

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvera — 1894

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



Anvers — 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

## Prevenção importante

Tendo sido admittido no nosso escriptorio, segundo recomendação 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 benefícios, 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 aquellas 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 estatística	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 transports	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 cobertas — Nas 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 títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.	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 Portugalete — Cartagena a La Union — Carril Pontevedra — Santa Maria a Sanlúcar de Barrameda — Alcantarilla a Murcia — Murcia a Granada	315
Linhas estrangeirias — França — Inglaterra — Itália — Repùblica Argentina — Mexico	315
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatório (continuação) Avisos de serviço — Arrematações — Casas recommendedas — Agenda do viajante — Annuncios — Horário em 16 de outubro de 1896 — Vapores a sahir do porto de Lisboa.	318 a 320

## Mais estatística

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

E' muito lisongeiro o augmenio de movimento e productos do tráfego, que accusa a estatística do primeiro semestre do anno corrente, comparado com igual 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 \$ 595
Cascaes.....	40.135 \$ 908	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:

	1896	1895
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	2.405 \$ 108
Torres-Figueira.....	48.878 \$ 386	44.739 \$ 854
Beira-Baixa.....	44.160 \$ 402	35.655 \$ 532
Total.....	747.224 \$ 249	701.470 \$ 030
Totais geraes dos productos.	1.580.524 \$ 595	1.502.961 \$ 700

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

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

Deve-se notar que estes aumentos se deram em todas as linhas e ramaes que a companhia explora, com unica excepção do ramal de Caceres, em que houve diminuição em movimento de passageiros e grande velocidade e um aumento 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 distribuimos 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 aumenta sempre desde meios 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 atravesado, e quanta rasão teem 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 aumento 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 aumentou.

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

O Sul e Sueste, igualmente, teve até 1 de julho um rendimento de ..... 350:527#170 tendo tido em 1895 ..... 329:065#070 o aumento 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 diferença 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 efectivamente 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<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> 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:

Gr. velocidade	Dezembro de 1895		Dezembro de 1894	
	Quantidades	Importancias	Quantidades	Importancias
Passageiros ....	3.130	3:373#105	2.273	2:363#0780
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 estatisticos 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. <sup>sos</sup> , 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. <sup>sos</sup> , 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.<sup>T</sup>000 de mercadorias diversas, contra 144 comboios e 6.194.<sup>T</sup>000 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 negócios marítimos 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 colocação 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 marítimo 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, pôde ser puxado á velocidade uniforme de 6 milhas por hora.

\*

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

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

\*

O trafego em 2.<sup>a</sup> classe nos nossos caminhos de ferro continua 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 % contra a total, desde 1890, de 29 %.

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.<sup>a</sup> classe. No trafego de 1.<sup>a</sup> classe nota-se pouca variação, mas no de 3.<sup>a</sup> classe o aumento é consideravel, sendo o numero de passageiros, n'esta classse no anno passado, mais uns 500.000 do que no anno anterior. E' muito improvável 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 inevitável alguma reorganização em todos os caminhos de ferro.

\*

Acaba de se publicar o relatorio geral do *Board of Trade* sobre os accidentes ocorridos 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 ocorridos nos comboios.

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

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

Mostrou-se no anno passado um aumento 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 OFICIAL

**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 aprovar o projecto datado de 27 de agosto ultimo de modificação nas vias de resguardo, installação 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 communica 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 necessário estabelecer o quadro do pessoal destinado ao serviço da mesma estação: hei por bem, nos termos do § 2.<sup>a</sup> do artigo 9.<sup>a</sup> do decreto n.<sup>o</sup> 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 negócios das obras publica, comércio 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.<sup>a</sup> classe, 1 fiel de 1.<sup>a</sup> classe, 2 ditos de 2.<sup>a</sup> classe, 1 telegraphista de 1.<sup>a</sup> classe, 1 factor de 1.<sup>a</sup> classe, 1 dito de 2.<sup>a</sup> classe, 1 bilheteiro de 1.<sup>a</sup> classe, 1 dito de 2.<sup>a</sup> classe.

Paço, 9 de d'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.<sup>o</sup> 1, de 15 de fevereiro de 1890, applicavel a generos frescos, comestiveis, etc.

N.<sup>o</sup> 2, de 1 de agosto de 1894, a grupos de collegaes.

N.<sup>o</sup> 3 B. B., de 1 de agosto de 1895, a passageiros em 3.<sup>a</sup> classe.

N.<sup>o</sup> 4, de 17 de novembro de 1890, a metallico, valores e reembolsos.

N.<sup>o</sup> P. 4, de 1 de janeiro de 1892, a bilhetes de excursão.

N.<sup>o</sup> 5, de 30 de outubro de 1889, a reservados, logares de luxo e salões.

N.º 6, de 15 de fevereiro de 1890, a telegrammas.  
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, bebedas fermentadas e refrigerantes.

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

N.º 4, de 28 de agosto de 1889, a materias inflamaveis, 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 lás em rama.

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

N.º 19, de 1 de agosto de 1892, a minérios, 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 tambem 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 elles.

**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 minérios de ferro e cobre e o phosphato de cal.

Tambem foi criado 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 entâo 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 continuaçao 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' passoso!

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 constituidas por dois foieiros sustentando um pano roto e sujo, abrigando um montão de melancias.

Vimos ha pouco d'isso n'um mercado árabe á beira do deserto do Sahara, mas a *installação* do nosso Aterro diverge d'aquelle 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 convém 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 tambem 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 indígena, tornando-o agente d'essa colonização, associado nos resultados dos progressos do paiz.

Eu não sei se, como lá dizem os europeus, o arabe continua 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 prohíbe 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 Mohameded-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 bebibas 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 couro 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 muiço 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 caravanias.

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 aglomeracões tem a sua feição distinta, sendo habitada por individuos de distinctas raças, que todas se mesclam na parte franceza da cidade, dando-lhe um aspecto interessante pela variedade de trajes 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 completem 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 alguém 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 apparença do sexo feminino não é tentadora; o fato que usam, largo, deselegante, coberto com o manto branco, oculta-lhes qualquer belleza de fórmas. 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 difícil 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 admitte 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 obrigan os europeus a tirarem os chapeos.

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, pôde 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.

Nalgumas 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, abanondo-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, suprimiu 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 direccão da companhia em estabelecer os preços que muito bem entenda sem dar satisfações a ninguem.

E tanto mais que esta resolução é de incalculaveis benefícios 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 habituasse a servir-se dos carros repetidas vezes, não dando, quasi, um passo a pé. Sabe-se quanto este costume é anti-hygienico. Hoje o pede-

trianismo está muito mais desenvolvido, e n'isso lucra ambem 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, vasios, a rua Aurea, Avenida, rua da Palma e outras.

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

Só quem se sacrificia 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'aquellos 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 sucede ao seu outro collega que, pelo contrario, continua a achar o negocio... escuro.

Mas, não faz mal; tudo vae perfeitamente.

### Caminho de ferro de Lourenço Marques

Eis um assumpto que tem conseguido prender as attenções de todas as nações, e por isso mesmo de vez em quando surgem boatos, propalam-se noticias, que em seguida se desmentem e desapparecem, 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 registar 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 relatorio da Companhia Neerlandesa consigna que esse augmento se eleva a 130 %.

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

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

"É preciso ter esperança 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 comprehendêr.

Quanto ao sr. Paulo, é una 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 attenção 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 relatorio 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 rēde, como se pensa fazer, é extensa, porque é formada por uma linha circular pelos boulevards exteriores, e de duas transversaes, pensando se tambem n'um ramal de Paris ao Champ de Mars e no prolongamento da linha do Molineaux, 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 fórmula 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 rēde em adjudicação, ficando a cargo de uma companhia concessionaria o fornecimento de capitais, 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 rēde, 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 construída 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 construída 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-comissão portugueza da subscricção para o monumento a Pasteur enviou-nos a sua circular, pedindo nos associemos a este testemunho de preito que o mundo inteiro vae prestar ao sabio, a quem toda a humanidade tão assignalados serviços deve.

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

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 distintos 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 subscricções no largo do Pelourinho, 32, 1.<sup>o</sup> Lisboa.

### Entre collegas

**Notícias 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 concluir-a exclamámos — muito bom!

Com efeito; se a nova publicação, dirigida por um collega estimado — collega e discípulo 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, dizíamos, 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 *Notícias de Portugal*, um caracter honesto, um espirito alevantado e capaz só de concepções generosas, um trabalhador infatigavel, devia produzir um jornal assim.

As *Notícias* são destinadas á exportação para o Brazil e Africa, são portanto um jornal de exportação, e bem iria o paiz se só este saísse 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 nocão das nossas questões intimas da nossa mesquinha politica, questões que lá fóra, vistas só de um lado e por prismas bem diferentes 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 *Notícias* são um jornal admiravel, n'este ponto. O seu programma é dizer verdades sem parcialidade, sem partidarismo que não seja o bem do paiz, sem aspirações que não sejam retratar-nos, lá fóra, sob o nosso aspecto verdadeiro, sem exageros «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 aumentar, 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 seccão *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 caracter provisório, 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.

Estivemos ali ha dias, e se não fôra a impertinente chuva que todo o dia caiu, tornando um verdadeiro charco toda a via, teríamos 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 sarão 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 teme em não deixar demolir a egreja 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 egreja não seja arrasada (embora n'aquellas proximidades haja oito ou mais) façam com que a conclusão da obra seja protraída 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'Exterior 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<sup>er</sup> 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 soultre de 13,75 fr. et le montant du coupon du 1<sup>er</sup> 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<sup>e</sup> semaine laisserait une plus value totale de 289 000 fr. environ.

L'Est côte 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 raffermit; 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 Mossamedes 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 assinalaram 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 comercial 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 francês, 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 notícias alarmantes, transmittidas, do Rio de Janeiro ao *Times* ácerca da situação financeira d'aquella praça. Segundo essas notícias haviam-se aggravado as dificuldades, estando iminentes algumas fallências, tendo-se chegado a falar na necessidade de ser decretada moratoria de seis meses. Telegrammas recebidos depois em Lisboa e Porto asseguram que as notícias transmittidas ao *Times* eram exageradas, que a moratoria fôra proposta nas camaras por um deputado da oposição, e rejeitada, e que as fallências estavam limitadas a duas ou tres casas commerciaes. Como correção a estas informações, decerto exageradas também no sentido optimista, sabe-se que ha um certo numero de casas commerciaes, que ha mais d'um anno luctam com sérias dificuldades, 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 continua a influir bastante na nossa economia interna. Esta questão do comércio 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 resolvê-lo sem um estudo conscientioso da situação. A posição do mercado de cambios não se modificou. Os boatos relativos á crise brasileira 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 16.000 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 prediales 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 Banco de Portugal. 5 1/2 %
» cheque.....	40 1/16	40	No mercado.... 5 %
Paris 90 d/v.....	710	711	Agio Buenos Ayres ..... 180
» cheque.....	715	716	Cambio Brazil... 8 5/8
Berlim 90 d/v.....	290	291	Premio libra.... 1.470
» cheque .....	294	296	
Francfort 90 d/v.....	290 1/2	291 1/2	
» 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	-	16.800	-	36,35	36,30	36,40	36,30	36,30	36,30	-
Obrig. 4% 1888.....	-	16.800	16.800	-	16.800	-	16.800	-	-	-	16.800	16.800	-	-
" 4% 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42.900	-	-	-
" 4% 1890 coupon....	-	43.000	-	43.100	43.100	-	43.100	-	-	-	42.900	-	-	-
" 4% 1890 externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4½% assent....	-	-	-	-	-	-	49.400	49.400	-	-	-	-	-	-
" 4½% coup. int....	49.200	49.300	-	49.300	-	-	49.400	-	-	49.300	-	49.400	-	-
" 4½% externo....	-	-	-	-	-	46.100	-	-	-	-	-	-	-	44.000
" Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44.000
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. prediaes 6%.....	-	94.200	-	-	-	94.000	-	-	-	94.200	-	94.400	94.400	-
" " 5%.....	94.000	-	-	91.200	91.300	91.400	91.500	91.500	91.500	-	-	-	-	-
" Comp. Real 3%....	-	-	-	31.500	-	-	-	-	32.000	32.000	-	-	-	32.000
" C. Nacional....	-	-	-	-	-	-	-	-	34.000	-	-	-	-	-
Obrig. Atravez Africa....	80.300	-	-	-	-	80.500	80.600	-	-	81.000	81.000	-	-	-
Paris: 3% 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	-	120.30	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% 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	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						Diferença a favor de		
		1896			1895			Totaes			1896			1896		
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1896	1895	1896	1895	1896	1895	Réis	Réis	
COMPANHIA REAL	de 16 a 22 Setemb.	693	Réis 73.681.000	Kilometrícias 106.321	693	Réis 72.889.376	Kilometrícias 103.179	Réis 2.279.824.000	Réis 2.194.301.146	Réis 83.519.854	Réis 82.267.490.536	Réis 86.296.464	Réis 90.448.856	Réis 5.143.146	Réis 4.826.536	Réis 6.116.144
	enova não garantida.	23 29	" 73.666.000	106.300	"	" 72.889.390	" 103.179	2.353.487.000	2.267.490.536	86.296.464	82.267.490.536	86.296.464	90.448.856	5.143.146	4.826.536	6.116.144
Nova rede garantida.	30 6 Outub.	" 69.826.000	100.759	"	" 65.673.608	" 94.767	2.423.313.000	2.332.864.144	90.448.856	82.267.490.536	86.296.464	90.448.856	5.143.146	4.826.536	6.116.144	4.826.536
	16 22 Setemb.	380	9.730.000	25.605	380	9.997.624	26.309	266.585.000	261.471.854	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536
Sul e Sueste...	23 29	" 9.741.000	25.555	"	" 9.997.610	26.262	276.296.000	271.469.164	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536
Minho e Douro.	30 6 Outub.	" 9.340.000	24.578	"	" 8.050.392	21.485	285.636.000	279.519.856	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536
Beira Alta....	27 2 Setemb.	475	18.003.270	37.901	475	18.705.100	39.378	500.449.200	469.650.185	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536
Nacional (Mirandella e Vizeu)....	26 1 Setemb.	105	1.770.070	16.857	105	1.694.821	16.741	42.998.893	41.913.115	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536	82.267.490.536
Guimarães....	23 29	" 1.747.665	51.401	"	" 1.441.627	42.400	58.458									

## 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 reprodução 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 comprimento, patentear-se-hão aos seus olhos os mais pittorescos panoramas, os diferentes 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 surprehender 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, sugerindo 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, Viena, Arlberg, Graben, o Prater, com a sua enorme população de formosas viennenses, as hungaras, 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 examinarem 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 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 dé terrenos na nova linha, como se fez no contracto de Loanda a Ambaca, e se lhe permitta explorar minas por conta propria até 100 kilometros de cada lado da linha.

A associação commercial respondeu simplesmente que o «commercio não pôde nem aceita 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 provicia.

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 aquele 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 barraquinas a que n'outra noticia nos referimos hoje.

**Ponte do Jamor.** — Como anunciámos, 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 aumentou 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 aumento 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 Jesus, pôde 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 prazo 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 Bafonlabé e ao Niger, no Soldão. 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 criação de uma commissão extraparlamentar, encarregada de estudar as questões relativas á instituição de volumes agrícolas.

### INGLATERRA

Começaram as obras para o tremvia electrico central de Londres, que está sendo construído o mais profundamente possível 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, através 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 liras por kilometro, calculada sobre uma extensão de 22 kilometros, ou seja 66.000 liras 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 aprovou um projecto de lei sobre a construcção de um caminho de ferro que, partindo da estação de Alsina, na província de Buenos Ayres, atravesse a ilha do Paraná e se interne em Entre-Ríos até a cidade de Gualeguay.

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

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

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

### MEXICO

O presidente d'un 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 assembléa geral dos accionistas de 29 de julho de 1896

(Continuado do n.º 211)

Convém observar que na despesa acima mencionada com as obras do Tejo, na importancia de 119.938,7219 réis, está incluida a de 46.415,7353 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 dissemos anteriormente n'este relatorio.

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

Nos quadros seguintes teréis o desenvolvimento das quantias de todas as proveniencias recibidas 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 credores, 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 competencia:

#### Recursos

Saldos em 31 de dezembro de 1894:	
Caixa em Lisboa ...	86:089\$290
Caixa em Paris Fr. <sup>r</sup> .	32.950,60 5:931\$108
Caixa Geral dos Depositos .....	150:000\$000
Banco de Paris et des Pays Bas & Agencias Fr. <sup>r</sup> .....	523.356,75 94:204\$215
Bank für Handel & Industrie Mk. <sup>r</sup> ...	1.011.714,16 227:636\$686
Crédit Industriel et Commercial.....	305.158,00 54:928\$440
Comptoir National d'Escompte Fr. <sup>r</sup> .....	122.558,90 22:060\$602
Crédit Lyonnais Fr. <sup>r</sup>	629.228,10 113:261\$058
Société Générale Fr. <sup>r</sup>	665.989,95 119:878\$191
Glyn Mills Currie & C. <sup>r</sup> £ .....	229-7-2 1:032\$112
Banco Internacional de Paris Fr. <sup>r</sup> ....	3.193,71 575\$868
Caisse de Reports Fr. <sup>r</sup>	2.970,50 534\$690
Banco Parisienne Fr. <sup>r</sup>	23.746,25 4:274\$325
Banco Liégeoise F. <sup>r</sup>	13.094,74 2:465\$053
Banco de Brabant Fr. <sup>r</sup>	1.185,36 213\$365
Banco Hypothecario Hespanhol P. <sup>r</sup> .....	4.173,40 751\$212
Cambias .....	216:545\$994
Agencia aduaneira de Lisboa .....	2:170\$436
1 Dinheiro recebido das diferentes estações da linha .....	3.344:363\$919
2 Dinheiro recebido de receitas fóra do tráfego .....	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 Soccorros e Reformas e Pensões .....	183:576\$309
6 Dinheiro recebido por vendas d'herva, arrendamento de bufetes, casas e de terrenos e avarias na machine .....	4:599\$550
7 Dinheiro recebido por avarias no mobiliário, utensílios e atraso de comboios .....	205\$740
8 Dinheiro recebido por fornecimento d'água, manobras de máquinas, 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
<i>Somma total...</i>	<u>102:562\$969</u>
	<u>5.944:920\$073</u>

#### 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 Soccorros 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 (nossa débito 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-	
<i>A transportar .....</i>	<u>2.521:319\$345</u>

#### Transporte .....

naes d'inscrições d'assentamento da dívida interna portuguesa, para constituição da fiança, como despachante da Alfândega, do nosso agente aduaneiro ..	2.521:319\$345
11 Pago por diferenças de cambio em transferências de fundos para países estrangeiros ..	5:684\$500
12 Pago por dividendo d'acções ..	552:790\$797
13 " " coupons e obrigações amortizadas, atrasados ..	372\$600
14 Pago por coupons d'obrigações depois do convenio .....	6:463\$575
	<u>2.259:681\$282</u>
	<u>5.346:312\$099</u>

#### 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 hypothecário hespanhol p.	4.215,25 758\$745
Banco de Paris et des Pays Bas, conta ordinária 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. <sup>r</sup> ....	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. <sup>r</sup> Générale fr.	666.472,00 119:964\$960
Glyn Mills Currie & C. <sup>r</sup> £....	727-2-6 3:272\$062
Banco International 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
	<u>5.944:920\$073</u>
Deduzindo : Saldos credores:	
B. <sup>r</sup> Lisboa & Açores	269:838\$715
Ag. de Paris fr....	340,83 61\$346 269:900\$061
	<u>5.986:607\$974</u>
(Continua.)	

## 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 hespanhóis.

Esta cobrança far-se-há 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 à chegada. Lisboa, 3 de outubro de 1896

 ARREMATAÇÕES**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.

## Construcção da estação do Sabugal e dependencias, na linha da Beira Baixa

Base da licitação, 4:500\$000 rs. Depósito provisório, 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 sobre-scripto (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

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

Foi completamente reformado e comprehende 64 baneiras de 1.<sup>a</sup> a 5.<sup>a</sup> classe, duas salas para duches, uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inhalação, 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**

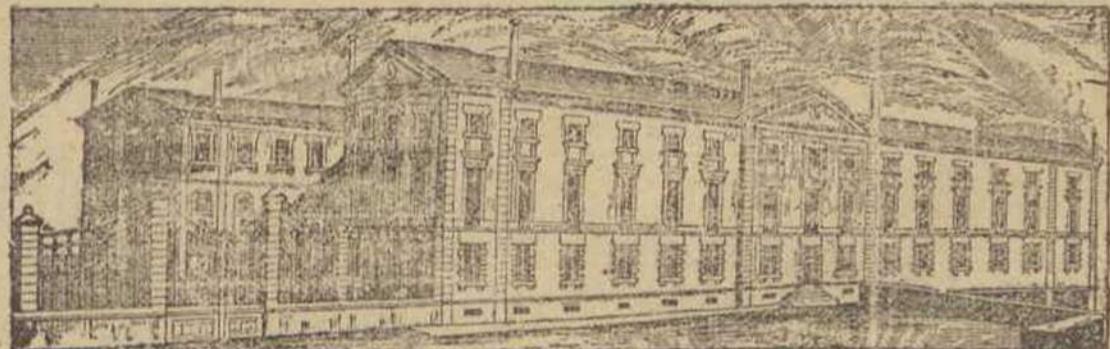
Magnificas accommodações desde 1\$200 réis, comprehendendo serviço, club, etc. Bonus para os medicos.

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.<sup>o</sup>, 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.<sup>o</sup> 5.

Alberto R. Centeno & C.<sup>o</sup>



## AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES

RECOMMENDADAS

## MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

RECOMMANDÉES

**Antwerpia.**—A. Manceau.**Hendaye e Irun.**—(Fronteira franco-hespanhola) J. Gouelle et Mitjaville.—Agentes de alfandegas e de transportes internacionaes — 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.<sup>o</sup>**Lisboa.**—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.**Lisboa.**—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).**Londres.**—F. Demolder — 4, Holmdale Road Amburst Park.**Madrid.**—Cesar Fereal.—Agente comercial da C.<sup>a</sup> Real.**Porto.**—Grijó & C.<sup>a</sup>—Rua de Traz, 28.**Valencia d'Alcantara.**—D. Alejandro Campero.

## AGENDA DO VIAJANTE

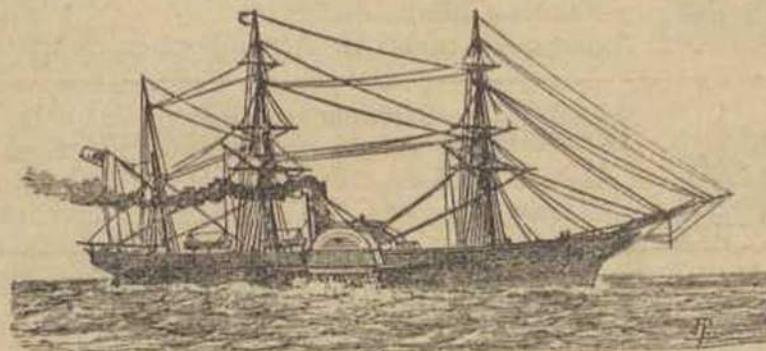
Prevenimos os nossos leitores de que são estes os UNICOS estabelecimentos que lhes recommendamos, porque praticamente conhecemos o seu serviço.

## 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 Príncipe, junto á Estação Central.—Établissement de premiero ordre — tout le luxe et confort — 200 chambres et salons.**LISBOA** **Bragança Hotel** — Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.<sup>o</sup> ordre — Propri. Victor Sasseti**LISBOA** **Hotel Durand** — Rua das Flores, 71 — 4.<sup>o</sup> 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 S<sup>a</sup>. 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, 443.**LISBOA** **Hotel Americano** — P. de S. Paulo, n.<sup>o</sup> 3. — Proximo dos caes e banhos do arsenal. — Bons quartos e aposentos. — Preços: 1\$000 rs. para cima.**CASCAES** **Hotel Central** — De 1.<sup>o</sup> ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Grand confortable — On parle toutes les langues.**CASCAES** **Hotel Bragance** — Appartements pour famille. — Vue splendide sur la mer. Service de 1.<sup>o</sup> ordre. — Service au jardin et pour la ville. — Prix modérés. — Prop. Victor Lestage.**CINTRA** **Hotel Nunes** — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs. — Prop. João Nunes.**CINTRA** **Hotel Netto** — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 400 pessoas. Preços razoaveis. — Prop. Romão Garcia Vinhas.**MAFRA** **Hotel Moreira** — no largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia ate 1\$500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.**CALDAS DA RAINHA** **Grande Hotel Lisbonense** — Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para familias. — Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Paramos.**LEIRIA** **Hotel Central** — Bons aposentos. — Tratamento esmerado e aceio inexcedivel. — Carros para a Batalha, Marinha e outros pontos. — Restaurante — Preços modicos.**FIGUEIRA DA FOZ** **Hotel Sandade.** — Rua da Saudade, Bairro novo. Magnificas vistas para o mar, mu to perto da praia, Colyseu Figueirense, e proximo do Casino Mondego e theatro-circo. — Preços variam entre 900 e 1\$400 ré s.**PRAIA DA NAZARETH** **Grand Hotel Club** — Magnificas accommodações, aceio inexcedivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cellia e Vallado — Prop. A. de S. Romão.**PORTO** **Grande Hotel do Porto** — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres. Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.**PORTO** **Hotel Continental** — R. Entreparedes (Frete à Batalha). Serviço de 1.<sup>o</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. — Propri. Lopez Munhós.**PORTO** **Grande Hotel America Central** — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos banhos. Aveio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.**PORTO** **Hotel Francfort** — O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.<sup>o</sup> ordem — Propri. Adriano & François.**GUIMARÃES** **Hotel do Toural.** — Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 réis diarios. Serviço avulso, almoço 400, jantar 600 réis.**GIBRALTAR** **Hotel Metropole e Nuevo Hotel Espanol.** — Situado a entrada da cidade. — Cozinha excelente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos. — Proprietario, Lorenzo Sacarello.**SEVILHA** **Grand Hotel d'Europe** — Proprietarios Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para familias, preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão.**SEVILHA** **Gran Fonda de Madrid** — Principal estabelecimento de Sevilha — illuminação electrica — luxuosos pateos — sala de jantar para 200 pessoas — banhos.**GRANADA** **Hotel Victoria** — Prop. Federico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.**CARTAGENA** **Grand Hotel de Roma.** — No centro da cidade, 70 quartos espacosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas. — Excellent cozincha — Hospedagem completa desde 5 pesetas — Proprietario Teófilo Garcia.**ORAN** **(Algérie) Hotel restaurant du Louvre.** — Quartos confortaveis desde 2 francos, cozincha farta a preço fixo, desde 2 francos, ou por lista — situação ao centro da cidade em face do theatre. Proprietario Clastres Martin, rua de Turin.**TIZI OUZOU** **(Kabila, Algérie) Grand Hotel des Postes** — Excellente serviço de cozincha, bellos aposentos, carros para visitar Fort National, Michelet e a grande Kabila. Preços economicos. Proprietario, P. Despous.**BONE** **(Algérie) Grand Hotel d'Orient.** — Cours National, principal avenida. Casa de 1.<sup>o</sup> ordem. Grandes quartos e salões, boa cozincha. 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, orchester — Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.<sup>o</sup> ordre.**CONSTANTINOPLA** **Pera-Palace-Hotel** — Grands salons — luxueux appartements — Vue du Bosphore — Cuisine et cave de 1.<sup>o</sup> 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 accommodações para passageiros são inexcedíveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incomodos de uma viagem por mar.

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

#### AGENTES

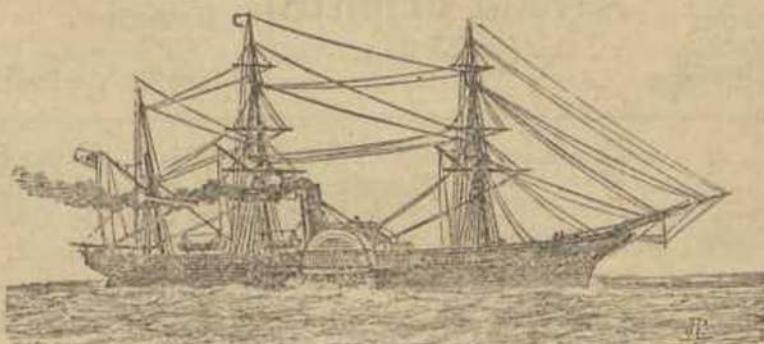
Em Lisboa: — JAMES RAWES & C.<sup>a</sup> — R. dos Capelistas, 31, I.<sup>o</sup>

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

# BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

# NORDDEUTSCHER LLOYD



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

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

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

Os srs. passageiros de 1.<sup>a</sup> classe podem escolher os beliches que desejarem à 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 aceitação que estes luxuosos paquetes teem tido por parte do publico.

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

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.<sup>o</sup>, e em Lisboa ao agente João Patrício Alves Ferreira, rua dos Balhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>

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

COMPANHIA REAL		Lisboa R.-Fig. <sup>a</sup>	Fig. <sup>a</sup> -Lisboa R.	Alc. M.-Bemfica	Bemfica-Alc. M.	C. Sodré-P. Arc.	P. Arc.-C. Sodré	Lisb.-T.P. Setub.	Setub.-Lisb.-T.P.
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	7- 0 m.   3-20 t.	1- 5 t.   10-20 t.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
Part.   Cheg.	Part.   Cheg.	7- 0 t.   5-23 m.	7-45 t.   6-30 m.	6-45 m.   7- 5 m.	8-10 m.   9- 0 m.	6-30 m.   7- 0 m.	7-15 m.   7-51 m.	8-0 m.   10-10 m.	8-0 m.   9-50 m.
8-30 t.	7-18 m.	2-30 t.	4- 0 m.	9-20 t.   9-40 t.	10-15 t.   10-35 t.	8-0 m.   8-39 m.	8-45 m.   9-25 m.	4-30 t.   6-25 t.	2-30 t.   4-40 t.
10- 0 t.	10-55 m.	8- 0 t.	6-44 m.	9-45 m.   9-29 m.	7-45 m.   8-29 m.	4-15 t.   4-53 t.	5-45 t.   6-24 t.	—   —	4-45 t.   6-35 t.
6-00 t.	11-7 t.	5-51 m.	11-29 m.	10- 0 m.   10-44 m.	8-45 m.   9-29 m.	6-45 t.   7-27 t.	8- 0 t.   8-41 t.	Aos domingos e dias santificados	
12- 0 t.	12-47 t.	1- 0 t.	2- 0 t.	12- 0 t.   12-44 t.	11- 0 m.   11-45 m.	9-15 t.   9-51 t.	10-30 t.   11-11 t.	6-50 m   8-23 m.	
2-20 t.	3-18 t.	3-30 t.	4-13 t.	2- 0 t.   2-41 t.	1- 0 t.   1-45 t.	10- 0 m   10-36 m.	II- 0 m   11-35 m.	7-10 t.   8-2 t.	
6-25 t.	7-30 t.	7-40 t.	8-43 t.	4-45 t.   5-29 t.	3- 0 t.   3-45 t.				
Fig.-B. Amieira	B. Amieira-Fig.	7-35 m.   8- 2 m.	10-30 m.   10-57 m.	5-30 t.   5-14 t.	6- 0 t.   6-44 t.				
Aveiro-Porto	Porto-Aveiro	4- 0 m.   6-30 m.	4-15 t.   6-38 t.	7-15 t.   7-59 t.	7- 0 t.   7-45 t.				
10-30 m.	2-50 t.	4-30 t.	8-29 m.	8-45 t.   9-29 t.	8-15 t.   8-59 t.				
Espinho-Porto	Porto-Espinho	9- 0 m.   9-45 m.	7-45 m.   8-27 m.	Excepto aos sáb.	10- 0 t.   10-44 t.				
4-20 t.	5- 6 t.	12- 0 t.	12-12 t.	11- 0 t.   11-45 t.	—   —				
11-15 t.	12- 0 t.	7- 0 t.	7-12 t.	12- 0 m.   12-44 m.	—   —				
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6- 0 m.	Domingos e dias santificados					
Lisboa C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa C.S.	7-30 m.   8- 0 t.	9-30 m.   10-0 t.	1- 0 t.   1-44 t.	2- 0 t.   2-44 t.				
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	7-30 t.   6-45 m.	6-45 t.   6- 0 m.	3- 0 t.   3-44 t.	4- 0 t.   4-45 t.				
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	7-30 m.   9-15 t.	8-45 m.   10- 0 t.	C. Sodré-Caso.	Caso.-C. Sodré				
Lisboa C. S.-Sant.	Sant.-Lisboa C. S.	2- 0 t.   4-35 t.	6-45 m.   9-20 m.	5-45 m.   7- 0 m.	5-30 m.   6-45 m.				
4-30 t.	7-05 t.	12-30 t.	3-05 t.	7- 0 m.   8-14 m.	7-30 m.   8-40 m.				
Lisboa C. S.-Entr.	Entr.-Lisb. C. S.	4- 0 m.   11-11 m.	6- 0 m.   1-30 t.	9- 0 m.   10-14 m.	8-30 m.   9-40 m.				
11-0 m.	3- 0 t.	6- 5 t.	10- 0 t.	11- 0 m.   12-15 t.	12-30 t.   13-35 t.				
Colomb.-Figueira	Figueira-Coimb.	7-15 m.   9- 2 m.	11-0 m.   12-48 t.	1- 0 t.   2- 0 t.	1- 0 t.   2-47 t.				
4-30 t.	6- 6 t.	9- 0 t.	10-40 t.	2- 0 t.   3- 0 t.	3- 0 t.   3-47 t.				
Lisb. R.-Queluz	Queluz-Lisb. R.	8- 0 t.   8-33 t.	8-45 t.   9-17 t.	10-15 t.   11-15 t.	9-30 t.   10-40 t.				
Lisb. R.-Fig. <sup>a</sup>	Fig. <sup>a</sup> -Coimb.	2- 0 t.   6- 6 t.	9- 0 t.   10-40 t.	12-15 t.   12-20 t.	12-30 t.   12-40 t.				
12-30 t.	1-34 t.	—	—	12-15 t.   12-20 t.	12-30 t.   12-40 t.				
Só aos sábados	—	—	—	12-15 t.   12-20 t.	12-30 t.   12-40 t.				
Só aos domingos	—	—	—	12-15 t.   12-20 t.	12-30 t.   12-40 t.				
12-30 t.	1-34 t.	—	—	12-15 t.   12-20 t.	12-30 t.   12-40 t.				
Domingos e dias santificados	—	—	—	12-15 t.   12-20 t.	12-30 t.   12-40 t.				
Lisb. R.-Queluz	Queluz-Lisb. R.	2- 0 t.   8-33 t.	8-45 t.   9-17 t.	12- 0 t.   1-15 t.	10-30 m.   11-32 m.				
4-45 t.	5-59 t.	—	—	2- 0 t.   3-14 t.	7- 0 t.   8-16 t.				
8-45 t.	9-49 t.	—	—	4-45 t.   5-59 t.	—				
12- 0 t.	1-15 t.	—	—	12- 0 t.   1-15 t.	10-30 m.   11-32 m.				
2- 0 t.	3-14 t.	—	—	2- 0 t.   3-14 t.	7- 0 t.   8-16 t.				
4-45 t.	5-59 t.	—	—	4-45 t.   5-59 t.	—				
8-45 t.	9-49 t.	—	—	12- 0 t.   1-15 t.	10-30 m.   11-32 m.				
12- 0 t.	1-15 t.	—	—	12- 0 t.   1-15 t.	10-30 m.   11-32 m.				
2- 0 t.	3-14 t.	—	—	12- 0 t.   1-15 t.	10-30 m.   11-32 m.				
4-45 t.	5-59 t.	—	—	12- 0 t.   1-15 t.	10-30 m.   11-32 m.				
8-45 t.	9-49 t.	—	—	12- 0 t.   1-15 t.	10-30 m.   11-32 m.				
12- 0 t.	1-15 t.	—	—	12- 0 t.   1-15 t.	10-30 m.   11-32 m.				
2- 0 t.	3-14 t.	—	—	12- 0 t.   1-15 t.	10-30 m.   11-32 m.				
4-45 t.	5-59 t.	—	—	12- 0 t.   1-15 t.	10-30 m.   11-32 m.				
8-45 t.	9-49 t.	—	—	12- 0 t.   1-15 t.	10-30 m.   11-32 m.				
12- 0 t.	1-15 t.	—	—	12- 0 t.   1-15 t.	10-30 m.   11-32 m.				
2- 0 t.	3-14 t.	—	—	12- 0 t.   1-15 t.	10-30 m.   11-32 m.				
4-45 t.	5-59 t.	—	—	12- 0 t.   1-15 t.	10-30 m.   11-32 m.				
8-45 t.	9-49 t.	—	—	12- 0 t.   1-15 t.	10-30 m.   11-32 m.				
12- 0 t.	1-15 t.	—	—	12- 0 t.   1-15 t.	10-30 m.   11-32 m.				
2- 0 t.	3-14 t.	—	—	12- 0 t.   1-15 t.	10-30 m.   11-32 m.				
4-45 t.	5-59 t.	—	—	12- 0 t.   1-15 t.	10-30 m.   11-32 m.				
8-45 t.	9-49 t.	—	—	12- 0 t.   1-15 t.	10-30 m.   11-32 m.				
12- 0 t.	1-15 t.	—	—	12- 0 t.   1-15 t.	10-30 m.   11-32 m.				
2- 0 t.	3-14 t.	—	—	12- 0 t.   1-15 t.	10-30 m.   11-32 m.				
4-45 t.	5-59 t.	—	—	12-					

## 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 alemão, **Bahia**.  
Sahirá a 11 de novembro.  
Agente, Ernesto George,  
R. da Prata, 8.



**Barcelona**, Cette 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 Fânqueiros, 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. hespanhol, **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.ª 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, vap. 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-  
video 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 alemão,  
**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 Paranaúá, vap. allemão,  
**Athen**.  
Sahirá a 25 de outubro.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



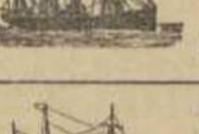
**Rio de Janeiro** e Santos, vapor francez,  
**Cordoba**.  
Sahirá a 26 de outubro.  
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



**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.º Antonio  
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, Cette e Marselha, vapor  
francez, **Saint-Jean**.  
Sahirá a 22 de outubro.  
Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.