

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.

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA



Anvers — 1894

Prevenção importante

Tendo sido admittido no nosso escriptorio, segundo recommendação da redacção da **Tarde**, e a instancias verbaes e escriptas do sr. Hygino de Mendonça, secretario d'aquella folha, um individuo de nome Henrique de Carvalho, este miseravel, abusando da nossa confiança e envergonhando quem teve a bondade de o recommendar e quem, lá e cá, o encheu de beneficios, roubou-nos varias quantias, fazendo recibos falsos e indevidos, em papel de cartas, especialmente da **Empresa d'annuncios nos caminhos de ferro e do Guia Official**.

Prevenimos, pois, o publico de que não deve pagar importancia alguma, tanto a esta **Gazeta** como áquellas empresas, senão á vista de **RECIBOS** todos impressos, assignados pelo nosso director, pelo administrador o sr. Sebastião Tenorio Oliveira ou, os que se referem ao **Guia Official**, tambem pelo socio da mesma empresa, o sr. José Duarte do Amaral.

SUMMARIO

	Pag.
Mais estatistica	305
Carta de Lourenço Marques, por J. M. C.	306
A nossa carta da Belgica, por A. Urban	306
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett	307
Parte Official. — Portaria de 10 de outubro de 1896 do ministerio das obras publicas.	307
Tarifas de transporte	307
Kiosques por toda a parte	308
Notas de viagem — V — Oran e os arabes — Como elles vivem — Os costumes arabes e os costumes europeus — Mulheres embrulhadas — Caras e cobertas — Naa mesquitas — Orações e absintho	308
Carros de ferro de Lisboa	309
Caminho de ferro de Lourenço Marques	310
O metropolitano de Paris	310
Monumento a Pasteur	310
Entre collegas	311
Linha urbana do Porto	311
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.	312 e 313
O mundo na exposição	314
Linhas portuguezas. — Porto a Gaia — Valle do Lima — Lourenço Marques — Loanda a Ambaca — Ponte de Abrantes — Estação do Caes do Sodré — Ponte do Jamor — Sud-express	314
Linhas hespanholas — Bilbao a Portugaleta — Cartagena a La Union — Carriil a Pontevedra — Santa Maria a Sanlúcar de Barrameda — Alcantarilla a Murcia — Murcia a Granada	315
Linhas estrangeiras — França — Inglaterra — Italia — Republica Argentina — Mexico	315
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatório (continuação) Avisos de serviço — Arrematações — Casas recommendadas — Agenda do viajante — Annuncios — Horario em 16 de outubro de 1896 — Vapores a sahir do porto de Lisboa.	315 a 320

Mais estatistica

TENDO visto que o artigo com que abrimos o nosso numero anterior agradou geralmente, por ser curiosa a estatistica que então demos sobre o trafego das nossas linhas ferreas, damos hoje uma estatistica mais recente, referindo-se ao movimento e productos das linhas da companhia real.

E' muito lisongeiro o augmento de movimento e productos do trafego, que accusa a estatistica do primeiro semestre do anno corrente, comparado com equal semestre do anno anterior.

O movimento foi:

	Passageiros		Mercadorias, toneladas	
	1896	1895	1896	1895
Leste e Norte.....	804.854	745.903	299.960	269.567
Ramal Caceres	9.114	9.575	14.989	13.510
» Coimbra	92.208	66.801	13.666	13.306
» Cintura	260.853	254.159	46.074	37.821
Cintra-Torres	286.099	245.275	57.638	56.074
Cascaes	366.102	145.002	23.954	4.801
Urbana	499.074	493.704	—	—
Torres-Figueira.....	132.399	135.573	59.114	52.555
Beira-Baixa	61.771	51.483	25.915	21.709
Total geral	2.512.474	2.147.475	541.310	469.343
a favor de 1896.....	364.999		71.967	

Augmentou, pois, o movimento diario nada menos que em 2.000 passageiros e 400 toneladas de mercadorias, o que é importantissimo n'uma rede de 1.070 kilometros.

Os productos subiram tambem, posto que em menor proporção.

Foram elles:

Em passageiros:

	1896	1895
Leste e Norte	505:483#719	505:113#789
Ramal de Caceres	5:131#983	6:008#308
» Coimbra.....	2:030#652	1:357#768
» Cintura.....	15:227#787	15:182#325
Cintra-Torres	60:700#960	53:091#505
Cascaes.....	40:135#998	17:242#675
Urbana.....	27:627#472	26:734#428
Torres-Figueira	35:244#518	36:599#936
Beira-Baixa	27:775#152	27:113#332
Total	719:358#241	688:444#154
Grande velocidade	113:942#105	113:047#516
Pequena velocidade:		
Leste e Norte	574:850#039	551:239#325
Ramal de Caceres.....	8:623#726	9:830#610
» Coimbra.....	3:789#635	3:264#525
» Cintura	7:374#848	6:296#649
Cintra-Torres.....	54:742#994	47:948#427
Cascaes	5:203#319	2:495#108
Torres-Figueira	48:878#386	44:739#854
Beira-Baixa	44:160#402	35:655#532
Total	747:224#249	701:470#030
Totaes geraes dos productos.	1.580:524#595	1.502:961#700

Temos, portanto, que, enquanto que o movimento de passageiros subiu 17 0/0, o seu producto só se elevou a cerca de 4,5 0/0, o que certamente resulta de que o grande augmento de movimento foi na linha de Cascaes e nas de leste e Cintra pela criação de maior numero de comboios tremvias.

Na pequena velocidade o movimento cresceu 15 % e o producto 11,5 %.

Deve-se notar que estes augmentos se deram em todas as linhas e ramaes que a companhia explora, com unica excepção do ramal de Cáceres, em que houve diminuição em movimento de passageiros e grande velocidade e um augmento de 10 % no peso transportado em pequena velocidade, o que não impediu que a diminuição se fizesse sentir em todas as fontes de receita d'esta linha.

Comparando as verbas supra com as que, de todo o anno de 1895 apparecem na estatística geral, formulada pelo Ministerio das Obras Publicas, que distribuímos com o nosso numero anterior, vê-se que as quantidades e productos do trafego no primeiro semestre d'este anno são em geral superiores á metade dos totaes do anno passado.

Ora, como é sabido, o maior movimento de passageiros accentua-se nos primeiros mezes do segundo semestre, e o movimento de mercadorias augmenta sempre desde meados d'esse semestre até o final.

Calcula-se, pois, assim, como os resultados do anno corrente devem ser muito superiores aos do passado e comprehende-se quanto util tem sido á companhia o periodo de actividade que nos ultimos annos tem atravessado, e quanta razão tem os que consideram a rede dos nossos caminhos de ferro como das melhores da Europa.

E adoptando esta formula geral não esqueçamos que não é só na rede da companhia real que o augmento de trafego e de productos se accentua mais em cada mez.

Como se vê dos boletins que temos publicado na secção competente de todos os numeros, tambem as demais linhas viram crescer os seus productos e o seu movimento augmentou.

A companhia da Beira Alta, apesar do desfalque que ao seu trafego resulta da exploração da Beira Baixa, teve no primeiro semestre um augmento de receita de cerca de 12 contos de réis representando 9 por cento dos productos do anno passado.

O Sul e Sueste, egualmente, teve até 1 de julho um rendimento de..... 350:527#170 tendo tido em 1895 329:065#070 o augmento foi 21:462#100 ou mais de 6 por cento.

O Minho e Douro, no primeiro semestre, completo, liquidou a sua receita em réis 506:914#379 contra, em 1895, réis 456:793#703 differença a mais 50:120#676 ou quasi 11 por cento de melhoria de productos.

CARTA DE LOURENÇO MARQUES

(Correspondencia particular da GAZETA)

Lourenço Marques, 5 de setembro de 1896.

Conforme disse na minha carta de 25 de julho ultimo, realizaram-se effectivamente nos dias 6 e 7 de agosto ultimo as conferencias em Bloemfontein entre os diferentes delegados dos caminhos de ferro sul-africanos, e pelo exemplar das minutas que envio poderá ter-se conhecimento do resultado das mesmas conferencias (1).

(1) Até a hora da nossa folha entrar no prelo não recebemos estes impressos, que tanto nos interessava conhecer.

N. da R.

— O movimento de passageiros e mercadorias, assim como as receitas do caminho de ferro de Lourenço Marques, relativas ao mez de dezembro de 1895, comparadas com igual periodo do anno anterior, dão o seguinte resultado:

	Dezembro de 1895		Dezembro de 1894	
	Quantidades	Importancias	Quantidades	Importancias
Gr. velocidade				
Passageiros	3.130	3:373#105	2.273	2:363#780
Bagagens	8.519	139#905	5.398	62#940
Recovagens	44.311	706#729	22.917	296#963
Gado e diversos	—	190#407	—	598#478
Peq. velocidade				
Mercadorias	9.489.998	33:116#124	4.283.395	15:223#514
Gado e diversos	—	931#471	931.471	664#542
Total da receita.....		38:457#741		15:888#056
Receita a mais em 1895.....				22:569#685

Resumindo os dados estatísticos do anno de 1895, e comparando a receita d'este caminho de ferro com a do anno anterior, temos:

	Anno de 1895		Anno de 1894	
	Quantidades	Importancias	Quantidades	Importancias
Passageiros	33.783	35:545#377	30.840	27:908#625
Recovagens	99.816	1:606#275	62.873	741#297
Bagagens	350.342	5:123#411	169.550	2:809#246
Div. ^{as} , gado, etc.	—	8:019#344	—	5:525#153
Total, g. v.		50:294#407		36:984#321
Mercadorias.....	95.056.546	303:573#662	59.729.871	196:455#629
Div. ^{as} , gado, etc.	—	15:935#391	—	31:035#232
Total, p. v.		319:509#053		227:490#861
Receita annual.....		369:803#460		264:475#185
A mais em 1895.....				105:328#278

O movimento dos comboios durante o mez de julho ultimo foi de 193 comboios, que transportaram approximadamente 13.360.^T000 de mercadorias diversas, contra 144 comboios e 6.194.^T000 que se transportaram em igual mez de 1895.

J. M. C.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 10 de outubro de 1896.

O commissario geral do governo junto da exposição internacional de 1897 fez saber aos interessados que estão já fixadas as soluções e as questões de concurso que serão recompensadas com premios em dinheiro por occasião da referida exposição. A lista d'estas soluções e d'estas questões será dirigida, com as condições de participação aos concursos ás pessoas que a peçam, á rua de la Pépinière, 40, em Bruxellas.

Não ha menos de 458 questões applicando-se ás diferentes secções e para as quaes o total dos premios se eleva a 300.000 francos, sem contar o concurso especial pela solução d'uma questão indeterminada que se refere ao maior progresso realizado, e pela qual Mr. Léon Somzée creou um premio de 25.000 francos.

Será encarregado da distribuição dos premios um jury internacional que funcionará desde 15 de junho de 1897.

As respostas ás questões propostas deverão ser exemplificadas praticamente por objectos expostos.

A. Urban.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 10 de outubro de 1896.

Annuncia-se a formação, em Liverpool, d'um novo projecto, cujo objecto é contrariar, por meio do emprego de carros automotores, a competencia nos negocios maritimos do canal de Manchester. Propõe-se que cada carro será capaz de puxar tres wagons levando dez toneladas de mercadorias. Os wagons seriam carregados aqui directamente do barco, e uma vantagem muito especial do seu emprego seria que as mercadorias poderiam ser transportadas, sem serem trasbordadas para outros carros, para irem directamente ao seu destino. Far-se-ha uso da estrada ordinaria sem a collocação de carris nem ajuda mechanica qualquer. Espera-se que por este meio o custo do transporte de mercadorias, até e desde Manchester, será reduzido a tal ponto que o canal maritimo se verá impossibilitado de competir, especialmente se, como se espera, os caminhos de ferro interessados baixarem tambem os seus preços de transporte. Crê-se que um trem de tres wagons, completamente carregados, póde ser puxado á velocidade uniforme de 6 milhas por hora.

*

Ha pouco a *Great-eastern Railway Company* poz em vigor uma tarifa reduzida para o transporte de productos agricolas desde algumas das estações até Londres, e o resultado é tão animador que a companhia decidiu-se a estender a redução a todas as suas estações, começando no primeiro do corrente mez.

Fóra da area metropolitana, o districto servido é essencialmente agricola, e o projecto liberal formulado pela alludida companhia não deixará de trazer grandes beneficios á industria agricola e ás industrias relacionadas com aquella, além de tornar mais baratos os productos para os consumidores.

*

O trafego em 2.^a classe nos nossos caminhos de ferro continúa em diminuição, bem que no anno passado esta não fosse tão grave, como nos annos anteriores, pois comparado este anno com o de 1894, mostrou-se no anno de 1895 sómente uma diminuição de 1,9 0/0 contra a total, desde 1890, de 29 0/0.

Grande parte d'esta diminuição deve-se, sem duvida, á abolição, em muitos dos caminhos de ferro, da classe alludida mas tambem se attribue em parte, e com razão, aos muitos melhoramentos, nos annos annos recentes, nas carruagens de 3.^a classe. No trafego de 1.^a classe nota-se pouca variação, mas no de 3.^a classe o augmento é consideravel, sendo o numero de passageiros, n'esta classe no anno passado, mais uns 500.000 do que no anno anterior. E' muito improvavel que chegue o periodo em que os comboios sejam formados com carruagens d'uma só classe, mas é evidente que dentro em poucos annos será inevitavel alguma reorganização em todos os caminhos de ferro.

*

Acaba de se publicar o relatorio geral do *Board of Trade* sobre os accidentes occorridos nos caminhos de ferro do Reino Unido durante o anno de 1895. O numero dos mortos foi de 1.024. D'estes, 83 foram passageiros, sendo 5 mortes sómente occasionadas por accidentes dos comboios. O numero das pessoas feridas foi de 4.021. Inclue-se n'este numero 1.109 passageiros, sendo 399 o numero d'estes feridos por causa de accidentes occorridos nos comboios.

A estas cifras é, porém, preciso juntar as de 66 pessoas mortas e 4.297 feridas em consequencia dos acci-

dentes occorridos nas dependencias dos caminhos de ferro, mas não relacionados com o material movel.

Mostrou-se no anno passado um augmento quasi de 18 milhões e meio no movimento de passageiros, attingindo estes, como já indiquei na minha ultima correspondencia, o total, excluindo os bilhetes de assignatura, de 928.770.909. Baseada n'estas cifras, a proporção de passageiros mortos e feridos em 1.895 por accidentes devidos a todas as causas foi de uma morte em 11.202.058 e 1 ferimento em 838.387, contra 1 em 7.789.854 e 1 em 780.319 respectivamente, no anno anterior.

W. N. Cornett.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de Obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 29 de setembro findo do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 27 de agosto ultimo de modificação nas vias de resguardo, instalação de uma bascula e mudança de placa giratoria na estação de Villa Nova de Gaia do caminho de ferro do norte, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

O que se comunica ao respectivo director fiscal para os effeitos devidos.

Paço, em 10 de outubro de 1896. — *Arthur Alberto de Campos Henriques.*

Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Secção do pessoal

Devendo em breve abrir-se á exploração provisoria a estação central dos caminhos de ferro do Minho e Douro, junto á praça de D. Pedro IV, na cidade do Porto, e sendo por isso necessario estabelecer o quadro do pessoal destinado ao serviço da mesma estação: hei por bem, nos termos do § 2.^o do artigo 9.^o do decreto n.^o 6, de 1 de dezembro de 1892, e conformando-me com a proposta do engenheiro director dos referidos caminhos de ferro, determinar que o mencionado quadro seja organizado conforme a tabella que faz parte d'este decreto e vae assignada pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, 9 de outubro de 1896. — REI. — *Arthur Alberto de Campos Henriques.*

Tabella a que se refere o decreto d'esta data

1 chefe de 1.^a classe, 1 fiel de 1.^a classe, 2 ditos de 2.^a classe, 1 telegraphista de 1.^a classe, 1 factor de 1.^a classe, 1 dito de 2.^a classe, 1 bilheteiro de 1.^a classe, 1 dito de 2.^a classe.

Paço, 9 de outubro de 1896. — *Arthur Alberto de Campos Henriques.*

Tarifas de transporte

Beira Baixa.—A companhia real reuniu n'um só aviso ao publico a indicação de todas as tarifas que actualmente são applicaveis na linha da Beira Baixa, as quaes são as seguintes:

De grande velocidade:

N.^o 1, de 15 de fevereiro de 1890, applicavel a generos frescos, comestiveis, etc.

N.^o 2, de 1 de agosto de 1894, a grupos de collegiaes.

N.^o 3 B. B., de 1 de agosto de 1895, a passageiros em 3.^a classe.

N.^o 4, de 17 de novembro de 1890, a metallico, valores e reembolsos.

N.^o P. 4, de 1 de janeiro de 1892, a bilhetes de excursão.

N.^o 5, de 30 de outubro de 1889, a reservados, logares de luxo e salões.

N.º 6, de 15 de fevereiro de 1890, a telegraphas.

N.º 7 bis, de 1 de dezembro de 1893, a bilhetes de ida e volta.

N.º 8, de 20 de fevereiro de 1889, a volumes pequenos.

N.º 12, de 14 de fevereiro de 1891, a bilhetes de entrada nas gares.

N.º 13, de 16 de março de 1895, a generos frescos, comestiveis, etc.

Pequena velocidade:

N.º 1, de 28 de agosto de 1889, a mercadorias diversas.

N.º 2, de 28 de agosto de 1889, a aguardente, azeite, vinho, vinagre, bebidas fermentadas e refrigerantes.

N.º 3 bis, de 15 de junho de 1895, a madeiras de construcção.

N.º 4, de 28 de agosto de 1889, a materias inflam-maveis, explosivas ou perigosas.

N.º 5, de 28 de agosto de 1889, a gado vaccum.

N.º 6, de 15 de fevereiro de 1890, a touros e animaes ferozes.

N.º 6 bis, de 15 de maio de 1894, a aluguer de jaulas.

Ampliação da N. B. S. 8, de 1 de novembro de 1894, a lãs em rama.

N.º P. 9, de 15 de junho de 1894, a batatas.

N.º 19, de 1 de agosto de 1892, a minerios, pedra, terras, barro e cal a granel.

As tarifas n.ºs 1 e 8 de grande velocidade, 2 e 5 de pequena velocidade não eram até agora applicaveis ao troço comprehendido entre Covilhã e Guarda.

Minho e Douro.—A administração d'estas linhas também resolveu applicar no ramal de Porto-alfandega as suas tarifas especiaes, o que, sobretudo na parte que se refere á n.º 1 de pequena velocidade, tarifa, por assim dizer, de applicação geral, é de toda a vantagem para o commercio.

A proposito vem dizer que, tendo corrido por informação de varios jornaes, que aquella administração ia reformar as suas tarifas, podemos assegurar da forma a mais auctorizada que este boato é absolutamente infundado.

Nem havia razão para isso, porque as actuaes tarifas teem concorrido para um bom desenvolvimento do trafego, e o publico está satisfeito com ellas.

Impostos em Hespanha.—O governo hespanhol reduziu a 2 % o imposto de 3 % que vigorava sobre os transportes de grande e pequena velocidade, e deixou de exceptuar d'este imposto um certo numero de mercadorias que até hoje não o pagavam, mantendo unicamente esta excepção para os minerios de ferro e cobre e o phosphato de cal.

Tambem foi creado um novo imposto de trafego na importancia de 5 centimos de peseta por expedição, isto é, apenas 10 réis em moeda portugueza, ao melhor cambio.

Por cá então mantem-se o imposto de transito em 5 %, e o de sello é de 60 réis!

Kiosques por toda a parte

A camara municipal lucubrou, na sua sessão de 12 do corrente, sobre a concessão de kiosques nas ruas e praças de Lisboa, e resolveu, sabiamente, como de costume, consentir na continuação de uma perfeita inundação d'esses cubiculos que enxameiam na cidade em tão pasmosa quantidade como a numerosa legião dos impedidos.

Nada menos do que 36 kiosques de 1.ª classe, 40 de 2.ª e 58 de 3.ª serão consentidos nas vias publicas!

No Rocio 16, na Avenida 16, no Aterro 16. E' pasmoso!

Mas sobre esta abundancia ainda succede que se está consentindo que estas baiúcas se agglomerem umas juntas ás outras em determinados pontos, constituindo um verdadeiro pejamento.

Por exemplo: o terreno em frente da estação do Caes do Sodré não é, já de si, dos mais vastos para a circulação dos passageiros que vão e veem e dos trens que ali os levam ou vão esperar.

Pois já lá estão 11 kiosques e vendas volantes, algumas de tão bella apparencia que são constituídas por dois fochos sustentando um pano roto e sujo, abrigando um montão de melancias.

Vimos ha pouco d'isso n'um mercado arabe á beira do deserto do Sahara, mas a *installação* do nosso Aterro diverge d'aquella em ser... muito mais suja e ordinaria.

Esta assembléa geral de pequenas casinholas põe em grave risco os passageiros do caminho de ferro, porque, tomando todo o espaço, deixa apenas duas pequenas sahidas para os trens e peões.

Não pedimos providencias, sabemos que é trabalho inutil, não porque a nossa voz seja fraca, mas porque... não vale a pena...

Realmente, com 134 kiosques a nossa capital deve ficar um *bijou*!

NOTAS DE VIAGEM

V

Oran e os arabes

Como elles vivem. — Os costumes arabes e os costumes europeus.
— Mulheres embrulhadas. — Caras cobertas. — Nas mesquitas.
— Orações e absintho.

Falei-lhes já dos arabes em Oran, e convem que, antes de passar adeante, lhes diga um pouco sobre o caracter geral da Algeria, como a França ali domina e como os arabes e outras raças indigenas ali vivem.

Não é uma lição de historia que lhes offereço — coxeia-me a competencia e não ha moletas que a equilibrem — não pertence o assumpto também a este genero de artigos em que só lhes devo dar as impressões do viajante.

D'estas resulta que a França, ao mesmo tempo que coloniza aquellas possessões com um cuidado e uma persistencia que lhe asseguram que em poucos annos ella terá ali um dos emporios mais florescentes da Africa, busca — e vae conseguindo — civilizar o indigena, tornando-o agente d'essa colonização, associado nos resultados dos progressos do paiz.

Eu não sei se, como lá dizem os europeus, o arabe continúa sentindo no seu animo o odio ao christão, porque antepõe a cruz ao crescente e a egreja á mesquita.

Se o sentem, dissimulam-o sem esforço, e estou mesmo que á força de o dissimular se vão esquecendo de que Mahomet não veste de sacristão, como já vão esquecendo que elle lhes prohibe beber vinho — e elles gostam do sumo da uva que é um regalo.

Depois, a França deixa-os viver a seu modo, e dá-lhes commodidades que elles nunca imaginaram, e o arabe, egoista e commodista, vae-se sentido muito melhor do que no tempo de Mohamed-el-Kibir e dos seus khralifas e aghas.

Como arabe, tem as suas mesquitas, onde, como lhes disse, se lava, faz as suas orações e acaba por se estender ao comprido, rebolando-se e abanando-se com

o seu leque de bandeirola até adormecer durante as horas de calor.

Tem os seus cafés especiaes onde, de perna cruzada e chinelas no chão saboreia as suas bebidas favoritas; os seus restaurantes onde come o cuscus tradicional, regado do picante molho de pimentos, pimentão e pimenta, o margah; as suas auctoridades para lhe julgar das demandas e proteger os seus interesses; os seus mercados onde vende os productos da terra e da industria e se abastece dos generos de que necessita, desde a chinela e a bolsa de coiro até a perna de carneiro, lavado antes de ir ao sacrificio no pateo da mesquita, n'esses dias transformada em matadouro e talho.

Cumulativamente com estas commodidades do seu viver especial, gosam elles de todas as do viver europeu; bastantes já frequentam os cafés, jogam, fumam, transportam-se nos omnibus, tremvias e nos caminhos de ferro, de que muito gostam; teem deliciosos jardins para passear e bellas estradas até o interior do deserto que lhes evitam as fadigas das viagens, marcos fontenarios nas cidades, onde se abastecem d'agua á vontade, e poços artesianos até 900 kilometros da costa para matar a sede ás suas caravanas.

Não admira, pois, que o arabe se sinta bem com a dominação franceza, que lhe dá liberdade e facilidades de vida, e nada lhes impõe, como condição, senão... não se revoltarem.

Assim, pois, elles passeiam nas cidades de envolta com os europeus, sentam-se nos portaes estendendo as pernas, e chegam mesmo a ser delicados, encolhendo-as, quando veem que estorvam a passagem.

Oran, mais que outras cidades algerianas, divide-se em cidade europea, parte franceza, parte hespanhola; bairro arabe, villa negra e bairro judeu.

Cada uma destas agglomerações tem a sua feição distincta, sendo habitada por individuos de distinctas raças, que todas se mesclam na parte franceza da cidade, dando-lhe um aspecto interessante pela variedade de trajos e costumes.

E' curiosissima a visita a estas varias villas ou bairros indigenas, em que o viajante se encontra por completo rodeado de mouros, arabes, turcos, entre os quaes apparece uma ou outra femea, ou melhor, uns embrulhos que parecem ser mulheres.

Porque a estas não é permittido mostrar a cara, logo que completarem doze annos.

Só sahem á rua cobertas com um manto, especie de dominó carnavalesco, que não só lhes envolve o corpo, como a cabeça e a cara, abrindo apenas em frente de um dos olhos uma pequena fresta por onde mal veem o caminho.

E não contentes com isso, evitam ainda os olhares dos europeus, e se alguem se lhes collocar de frente, tentando, pela pequenissima abertura do manto, adivinhar o olhar que de lá de dentro se esgueira, não deixará de soffrer dissabor com qualquer arabe que passe.

Descobrir uma cara de mulher, coitado do que praticasse tal imprudencia; os vigorosos punhos arabes castigal-o-hiam como reu do maior attentado.

De resto, a apparencia do sexo feminino não é tentadora; o fato que usam, largo, deselegante, coberto com o manto branco, occulta-lhes qualquer belleza de fórmãs. Demais são, em geral, gordas, baixas, grandes tornozelos sahidos, andando compassadamente, como velhas tropegas, talvez porque sejam, com effeito, na maior parte, velhas as que sahem á rua, talvez porque lhes é difficil ver o caminho pela pequena abertura do manto.

No *ménage* não é possivel vel-as; o arabe, ciumento por instincto, não consente a entrada do europeu em

sua casa, e mesmo aos outros arabes só os admite depois da familia feminina se ter coberto por completo.

Porque em casa não andam ellas de manto branco, já se vê, vestindo lindas e vistosas roupagens de sedas e dourados, e mostrando a cara pintada que por vezes as torna attrahentes.

Como eu descobri isto, eu lh'o contarei quando falar de Tlencen, e já lhes digo que me ia sahindo caro...

Mesmo na mesquita, onde raras mulheres vão, não se descobrem.

Os homens tambem não tiram o turbante, nem obrigam os europeus a tirarem os chapéos.

Em compensação, todos tiram as chinellas, e nem mesmo fóra dos pés é permittido tocar no chão com a sola do calçado. Logo á entrada e antes de chegar á esteira ou tapete que cobre o solo, ha que tirar os sapatos e, caso o visitante queira, póde entrar com elles na mão, mas se os puzer no chão, só deve fazel-o, virando-os sola com sola, um sobre o outro.

Nas mesquitas principaes ha tambem partes separadas para ricos e para pobres; aquella, atapetada com alcatifa mais rica, é junto ao *mirab* ou altar onde se guarda o Koran, o livro sagrado. A parte dos pobres é para o fim da mesquita como nas nossas egrejas.

N'algumas ha ainda uma especie de sala, separada a um lado, reservada ao *marabu* que é, como já lhes disse, o sacerdote, e onde este se retouça, abanando-se e roncando, resando, ou fingindo que resa, mesmo de papo para o ar, depois dos officios.

Durante estes não é permittido aos christãos entrar nas mesquitas.

Mas quem quizer ver arabes em oração, não precisa ir ás mesquitas; elles resam por toda a parte, nas ruas, nos campos e até os vi, indo no caminho de ferro, apearem se em uma estação em que havia maior demora, subirem a um monte ao lado da linha e, chinellas fóra dos pés, erguerem os braços, rojarem-se no chão, beijando-o, para de novo se levantarem como impellidos por uma mola, e feita a oração, voltarem para o comboio, naturalmente, como se tivessem ido ao bufete.

Verdade seja que outros, em vez de resarem, atiram-se ao absintho, que é tambem um costume europeu que a França lhes introduziu, e com o qual, devemos concordar, não lhes prestou um grande serviço...

Carris de ferro de Lisboa

Esta companhia, pretextando o augmento do preço da palha, supprimiu todas as suas carreiras de 20 réis ou, melhor, augmentou-lhes o preço a 30 réis, e subiu tambem a tarifa em outras linhas.

Não temos senão a louval-a por esta sabia determinação.

Desde o momento que a camara municipal lhe consente que altere as tarifas sem sequer lh'o participar, bem anda a sollicita direcção da companhia em estabelecer os preços que muito bem entenda sem dar satisfacções a ninguem.

E tanto mais que esta resolução é de incalculaveis beneficios para o publico, para o gado, e só representa sacrificio para a companhia na diminuição das suas receitas, o que prova que ella está sempre prompta a sacrificar-se pelo bem geral.

Como dissémos, o publico ganha immenso com a elevação de tarifas agora posta em vigor. A baixa tabella de 20 réis nos pequenos percursos fazia com que toda a gente se habituassee a servir-se dos carros repetidas vezes, não dando, quasi, um passo a pé. Sabe-se quanto este costume é anti-hygienico. Hoje o pedes-

trianismo está muito mais desenvolvido, e n'isso lucra também o gado que, já que a palha, por mais cara, não lhe é fornecida com abundancia, emprega muito menos esforço para traccionar os carros, que sobem, vãos, a rua Aurea, Avenida, rua da Palma e outras.

Os assignantes e os que viajam a longo percurso também lucram porque andam nos carros muito mais á vontade, livres dos importunos que por 20 réis os enchiam ainda ha pouco.

Só quem se sacrifica é a companhia que, desprezando os milhares de 20 réis que diariamente ficam hoje no bolso dos ex-passageiros, vê as suas receitas diminuir.

Quanto á camara municipal, os srs. Germano Claro e Pires Branco levantaram a questão da companhia ter elevado as tarifas sem sequer dar d'isso parte áquella corporação, mas logo na sessão seguinte o primeiro d'aquelles senhores se deu por convencido de que o direito da companhia o fazer está tão claro como o appellido do illustre vereador. Crêmos que o mesmo não succede ao seu outro collega que, pelo contrario, continua a achar o negocio... escuro.

Mas, não faz mal; tudo vai perfeitamente.

Caminho de ferro de Lourenço Marques

Eis um assumpto que tem conseguido prender as atenções de todas as nações, e por isso mesmo de vez em quando surgem boatos, propalam-se noticias, que em seguida se desmentem e desaparecem, para pouco tempo depois voltar com o primitivo aspecto de verdadeiras.

Agora, segundo consta, os peritos srs. Stockalper e Dietles apresentaram ao tribunal que os nomeou uma extensa lista de nomes, para que entre elles se escolha o terceiro perito.

Esta escolha deve já ter sido feita, seguindo depois d'ella um dos peritos para Lourenço Marques.

Sobre o caso é bom registrar as avaliações inglezas e americanas, tão elevadas são ellas. O sr. Bates Dorsey avalia a concessão em 6.000.000 libras, sem contar o porto. O sr. Walf's dá-lhe o valor de 9.000.000 de libras, entrando o porto, enquanto que o sr. Pauling chega á enorme importancia de 10.000.000 libras.

Estes numeros foram baseados sobre o provavel augmento de 30 % sobre o trafego do Transvaal; o relatório da Companhia Neerlandeza consigna que esse augmento se eleva a 130 %.

Suppõe-se que o relatório dos peritos será feito em principios de novembro, e que a sentença será dada pouco depois.

Ainda a proposito d'este assumpto encontrámos n'um dos numeros da *Semaine* a seguinte noticia que transcrevemos tal qual, para lhe não tirarmos o valor:

«E' preciso ter esperanza de que a avaliação dos peritos não exercerá influencia sobre a decisão.

O americano Bates Dorsey é uma creatura de Currie. Representa a companhia de barcos de vapor, e sir Donald Currie tem gordos interesses em Lourenço Marques.

O sr. G. G. Wolff é um velho conhecimento, o famoso George Garcia Wolff, que dirigia outr'ora, em Kimberley, uma folha de couve, por conta de Barney Barnato. Em que seja este cavalheiro competente para dar parecer sobre um pleito de caminho de ferro, confessamos não o poder comprehender.

Quanto ao sr. Paulo, é uma creatura da companhia *Chartered*, e, naturalmente, por isso mesmo, fará todo o possivel para prejudicar os portuguezes.

Devemos concordar em que é bem singular este trio!»

Ignoramos o que ha de verdadeiro n'esta noticia. No entanto, como o assumpto muito nos interessa, para elle chamamos a atenção das repartições competentes.

O metropolitano de Paris

A commissão do conselho municipal, que foi encarregada de ir estudar o caminho de ferro urbano, estabelecido em Buda-Pesth, regressou a Paris e brevemente entregará o seu relatório ao presidente da commissão especial do metropolitano.

Em theoria está adoptado que se faça a construcção por conta do municipio e a exploração por conta de uma companhia. A rede, como se pensa fazer, é extensa, porque é formada por uma linha circular pelos *boulevards* exteriores, e de duas transversaes, pensando se também n'um ramal de Paris ao Champ de Mars e no prolongamento da linha do Moulineaux, acompanhando o caes da margem esquerda, até a estação de Orleans.

O programma é vasto e ha quem supponha que, se o municipio persiste em fazer a construcção da linha pela forma indicada, as obras não estarão concluidas em 1900.

Apesar de estar quasi assente que a construcção da linha toda será feita pelo municipio, teem sido apresentadas diversas propostas para que o conselho municipal ponha a rede em adjudicação, ficando a cargo de uma companhia concessionaria o fornecimento de capitães, a construcção e a exploração das linhas por sua conta e risco.

Entre as propostas apresentadas ha uma que merece especial menção.

Consiste ella na construcção d'uma primeira rede, formada por uma linha circular acompanhando os *boulevards* exteriores, e por uma grande transversal, sudoeste, que formaria o diametro do caminho de ferro de Cintura entre as duas estações de Bel-Air e do Trocadero.

A transversal este-oeste, que comprehenderia duas grandes estações da Exposição á praça da Concordia e á praça do Trocadero, além das officinas e depositos e de um ramal a entroncar com a linha de Molineaux entre Trocadero e Grenelle, seria construida antes de 1900, mediante o custo á *forfait* de sessenta milhões de francos.

Para a realização d'esta obra formar-se-hia uma sociedade de exploração com o capital approximado de dez milhões, que proveria a linha de material circulante, fazendo ao mesmo tempo face aos encargos da empresa.

A duração da concessão seria sómente de 25 annos.

A linha dos *boulevards* exteriores seria construida nas mesmas condições e mediante o custo de 75 milhões, logo que o municipio o exigisse, mas sómente a partir de 1901.

Na primeira linha teria a cidade de Paris 25 % sobre o rendimento bruto; na segunda, 15 %.

Monumento a Pasteur

A sub-commissão portugueza da subscrição para o monumento a Pasteur enviou-nos a sua circular, pedindo nos associemos a este testemunho de preito que o mundo inteiro vai prestar ao sabio, a quem toda a humanidade tão assignalados serviços deve.

Com muito prazer recommendamos a obra da sollicita commissão, e ao seu pedido juntamos o nosso, bem mais modesto, por certo, para que todos concorram para essa subscrição.

O monumento será erigido em Paris, por concurso de todos os paizes, e o nosso não devia ser exceptuado,

porque, tanto como os demais, deve o testemunho de preito á obra do grande medico que marcou á sciencia uma nova orientação, illuminando de nova luz este final do seculo, e abrindo novas veredas aos progressos do estudo propendente ao bem da humanidade.

A commissão é composta dos distinctos medicos, os srs.: Antonio Augusto da Costa Simões, reitor da Universidade, presidente honorario; Manuel Bento de Sousa, professor da escola medico-cirurgica de Lisboa, presidente; Eduardo Burnay, professor da Escola Polytechnica, thesoureiro; José Thomaz de Sousa Martins, professor da escola medico-cirurgica de Lisboa; Luiz da Camara Pestana, director do real instituto bacteriologico; Luiz Rebello da Silva, professor do instituto de Agronomia e Veterinaria; Virgilio Machado, professor do Instituto Industrial e Commercial de Lisboa; João Viegas Paula Nogueira, professor do Instituto de Agronomia e Veterinaria, secretario; e recebe as subscrições no largo do Pelourinho, 32, 1.º Lisboa.

Entre collegas

Noticias de Portugal. — Quando nos foram apresentados, pelo seu director, os primeiros numeros d'este jornal, não pudemos occultar a boa impressão que nos fez a simples apparencia da nova folha e exclamámos — muito bonito!

Quando, depois, isoladas no nosso gabinete, nos dedicámos á sua leitura, ao concluil-a exclamámos — muito bom!

Com effeito; se a nova publicação, dirigida por um collega estimado — collega e discipulo na faina diaria da vida de caminhos de ferro, collega na imprensa, desde que, por conselho nosso e por lhe reconhecermos as aptidões, entrou para as redacções dos jornaes diarios, até que hoje nos acompanha nas columnas d'este jornal — a nova publicação, diziamos, tem uma apparencia material attrahente, impressa em bom papel, typo novo, disposição simplissima e elegante, gravuras interessantes e bem impressas, a sua leitura desvenda-nos os seus fins, o seu programma, mais que tudo sympathico e digno.

Os bons paes produzem os bons filhos, e Manuel Guimarães, o fundador e director das *Noticias de Portugal*, um character honesto, um espirito alevantado e capaz só de concepções generosas, um trabalhador infatigavel, devia produzir um jornal assim.

As *Noticias* são destinadas á exportação para o Brazil e Africa, são portanto um jornal de exportação, e bem iria o paiz se só este sahisse as nossas aguas para levar lá longe a impressão do nosso viver.

E' que nós entendemos que os jornaes de exportação não devem levar ao estrangeiro a noção das nossas questões intimas da nossa mesquinha politica, questões que lá fóra, vistas só de um lado e por prismas bem differentes dos que nos fornece o nosso meio critico, resultam em descredito para o nosso paiz.

E não ha gente que queira convencer-se de que desacreditar o paiz é prejudicar-se a si proprio! Nem o egoismo lhes desanuvia o olhar empanado pelas suas paixões facciosas.

Ora as *Noticias* são um jornal admiravel, n'este ponto. O seu programma é dizer verdades sem parcialidade, sem partidario que não seja o bem do paiz, sem aspirações que não sejam retratar-nos, lá fóra, sob o nosso aspecto verdadeiro, sem exaggeros «a photographia da nossa vida nacional com as nitidas feições dos nossos homens e as rigorosas perspectivas do nosso meio».

E' portanto um serviço ao paiz publicar um jornal assim, e se esse serviço fosse reconhecido aqui — não o é, bem o sabemos — deveríamos nós os portuguezes ser os primeiros a proteger os jornaes que assim nos acreditassem lá fóra, onde tantos interesses nossos giram em febril actividade e onde tanto se espreitam as nossas desventuras, quasi sempre para as augmentar, aproveitando-as.

Agradecimentos. — Penhorados agradecemos aos nossos collegas as transcrições que fizeram dos nossos artigos do ultimo numero.

O *Commercio de Portugal* está reproduzindo a nossa secção *Notas de viagem*; o *Commercio do Porto*, em telegramma de Lisboa, e outras muitas folhas, referiram-se e transcreveram parte do nosso artigo de fundo, todos citando a origem, e alguns com elogios que só á amabilidade dos collegas entendemos dever.

O *Seculo*, porém, não entende assim, e quando nos transcreve limita-se a dizer «uma revista da especialidade».

Tomamos a liberdade de pedir a este nosso collega que, quando nos transcrever, olhe para o alto da nossa folha, o que lhe evitará praticar... pelo menos, um circumloquio.

Linha urbana do Porto

Trabalha-se activamente para que a inauguração d'esta linha, embora com character provisorio, especialmente no que se refere á estação central, na feira de S. Bento, se realize no dia 31 do corrente.

Estão removidos todos os entulhos para que o assentamento dos carris possa proseguir com a maior prestéza.

Na estação central já se está construindo o barracão que substituirá provisoriamente o edificio de passageiros, tendo terminado já as canalizações.

E-tivemos ali ha dias, e se não fóra a impertinente chuva que todo o dia cahiu, tornando um verdadeiro charco toda a via, teriamos aproveitado a amavel concessão que nos foi feita pelo activo engenheiro director d'aquellas linhas, o sr. conselheiro Justino Teixeira, para visitar os trabalhos em toda a sua extensão.

Todos os comboios das linhas do Minho e Douro serão prolongados até o extremo do novo ramal, tendo a paragem de 10 minutos em Campanhã e 5 minutos de transito até á estação central.

Se a inauguração se effectuar, como é quasi certo, no dia 31 d'este mez, publicaremos no nosso proximo numero a descripção completa da linha e de todos os seus trabalhos, acompanhada da gravura da fachada da futura estação, e o nosso director irá ali pessoalmente assistir á festa inaugural, para d'ella darmos a descripção aos nossos leitores.

A imprensa do Porto insurge-se, e com razão, porque se teime em não deixar demolir a igreja de S. Bento, e deixa bem transparecer o temor de que, inaugurada agora a linha provisoriamente, as grandes influencias que se movem para que a igreja não seja arrasada (embora n'aquellas proximidades haja oito ou mais) façam com que a conclusão da obra seja protraida por longos annos.

PARTE FINANCEIRA

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 11 octobre 1896.

Le physionomie du marché ne s'est pas beaucoup modifiée depuis un mois et les cours restent stationnaires.

La question monétaire et la question d'Orient sont toujours deux sujets de préoccupation, bien qu'ils paraissent moins aigus

à l'heure actuelle, et tant que ces deux problèmes ne seront pas résolus, malgré les paroles de paix prononcées pendant les dernières fêtes, il y aura une inquiétude vague de nature à arrêter l'essor des affaires.

Après avoir été compensé à 101,75 fr., le 3 % termine hésitant à 101,65 fr.

L'*Italien* s'inscrit à 88,90 fr.; la signature du traité italo-tunisien n'a pas produit grand effet.

L'*Extérieure espagnole* clôture à 60 1/2 fr. ex-coupon, en baisse de près de trois points. La spéculation se trouve paralysée par les difficultés que semble rencontrer l'emprunt d'un milliard, et par les nouvelles de l'insurrection cubaine.

Les *Fonds portugais* se maintiennent le 3 % à 26 3/8 et le 4 1/2 à 200 fr.

En obligations des *Tabacs* pas de changement sensible à 480 fr. Toute la côte des *Fonds russes*, qui a fait l'objet de demandes bien suivies, finit en hausse.

Les *Fonds ottomanes* se sont quelque peu relevés par suite des rachats du découvert.

L'obligation *Argentine* 5 % 1886 a repris à 412 fr.

Nous retrouvons la *Banque de France* à 3605 fr.

Le *Crédit foncier* vaut 640 fr. avec un bilan au 31 août beaucoup plus satisfaisant que ceux des mois précédents.

Le *Crédit Lyonnais*, la *Banque de Paris*, le *Crédit industriel* et la *Société générale*, sans fluctuations.

La *Banque nationale du Mexique* se traite à 575 fr.

Le *Crédit Foncier Franco-Canadien* se négocie à 485 fr. Obligations calmes. On sait que cette société procède, depuis le 1^{er} courant, à la conversion de ses obligations 4 % en titres 3,40 %. Les porteurs reçoivent en échange de leur ancien titre une nouvelle obligation, plus une soulte de 13,75 fr. et le montant du coupon du 1^{er} octobre, soit 10 fr.

Le *Crédit mobilier espagnol* est assez bien tenu à 52 fr.

Les recettes des *Grandes compagnies de chemins de fer* progressent; la 37^e semaine laisserait une plus value totale de 289 000 fr. environ.

L'*Est* cote 980 fr., le *Lyon* 1.600 fr., le *Midi* 1.295 fr., le *Nord* 1.809 fr., l'*Orléans* 1.610 fr. et l'*Ouest* 475 fr.

Les *Chemins autrichiens* s'inscrivent à 778 fr. On commence à considérer comme à peu près certaine une augmentation du prochain dividende de cette compagnie.

Les *Chemins portugais* valent 65 fr. et les obligations 132 fr. Les recettes du 16 au 22 septembre sont en augmentation de 2.911 fr., ce qui porte à 503.527 fr. la plus value de l'exercice en cours.

Le marché des *Chemins espagnols* se raffermir; en attendant qu'on soit fixé sur la question de l'emprunt, on constate avec satisfaction une amélioration persistante des recettes des compagnies.

Valeurs industrielles.—Le *Suez* termine à 3.360 fr.; les recettes restent stationnaires et l'augmentation du dividende longtemps escomptée se réduira vraisemblablement à peu de chose.

Les *Omnibus* finissent à 1.290 fr. Cette compagnie vient de bénéficier d'une notable recrudescence de trafic à l'occasion des fêtes en l'honneur du Tzar.

Le *Gaz* ferme à 1.105 fr. et la *Jouissance* à 835 fr. Pour les huit premiers mois de l'exercice en cours cette compagnie présente une plus value de 1.275.537 fr.

Le *Bec Auer* revient à 1.090 fr.

Les *Tabacs des Philippines* clôturent à 580 fr.

Le *Marché des mines d'or* a subi une nouvelle secousse qui a fait perdre toute l'avance acquise le mois précédent.

Nous inscrivons la *Chartered* à 72,50 fr.

La *Sheba* varie de 49 à 50 fr. On prétend que le filon s'enrichit de nouveau.

La *Mozambique* faiblit à 34 fr., la *Mossamédès* à 10 fr. et l'*Océana* à 30 fr.

La *Robinson Bank* ne s'éloigne guère de 135 fr. et la *London Paris* de 25 fr.

Les *Valeurs cuprifères* se font remarquer par leur fermeté!

Le *Rio* conserve le cours de 615 fr. Cette compagnie déclare un à-compte de dividende de 18 shillings par action à valoir sur les bénéfices de l'exercice 1896 (pour l'année 1895 l'à-compte a été de 10 shillings et le solde de dividende déclaré en avril de 12 shillings).

Le *Tharsis* clôture à 150 fr. et le *Cape* à 60 fr.

L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 d'outubro de 1896.

Dois factos assignalaram principalmente, sob o ponto de vista económico e financeiro, a quinzena que hoje finda. O primeiro foi a realização do empréstimo de 3.000 contos, sobre penhor de 30.000 obrigações dos tabacos, com destino á aquisição de novo

navios de guerra, empréstimo garantido por uma casa commercial da praça de Lisboa, diz-se que em representação do *Credit Lyonnais* e do banco *des Pays Bas*. Não são conhecidos os termos em que se realizou o empréstimo, constando, no entretanto, que elle foi tomado valorizando as obrigações pelo preço da primeira emissão, o que daria, por cada uma, uma margem de lucros aproximadamente de 16.000 réis, ou seja um lucro total de cerca de 480 contos. Uma das consequências da operação parece ter sido a auctorização, afinal concedida pelo governo francez, para serem admittidas á cotação na Bolsa de Paris as obrigações da Companhia real dos caminhos de ferro, agora apenas dependente de regularização burocratica n'aquella capital, para o que ali se acha o presidente da assembléa geral e um dos membros do conselho de administração da referida companhia.

O outro facto foi a profunda impressão causada no paiz pelas noticias alarmantes, transmittidas, do Rio de Janeiro ao *Times* acerca da situação financeira d'aquella praça. Segundo essas noticias haviam-se aggravado as difficuldades, estando imminentes algumas fallências, tendo-se chegado a falar na necessidade de ser decretada moratoria de seis mezes. Telegrammas recebidos depois em Lisboa e Porto asseguram que as noticias transmittidas ao *Times* eram exaggeradas, que a moratoria fôra proposta nas camaras por um deputado da opposição, e regeitada, e que as fallências estavam limitadas a duas ou tres casas commerciaes. Como correcção a estas informações, decerto exaggeradas tambem no sentido optimista, sabe-se que ha um certo numero de casas commerciaes, que ha mais d'um anno luctam com sérias difficuldades, que uma firma importante que celebrara concordata com os crédores se viu na impossibilidade de realizar os seus compromissos, resolvendo entregar-se ao tribunal, que grande numero de companhias deixaram de distribuir dividendo no ultimo anno, o que tudo indica um aggravamento da crise que ha annos está dominando no Brazil e que é consequencia da desastrada politica economica iniciada em 1889 sob a influencia do ministro da fazenda do governo provisório, sr. Ruy Barbosa.

*

Foi pouco activo o movimento da nossa praça na quinzena. A depressão na importação de generos coloniaes continúa a influir bastante na nossa economia interna. Esta questão do commercio colonial precisa ser attenta e demoradamente estudada, para que se adoptem as providencias necessarias á defesa e garantia dos interesses nacionaes. O problema é muito complexo e haverá grave perigo em pretender resolvel-o sem um estudo consciencioso da situação. A posição do mercado de cambios não se modificou. Os boatos relativos á crise brazileira concorreram para a firmar mais ainda. As letras sobre Londres (90 d. v.) regularam entre 40 3/4 e 40 9/16 e para os cheques os preços tiveram as seguintes oscillações:—sobre Londres de 41 5/16 a 41 3/16, sobre Paris de 709 a 712. Houve alguma procura para as inscripções, regulando aos preços de 36,40 (ass.) e 36,30 (coupon). As obrigações do empréstimo de 4 % de 1888 cotaram-se a 16.850 réis, do empréstimo de 4 % de 1890 a 43.000 réis (coupon), do empréstimo de 4 1/2 % a 49.400 réis (ass.). As obrigações prediaes de 6 % cotaram-se a 94.000 réis, as de 5 % a 91.500 réis (ass.) e a 90.800 réis (coupon);—as de Loanda-Ambaca ficou a 80.600 réis. As acções do Banco de Portugal manteem-se a 134.000 réis, de Lisboa & Açores a 112.000 réis, do Commercial de Lisboa a 111.000 réis, do Nacional Ultramarino a 70.000 réis

*

Está, finalmente, resolvida a questão da aquisição dos novos navios de guerra, parecendo que o grande cruzador será encomendado á casa Armstrong, e os tres pequenos á *Forges et Chantiers* um e os outros dois á *Thames Iron Works* e á *Armstrong*, e o rebocador de alto mar á casa *Parry & Son* á qual foi ultimamente confiada tambem a construcção da canhoneira de aço de 370 toneladas da Subscrição Nacional.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v.....	40 1/2	40 3/8	Desconto no Ban-	
" cheque.....	40 1/16	40	co de Portugal.	5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	710	711	No mercado.....	5 0/0
" cheque.....	715	716	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	290	291	res	180
" cheque.....	294	296	Cambio Brazil...	8 5/8
Frankfort 90 d/v.....	290 1/2	291 1/2	Premio libra.....	1.470
" cheque.....	294 1/2	296 1/2		
Madrid cheque.....	960	955		

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

BOLSAS	OUTUBRO													
	1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	
Lisboa: Inscrições assent....	36,25	36,30	36,30	36,28	36,32	36,30	36,34	36,47	-	-	36,40	36,40	36,40	-
» coupon.....	36,20	36,20	36,20	36,20	-	-	-	36,35	36,30	36,40	36,30	36,30	36,30	-
Obrig. 4 0/0 1888.....	-	16.800	16.850	-	16.850	-	16.800	-	-	-	16.800	16.800	-	-
» 4 0/0 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42.900	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon....	-	43.000	-	43.100	43.100	-	43.100	-	-	-	42.900	-	-	-
» 4 0/0 1890 externo ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.....	-	-	-	-	-	-	49.400	49.400	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 coup. int....	49.200	49.300	-	49.300	-	-	49.400	49.400	-	-	49.300	-	49.400	-
» 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	46.100	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	113.000	-
Acções B. de Portugal.....	-	134.500	-	-	-	134.500	134.100	134.000	134.000	133.500	133.500	-	133.400	-
» » Commercial.....	-	-	-	-	-	-	-	111.100	-	-	-	-	111.000	-
» » N. Ultramarino....	-	-	-	-	69.100	-	-	-	69.500	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	77.000	-	-	-	-	-
» Comp. Real.....	-	-	14.500	-	-	-	-	-	-	-	14.500	-	-	-
Obrig. predias 6 0/0.....	-	94.200	-	-	-	94.000	-	-	-	94.200	-	94.400	94.400	-
» » 5 0/0.....	91.000	-	-	91.200	91.300	91.400	91.500	91.500	91.500	-	-	-	-	-
» Comp. Real 3 0/0.....	-	-	-	31.500	-	-	-	-	-	32.000	-	-	32.000	-
» C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	34.000	-	-	-	-	-
» Atravez Africa.....	80.300	-	-	-	-	80.500	80.600	-	-	81.000	81.000	-	-	-
Paris: 3 0/0 portuguez....	26,62	26,62	26,62	26,81	-	26,25	26,50	26,43	25,68	25,50	25,81	25,70	25,75	-
Acções Comp. Real.....	65	-	-	-	-	-	-	-	58	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	-	-	-	-	-	-	-	39	-	39,50	39	-	-	-
» Norte de Hespanha....	112	112	110	111	-	111	107	109	-	-	-	-	-	-
» Mad. Zaragoza.....	164	164	-	163	-	165	160	161	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes.....	122	122	-	123	-	120,50	121,25	121	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real.....	130	129	128,50	132	-	132	132	130,50	130	129	132	131	131	-
» C. Beira Alta.....	-	-	82	-	-	-	82	82,50	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	129	128,75	-	127	-	120,50	122	121,25	-	-	122,75	120,50	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)....	254	257	255	252,50	-	245	242	240	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez...	26,62	26,62	26,62	26,62	26,37	26,62	26,37	26,37	26,25	25,87	25,62	25,87	25,87	-
Obrig. Atravez Africa.....	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71	-
Amsterdam: Atravez Africa.	67,87	67,75	67,75	67,75	67,87	68	68	68	67,75	67,75	67,75	67,75	67,75	-
Bruxellas: Atravez Africa...	68,25	68,25	68,25	68,25	69	69	69	69	69	69	69	69	69	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1896			1895			Totaes		Differença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1896	1895	1896	1895
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	16 22 Setemb.	693	73.681.000	106.321	693	72.889.376	103.179	2.279.821.000	2.194.301.146	85.519.854	-
	23 29 »	»	73.666.000	106.300	»	72.889.390	103.179	2.353.487.000	2.267.490.536	86.296.464	-
	30 6 Outub.	»	69.826.000	100.759	»	65.673.608	94.767	2.423.313.000	2.332.861.144	90.448.856	-
	16 22 Setemb.	380	9.730.000	25.605	380	9.997.624	26.309	266.585.000	261.471.854	5.113.146	-
Nova rede garantida.	23 29 »	»	9.711.000	25.555	»	9.997.610	26.262	276.296.000	271.469.164	4.826.836	-
	30 6 Outub.	»	9.340.000	24.578	»	8.050.392	21.185	285.636.000	279.519.856	6.116.144	-
	27 2 Setemb.	475	48.003.270	37.901	475	48.705.100	39.378	500.449.200	469.650.185	30.799.015	-
Sul e Sueste....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro..	-	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-
Beira Alta.....	27 2 Setemb.	253	8.209.906	32.450	253	7.560.953	29.885	204.333.832	186.341.077	18.022.755	-
	3 9 »	»	7.396.800	29.236	»	6.762.128	26.728	211.730.632	190.073.205	21.657.427	-
	10 16 »	»	7.606.264	30.064	»	10.229.142	40.431	219.336.896	203.302.347	16.034.549	-
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....	26 1 Setemb.	105	1.770.070	16.857	105	1.694.821	16.741	42.998.893	41.913.115	1.085.778	-
	2 8 »	»	1.599.964	15.237	»	1.559.388	14.851	44.688.857	43.472.503	1.216.354	-
	9 15 »	»	1.650.487	15.718	»	1.769.019	16.847	46.339.344	45.241.522	1.097.822	-
	16 22 Setemb.	34	1.817.380	53.458	34	1.557.930	45.821	56.710.971	53.202.129	3.508.842	-
Guimarães.....	23 29 »	»	1.747.665	51.401	»	1.441.627	42.400	58.458.636	54.643.756	3.814.880	-
Norte de Hesp- anha.....	16 22 Setemb.	3656	Ps. 1.963.642	Ps. 519	3656	Ps. 1.916.294	Ps. 524	Ps. 64.577.816	Ps. 59.402.954	Ps. 5.174.862	Ps. -
	23 29 »	»	1.999.555	546	»	1.921.689	525	66.577.372	61.324.644	5.252.728	-
Madrid — Zara- goza—Alican- te.....	17 23 Setemb.	2927	1.186.257	405	2927	1.130.048	386	41.569.180	37.026.921	4.542.258	-
	24 30 »	»	1.225.788	418	»	1.044.577	356	42.794.969	38.271.499	4.523.470	-
	3 9 Setemb.	1067	323.356	303	1067	336.040	314	10.793.907	10.468.397	325.510	-
Andaluzes.....	10 18 »	»	317.985	298	»	325.562	305	11.111.893	10.793.960	317.933	-
Zafra a Huelva.	24 30 Setemb.	180	40.537	225	180	61.179	339	1.458.869	1.798.526	-	339.657
	1 7 Outub.	»	29.449	163	»	47.067	261	1.488.318	1.845.593	-	357.275

O mundo na exposição

O celebre geographo Elisée Réclus projecta fazer, para a exposição universal de Paris de 1900, uma esphera terrestre de dimensões colossaes.

Essa monumental esphera, que está destinada, por certo, a ser o *clou* da exposição, terá um volume 400 mil vezes menor que o da terra, isto é, a sua circumferencia será de 100 metros e o diametro de 33.

Feito na escala de 1 por 400.000, os accidentes de maior elevação, como por exemplo o Monte Cenis, que tem 2.000 metros d'altura, serão representados por um relevo de meio centimetro, parecendo ao observador uma altura approximada da real, devido aos cuidados effeitos da pintura.

No interior da gigantesca esphera haverá um espaço conveniente para grande numero de visitantes, que a separa d'uma outra esphera concentrica, fiel reproducção da exterior, ao redor da qual estarão marcados os pontos mais interessantes, para as pessoas que desejam dar a volta ao mundo.

Essa volta effectuar-se-ha em 80 minutos.

Que bello não seria, correr o mundo inteiro n'uma hora e vinte minutos!

Em toda a extensão da pista em que se acham os viajantes, a qual será de 1 kilometro de comprimexto, patentear-se-hão aos seus olhos os mais pittorescos panoramas, os differentes typos das nacionalidades, os diversos estylos de construcção, usos etc., como se de facto se achassem de passagem pelos diversos paizes.

Como se vê, a obra de Reclus é de ordem a surpreender toda a gente.

A esphera monstruosa está destinada a produzir ainda maior sensação do que a grande Torre Eiffel, da exposição de 1889.

Não é apenas uma obra d'arte, grandiosa pelas suas dimensões, é tambem uma obra de sciencia e de alta sciencia mathematica, onde Réclus revela o seu já reconhecidissimo talento, e ainda, além d'isso, um dos motivos de principal distracção.

A esphera deve offerecer encantos verdadeiramente maravilhosos, servindo ao mesmo tempo de incentivo ao estudo, suggerindo no espirito de muitos individuos o desejo de conhecer um sem numero de coisas por elles ignoradas.

Eiffel, com a sua torre, conseguiu ser falado em todo o mundo e sel-o-ha ainda por bastante tempo, tão grande foi o seu monumento, mas Réclus deverá ainda excedel-o.

O seu trabalho é incontestavelmente superior ao d'aquelle.

Eiffel foi o contructor de uma torre de grandes dimensões, Réclus o delineador d'uma esphera enorme onde se acham reunidos, n'um *ensemble* extraordinario, a arte e a sciencia.

Dar a volta ao mundo em 80 minutos!

Verdadeiramente ideal!

O viajante que tiver a felicidade de entrar dentro d'esse *novo mundo*, terá occasião de admirar as bellezas dos lagos, as enormes penedias, os mais excentricos costumes dos povos, desde os mais civilizados até os selvagens.

Partindo da primeira estação em Leman, irá percorrendo, successivamente, Vienna, Arlberg, Graben, o Prater, com a sua enorme população de formosas viennenses, as húngaras, os tsinganos, etc., Dresde com as suas formosas saxonias, Berlim, S. Petersburgo, Moscow, China, S. Francisco, Chicago, New-York, America do Sul, d'ahi á Africa para o Transvaal, passar a

Madagascar, o Cairo, voltando á Europa pela Grecia, Turquia, Italia, e finalmente, passando por todas as cidades e pontos importantes e que offereçam interesse debaixo de qualquer ponto de vista.

Nada mais completo nem mais extraordinariamente bello!

LINHAS PORTUGUEZAS

Porto a Gaia. — Os concessionarios da linha americana do Porto, á estação das Devezas, em Gaia, pelo taboleiro da ponte D. Luiz, pediram para substituir a tracção animal por electrica.

Valle do Lima. — Realizou-se uma reunião dos principaes capitalistas de Vianna para se tratar da construcção d'este caminho de ferro.

Lourenço Marques. — Partiu de novo para aquella cidade o sr. engenheiro director d'aquella linha ferrea que vae ali prestar esclarecimentos aos peritos nomeados pelo tribunal arbitral de Berne para examina-rem a linha, e as obras feitas pela empresa e pelo governo.

Loanda a Ambaca. — Conta um correspondente do *Seculo* que no dia 12 do mez passado reuniu a associação commercial de Loanda para examinar uma proposta da companhia dos caminhos de ferro de Loanda a Ambaca feita ao governo, para a construcção e prolongamento do caminho de ferro de Ambaca a Malange, e de Malange ao Cuango, estabelecendo como principio que no primeiro troço o custo kilometrico é de 22:500.000 réis, entrando n'este custo o do estudo da linha e installações.

A companhia pede para elevar o preço das actuaes tarifas, na linha já em exploração, de Loanda ao Queta, ao triplo, sendo o excesso para a nova construcção; e deseja que se lhe dê terrenos na nova linha, como se fez no contracto de Loanda a Ambaca, e se lhe permita explorar minas por conta propria até 100 kilometros de cada lado da linha.

A associação commercial respondeu simplesmente que o «commercio não pôde nem acceita novos encargos».

Conclue-se d'isto que a referida associação entende que melhor vae aos interesses de Loanda que as tarifas do caminho de ferro sejam baratas do que a linha do caminho de ferro se prolongue até Malange, o que seria de incalculaveis beneficios para o commercio d'aquella provincia.

A construcção da linha tem adeantado muito nos ultimos mezes, nos valles de Lando e Tando, esperando-se que até o fim do anno esteja concluida até o seu terminus, em Ambaca.

Ponte de Abrantes. — Terminaram no dia 7 os trabalhos de construcção do ultimo pilar d'esta ponte.

A companhia offereceu um jantar aos operarios, no fim do qual houve entusiasticos brindes do sr. engenheiro Porto aos mestres da obra, operarios, engenheiro Avila e chefe de secção, Alves.

Estação do Caes do Sodré. — Dizem alguns jornaes que se vae proceder ás obras do Aterro em frente da praça do Duque da Terceira para a construcção definitiva da estação do caminho de ferro.

Assim seria, se não se oppuzesse a isso o facto de ser necessario, para a construcção do aterro, rebaixar e prolongar os canos de esgoto que desembocam n'aquelle sitio, trabalho que compete á camara municipal; o que nos leva a crer que por muito tempo não veremos sequer começado aquelle grande melhoramento tão reclamado já pelo publico que afflue áquella estação.

Continuaremos, pois, com a bella barraca de madeira servindo de fundo ao elegante grupo de barraquinhas a que n'outra noticia nos referimos hoje.

Ponte do Jamor. — Como annunciámos, começou no dia 11 a fazer-se o serviço dos comboios da linha de Cascaes pela ponte definitiva sobre o rio Jamor, visto terem dado o melhor resultado as experiencias officiaes que se fizeram.

Por enquanto o serviço faz-se todo pela linha descendente, enquanto se conclue a ponte da via ascendente, que estará prompta em principio de novembro.

A ponte provisoria está sendo demolida.

Sud-Express. — Vae novamente ter logar outra alteração do horario do Sud-express reduzindo ainda mais duas horas no percurso de Paris a Lisboa. A partida de Paris será ás 8 e meia, em vez de 7 h. 32 m., e a chegada a Lisboa ás 10 h. 20 m., em vez da actual ás 11 h. 29 m.

LINHAS HESPAÑOLAS

Bilbao a Portugalete. — A companhia dos caminhos de ferro de Bilbao a Portugalete augmentou o seu capital de 2.000.000 a 3.000.000 de pesetas e modificou os seus estatutos.

Cartagena a La Union. — Affirma-se que para os primeiros dias da semana proxima se inaugurará a linha ferrea de Los Blancos, continuação da de Cartagena a La Union.

Carril a Pontevedra. — Estão muito adeantados os trabalhos de construcção do caminho de ferro de Carril a Pontevedra, no troço de Rubianes, onde está trabalhando grande numero de operarios.

Santa Maria a Sanlúcar de Barrameda. — Continúa a ser pequeno o rendimento d'esta linha ferrea, que tem de extensão apenas 27 kilometros.

O rendimento no anno de 1895 foi de 61.378,88 e em 1894 de 58.509,79 pesetas.

Apesar do augmento que se nota em 1896, a receita não chega para fazer face á despesa e todos os restantes encargos de uma exploração regular.

Alcantarilla a Murcia. — Com grande solemnidade teve logar a inauguração do tremvia de Alcantarilla, Murcia e Espinardo, no percurso entre Alcantarilla e Murcia. A construcção de toda a linha a Espinardo e ao cemiterio de Nuestro Padre Jesús, póde fazer-se com 300.000 pesetas.

Murcia a Granada. — Em Granada constituiu-se uma junta, da qual faz parte a Liga Agraria, encarregada de promover que activamente se conclua a construcção da linha de Murcia a Granada, e de impedir que a companhia concessionaria se utilize da prorrogação de praso que lhe foi concedida pelo governo.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

Pelo ministerio das colonias está sendo estudada a conclusão do caminho de ferro de Kayes a Bafoulabé e ao Niger, no Soudão.

Desde 1879 que se pensa na construcção d'esta nova linha ferrea, com a qual se tem gasto boa somma de francos, estando no entanto atrazadissima.

Os trabalhos que a companhia de Paris-Leão-Mediterraneo está executando na sua estação terminus de Paris devem durar dez annos, por isso que se trata de demolir quasi completamente a estação actual, que será reconstruida em muito maiores proporções, mas sob um plano sensivelmente igual ás disposições actuaes.

O orçamento de 18.700.000 francos, que foi votado pela companhia, será provavelmente excedido.

A nova estação será formada por um grande hall de 86 metros de largura e 18 de comprimento, cobrindo 7 plataformas para passageiros e 13 vias de partidas e chegadas de comboios.

O novo comboio de luxo, designado por Norte-Expresso, é actualmente um dos mais rapidos do mundo, como se conclue do seguinte horario: Partida de Paris ás 2,15 da noite, chegada a Jeumont ás 5,10 da noite; partida de Jeumont ás 12,25 da noite, chegada a Paris ás 3,25 da noite.

O Norte-Expresso tem actualmente a seguinte composição: 1 fourgon para fumadores, 2 sleeping-cars, e 1 fourgon, pesando tudo 104 toneladas.

Por determinação do ministro das obras publicas foi resolvida a creação de uma commissão extraparlamentar, encarregada de estudar as questões relativas á instituição de volumes agricolas.

INGLATERRA

Começaram as obras para o tremvia electrico central de Londres, que está sendo construido o mais profundamente possivel para que não possa vir a prejudicar os alicerces das edificações existentes.

O tunnel deve estar terminado em 1897. Mede 10 kilometros. As obras começaram em Chancerylane.

ITALIA

O projecto da perfuração do Simplon vae em bom andamento. A convenção que regulará a execução está já assente entre a Italia, a Suissa e a sociedade concessionaria do Jura Simplon.

Segundo um projecto de lei apresentado no parlamento italiano, o governo d'este paiz concede á companhia do Jura Simplon auctorização para a construcção e exploração de uma linha de largura normal, atravez o Simplon, da fronteira italo-suissa a Iselle. O governo italiano obriga-se a construir a linha de accesso á grande galeria e a abrir esse troço á exploração quando o tunnel abrir.

A concessão durará 99 annos a partir do dia de abertura.

A exploração da linha de Brigue a Domodossola será entregue á companhia de Jura Simplon. Entre outras concede a Italia as seguintes vantagens á companhia:

Uma subvenção annual de 3.000 libras por kilometro, calculada sobre uma extensão de 22 kilometros, ou seja 66.000 libras por anno.

A isenção de pagamento de direitos de entrada de instrumentos, machinas, utensilios, etc.

O uso gratuito no territorio italiano da força hydraulica, seja para luz electrica, seja para qualquer outro fim relativo a construcção e exploração do grande tunnel.

REPUBLICA ARGENTINA

O parlamento argentino approvou um projecto de lei sobre a construcção de um caminho de ferro que, partindo da estação de Alsina, na provincia de Buenos Ayres, atravesse a ilha do Paraná e se interne em Entre-Rios até a cidade de Gualaguay.

A ilha do Paraná será atravessada por canaes, viaductos ou pontes metallicas.

A linha poderá entroncar com a de Buenos Ayres e Rosario, e terá um ramal até Gualaguaychú.

Tanto a provincia de Buenos Ayres como a de Entre-Rios tem enormes vantagens na construcção d'este caminho de ferro.

MEXICO

O presidente d'um dos caminhos de ferro mexicanos manifestou n'um trabalho seu que os empregados mexicanos das linhas a seu cargo estão prestando bons serviços. Quando começaram a funcionar as primeiras empresas, houve que importar empregados, mas depois d'isso os naturaes foram aprendendo o serviço, de modo que estão hoje completamente habilitados a executá-lo.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal á assemblêa geral dos accionistas de 29 de julho de 1896

(Continuado do n.º 211)

Convem observar que na despesa acima mencionada com as obras do Tejo, na importancia de 119:938,219 réis, está incluída a de 46:415,353 réis, relativa á construcção da linha do Caes do Sodré a Alcantara, comprehendendo-se n'esta ultima quantia aquella por que, em troca, adquirimos da Camara Municipal de Lisboa os terrenos que nos eram necessarios para essa construcção, e da urgencia da qual já dissémos anteriormente n'este relatorio.

Recursos effectivos da Companhia e sua applicação, durante o anno de 1895

Nos quadros seguintes tereis o desenvolvimento das quantias de todas as proveniencias recebidas pela Companhia, durante o anno de 1895, e da applicação que lhes foi dada no decurso do mesmo anno.

N'esses quadros, que são uma verdadeira conta de gerencia da nossa administração no primeiro anno da execução do convenio da Companhia com os seus crédores, encontrareis todos os elementos necessarios para a apreciação dos nossos actos, e para cabal

conhecimento da forma como os recursos da Companhia foram distribuídos pelos diversos serviços da nossa competência:

Recursos

Saldos em 31 de dezembro de 1894:

Caixa em Lisboa ...	86:089#290	
Caixa em Paris Fr. ^a 32.950,60	5:931#108	
Caixa Geral dos Depósitos	150:000#000	
Banco de Paris et des Pays Bas & Agências Fr. ^a	523.356,75	94:204#215
Bank für Handel & Industrie Mk. ^a ...	1.011.714,16	227:636#686
Crédit Industriel et Commercial.....	305.158,00	54:928#440
Comptoir National d'Escompte Fr. ^a ..	122.558,90	22:060#602
Crédit Lyonnais Fr. ^a 629.228,10	113:261#058	
Société Générale Fr. ^a 665.989,95	119:878#191	
Glyn Mills Currie & C. ^o £	229-7-2	1:032#112
Banco Internacional de Paris Fr. ^a	3.193,71	575#868
Caisse de Reports Fr. ^a 2.970,50	534#690	
Banco Parisienne Fr. ^a 23.746,25	4:274#325	
Banco Liégeoise F. ^a 13.094,74	2:465#053	
Banco de Brabant Fr. ^a 1.185,36	213#365	
Banco Hypothecario Hespanhol P. ^{as} ..	4.173,40	751#212
Cambias	216:545#994	
Agencia aduaneira de Lisboa	2:170#436	1.102:550#645
1 Dinheiro recebido das diferentes estações da linha	3.344:363#919	
2 Dinheiro recebido de receitas fóra do trafego. 6:743#610		
3 " " " devedores por transportes em conta corrente	191:730#384	
4 Dinheiro recebido de diversos por serviços combinados	86:300#351	
5 Dinheiro recebido por conta das caixas de Socorros e Reformas e Pensões.....	183:576#309	
6 Dinheiro recebido por vendas d'herva, arrendamento de bufetes, casas e de terrenos e avarias na machina	4:599#550	
7 Dinheiro recebido por avarias no mobiliario, utensilios e atraso de comboios.....	205#740	
8 Dinheiro recebido por fornecimento d'agua, manobras de machinas, aluguer de diverso material e avarias no material circulante	11:676#215	
9 Dinheiro recebido de devedores em conta corrente	763:226#885	
10 Dinheiro recebido de diversas proveniências.. 174:383#885		
11 Retenção aos portadores d'obrigações por impostos em França 69:304#391		
12 Retenção aos portadores d'obrigações por sello de novas obrigações.	33:130#890	
13 Retenção aos portadores d'obrigações amortizadas por falta de coupons.....	127#688	102:562#969
Somma total...		5.944:920#073

Aplicação

1 Pago por despesas d'exploração	1.094:499#686
2 Pago por despesas de construção	167:066#843
3 Pago por abastecimento de material	552:424#154
4 Pago por impostos em Portugal e França	277:994#135
5 Pago a diversas companhias e empresas por liquidação de serviços combinados.....	46:695#244
6 Restituído ás caixas de Socorros e Reformas e Pensões do pessoal da Companhia ...	184:374#210
7 Pago a diversos em conta corrente.....	101:692#426
8 Pago ao Banco Lisboa & Açores (nosso debito 31 dez. 1894) 80:630#175	
9 Pago por despesas de reconstituição da Companhia	15:942#472
10 Pago ao corretor Vidal pela compra de 15:900#000 nomi-	
A transportar.....	2.521:319#345

Transporte..... 2.521:319#345

naes d'inscrições d'assentam. ^o da divida interna portugueza, para constituição da fiança, como despachante da Alfandega, do nosso agente aduaneiro ..	5:684#500
11 Pago por diferenças de cambio em transferencias de fundos para paizes estrangeiros ..	552:790#797
12 Pago por dividendo d'acções. 372#600	
13 " " coupons e obrigações amortizadas, atrasados ..	6:463#575
14 Pago por coupons d'obrigações depois do convenio.....	2.259:681#282
	5.346:312#099

Saldos em 31 de dezembro de 1895:

Caixa em Lisboa ..	6:627#371	
C. Lyonnais, conta de depósito do comité fr.	12.524,20	2:254#356
Banco hypothecario hespanhol p.	4.215,25	758#745
Banco de Paris et des Pays Bas, conta ordinaria fr.	1.921.640,80	345:895#345
Banco de Paris et des Pays Bas, conta do sequestro Bartissol fr.	700.000,00	126:000#000
Bank für Handel & Industrie mk. ^a	615.033,00	138:382#425
Crédit Industriel et Commercial fr.	276.610,39	49:789#870
Comptoir National d'Escompte fr.	236.817,89	42:627#220
C. Lyonnais fr.	109.268,20	19:668#276
Soc. ^{te} Générale fr.	666.472,00	119:964#960
Glyn Mills. Currie & C. ^o £	727-2-6	3:272#062
Banco Internacional de Paris fr.	5.236,00	942#480
Caisse de Reports fr.	4.105,65	739#017
Banco Parisienne fr.	12.906,45	2:323#161
Banco Liégeoise fr.	12.938,61	2:329#004
Banco de Brabant fr.	4.015,86	722#855
Ag. Aduaneira de Lisboa fr.	6:210#888	868:508#035

Deduzindo: Saldos créditos:

B. ^o Lisboa & Açores	269:838#715	
Ag. de Paris fr.	340,83	61#346
	269:900#061	598:607#974
(Continúa.)		5.944:920#073

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Em conformidade com a determinação do governo hespanhol, será cobrado, desde 6 do corrente, o imposto de 10 réis em cada senha de expedição de bagagens ou de cães, destinadas a qualquer estação dos caminhos de ferro hespanhoes.

Esta cobrança far-se-ha em Portugal no acto da expedição.

As expedições de mercadorias, destinadas a Hespanha, em grande ou pequena velocidade, ficam também sujeitas ao pagamento do referido imposto, o qual será cobrado aos consignatários á chegada. Lisboa, 3 de outubro de 1896

ARREMATACÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes**Fornecimento de varões e rebites de cobre**

No dia 24 d'outubro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de varões e rebites de cobre.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício 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 Châteaudun.

Lisboa, 23 de setembro de 1896.

Fornecimento de injectores Friedmann

No dia 7 de novembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa, (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de injectores Friedmann.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício 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 Châteaudun. Lisboa, 7 de outubro de 1896.

Construção da estação do Sabugal e dependencias, na linha da Beira Baixa

Base da licitação, 4.500\$000 rs. Depósito provisorio, 112\$000 rs.

No dia 26 de outubro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão recebidas propostas para construção da estação do Sabugal e dependencias.

As condições e desenhos relativos a esta tarefa estão patentes na repartição central do serviço de via e obras, estação de Lisboa, (Santa Apolonia), todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 horas da tarde.

As propostas serão endereçadas á direcção da Companhia na estação central de Lisboa (Rocio), com a indicação no sobrescripto (Proposta para a construção da estação do Sabugal e dependencias) redigidas segundo a formula seguinte: (Eu abaixo assignado, residente em..... obrigo-me para com a Companhia a construir na linha da Beira Baixa a estação do Sabugal e dependencias, na conformidade das condições patentes, durante o prazo d'este concurso, e das quaes tomei pleno conhecimento, pelo preço total de..... réis) por extenso e letra intelligivel.

Lisboa, 13 de outubro de 1896.

CALDAS DA FELGUEIRA**CANNAS DE SENHORIM**
Beira Alta**Estabelecimento Thermal**

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abriu em 1 de maio

Fecha a 30 de novembro

Excellentes aguas mineraes para rheumatismo, doenças de pelle, estomago, garganta, etc.

Foi completamente reformado e comprehende 64 banheiras de 1.ª a 5.ª classe, duas salas para duches, uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inalação, pulverização, e aspiração, com gabinetes annexos e independentes para toilette.

É sem duvida o melhor do reino, mais barato, e gratis para os medicos.

Para esclarecimentos, em Lisboa, rua do Alecrim 125.

Abriu em 15 de maio. — Estação de correio e telegrapho, medico, pharmacia e barbeiro.

Grande Hotel Club

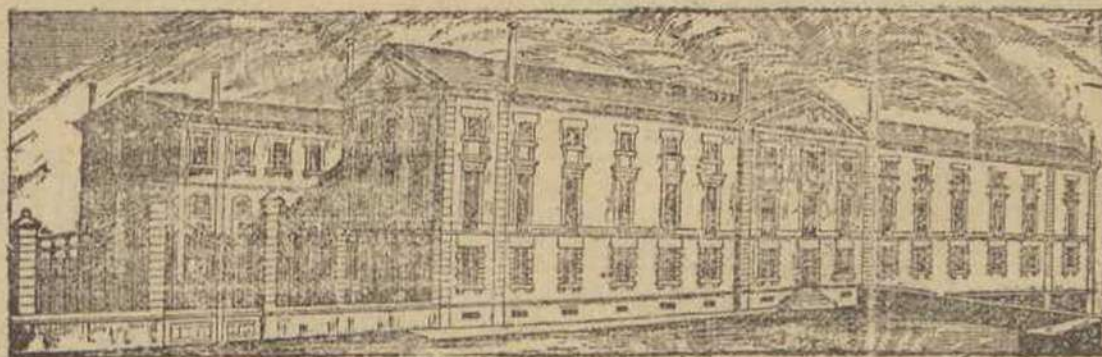
Magnificas accomodações desde 1\$200 réis, comprehendendo serviço, club, etc. Bonus para os medicos.

O hotel foi este anno adjudicado á acreditada firma Silva & Ferreira do Restaurant Club de Lisboa, ficando em vigor os antigos preços. Ha tambem boas casas mobiladas para alugar.

Para esclarecimentos: rua de S. Julião, 80 1.ª, Lisboa. Correspondencia para **Caldas da Felgueira**, ao gerente da companhia do Grande Hotel.

As aguas engarrafadas vendem-se nas pharmacias e drogarias, e no deposito geral Pharmacia Andrade, rua do Alecrim, 125.

VIAGEM — Faz-se toda em caminho de Ferro de Hespanha e Portugal até Cannas de Senhorim (Beira Alta), e d'ahi 5 kilometros de estrada de macdam, em bons carros, a todos os comboios. — A estação de Cannas, na linha da Beira Alta, liga directamente com as linhas ferreas portuguezas e com as hespanholas pelas fronteiras de Badajoz, Caceres, Villar Formoso, Barca d'Alva e Tuy.

**Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana**

CARREIRA OFFICIAL

O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR

SAIRÁ no dia 1 de novembro, 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



AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Manceau.

Hendaye e Irun.—(Fronteira franco-hespanhola) J. Goutelle et Mitjaville.—Agentes de alfândegas e de transportes internacionais — Casas em Paris e Barcelona.

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.

Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

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

Lisboa.—Carlos C. Dias — (vinhos, fructas e outras commissões) — 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.

Porto.—Grijó & C.ª — Rua de Traz, 28.

Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

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.—Etablissement de premier ordre — tout le luxe et confort — 200 chambres et salons.

LISBOA Bragança Hotel.—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre — Propr. Victor Sassetti

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

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

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

LISBOA Hotel Francfort.—T. de St. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio — Grande conforto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 rs. por pessoa.

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 Bragança.—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. — Propr. 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 accomodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

LEIRIA Hotel Central.—Bons aposentos. — Tratamento esmerado e aceio inexcédível. — Carros para a Batalha, Marinha e outros pontos. — Restaurante — Preços modicos.

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

PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club.—Magnificas accomodações, aceio inexcédível, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado — Propr. 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. — Propr. Lopez Munhós.

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

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

GUIMARÃES Hotel do Toural.—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 réis diários. 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. Accomodações 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.—Propr. 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 Clastres Martin, rua de Turin.

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

BONE (Algeria) Grand Hotel d'Orient.—Cours National, principal avenida. Casa de 1.ª ordem. Grandes quartos e salões, boa cozinha. Proprietaria, Madame Leon 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 Constant ne. 12.

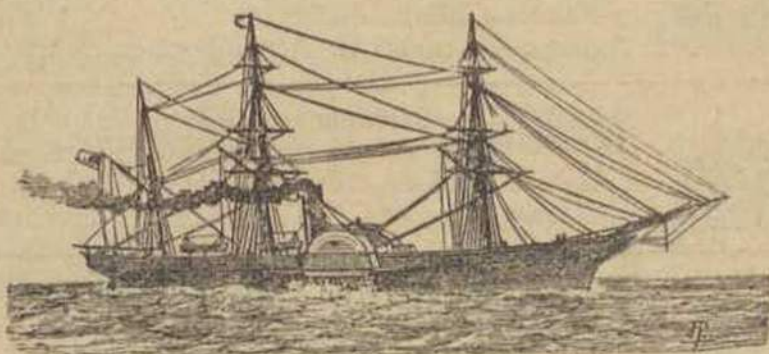
NICE Riviera-Palace-Hotel.—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes — Ascenseur, salons, orchestre — Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.º ordre.

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

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

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres

O paquete **THAMES**, sahirá a 19 de outubro

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

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

AGENTES

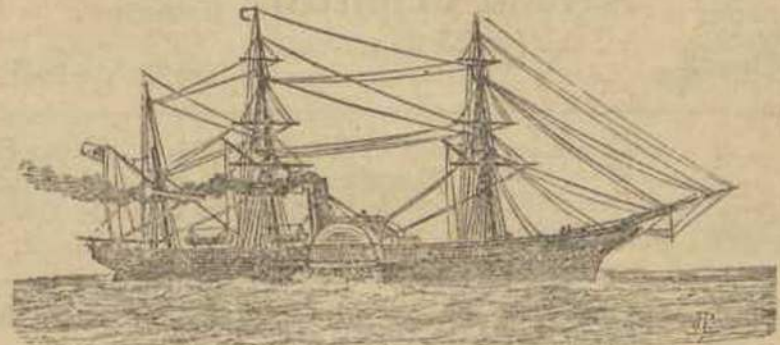
Em Lisboa: — **JAMES RAWES & C.^a** — R. dos Capelistas, 31, 1.^o

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 a vista das plantas dos paquetes, que se acham patentes nos escriptorios das agencias no Porto e em Lisboa, mas n'este caso recommenda-se **muita antecedencia**, em vista da grande acceitação que estes luxuosos paquetes teem tido por parte do publico.

Por estes paquetes tambem se acceitam passageiros para **Paranaguá, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul**, com transferencia no Rio de Janeiro para o paquete **Mæwe**, 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 Balhóeiros, 135, 1.^o

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de outubro de 1896

COMPANHIA REAL				C. Sodré-P. Aro. P. Aro.-C. Sodré				Lisb.-T.P.Setub. Setub.-Lisb.-T.P.			
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
8-30 t.	7-18 m.	2-30 t.	4-0 m.	8-30 t.	7-18 m.	2-30 t.	4-0 m.	8-30 t.	7-18 m.	2-30 t.	4-0 m.
10-0 t.	10-55 m.	8-0 t.	6-44 m.	10-0 t.	10-55 m.	8-0 t.	6-44 m.	4-30 t.	6-25 t.	2-30 t.	4-40 t.
Lisboa R.-Pamp. Pamp.-Lisboa R.				Lisb. C.S.-Porto Porto-Lisb. C.S.				Aos domingos e dias santificados			
3. ^{as} e sextas	9. ^{as} e 6. ^{as}	6-00 t.	11-7 t.	5-51 m.	11-29 m.	10-0 m.	10-36 m.	11-0 m.	11-35 m.	6-50 m.	8-23 m.
Lisb. C.S.-Porto Porto-Lisb. C.S.				C. Eranc-Evora Evora-C. Branco				BEIRA ALTA			
7-30 m.	9-20 t.	7-0 m.	8-30 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-10 t.	8-2 t.	Fig. V. Form. V. Form.-Fig.			
Aveiro-Porto Porto-Aveiro				Fig. V. Form. V. Form.-Fig.				Figueira-Pamp. Pamp.-Figueira			
4-0 m.	6-30 m.	4-15 t.	6-38 t.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-10 t.	4-48 t.	7-30 m.	9-20 m.
10-30 m.	2-50 t.	4-30 m.	8-29 m.	Pamp. F. Oñoro V. Form. Pamp.				Pamp. F. Oñoro V. Form. Pamp.			
Espinho-Porto Porto-Espinho				3. ^{as} e sextas 2. ^{as} e 6. ^{as}				11-13 t. 5-34 m. 12-27 m. 5-45 m.			
9-0 m.	9-45 m.	7-45 m.	8-27 m.	Pampilh.-Mang. Mang.-Pampilh.				6-35 t. 9-47 t. 7-35 m. 10-50 m.			
4-20 t.	5-6 t.	12-0 t.	12-42 t.	Mang.-Guarda Guarda-Mang.				4. ^{as} feiras e sab. 5. ^a feiras e dom.			
11-15 t.	12-0 t.	7-0 t.	7-42 t.	10-0 t. 12-50 m. 4-30 m. 7-19 m.				SUL E SUESTE			
Lisboa R.-V. Aro. V. Aro.-Lisboa R.				Lisb. T. P.-Faro Faro-Lisb. T. P.				Lisb. T. P.-Faro Faro-Lisb. T. P.			
7-30 t.	5-25 m.	8-35 t.	6-0 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.
Lisb. C.S.-V. Aro. V. Aro.-Lisb. C.S.				Lisboa T.P.-Beja Beja-Lisboa T.P.				Lisb. T.P.-Pias Pias-Lisb. T. P.			
7-30 m.	8-0 t.	9-30 m.	10-0 t.	8-0 m.	3-5 t.	10-0 m.	4-40 t.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-40 t.
Lisboa R.-Bada. Bada.-Lisboa R.				Lisb. T.P.-Ext. Ext.-Lisboa T.P.				Lisboa T.P.-Ext. Ext.-Lisboa T.P.			
7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	6-0 m.	8-0 m.	3-45 t.	12-10 m.	7-0 m.	8-0 m.	3-45 t.	12-10 m.	7-0 m.
Lisboa C.S.-Bad. Bad.-Lisboa C.S.				4-30 t. 11-10 t. 9-10 m. 4-40 t.				C. Branca-Beja Beja-C. Branca			
7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	10-0 t.	6-10 m. 9-0 m. 4-30 t. 7-24 t.				Beja-Faro Faro-Beja			
Lisb. C.S.-Sant. Sant.-Lisb. C.S.				11-20 m. 7-35 t. 6-30 m. 2-40 t.				Domingos e dias santificados			
2-0 t.	4-35 t.	6-45 m.	9-29 m.	12-0 t. 1-15 t. 10-30 m. 11-32 m.				2-0 t. 3-14 t. 7-0 t. 8-16 t.			
4-30 t.	7-05 t.	12-30 t.	3-05 t.	4-45 t. 5-50 t.				4-45 t. 5-59 t.			
Lisb. C.S.-Entr. Entr.-Lisb. C.S.				12-0 t. 1-15 t. 10-30 m. 11-32 m.				8-45 t. 9-49 t.			
4-0 m.	11-11 m.	6-0 m.	1-30 t.	2-0 t. 3-14 t. 7-0 t. 8-16 t.				Domingos e dias santificados			
11-0 m.	3-0 t.	6-5 t.	10-0 t.	12-0 t. 1-15 t. 10-30 m. 11-32 m.				2-0 t. 3-14 t. 7-0 t. 8-16 t.			
Coimb.-Figueira Figueira-Coimb.				4-45 t. 5-59 t.				8-45 t. 9-49 t.			
7-15 m.	9-2 m.	11-0 m.	12-48 t.	12-0 t. 1-15 t. 10-30 m. 11-32 m.				2-0 t. 3-14 t. 7-0 t. 8-16 t.			
4-30 t.	6-6 t.	9-0 t.	10-40 t.	4-45 t. 5-59 t.				8-45 t. 9-49 t.			
Lisb. R.-Queluz Queluz-Lisb. R.				12-0 t. 1-15 t. 10-30 m. 11-32 m.				2-0 t. 3-14 t. 7-0 t. 8-16 t.			
8-0 t.	8-33 t.	8-45 t.	9-17 t.	4-45 t. 5-59 t.				8-45 t. 9-49 t.			

Vapores a sahir do porto de Lisboa



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



Africa Oriental, (via Suez), vap. allem.,
Kanzler.
Sahirá a 23 de outubro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Bahia, Victoria, Rio e Santos, v. allem., **Porto Alegre.**
Sahirá a 28 de outubro.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, **Bahia.**
Sahirá a 11 de novembro.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez,
Saint-Philippe.
Sahirá a 19 de outubro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Bordeaux, vapor francez, **La Plata.**
Sahirá de 22 a 24 de outubro.
— Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Cabo Verde e Guiné, v. port., **Portugal.**
Sahirá a 17 de outubro.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Cherbourg e Southampton, vapor inglez,
Magdalena.
Sahirá a 21 de outubro.
Agentes, James Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Corunha, La Pallice e Liverpool, vap. inglez,
Orissa. Sahirá a 29 de outubro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a,
C. do Sodré, 64, 1.º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e
Buenos Ayres, v. franc., **Portugal.**
Sahirá a 23 de outubro.— Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.º



Glasgow e Liverpool, vap. hespanhol, **Goya.**
Sahirá a 21 de outubro.
Mascarenhas & C.^a,
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Havre e Anvers, vap. francez, **Saint-Marc.**
Sahirá a 17 de outubro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a,
R. dos Fanqueiros, 10.



Liverpool, vapor inglez, **Minho.**
Sahirá a 18 de outubro.
Mascarenhas & C.^a,
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Lisbon.**
Sahirá a 24 de outubro.
Mascarenhas & C.^a,
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Loanda e Lourenço Marques, vapor francez,
Ville de S. Nicolas.
Sahirá a 21 outubro.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



Londres e Anvers, vap. hespanh., **Herrera.**
Sahirá a 19 de outubro.
Mascarenhas & C.^a,
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres, vapor hespanhol, **Calderon.**
Sahirá a 22 de outubro.
Mascarenhas & C.^a,
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Madeira, S.ta Maria, S. Miguel, Terceira, Gra-
ciosa (Praia), S. Jorge (Vellas), Caes
do Pico e Fayal, vapor portuguez, **Funchal.**
Sahirá a 20 de outubro.
Agente, Germano S. Arnaud, Caes Sodré, 84, 2.º



Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia e Bar-
celona, vapor hespanhol, **Gravina.**
Sahirá a 25 de outubro.
Mascarenhas & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio e San-
tos, vapor francez, **Cor-
rientes.** Sahirá a 19 de outubro.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos,
vap. francez, **Parahyba.**
Sahirá a 2 de novembro.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio, Santos,
vap. franc., **Cordilleras.**
Sahirá a 19 de novembro.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Monte-
videu e Buenos Ayres, vap.
inglez, **Thames.** Sahirá a 19 de outubro.
Agentes, James Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão,
Patagonia.
Sahirá a 21 de outubro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão,
Paraguassu.
Sahirá a 4 de novembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Rio, Bahia, Montevideo, Pernambuco, Buenos Ay-
res e portos do Pacifico, v. ingl. **Potosi.**
Sahirá a 28 de outubro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, C. do Sodré, 64, 1.º



Rio de Janeiro e Paranaguá, vap. allemão,
Athen.
Sahirá a 25 de outubro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez,
Cordoba.
Sahirá a 26 de outubro.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez,
California.
Sahirá a 14 de novembro.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, S.to Antonio
do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo
Redondo, Benguela e Mossamedes, vap. portug.,
S. Thomé. Sahirá a 23 de outubro.
Empresa Nacional de Navegação. R. Prata, 8, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevi-
deu e Buenos Ayres, vap. ing.,
Clyde. Sahirá a 2 de novembro.
Agentes, James Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vapor
francez, **Saint-Jean.**
Sahirá a 22 de outubro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.