio e as suas povoações importantes.

Foi preciso que el-rei fôsse ao Algarve para se vêr o que desde tanto saltava aos olhos, e ainda bem que olhos reaes e bondosos souberam vêr o que olhos ministeriaes se obstinavam a não querer contemplar.

Vae-se, finalmente, adoptar em parte, embora pequena, o alvitre que de ha muito aqui propozemos (nosso n.º 221 de 1 de março passado) para o aproveitamento dos milhares de contos que o Estado está despendendo, em materiaes e trabalho, em obras absoluta-

mente estereis, de reparação e alindamentos de velhos edificios, que ficam afinal mais caros do que sumptuosos palacios novos.

E antes de passarmos mais adeante, não esqueçamos uma consideração importante.

Estas construcções terão ainda o grande effeito moral de concorrer para a educação do operario, creandolhe o gosto pelo trabalho, porque instinctivamente elles comprehenderão que estão promovendo um grande melhoramento publico, e isso animal-os-ha muito mais na faina do que vendo que estão *entretidos* dias e dias a aformosear a hobreira da porta do lavatorio onde o sr. conselheiro Tal... nunca lavarã as mãos.

Quem, ha poucos dias, como nós, percorreu uma parte d'aquella provincia, no socego de espirito de uma viagem de estudo, muito mais concentrado do que poderia manter-se acompanhando o real cortejo, não pôde deixar de admirar como terrenos riquissimos como aquelles, em que raro se vê um palmo sem cultivo, não tenham vias férreas a servil-os, a levar-lhes os productos aos mercados; como centros importantes como Olhão e Tavira, etc., se mantenham estacionarios nos seus progressos materiaes, á mercê de que a morosa e incommoda diligencia ou o custoso caleche d'aluguer lhes levem uns raros visitantes.

Como acma dissémos, dois troços de caminho de ferro é preciso construir para completar a rêde ferroviaria na provincia do Algarve: a conclusão da linha geral, troço de Faro a Villa Real de Santo Antonio, e um ramal que ligue a linha geral com a cidade de Lagos, passando por Silves e Portimão.

Para a conclusão da linha geral até Villa Real de Santo Antonio foi em tempo apresentado um projecto pela Companhia portugueza de caminhos de ferro do sul, para a qual Joseph William Henry Bleck transferira o concurso que lhe fôra feito por alvará de 2 de dezembro de 1878 para a construcção de um caminho de ferro que ligasse entre si e com o caminho de ferro do sul as principaes povoações do Algarve, entre Villa Real de Santo Antonio e Lagos, concessão que foi declarada caduca para todos os effeitos pela portaria de 19 de dezembro de 1893.

Segundo este projecto, a linha para Villa Real de Santo Antonio partia da estação de Faro, com uma reversão sobre a actual linha férrea do sul, passava ao norte da cidade, approximava-se de Olhão, passava entre a Fuzeta e o mar, seguia pela Luz até Tavira, onde atravessava a ribeira d'Asseca, e d'ahi por Cacella até Villa Real de Santo Antonio, sendo a extensão total da linha cêrca de 55 kilometros.

Os movimentos de terra eram de pequena importancia, porque o terreno é pouco accidentado, e havia em todo o traçado uma unica obra d'arte importante, a ponte sobre a ribeira d'Asseca, em Tavira.

Por estas circumstancias, seria pouco despendiosa a construcção d'este troço, apesar de dever contar-se com uma verba importante para as expropriações,

Eram projectadas quatro estações: Olhão, Fuzeta, Tavira e Villa Real de Santo Antonio; e dois apeadeiros: Luz, entre Fuzeta e Tavira, e Casella, entre Tavira e Villa Real de Santo Antonio.

Este projecto foi submettido á apreciação do Conselho Superior das Obras Publicas e Minas, que indicou algumas modificações, com o fim de se evitar a reversão na estação de Faro, internar mais o traçado junto da Fuzeta, para servir melhor a fertil região junto a Moncarapacho, e collocar em melhores condições a estação de Tavira.

Não havendo, porém, projecto da linha férrea entre Faro e Villa Real de Santo Antonio, oficialmente estudado, e de que o governo se pudesse servir para mandar proceder á construcção da linha, foi, por portaria de 10 do corrente mez, que adeante publicámos na *Parte Official*, encarregado o director dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste de proceder aos estudos do prolongamento do caminho de ferro do Algarve até Villa Real de Santo Antonio, approximando-se quanto possível das principaes povoações do litoral.

Pela mesma portaria, foi encarregado o referido funcionario de fazer tambem os estudos do lanço de linha férrea entre Portimão e Lagos, ainda não estudado, e que faz parte do ramal que ha de ligar esta cidade com a linha geral.

Este ramal, cujo projecto até Portimão já teve parecer favoravel do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, em sua sessão de 11 do corrente, parte das proximidades de Tunes, kil. 301 da linha férrea do sul, por um terreno pouco accidentado, tem estações no Algor e Alcantarilha, atravessa a ribeira da Mesquita com uma ponte de ferro de 20^m de vão, transpõe a portella das Fontainhas, d'onde inflecte para o norte, afim de se approximar de Silves, cuja estação fica a cêrca de 1 kilometro da cidade, e junto da estrada que liga Silves com Lagôa.

Da estação de Silves segue a linha na direcção de Estombar, havendo junto d'esta povoação uma estação que servirá tambem a importante villa da Lagôa, e depois continúa para oeste até a margem esquerda do rio de Portimão, onde, junto á avenida da ponte, que faz parte da estrada real n.º 73, de Sagres a Villa Real de Santo Antonio, fica a estação que servirá provisoriamente Villa Nova de Portimão, emquanto a linha férrea não transpuzer o rio, e se não construir a estação na margem esquerda, onde deverá ficar definitivamente, junto á povoação.

A passagem do rio deverá ser feita sobre uma ponte metalica que será construida a montante da actual ponte da estrada ordinaria, ou talvez seja possível, como se espera, aproveitar em parte a ponte actual para a via férrea e para a estrada ordinaria.

Esta parte do ramal, já estudada, entre Tunes e Portimão, tem de extensão 27,500 kilometros e está orçada em 420:000:000 réis ou cêrca de 15:000:000 réis por kilometro.

A linha fica em boas condições de exploração, não tendo curvas de raio inferior a 309^m, e havendo uma unica rampa de mais de 15 m/m por metro, mas que se espera poderá ser reduzida áquelle limite. As estações ficam todas junto ou muito proximo de estradas já construidas, havendo, portanto, que construir apenas pequenos ramaes de ligação. Em toda a linha ha apenas uma obra d'arte d'alguma importancia: a ponte metalica sobre a ribeira de Mesquita. Os dois troços de via férrea, um a leste de Faro até Villa Real de Santo Antonio, e outro a Oeste até Lagos, têm cêrca de 100 kilometros de extensão, e porque atravessam uma região, onde a povoação é muito densa, é de pre-

sumir que o rendimento das novas linhas e o augmento do trafego que ellas hão de trazer, principalmente a que nos vae ligar com a Andaluza, á linha do sul, entre o Algarve e Lisboa, ha de remunerar o capital que se despender na construcção. Contra toda a espectativa, a abertura á circulação da parte da linha do sul entre Casevel a Faro, que na maior parte da sua extensão de 139 kilometros atravessa terrenos ingratos e despovoados, não produziu alteração importante no rendimento da rêde do sul. Deve, portanto, presumir-se, que o mesmo succederá, e com mais razão, em relação aos dois troços, cuja construcção agora se vae emprender.

Conservando-se, portanto, o actual rendimento bruto, que é de cêrca de 1:600:000 réis por kilometro, e reputando as despesas de exploração em 50%, o rendimento liquido dos 100 kilometros a construir será de 80:000:000 réis.

Esta verba, junta ao subsidio que o governo deixará de pagar ao empresario da navegação a vapor entre o Algarve e Lisboa, logo que esteja aberto á circulação o ramal até Portimão, perfaz 94:000:000 réis, que deve bastar para os encargos do capital de construcção, que não será superior a 1.500:000:000 réis, equivalente a 15:000:000 réis por kilometro de linha a construir, sendo para esperar, em vista das boas condições do terreno entre Faro e Villa Real de Santo Antonio, que a média para os dois troços será ainda inferior áquella cifra.

E aqui está como um melhoramento publico de reconhecida utilidade, que desde ha muito podia estar feito, representando não um encargo para o thesouro mas valor effectivo da nação, só agora se vae realizar, graças a um receio pueril e inesperado que nos ultimos annos se tem incutido nos animos de fazer despesas productivas, quando, aliás, tantas se fazem de que não resulta a menor vantagem publica.

Que os cofres publicos, como Neptuno e Apollo a Griniso, se prestem a promover este grande melhoramento do paiz, que elle, por si, não deixará, como o principe troiano, de remunerar-lhes devidamente os seus trabalhos e encargos.

Assembléa geral da Companhia dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa

Reuniu no dia 11, no Porto, a assembléa geral d'esta Companhia, para apreciar o relatorio da administração, no periodo annual findo em 30 de junho d'este anno, e o respectivo parecer do conselho fiscal.

Presidiu o sr. Arnaldo Guedes Rebello, secretariado pelo sr. Jorge Pinto da Silva.

Hoje começamos a publicar o primeiro d'estes documentos, e o segundo irá depois d'este, mas, como a parte que hoje inserimos só respeita ao balanço, julgamos conveniente extractar alguns detalhes que esse relatorio nos dá sobre os negocios da Companhia, que tão estreitamente interessam á nossa economia, dada a quantidade de papel que existe na posse de portuguezes.

O conselho explica que a conclusão da linha até Ambaca, que devia, por lei, estar prompta em outubro, não pode conseguir-se por causas de força maior que sobrevieram, a demora na montagem dos viaductos aos kilometros 309 e 316, motivada pela difficuldade no seu transporte e pela doença do pessoal de montagem.

Hoje (o relatorio fala em data de 30 de outubro) acham-se montados a viaducto n.º 1, dois pilares do n.º 2, todos os do n.º 7, e em cravamento as estacas do n.º 7.

Do kilometro 316, viaducto n.º 9, até Ambaca, não ha difficuldades, e o conselho espera que em agosto do anno proximo os 66 kilometros que faltam para o complemento da linha estarão concluidos.

N'este troço ha apenas duas estações, N'Dalle Tando e Ambaca, e tres apeadeiros, Zondo, Mucaji e Lucalla.

Os resultados da exploração, no ultimo periodo, foram 207 contos, contra 201 no anno anterior, sendo, em qualquer d'estes annos, explorados 300 kilometros.

Este augmento deveu-se inteiramente ao producto de mercadorias que se elevou, emquanto que o de passageiros desceu, por ter decrescido o movimento, especialmente em 3.ª classe, attribuido ás casas commerciaes se terem estabelecido nas estações extremas, fazendo alli as suas negociações com os indigenas, evitando a vinda d'estes a Loanda.

Sobre a linha de Malange, diz-nos o relatorio que o ante-projecto está feito em 150 kilometros, sendo a construcção, embora não facil, realizavel em condições semelhantes ás da linha até Ambaca.

As estações, n'este troço, serão Fumege, no kilometro 59, Cangambe, no 82, Cula Machito e Malange, além de seis apeadeiros.

O conselho termina por agradecer aos srs. engenheiros Perfeito de Magalhães, antigo director da construcção, e Poças Leitão, director actual, o zelo e intelligencia de que deram provas n'este cargo.

O relatorio e parecer foram approvados pela assembléa.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de Obras Publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto do caminho de ferro de via reduzida da Regoa a Villa Real, elaborado na direcção das obras publicas d'aquelle districto: ha por bem, conformando-se com o parecer de 30 de setembro ultimo, do conselho superior de obras publicas e minas, mandar louvar em seu real nome, pelo zelo e intelligencia, com que foi elaborado aquelle projecto, o engenheiro director das obras publicas do districto de Villa Real, Antonio Maria Kopke de Carvalho, o engenheiro subalterno de 1.ª classe, Antonio Luiz Gomes Branco de Moraes Sarmiento, o engenheiro auxiliar, Antonio Armando de Andrade, e o mais pessoal subalterno, que collaborou nos estudos d'aquelle linha ferrea.

Paço, 8 de novembro de 1897. = Augusto José da Cunha.

Ha por bem Sua Magestade El-Rei determinar, para os effeitos do artigo 1.º da carta de lei de 29 de março de 1883, que a direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste proceda, com urgencia, nos termos do § unico do artigo 2.º do decreto n.º 6, de 1 de dezembro de 1892, não só aos estudos do prolongamento do caminho de ferro do Algarve, de Faro a Villa Real de Santo Antonio, approximando-o, tanto quanto possivel, das principaes povoações intermedias do litoral, mas tambem aos do prolongamento até Lagos, dos estudos pela mesma direcção agora apresentados, do ramal do caminho de ferro do Algarve, entre Tunes e Villa Nova de Portimão.

O que se comunica ao director dos caminhos de ferro do Sul e Sueste para os effeitos devidos.

Paço, em 10 de novembro de 1897. = Augusto José da Cunha.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Taras vasias. — Por uma nova concessão de ha muito proposta ao governo, e só agora approvada, ficou estabelecido que as taras do transporte de vinhos, vinagres, aguardentes e azeites da linha da Beira Baixa para quaesquer estações da réde da Companhia Real,

quer transportadas para aquella linha antes da expedição em cheio quer em regresso, depois da remessa dos liquidos, gosem de gratuidade de transporte e despesas de serviço braçal, pagando apenas os 80 réis de guia, registro e sello.

Quando as remessas em vasio precedam o transporte do cheio será levado em conta, no pagamento d'este transporte, o que foi pago por aquelle, mediante a apresentação das cartas de porte.

Quando, pelo contrario, o envio em cheio se faça antes, a estação dará vale para o regresso gratuito das taras.

Em ambos os casos esta concessão só tem logar quando entre os dois transportes não medeie praso superior a tres mezes, quando as estações de procedencia e destino sejam as mesmas e o numero e qualidade das taras igual.

Tarifas dos tramways. — Os novos preços, que são applicaveis não só aos comboios tramways mas em todos que circulam entre Rocio e Cintra, excepto unicamente nos comboios da Figueira, têm produzido um enorme augmento de circulação de passageiros.

Para Campolide, Cruz da Pedra e S. Domingos, raros são os que vão nos carros pela estrada, tendo comboio muito mais rapido e commodo por 70 réis em 1.ª classe, 50 em 2.ª e apenas 30 réis em 3.ª.

Não se dirá que ha outra viação mais barata.

Tambem nos comboios de Sacavem o movimento tem sido extraordinario.

Não temos ainda a estatistica de outubro, mas pela de setembro, primeiro mez em que vigorou a nova tarifa, já se vê como a circulação de passageiros augmentou.

Em setembro de 1896, o movimento n'estes comboios foi de 42.051 passageiros, tendo sido de 32.992 em igual mez de 1895.

Pois em setembro ultimo, este numero elevou-se a 63.651, isto é, quasi que duplicou o movimento de ha dois annos.

A estatistica dos resultados dos comboios tramways e sua tarifa reduzida entre Porto, Espinho e Ovar, essa supplanta todas as demais.

Logo no mez de agosto, primeiro em que este serviço foi posto em vigor, o movimento foi de 56.505 passageiros, ou uma média de 1.822 por dia.

Os nomes geographicos

No nosso estimado collega *L'Industrie*, de Bruxellas, deparou-se-nos um artigo intitulado: *Uma reforma na nomenclatura geographica*, que chamou a nossa particular attenção. O articulista, sr. Grundy, entende que os nomes geographicos se devem pronunciar como se pronunciam nos paizes a que pertencem, e para que isso se torne geral, propõe que nos estabelecimentos de instrucção se ensine a geographia n'este sentido.

Segundo a opinião do sr. Grundy, seria de grande conveniencia para quem viajar e quer evitar surpresas como a que teve um inglez, que, tendo pedido um bilhete para Rouen, foi parar a Ruin. Se a idéa é boa, quando mais não fosse, porque ninguem perde por alargar a área dos seus conhecimentos, por outro lado affigura-se-nos inefficaz e sobretudo pouco praticavel.

Effectivamente, seria necessario que todos os professores de geographia soubessem não só escrever mas tambem pronunciar bem, pelo menos, os nomes geo-

graphicos de todos os paizes, o que em regra não é admissivel, a não ser que para cada paiz houvesse um professor da respectiva nacionalidade, e ainda assim o discipulo não seria capaz de reter na memoria a pronuncia d'aquella infinidade de nomes, em linguas que desconhece em absoluto.

A nossa opinião, e a pratica que ha muito temos seguido n'esta gazeta, é a seguinte:

Tendo a maior parte dos paizes, assim como muitas provincias, rios, cidades, montanhas, etc., nomes especiaes ou traduziveis nas differentes linguas, devem-se empregar essas traducções, por exemplo *Lisboa*, falando-se francez *Lisbonne*, em inglez *Lisbon*, em allemão *Lissabon*, em italiano *Lisbona*.

Em portuguez, que é o que nos interessa, devemos dizer: Escocia, Baviera, Suissa, Tamisa, Rheno, Rhodano, Hamburgo, Londres, Genebra, Milão, etc., etc.

Os nomes que não têm traducção em portuguez escreveremos conforme a orthographia do respectivo paiz, como Dover, Aachen, St. Gallen, etc.

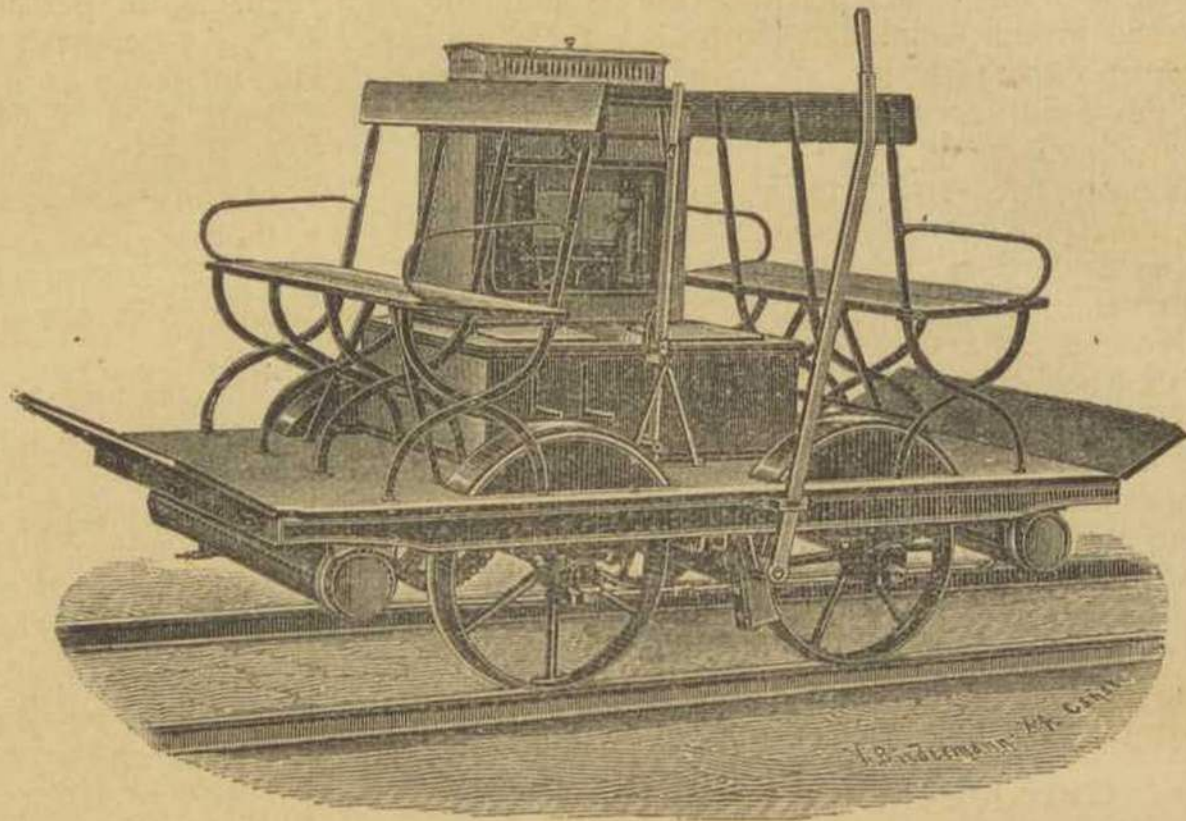
Quanto á pronuncia, fazemos o que podemos, sem nos preocuparmos muito com ella; assim, por exemplo, não temos a mais pequena idéa como se pronuncia em russo a cidade de Innokentievskaja o que não nos impedirá de lá ir quando o Transsiberiano estiver aberto á circulação.

O que de fórma alguma podemos admittir é empregar-se traducções francezas, como Douvres (Dover), Aix-la-Chapelle (Aachen), St. Gall (St. Gallen), Bade (Baden), Bâle (Basilea), Hambourg (Hamburgo), Co-

AUTOMOBILISMO

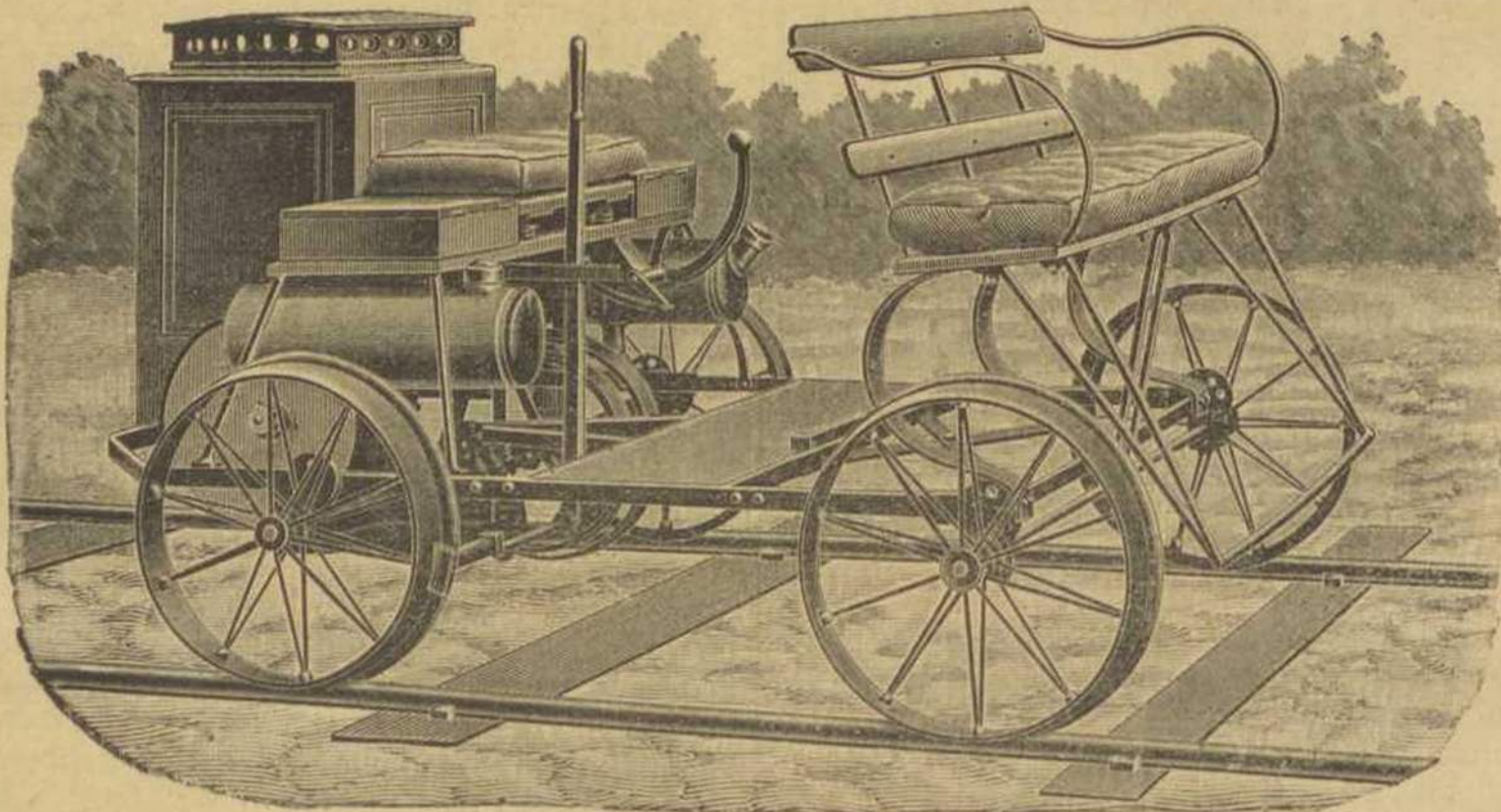
Viação sobre carris, com motor Daimler

Depois de termos dado tantas descripções de carros automoveis sobre leito de estrada ordinaria, muito mais interessante nos parece e mais conforme á especialidade do nosso jornal, a descripção dos carros applicaveis ás linhas férreas, e que n'ellas pódem substituir perfeitamente o motor de sangue, muito especialmente o de



sangue humano, que é o mais custoso e a menos humanitario.

Para os profanos a engenharia, precisamos dizer-lhes que, em todos os caminhos de ferro, se usa a *draisine* como meio de transporte para os trabalhos da via, systema que veiu substituir o antigo e rudimentar wagonete empurrado a braço.



blence (Coblenz), etc., como por ahi vemos a todo momento, principalmente nas folhas periodicas, provavelmente porque poucos artigos se escrevem que não sejam traduzidos do francez, e sem grande criterio.

Para terminar, sempre diremos que seria curioso ouvir um russo pronunciar correctamente Maças de D. Maria, Villa Nova de Famalicão, etc.

A *draisine* é tambem um wagonete, mas a differença é que tem assentos fixos e relativamente commodos, e que n'ella trabalha um machinismo, ao centro, que é posto em movimento por dois trabalhadores, fazendo, por meio de engrenagens nos eixos, girar as rodas e caminhar o vehiculo.

Nos bancos ha logar para 4 pessoas, e calcula-se

quanto esforço têm que empregar os pobres trabalhadores para fazer mover o carro com o peso de 6 pessoas, porque se transportam a si próprios também.

Para substituir este fatigante trabalho applica-se, pelo systema Daimler, a *draisine* automotora, de que hoje damos as gravuras.

N'esta o motor é collocado ou ao centro ou na parte posterior do carro, bastando um conductor para tratar do motor durante a marcha, conductor que pôde até ser, em caso de necessidade, um dos empregados que se pretende transportar, porque o funcionamento do motor não produz sujidade, não ha que tocar em carvão, nem no abastecimento do liquido, que automaticamente passa do deposito ao motor, nem sequer que vigiar o funcionamento d'este.

O deposito tem capacidade para até 5 horas de marcha, a qual pôde ser a differentes velocidades, 10 ou 11 e 20 a 21 kilometros.

N'um percurso de 7 kilometros em rampa de 0,0120, um carro com 5 pessoas faz o trajecto em 28 minutos, o que dá a velocidade de 15 kilometros.

A *draisine* Daimler pôde andar nos dois sentidos, apenas com o movimento de uma alavanca.

Para as descidas tem um possante freio manual.

O seu auctor constroe estes carros para qualquer largura de via, e com motores de mais ou menos força, sendo, todavia, considerado regular a de 2 cavallos.

O comprimento do carro é 2^m,750, a largura varia, segundo a da via; o diametro das rodas 55 centimetros; o peso total para a nossa via larga.

Carruagem para tremvias

As locomotoras com motor Daimler, para via estreita, prestam-se com vantagem, já para um serviço de algumas horas, já para um serviço muitas vezes inter-

manejo e funcionamento. A sua velocidade varia entre 4.5, 9 ou 16 kilometros por hora, podendo o conductor, mesmo em marcha, e por meio d'uma simples alavanca ao alcance da mão, mudar rapidamente d'uma para outra velocidade.

Tem além d'isso a vantagem de ser muito leve, comparada com as de vapor, não se tornando, portanto, necessario construir vias pesadas, podendo também as pontes ou obras de arte ser construidas ligeiramente.

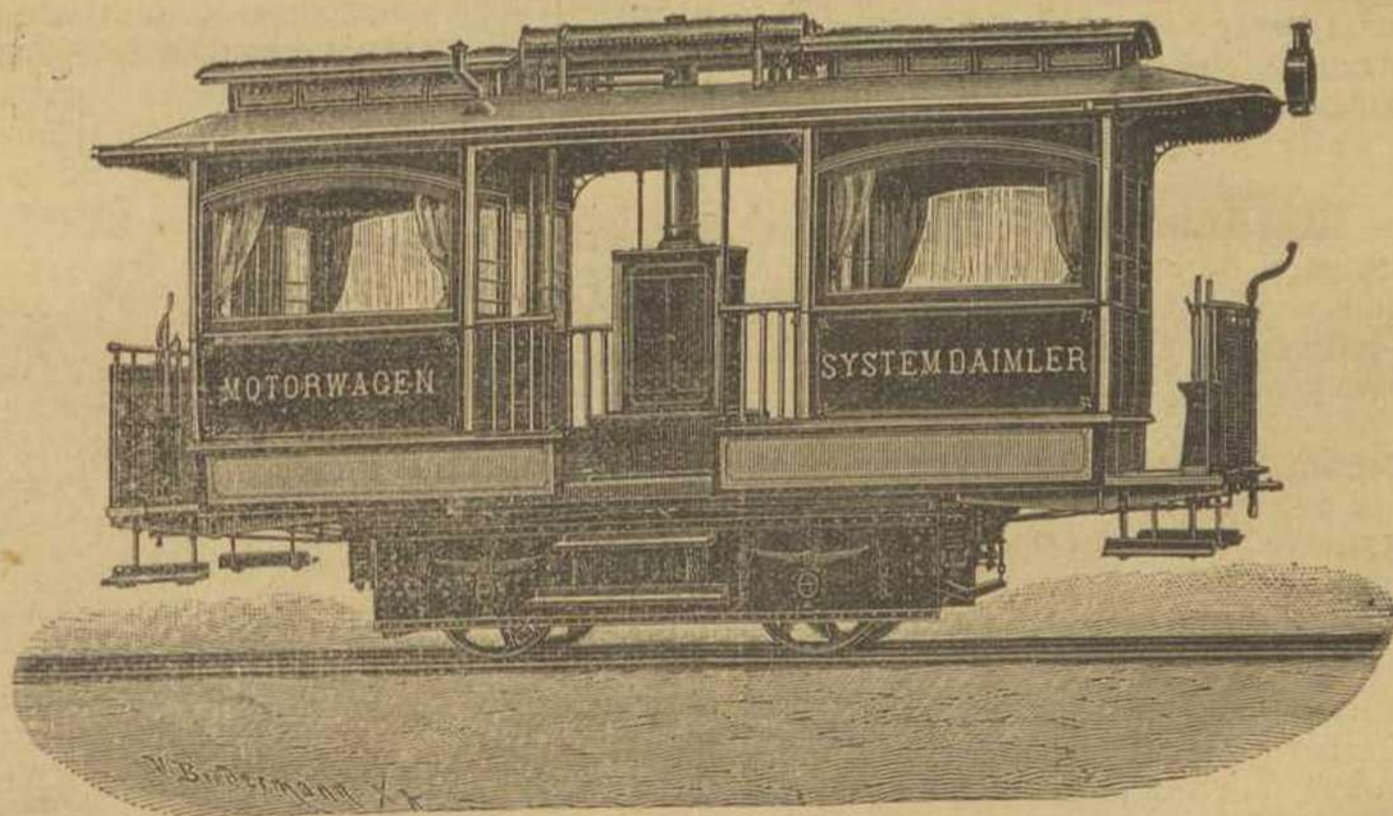
O combustivel empregado é o petroleo rectificado (benzina de petroleo) com uma densidade de 0^m,68 a 0^m,70, comportando a machina uma provisão para um dia, ou sejam 10 a 12 horas, e, além d'isso, a agua sufficiente para resfriamento dos cylindros, agua que só tem a renovar-se n'um grande trajecto.

O consumo de petroleo é de cêrca de 0^l,60 por cavallo e por hora. A limpeza e conservação, muito simples, não exigem outros cuidados além dos empregados usualmente com outras quaesquer machinas.

Vão regularizar-se em Paris os serviços publicos de automoveis, de que ultimamente foi pedida concessão.

O Estado subvencionará aquelles que assegurem o transporte regular de 20 toneladas de mercadorias com a velocidade minima de 6 kilometros por hora e de 60 passageiros com 2 toneladas de bagagem e correspondencia, com a velocidade minima de 12 kilometros.

A subvenção do Estado subordinar-se-ha ás subvenções departamentais que, para esse effeito, serão divididas em tres classes, pobres, médias e ricas, preenchendo o Estado $\frac{2}{3}$ da subvenção departamental, no primeiro caso, com um maximo de 300 francos por anno e por kilometro; $\frac{3}{5}$ para o 2.^o caso, com um maximo de 275 francos; e metade para o ultimo caso, com um maximo de 250 francos. A concessão será por 10 annos.



rompido por frequentes paragens demoradas, pois que, não necessitando de caldeira, não se perde tempo algum no seu aquecimento, e cêrca de 3 minutos são mais que suficientes para preparar e pôr em marcha o motor.

Como já dissémos, é nullo o cheiro ou o fumo, e d'aqui resulta poderem também ser applicadas na tracção de tramways de via estreita, não só dentro d'uma cidade, como de uma para outra localidade, nas minas, etc.

A locomotora munida do motor Daimler avança ou recua facilmente, bastando um só homem para o seu

NOTAS DE VIAGEM

XXIX

Biskra no verão e no inverno. — O calor. — Como se areja a agua. — Um thermometro que se diverte. — Um tremvia horrivel. — Os banhos. — Como se enriquece. — O casino. — Penetração franceza. — Em trem no deserto.

Como todas as povoações que, pelas suas condições climatericas, proximidade de nascentes de aguas ou de praias, se destinam a ponto de reunião de veraneado-

res ou hibernadores, Biskra tem uma vida bem diferente nas duas epochas do anno — o verão e o inverno.

No verão, quando eu a visitei (porque não pude fazel-o no inverno, já se vê) é desanimada, triste, ordinaria, suja, de população indigena estatelada pelas ruas, durante a noite, illuminadas vagamente por uns bruxuleantes candieiros de petroleo.

Mas percebe-se, na quantidade e grandeza dos seus hoteis, na sumptuosidade do seu Casino, na vastidão do seu parque, que ella é um ponto de grande animação de forasteiros durante a epocha em que a Europa, cobrindo-se de neve, os faz immigrar alli, á busca do calor confortavel que lhes offerecem os 35° e 27' de latitude e as vizinhanças d'aquelle grandioso fogão chamado o Sahará.

No inverno, aquellas ruas são frequentadas por milhares de inglezes, de hollandezes, de francezes, suissos e belgas. O club abre as suas portas e uma multidão enorme irrompe por ellas a assistir a maravilhosos concertos, dansas do ventre pelas filhas da tribu dos Oulad-Naïl, partidas de bilhar e outros jogos, tudo que constitue a vida animada d'estes pontos de reunião de sociedade abastada.

Os hoteis são enormes e todos se enchem. O mercado fartamente abastecido, e em volta d'elle attráem as multidões *troupes* de arabes em dansas caracteristicas, domadores de serpentes, malabaristas, vendedores de mil bijouterias de couro, pelle de camello e metal.

No verão, Biskra está entregue ao seu commercio de tamaras, que não é pequeno, e de abastecimento das tribus visinhas, que formam um conjuncto de mais de 100.000 habitantes.

E essa vida restringe-se ainda a algumas horas diarias, desde as 6 da manhã até o meio dia, e das 4 da tarde ao anoitecer.

Do meio dia ás 4 horas é impossivel circular na rua, porque o sol abraza; o calor é suffocante.

Os estabelecimentos fecham, nas praças ninguem. Biskra dorme a sesta.

Atravessados nos passeios, do lado da sombra, estendem-se continuamente arabes, que dormem como soldados em descanso de campanha, e entre elles erguem-se as forquilhas de madeira, ás portas, tendo pendurados odres onde está a agua ao ar, para refrescar, como se isso fôsse possivel sob aquella atmospherá escaldante.

Para o mesmo fim, para preservar do calor, não ha em Biskra uma só garrafa que ostente o vidro a descoberto; todas têm uma capa de flanela, constantemente embebida em agua.

Até as de Cognac, absintho e outras bebidas alcoolicas estão resguardadas do calor exterior.

O dia que eu passei em Biskra disseram-me alli que era dos mais frescos d'aquelle verão, e, não obstante, já ás 6 horas da manhã, e sem mais esforço do que vestir-me e sahir, o suor corria-me em bagas pela cara.

Fui vêr o thermometro quantos graus marcava e tive vontade de o fazer em pedaços! O maroto contava 38 centigrados!

Estava mangando commigo, ou cançado de subir, determinou descansar n'aquelle ponto.

A essa hora tomei o carro tremvia que se dirige aos banhos de Hammam Salahhin (o banho dos santos) que ficam a uns 8 kilometros de Biskra.

O trajecto faz-se em 40 minutos e custa 1 franco ida e volta.

Que linha! que solavancos, que barulho! Parece um dos nossos tremvias descarrilado.

O Guia da Argelia diz que o carro parte da praça, em frente do hotel Victoria, mas hoje já isso não succede, sahindo os carros do lado sudoeste, o que me ia fazendo ficar a vêr navios... sobre o Atlas.

Os banhos nada têm que vêr. E' um bom estabelecimento, todavia, que a Sociedade de Biskra, proprietaria do Casino, estava reconstruindo, dando-lhe fórma elegante.

A concorrência é pouca no verão. Os arabes ricos, que são muitos na cidade, vão de trem, com as suas mulheres, embrulhadas de tal fórma que, á passagem do trem para o banho e d'este para o trem, têm que leval-as pelo braço, para não cahirem.

Estes sujeitos têm, na sua maior parte, enriquecido pela agiotagem exercida com os menos abastados, aos quaes emprestam dinheiro, tomando como penhor os palmeiraeas e outras propriedades.

Chegado o vencimento do praso ha sempre um pedido do devedor para o addiar, pedido a que o crédor promptamente accede, augmentando a conta do debito.

Por este processo a divida nunca é paga, e o crédor apodera-se do penhor por um processo summario de liquidação.

Tambem o *Guia* recommenda um passeio de trem ao alto do Sfa, grande monte ao norte de Biskra, d'onde se vê o deserto.

É uma maçada monumental este passeio de uma legua por maus caminhos sobre montanhas áridas, e de lá de cima não se vê melhor o Sahará do que do minarete do Casino.

D'ahi sim.

Graças á amabilidade de Mr. Paul Boussier, nosso collega do jornalismo, director do *Avenir de Biskra* e gerente do Casino, foi-me dado visitar este estabelecimento a que já acima alludi.

É uma bella construcção de puro estylo mouro, com todos os confortos e commodidades. Bellas salas de baile, theatro e concerto; vasto restaurante, uma deliciosa galeria coberta e elevando-se acima do corpo principal, um minarete como os das mesquitas, d'onde se avista o deserto n'uma extensão tal que se confunde, lá ao longe, com o céu.

Esplendida e extraordinaria visão!

Alguns pontos mais elevados são as celebres areias movediças, que o vento transporta de um a outro lado, formando enormes montanhas.

O *Chott el Melghir*, enorme lago, lá se avista como pequena mancha parda, e d'ahi para além os raros oasis de palmeiras, antigos caravançarás, que nos parecem pequenas ardosias sobre neve.

Para o nordeste eleva-se o Aurés, cujos pinaros sóbem a mais de 2.300 metros.

A contemplação d'aquelle enorme mar de areia, que se prolonga por milhares de kilometros, e de que só a parte, ainda assim pequena, que avistámos, nos deixa extasiados, não póde deixar de nos impôr a idéa dos grandiosos trabalhos de penetração e civilização que a França alli tem operado.

Poços artesianos vão alli sendo abertos em enorme avanço para o sul, estradas construidas em meio das areias, occupação effectiva em todos os pontos e até correio e telegrapho estabelecido em tão longinquas paragens.

Estas commodidades facultaram-me uma extravagancia de que eu nunca me julgaria capaz: andar de trem no deserto!

Pois andei, e de bello caleche, a 2 francos a hora, quer dizer, mais barato do que por esse deserto do Aterro da Boa Vista.

Trasbordos no Tejo

A capitania do porto de Lisboa conseguiu finalmente estabelecer uma tarifa para os trasbordos no Tejo, com o que prestou um bom serviço ao nosso porto, pondo fim ás exaggeradas exigencias dos barqueiros, que, com a liberdade de que gosavam, causavam os maiores vexames e praticavam toda a casta de extorsão para com os passageiros a desembarcar dos paquetes.

O estuario em frente de Lisboa até Belem é dividido em tres secções: oriental, central e occidental.

Os preços são os seguintes:

	Passageiros	Vol. de bag.
Dentro de cada secção.....	400	80
D'uma secção para immediata	600	120
Entre os extremos	800	160
Do Lazareto para os caes da occidental.....	500	100
Idem para a central.....	700	140
Idem para a oriental.....	900	180

Estes preços terão 25 % de augmento quando o camaroeiro esteja içado.

São isentos de pagamento os menores até 3 annos e os volumes de mão. Os menores de 3 a 7 annos pagam meio preço.

O passageiro que alugar um bote só para si pagará o preço de 5 logares, isto é, 27000 a 47500 réis, o que nos parece ainda carissimo.

Quando a demora, esperando os passageiros de bordo não exceder, meia hora, reduzir-se-hão a metade os preços supra.

As transgressões serão punidas com multas de 27000 a 57000 réis.

Bem cumprido e bem fiscalizado, este regulamento seria uma grande conquista para o nosso porto.

Mas será?

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Revista Mascaró, para cegos e videntes. - Recebemos um folheto em que se compara o alfabeto Brayle, inventado em 1829, com o alfabeto Mascaró, inventado por este benemerito professor de cegos sessenta annos depois.

Por curiosidade fizemos o exame experimental dos dois systemas, e, se bem que aquelle foio precursor d'este, reconhecemos que este lhe sobreleva consideravelmente em vantagem, por permittir que os videntes, quaesquer e sem estudo prévio, possam perceber perfeitamente o que está escripto e ajudar, portanto, na leitura o cego.

Dá-nos este folheto a agradavel noticia de que uma alumna cega da escola dos Anjos, ensinada pelo methodo Mascaró pela distincta professora a sr.^a D. Aurelia de Miranda, fez este anno exame de admissão ao lyceu sahindo approvada com distincção.

E' o mais brilhante resultado a provar a proficiencia do methodo.

Tratado pratico de contabilidade commercial. - Está á venda em todas as livrarias do reino esta importantissima obra, devido á penna do habil guarda-livros e professor sr. Magalhães Peixoto.

Tem tido uma enorme procura, porque o trabalho apresentado pelo sr. Peixoto representa um verdadeiro successo contabilista e contém mais de 600 problemas

para todos os ramos do commercio e mais de 200 taboas para todos os calculos mercantis.

Preço 27800 réis e pelo correio 27900 réis.

Pedidos aos editores Barros & C.^a, rua do Arco de Bandeira, 62, e livraria Pereira, rua Augusta, 52, Lisboa.

Os nossos collegas. - Agradecemos ao *Diario de Noticias e Commercio d'Alemquer*, as palavras amaveis com que acompanharam as transcripções que fizemos de alguns dos nossos artigos do numero passado, e a outras folhas de Lisboa e provincias a noticia que se dignaram dar da recepção d'este numero.

Companhia «Conduites d'Eau» de Liège

Reuniu no dia 25 de outubro a assembléa geral d'esta companhia, para lhe ser presente o relatorio do anno social, de junho de 1896 a maio de 1897.

A conta do primeiro estabelecimento, que se elevava a 1.360.838,96 fr., ficou reduzida a 824.635,09 fr., o que é importantissimo.

Os lucros liquidos foram de 727.722,69 fr., dos quaes se repartiram 40 fr. ás 12.500 acções, como dividendo, 13,33 fr. ás acções novas e 5 % para fundo de reserva.

A fabrica de Vennes produziu 30.138.911 kilog. de fundição.

A companhia tem a empreitada de installação das aguas de Vienna d'Austria e de Alicante, e concluiu agora as de canalizações em Saint Trond, Châtelineau e reparações nas de Bruxellas.

As aguas de Utrecht, Barcelona e suburbios de Paris são tambem exploradas por esta importante companhia.

O numero de operarios nas officinas, no fim do anno, elevava-se o 700, ganhando, em média, 3,48 fr. por 10 horas de trabalho.

PARTE FINANCEIRA

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 novembre 1897.

La tendance du marché se ressent favorablement de la facilité avec laquelle s'est effectuée la dernière liquidation: la publication par l'administration des finances du rendement des impôts et revenus indirects pour octobre, qui accuse une plus value de près de 19.000.000 fr., vient de raffermir les bonnes dispositions de la spéculation.

Le bilan de la Banque de France et celui de la Banque d'Angleterre sont également satisfaisants; les sorties d'or se soldent par un chiffre minime.

Tout concourt à rendre les dispositions de la place favorables, et cet ensemble de facteurs pourrait être augmenté, sans l'inquiétude des capitalistes de voir surgir de nouveaux impôts sur les titres étrangers.

Mais on s'occupe de chercher ailleurs les quelques millions qui manquent à l'équilibre du budget et il faut donc espérer dans l'intérêt du marché que la commission ne s'arrêtera pas aux desirs fiscaux du gouvernement.

Nous inscrivons le 3 % à 103,70; l'amortissable à 102,65 fr. et le 3 1/2 à 106,70 fr.

L'Italien passe facilement à 91,50 fr.

En ce qui concerne les *Fonds Brésiliens*, nous ne pouvons que nous répéter: tout ici dépend de la politique, nous ne croyons pas qu'il faille désespérer du Brésil, pays possédant des ressources considérables, et qui ne souffre en ce moment que de la mauvaise gestion financière de ces dernières années.

Le *Portugais* finit vers 21 fr. L'obligations des *Tabacs* se traite à 477,50 fr. Les ventes effectuées par cette compagnie depuis le commencement du septième exercice (1.^{er} avril 1897 au 31 mars 1898) montent à kilog. 1.213.303, réis 4.806:1417971, avec une différence en faveur de l'exercice en cours 36.166 kilog., réis 144:9617408.

L'Extérieure, s'avance à 61. Cette meilleure tenue est motivée par l'amélioration du change et par les efforts du maréchal Blanco pour convaincre les Cubains de la sincérité du gouvernement Espagnol.

Les Fonds Russes et Ottomans sont à peu près stationnaires. La Banque de France monte à 3.870 fr. Le Sénat, dans sa séance du 5 courant, a voté l'ensemble du projet sur le renouvellement du privilège de la Banque, projet qui avait été déposé le 31 octobre 1896 par M. Cochery.

Le Crédit Foncier se traite à 655 fr. Cet établissement vient de décider la conversion de ses obligations communales 1892. Les porteurs qui n'accepteront pas la conversion devront se présenter jusqu'au 25 novembre au plus tard pour obtenir le remboursement au pair, sous déduction de l'impôt de 4% sur la prime de remboursement.

La Société Générale se maintient à 525 fr., le Lyonnais à 775 et l'Industriel vers 605 fr. coupon détaché.

La Banque Française de l'Afrique du Sud vaut 72 fr. Les actionnaires sont convoqués en assemblée extraordinaire pour statuer sur la réduction de son capital de 50 à 40 millions, et l'échange de cinq actions contre quatre nouvelles.

Le Crédit Mobilier Espagnol se retrouve à 43 fr.

La Banque Ottomane oscille entre 594 et 597 fr.—D'après une dépêche de Constantinople, le conseil de cet établissement a informé les gouvernements Russe et Français qu'elle avancera à la Porte, contre simple reçu la somme de 80.000 livres sterling. Le reste des 800.000 livres sera versé à la Porte immédiatement après que la Russie et la France auront donné des garanties morales concernant le remboursement de cette somme. La Banque demande aussi que la Porte promette de rembourser les arrérages qui lui sont dus, c'est-à-dire environ 500.000 livres.

La Banque de l'Algérie reste à 545 fr. en attendant que le conflit qui vient de naître entre le Conseil d'Administration et le ministre des finances reçoive une solution, et que le Conseil d'Etat se soit prononcé.

La Banque des Pays Autrichiens fléchit à 475 fr. et le Crédit Foncier Autrichien vers 1.165 fr.

Chemins de Fer.—Toute la cote des actions de nos grandes compagnies a continué à être extrêmement active depuis une quinzaine aussi bien au comptant qu'à terme. Pendant la semaine du 15 au 20 octobre, les recettes ont progressé de 1.900.000 fr., ce qui porte à 29.200.000 fr. la plus value depuis le 1^{er} janvier.

A signaler tout particulièrement la progression du Nord qui s'avance à 2.070 fr.

Le Lyon cote 1855 fr., le Midi 1457 fr., l'Orléans 1860 fr., l'Ouest 1220 fr., l'Est 1110 fr.

Les transactions sur les lignes Algériennes deviennent assez rares; aussi retrouve-t-on le Bône-Guelma à 805 fr., l'Est-Algérien à 740 fr., et l'Ouest-Algérien à 695 fr.

L'action Thomson-Houston atteint 1140 fr. soit une hausse d'une centaine de francs depuis le mois dernier.

L'action des Wagons-Lits est en nouvelle hausse à 690 fr., à la suite des bonnes recettes encaissées par la société.

L'état comparatif des recettes nettes de cette société présente une plus-value en faveur de 1897 de fr. 804.804.

Le marché des chemins étrangers ne s'est pas amélioré ni dans le groupe Autrichien ni dans celui Espagnol.

L'Autrichien vaut 720 fr., l'Andalous 80 fr., les Lombards 192, et le Nord d'Espagne 83 fr. et le Saragosse 145 fr.

L'obligation privilégiée de premier rang des Chemins Portugais se négocie: le 3^o/₁₀₀ à 264 fr. et le 4^o/₁₀₀ à 360 fr. La plus value des recettes au 21 octobre depuis le 1^{er} janvier s'élève à 824.772 fr.

La Nitrate Railways paraît bien soutenue à 160 fr.

Le marché des Mines d'Or manque d'animation; la question des réformes est toujours à l'ordre du jour et les bruits les plus contradictoires continuent à circuler.

La Chartered réactionne à 84 fr.

L'East-Randt cloture à 117,50 fr.

La Mozambique fait exception à la faiblesse générale et s'avance à 51 fr. Les recettes de cette compagnie pour le premier semestre se sont élevées comme on le sait à 58.660 liv. st. contre 41.783 liv. st. et 24.097 liv. st. pour les périodes correspondantes de 1896 et 1895 respectivement. Le capital de la société est de 1 million de livres représenté par 1 million d'actions d'une liv., sur lesquelles 550.000 seulement ont été émises.

La Mossamedés vaut 12 fr.

Sur les valeurs Cuprifères, changements peu sensibles.

Le Rio Tinto cote 153 fr., l'action de préférence, et 623 fr. l'action ordinaire, coupon détaché. Le cours du cuivre qui reste à liv. 47¹¹/₁₆ ne paraît guère justifier cette augmentation. D'après la circulaire H. Merton le stock visible du cuivre au 31 octobre était de 34.389 tonnes contre 35.045 le 15 octobre et 33.759 le 30 septembre.

Le Tharsis fait 164,50 et le Cape Copper 74 fr.

L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de novembro de 1897.

Se o estado geral dos nossos mercados se não modificou sensivelmente na quinzena que hoje finda, no entretanto estiveram bastante activas as operações de desconto, indicador de mais favoráveis disposições para os negocios. Já não houve necessidade de fazer escolha muito cuidada no papel offerecido, como até ha pouco succedia, para destrinçar o que fôsem letras de favor ou artificiosa prorrogação de pagamento. O Banco de Portugal desenvolveu maior desembaraço na sua repartição de descontos, mas ainda assim fazendo depender de confirmação do conselho de administração a maioria das propostas apresentadas. Os outros Bancos acompanharam o primeiro Banco do paiz, mostrando-se dispostos a alargarem as concessões á sua clientella.

No mercado de cambios a situação manteve-se, por assim dizer, inalteravel durante a quinzena, em confronto com a anterior. Nos ultimos dias, uma mais accentuada procura concorreu para que o preço do cheque sobre Londres se firmasse a 35¹⁵/₁₆, não podendo por isso realizarem se todas as compras para que os corretores haviam recebido ordem a este limite. As letras sobre Londres 90 d., que haviam attingido 36³/₈ e 36⁵/₁₆, chegaram a ter procura a 36⁷/₃₂. No sabbado os Bancos ainda forneceram cheques a 35¹⁵/₁₆ sobre Londres, 796 sobre Paris e 328 sobre Hamburgo. Não se modificou a anterior situação dos papeis de credito.

Causou grande impressão na nossa praça e nos circulos onde mais actúa o elemento brasileiro, a noticia dos ultimos acontecimentos do Rio de Janeiro. Posto que o cambio do Rio de Janeiro sobre Londres fôsse mantido, o que é certo é que ninguem duvidou que essa firmeza fôsse devida a influencias officiaes. A situação affigura-se a todos excepcionalmente grave. A luta para a eleição presidencial vae-se tornando muito renhida, e a ordem publica parece seriamente ameaçada, affigurando-se a muitos que o governo não dispõe dos elementos necessarios e indispensaveis para a assegurar e manter. Depois, uma situação assim periclitante não é a mais propria para auxiliar a solução dos graves problemas economicos e financeiros que ha a resolver no Brazil.

Pelo que respeita aos nossos problemas economicos e financeiros, têm continuado a correr boatos de algum modo animadores ácerca do resultado dos trabalhos realizados nas primeiras praças estrangeiras, no sentido da realização d'uma grande operação do thesouro portuguez. Ao contrario do que se tem dito, a disposição geral dos mercados financeiros não nos é manifestamente hostil e até certo ponto essa disposição é animada por um accentuado interesse pelo exito das negociações nas regiões officiaes dos diversos paizes, especialmente em Paris e Londres. O sr. conde de Burnay deve chegar a Lisboa no dia 19 com o resultado das negociações.

Está publicado oficialmente o novo orçamento da provincia de Moçambique para 1897-98, elaborado pelo commissario régio sr. Mousinho d'Albuquerque. É um documento interessante, porque calculando a receita geral em 3.952 contos, e fixando a despesa em 3.700, apresenta um saldo positivo de 899 contos, do qual, deduzidos 646 contos de contribuição dos districtos para as despesas provinciaes, ficam 252 contos, que é realmente o saldo liquido. A despesa militar está orçada em 863 contos, a da marinha em 375, a da administração geral em 1.643 e a da fazenda em 305. É, porém, provavel que algumas receitas dêem resultados muito inferiores aos calculos.

Está publicada a estatistica geral do commercio nacional no primeiro semestre d'este anno. A importação para consumo elevou se a 22.447 contos contra 20.930 em igual periodo do anno passado. A exportação attingiu 13.723 contos contra 13.115 em 1896; a reexportação 4.183 contos contra 4.567, o transito 836 contos contra 1.820. Total geral:—41.189 contos contra 40.432 em 1896, o que representa, em relação a 1891 (37.190 contos); uma progressão de cerca de 4.000 contos, isto é, mais de 10 p. c.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v....	36 ⁵ / ₁₆	36 ¹ / ₄	Desconto no Banco de Portugal.
» cheque...	36	35 ⁷ / ₈	No mercado.....
Paris 90 d/v.....	792	793	Agio Buenos Ayres.....
» cheque.....	796	797
Berlim 90 d/v.....	322	324	Cambio Brazil...
» cheque.....	327	328	Premio libra.....
Francfort 90 d/v...	322 ¹ / ₂	324 ¹ / ₂	
» cheque...	327 ¹ / ₂	328 ¹ / ₂	
Madrid cheque....	1 ⁰⁰⁰	1 ⁰²⁰	

Marcuard Krauss & C.^a	
Saldo	Fr. 1.273,89 — 229#299
J. Matthieu & Fils	
Saldo	Fr. 75.619,70 — 13:611#546
Trustees	
Importancia em consolidados e em dinheiro. £ 49.637,11,7	— 223:369#109
Banco Nacional Ultramarino	
CONTA DE AMORTISAÇÃO	
Importe d'esta, segundo o contracto de 17 de janeiro de 1896	— 10:000#000
Henry Burnay & C.^a	
CONTA DE AMORTISAÇÃO	
Importe d'esta, segundo o contracto de 17 de janeiro de 1896	— 10:000#000
Caixa	
Em dinheiro	— 24:936#455
Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca	
Saldo garantido	— 1.395:837#930
Direcção em Loanda	
Saldo alli existente	— 9:945#478
Réis.....	15.595:608#083
Passivo	
Capital	
Importancia de 40:000 acções a 90#000 réis.....	— 3.600:000#000
Obrigações	
Creadas:	
9:450 de réis 450#000	4.252:500#000
47:150 de réis 90#000	4.252:500#000
Menos as sorteadas:	8.505:000#000
56 de 450#000 réis	25:200#000
280 de 90#000 réis	25:200#000
	50:400#000
	8.454:600#000
ESCLARECIMENTOS	
Somma de obrigações creadas.	8.505:000#000
Da qual:	
Recebido conforme o contracto de Trustees ...	315:000#000
Recebido dos mesmos em pagamento de 300 kilometros	5.400:000#000
Em consolidados e em dinheiro em poder dos Trustees	26:641#800
Diferença na emissão.. ..	2.123:188#200
Obrigações em ser.....	640:170#000
	8.505:000#000
Fundo de reserva	
Somma conforme o art. 57.º do estatuto	— 120:000#000

Obrigações sorteadas por pagar	
Sorteio de 21 de junho de 1890:	
N.º 52:530	90#000
Dito de 21 de junho de 1893:	
N.º 40:066	90#000
Dito de 20 de junho de 1895:	
N.º 15:099	90#000
Dito de 21 de dezembro de 1895:	
N.º 33:452	90#000
Dito de 20 de junho de 1896:	
N.º 6:654.....	450#000
" 13:189... ..	90#000
	540#000
Dito de 21 de dezembro de 1896:	
N.º 1:251.....	450#000
" 4:149.....	450#000
" 9:028.....	450#000
" 9:819.....	90#000
" 23:209.....	90#000
" 29:811.....	90#000
" 29:937.....	90#000
" 30:520.....	90#000
" 31:312.....	90#000
" 35:254.....	90#000
	1:980#000
Dito de 21 de junho de 1897:	
N.º 2:531.....	450#000
" 4:313.....	450#000
" 7:720.....	450#000
" 10:080.....	90#000
" 14:322.....	90#000
" 14:630.....	90#000
" 15:326.....	90#000
" 20:939.....	90#000
" 21:913.....	90#000
" 22:973.....	90#000
" 24:286.....	90#000
" 25:433.....	90#000
" 25:864.....	90#000
" 26:782.....	90#000
" 26:894.....	90#000
" 40:053... ..	90#000
" 46:202.....	90#000
" 52:585.....	90#000
" 53:009.....	90#000
" 54:477.....	90#000
" 55:274... ..	90#000
	2:070#000
	5:850#000
	12.180:450#000
Credores	
Saldo d'esta conta (caucionado)	— 883:092#473
Thesouro portuguez	
Saldo	— 1.594:926#184
Banco Nacional Ultramarino	
Recebido por conta do contracto de 17 de janeiro de 1896	— 422:522#025
Henry Burnay & C.^a	
Recebido por conta do contracto de 17 de janeiro de 1896	— 422:500#000
Responsabilidade da Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca.	
Importancia dos accites garantidos por aval da Companhia.....	— 127:096#000
Letras a pagar	
Saldo	— 14:610#173
Administrador-delegado em Lisboa	
Saldo	— 411#228
Réis.....	15.595:608#083

