

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers — 1894

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

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA



Anvers — 1894

Annexo d'este numero

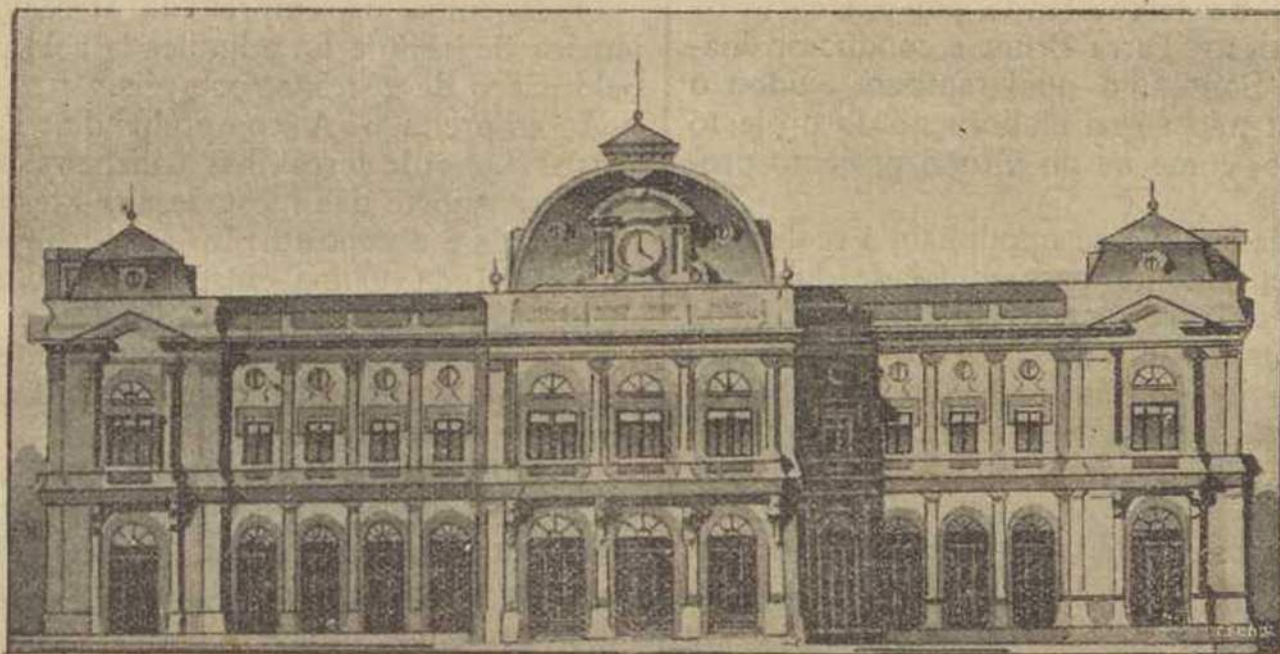
Ampliação da tarifa especial B. S. M. n.º 3 da Beira Alta — transportes de sal.

SUMMARIO

A linha urbana do Porto — Lanço dos caminhos de ferro do Minho e Douro, comprehendido entre a estação do Porto, em Campanhã, e a estação central, proximo da praça de D. Pedro. — De como foi iniciada a campanha da construção, por A. Luciano	321 a
A nossa carta da Belgica, por A. Urban	325
Carta de Paris, por W.	326
Parte Official. — Decreto de 2 de outubro de 1896 do ministerio da marinha e ultramar	327
Tarifas de transporte	327

Caminhos de ferro em Madagascar.	328
Parte financeira. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	328 e 329
Notas de viagem — VI — Ainda Oran — Subidas enormes — Necessidade de ascensores — Vição — Os bairros judeu, mouro e negro — Novo systema de fazer contas — Hoteis — Concertos e banhos — O Murdajo — Passeios — Caminhos de ferro.	330
Excursões no estrangeiro.	331
Uma sentença original.	331
Os kiosques no Caes do Sodré	331
Linhas portuguezas — Pungue — Victoria á linha urbana	331
Linhas hespanholas — Manila a Dagupan (Filipinas) — Puebla de Híjar a Alcaniz	332
Linhas estrangeiras — Transvaal	332
Arrematações	332
Annuncios.	332 a 335
Agenda do viajante.	334
Casas recommendadas	334
Horario em 1 de novembro de 1896	335
Vapores a sahir do porto de Lisboa.	336

A LINHA URBANA DO PORTO



FACHADA DA FUTURA ESTAÇÃO CENTRAL

O nosso numero de hoje é um cartão de felicitação aos portuenses.

Em uma semana estará, enfim, satisfeita a sua aspiração de tantos annos; devem sentir-se contentes os que tanto pugnaram pela construção de um troço de linha ferrea que puzesse a sua estação terminus no coração da cidade, e se a inauguração d'esse troço não é ainda definitiva; se onde devem elevar-se grossas paredes de pedra formando uma construção elegante, solida, vasta, com todas as acomodações ao fim a que se destina, se erguem apenas modestos taipaes de madeira encerrando um recinto acanhado e falto de conforto, a certeza que o Porto já tem de que a construção da estação central vae começar e só terminará com a conclusão dos trabalhos, não permite desanimos n'estes momentos de verda-

deiro jubilo para a cidade. No dia 7 de novembro será inaugurada a linha urbana do Porto.

Foi grande a luta que o Porto teve muitas vezes que sustentar para remover os obstaculos que se oppunham á realização d'este seu ideal, luta em que foi brilhantemente auxiliado pelo que poderemos chamar principal propugnador d'esta obra, o sr. conselheiro Justino Teixeira, director dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

E tão fortes eram os elementos adversos que se conjuravam para diffcultar o andamento dos trabalhos, que mais de uma vez, em conversa intima, aqui, na capital, surprehendemos o desanimo n'aquelle caracter de ferro avigorado pela tenacidade extraordinaria de quem batalha por uma causa que reputa justa.

Lembra-nos que uma noite, na avenida da Liberdade, o activo engenheiro, dando-nos a noticia de que o con-

curso de uma empreitada não dera resultado, estava visivelmente contrariado. Aquelle espirito, sempre jovial, tornara-se taciturno.

Dias depois vimol-o no gabinete do ministro, e, á saída, Justino apertou-nos a mão significativamente — estava alegre.

No nosso numero seguinte demos a noticia de que iam de novo activar-se os trabalhos da linha Urbana — fôra aquelle aperto de mão o nosso *reporter*.

Foi o sr. Justino Teixeira o auctor do ante-projecto e do projecto definitivo da linha e da estação; foi quem, em centos, talvez, de officios para o ministerio, de longos relatorios, de informações e de pedidos, promoveu todo o andamento das obras, quem superiormente dirigiu estas, e ainda quem, vendo a impossibilidade de se fazer desde já a construcção completa, estudou e poz em pratica o projecto para a exploração provisoria, obra hoje concluida e que em breves dias será entregue ao publico.

A construcção da linha foi principiada sob a direcção do nosso estimado collaborador o sr. engenheiro Luciano de Carvalho, como director da construcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e continuada até o fim sob a do sr. Justino Teixeira, que lhe succedeu como director dos mesmos caminhos de ferro.

O estudo detalhado entre os perfis n.º 0 e 22, desde a estação de Campanhã até o fim do viaducto da Formiga foi feito pelo sr. engenheiro Justino d'Oliveira sob as ordens do segundo d'aquelles directores.

A construcção do actual projecto de exploração provisoria foi feita sob a immediata direcção do sr. engenheiro João Gualberto Povoas, chefe da via e obras d'aquelles caminhos de ferro, tendo por auxiliares os srs. chefe de repartição Terra Brum e conductor Joaquim Ferreira dos Santos, o qual tambem ajudou o sr. Justino Teixeira não só na elaboração do projecto definitivo reformado, como na do ultimo projecto provisorio.

Uma das difficuldades que se oppunham á realização d'este grande melhoramento para a cidade do Porto era a da demolição da egreja e convento da Ave-Maria.

Conseguido que uma parte do convento fosse demolida, aquella onde hoje se estão acabando os trabalhos da estação provisoria, moveram-se as maiores influencias clericas para que a egreja e o restante ficasse de pé.

E, para que maiores difficuldades houvesse a vencer, foi installado ali o dispensario da rainha, a sr.ª D. Amelia, que os inimigos do progresso consideravam seria o maior obstaculo á realização da obra projectada.

Mas o corpo commercial do Porto, representado pela sua associação e pelo Atheneu, duas das mais importantes sociedades do paiz, conseguiram da rainha a transferencia da sua benemerita instituição para o convento de Santa Clara, onde, afinal, o dispensario ficará muito melhor installado, e do sr. ministro das obras publicas que dêsse ordem para que todo o edificio fosse entregue ao engenheiro constructor da estação, a fim de que esta possa ser elevada com toda a brevidade.

E' d'esse bello edificio, elegante em todas as suas linhas, de estylo renascença perfeitamente apropriado ao fim a que se destina, que damos hoje á gravura, copia da photographia existente no ministerio das obras publicas e tirada pela photographia Biel do desenho do sr. Campos.

Como felicitação, pois, á nobre cidade do norte, a redacção d'esta *Gazeta* consagra a parte principal do seu numero de hoje á commemoração d'este grande facto: — a inauguração da linha urbana do Porto.

Lanço dos caminhos de ferro do Minho e Douro, comprehendido entre a estação do Porto, em Campanhã, e a estação central, proximo da praça de D. Pedro

Este lanço, complemento dos caminhos de ferro do Minho e Douro, começa nas agulhas do lado do sul da estação do Porto em Campanhã e termina em frente do largo, denominado Feira de S. Bento, onde existiu o extincto convento de S. Bento da Ave-Maria, e destina-se, principalmente, a estabelecer a estação *terminus* d'estas linhas no centro da actividade commercial da cidade do Porto.

A construcção d'este lanço foi ordenada em portaria de 18 de janeiro de 1888 e foi subdividida em 3 troços; sendo, o primeiro, das agulhas da estação do Porto em Campanhã até o perfil 22 do ante projecto (fim do viaducto da Formiga); o segundo, d'esse ponto ao perfil 86 h + 17 metros (agulhas da estação *terminus*) e o terceiro e ultimo, das agulhas d'esta estação á frente do largo da Feira de S. Bento.

O segundo troço foi dividido em 4 empreitadas que tomaram as designações de A, B, C e D, além de 4 tarefas menos importantes designadas com os n.ºs 129, 130, 131 e 132.

Em 28 de março de 1888 realizou-se o concurso da empreitada A, que foi adjudicada a Gabriel Beitia pelo preço de 16:000\$000 réis.

As empreitadas B e C, cujos concursos tiveram lugar em 28 d'abril do mesmo anno, foram adjudicadas a Juan Ypiña, respectivamente por 18:500\$000 réis e 12:999\$000 réis.

O concurso da empreitada D realizou-se em 9 de janeiro de 1889 e foi adjudicada a Hippolyte de Baère pelo preço de 201:500\$000 réis.

A empreitada A comprehendia: I — excavação de 14.183^{m3},000 de terras nas trincheiras entre perfis 22 e 49 e transporte das mesmas aos aterros entre os mesmos perfis e a deposito; II — a perfuração e a abertura do tunnel da China entre perfis 36 e 43, seu revestimento de abobada e pés direitos e as duas testas; III — a construcção de 4 passagens inferiores. Os trabalhos d'esta empreitada foram recebidos provisoriamente em 5 de fevereiro de 1891.

A empreitada B consistiu em: I — excavação de 5.140^{m3},000 de terras na trincheira entre perfis 51 e 52 e transporte das mesmas a deposito; II — a perfuração e abertura do tunnel do Seminario e seu revestimento de abobada e pés direitos, assim como as duas testas. Estas obras ficaram concluidas em 5 de fevereiro de 1891.

As obras da empreitada C consistiam: I — excavação de 17.986^{m3},000 de terras nas trincheiras entre perfis 60, 70, 72 e 75 e transporte das mesmas ao aterro entre perfis 69 e 72 e a deposito; II — muro de suporte d'um e d'outro lado da linha e a ponte da Aguada. Esta empreitada ficou concluida em 15 de junho de 1891.

Os volumes d'estas 3 empreitadas foram consideravelmente excedidos, e consequentemente os seus preços, por terem sido construidas para via dupla, por determinação superior, depois da adjudicação.

A empreitada D era composta de: I — excavação de terras (13.679^{m3},910) entre perfis 75 e 86 + 16^m,50 e transporte das mesmas aos aterros e a deposito; II — muro de suporte entre perfis 73 e 78 e perfil 81 e a bocca do tunnel urbano, muro de suporte do passeio das Fontainhas; III — passagem inferior das Memorias; IV — aqueducto do typo n.º 2 de 0,60 × 0,80 entre perfis 81 e 82; V — tunnel urbano desde a bocca d'entrada em perfil 86 até ás agulhas da estação central. O auto

de recepção provisoria dos trabalhos d'esta empreitada tem a data de 16 de agosto de 1892.

Para a construcção do terceiro troço d'este lanço, que comprehendia a conclusão dos grandes tunneis e parte da trincheira da bocca, foi aberto concurso que se realizou em 2 de dezembro de 1889 para duas empreitadas com as designações de E. F.

Estas empreitadas não foram adjudicadas por ser annullado o concurso.

Em 20 d'agosto de 1890 foram novamente postas em praça as obras acima referidas, mas constituindo uma só empreitada. Este concurso foi também annullado, sendo novamente postas em praça as mesmas obras em 9 de fevereiro de 1891.

Em 5 de novembro de 1892 houve, perante a Direcção Geral das Obras Publicas, concurso para a construcção completa de todos os trabalhos restantes pelo systema de pagamentos em annuidades segundo uma proposta de Hippolyte de Baëre, ficando, porém, deserto o concurso.

Em 29 de novembro de 1893 foi proposto pela Direcção, superiormente, um projecto para exploração provisoria, o qual consistia em construir-se, sem prejuizo do projecto completo, um dos tunneis lateraes do lado da rua da Madeira, e aproveitar-se um dos caes de mercadorias projectados para n'elle se fazer o serviço de passageiros etc. etc.

Approvado este projecto e o do primeiro troço, foram postas em praça as respectivas obras, divididas em 4 empreitadas, sendo, a n.º 1, de terraplenagens, muros de suporte e a parte de alvenaria e cantaria da passagem inferior da rua do Freixo; a n.º 2, do taboleiro metallico da mesma passagem, e a n.º 3, do viaducto do Rego-Lameiro. A 4.ª empreitada teve a designação de E e comprehendia a construcção do tunnel lateral do lado da rua da Madeira, bem como a trincheira de bocca de sahida e respectivas terraplenagens.

A demolição do convento também foi posta em praça, mas, não tendo apparecido concorrente, foi superiormente ordenada a demolição por administração, com o que lucrou a Fazenda Nacional; pois que o resultado obtido foi muito além do que se esperava.

A construcção do caes também é objecto de outra empreitada que só pôde estar concluida no mez de abril do proximo anno, sendo, portanto, necessario construir uns barracões de madeira para se poder abrir desde já a linha á exploração.

Para a completa conclusão do projecto approvado para exploração provisoria apenas falta pôr a concurso o que diz respeito a retretes, no topo do caes em construcção, e as vedações.

A modificação da rua da Madeira, cujo muro de suporte fazia parte da empreitada E, já se acha quasi concluida, tendo sido effectuados quasi todos os rebaixes contractados em alguns predios.

A execução do projecto definitivo já se acha iniciada pela adjudicação, ordenada pela portaria de 27 de julho ultimo, da empreitada F, que consta da construcção da parte restante dos tunneis e parte das terraplenagens a fazer.

Ao concurso d'esta empreitada apresentaram-se tres concorrentes, sendo preferidos, por apresentarem proposta mais baixa, Manoel Correia Martins de sociedade com Manoel da Costa, que se propuzeram executar por 80:985.7000 reis. A base de licitação era na importancia de 82:638.7000 réis.

Para que seja começada, apenas falta a sancção superior ao contracto feito.

Para completo acabamento do projecto definitivo falta pôr a concurso a conclusão das terraplenagens,

edificio de passageiros, um caes coberto e respectiva plataforma, cobertura metallica da marquise, vedações e outras obras de menor importancia que, por isso, se não enumeram.

O traçado d'este lanço em perfil e planta é o seguinte:

A contar do eixo da estação do Porto em Campanhã, tem este lanço a extensão de 2.707^m,29; sendo 175^m,90 a distancia entre aquelle eixo e o perfil n.º 0 e 2.531^m,39 a distancia entre o mesmo perfil n.º 0 e o perfil 109.

Desde o eixo da estação de Campanhã até o perfil n.º 0, na extensão já referida de 175^m,90, vae em horizontal, que é o patamar da estação do Porto.

A contar do perfil n.º 0 a linha segue em perfil os seguintes traineis:

1.º horizontal em.....	111 ^m ,53
2.º declive de 0 ^m ,011 em.....	478 ^m ,17
3.º » » 0 ^m ,012 »	672 ^m ,45
4.º horizontal »	304 ^m ,45
5.º rampa de 0 ^m ,005 »	590 ^m ,83
6.º horizontal »	373 ^m ,96

Em planta:

A contar do mesmo perfil n.º 0:

1.º recta em	60 ^m ,20
2.º curva D com 350 ^m , de R em...	233 ^m ,55
3.º recta em.....	275 ^m ,00
4.º curva D com 1.000 ^m , de R em..	110 ^m ,54
5.º » » » 700 ^m , de R em..	166 ^m ,76
6.º recta em.....	158 ^m ,28
7.º curva D com 300 ^m , de R em...	235 ^m ,62
8.º recta em.....	344 ^m ,08
9.º curva D com 600 ^m , de R em...	132 ^m ,64
10.º recta em.....	311 ^m ,99
11.º curva E com 300 ^m , de R em...	158 ^m ,42
12.º recta em.....	344 ^m ,31

Este lanço comprehende quatro pequenas passagens de ferro, um viaducto de pedra, denominado do Rego Lameiro, com 5 arcos na extensão de 78^m,75, e 3 tunneis.

O primeiro tunnel tem 94^m,50 de extensão; o segundo tem 222^m,50 e o terceiro tem a extensão de 750^m,06, perfazendo todos uma extensão total em tunnel de 1.067^m,06.

O grande tunnel tem em secção normal a extensão de 614^m,06 e em secção anormal a extensão de 136^m,00.

A distancia de 113^m,00 da sua testa do lado da Feira de S. Bento, bifurca-se em dois, na extensão de 41 metros, no fim dos quaes cada um se bifurca novamente em dois, na extensão de 42 metros. D'este ponto até á testa os dois tunneis centraes reúnem-se em um só, tendo, por conseguinte, tres boccas á sahida do grande tunnel.

Teem sido muitas e valiosas as representações levadas perante os poderes superiores em favor da conclusão d'este lanço, tendo sido com maior affinco seus propugnadores a Associação Commercial do Porto, e o Centro Commercial da mesma cidade.

A Associação Industrial, Atheneu Commercial, Associação Commercial dos Logistas, Associação dos Empregados do Commercio fizeram subir, conjunctamente, n'este sentido, uma representação ao governo em 5 de maio de 1894, pedindo, também, o acabamento do referido lanço, que representa um importantissimo melhoramento para o Porto e por todos ardentemente desejado.

A linha do novo lanço sae do perfil n.º 0, em Campanhã, parallelamente á linha da Companhia Real dos

Caminhos de ferro Portuguezes, e assim a acompanha até proximo á rua do Barão de Nova-Cintra, d'antes chamada da China, onde começa a desviar-se um pouco para a direita, por meio de uma curva de 1.000 metros de raio, para entrar, tambem, pouco antes do tunnel d'aquella Companhia, em um tunnel, conhecido pela designação do «tunnel da China», em extensão de 94^m,50, que corre ao lado d'aquelle.

Ao sahir, novamente a descoberto, corre em passagem metallica inferior sobre o caminho denominado do «Roriz», continuando a acompanhar a linha da Companhia Real até a entrada dos tunneis, abertos no monte do Velho Seminario: sendo o da esquerda da linha d'aquella companhia e o da direita da linha d'este novo lanço.

N'estes tunneis é onde principia o maior desvio das duas linhas, por isso que a da Companhia Real se affasta rapidamente para a esquerda, a fim de atravessar o rio Douro pela ponte D. Maria Pia, e a do novo lanço continúa a desviar-se para a direita, a fim de seguir para o seu *terminus*. Este tunnel tem, como dissémos, 222^m,50.

A nova linha sae do tunnel do monte do Seminario, quasi parallelamente, ainda que um pouco desviada e em nivel muito inferior, á rua Gomes Freire, antiga rua Wellesley.

Debaixo do conhecido passeio das Fontainhas entra de novo em tunnel, para só d'elle sahir outra vez a ceu aberto na antiga cêrca do extincto convento de S. Bento da Ave-Maria, onde fica estabelecida a estação *terminus* dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Este tunnel, o maior do lanço, medindo 750^m,06, atravessa a rua das Fontainhas, passa sob o bairro Herculano, corta as ruas do Duque de Loulé, a de Entre-Paredes, o edificio do correio geral, praça da Batalha e principios das ruas de Cima da Villa e da Madeira, sahindo por uma testa de tres boccas na já referida cêrca de S. Bento.

T. B.

De como foi iniciada a campanha da construcção

Era em janeiro de 1888. Já lá vão quasi nove annos. Parece que foi hontem.

Tinhamos então na nossa legião um grupo numeroso de engenheiros distinctos, como talvez nenhum director poderá gloriar-se de ter tido sob suas ordens:

Alfredo Soares, Antonio d'Albuquerque, Couraça, Abreu Nunes, Costa Serrão, Lourenço d'Azevedo, Lopes Monteiro, Pinto Camello, Arthur Guimarães, Cordeiro de Sousa, Estevam Torres, Madureira Bessa.

A ordem para principiar e desenvolver os trabalhos da construcção era urgente, instante, phrenetica. Basta dizer: sobraçava então a pasta das obras publicas o sr. Emygdio Julio Navarro.

E estava na brecha J. A. Ferreira, proprietario dos *Armazens Herminios*, propagandista infatigavel, que movia não só o ceu, mas tambem o Acheronte, bradando por toda a parte, com relação ao edificio de S. Bento: *delenda ecclesia!*

Era preciso fazer abortar quanto antes a ideia cerebrina da estação central lá em baixo, no fundo da cidade, pelas proximidades de S. Nicolau, ao nivel do subterraneo do ramal da Alfandega, sonho dourado da poderosa burguezia da rua de S. João!

Destacámos logo para o campo Arthur Guimarães, moço intelligente, cheio de ardor e dedicação, que fize- ra as suas primeiras armas em Salamanca, na ardua tarefa do tunnel de La Carretera.

Na secretaria, além do prudente conselho e gosto primoroso de Alfredo Soares, que infelizmente soffria já da doença de que em breve havia fatalmente de ser victima, favorecia-nos a rara habilidade do conductor Joaquim Ferreira dos Santos, a modestia personificada.

Para as expropriações collaborava connosco uma commissão, de que faziam parte o nosso collega Vargas e Lopes Coelho, prestigioso commerciante, que dirige a Companhia dos Vinhos do Alto Douro.

Assim, arcámos com a grande, enorme difficuldade das expropriações, atravez de jardins, hortas e casas que se penduram nos alcantis da margem do Douro, vendo surgir deante de nós, como verdadeiros Adama-STORES, a série de proprietarios, que já na 5.^a secção da linha do norte e no ramal da Alfandega haviam sido o terror dos engenheiros: o Quelhas, o Thomaz Joaquim Dias, os successores de Roriz, e tantos outros, entre os quaes sobresaía, ainda, um brasileiro, que, ao vêr approximar as bandeiras do repuxo do seu jardim, vociferava contra o Governo, *que prostituia a sua propriedade (sic)*.

Os mais renitentes, porém, foram os proprietarios dos socacos das Fontainhas, estabelecidos ali talvez pelo direito do *primi capientis*, mas agarrados, como lapas, ás suas fragas. Tres levaram-nos até os tribunaes e ahi foi preciso resistir a toda a chicana dos advogados e sollicitadores da rua de Santa Catharina.

Acampámos então em S. João Novo. Escolhemos peritos e formulámos libellos. Fizemos cêrco aos meritissimos delegados, um dos quaes, hoje grande titular, se irritava com a nossa intrusão de leigos, e outro, depois tenaz accusador n'um celebre processo de envenenamento, batia as palmas, declarando que não queria outros *provarás* senão os nossos.

E d'essa vez levámos a rabulice de vencida.

Em peregrinação a Canossa, tivemos de subir com a commissão a famosa escadaria do paço episcopal, para, contritos, pedirmos perdão de pretender desalojar do seu mosteiro as ultimas freiras de S. Bento da Ave-Maria, e arrasar a casa das servas do Senhor, cuja cêrca havíamos já sacrilegamente devassado com a nossa brigada de replanteadores.

A esse tempo preparavam-se para sair dos seus casebres os pobres lojistas que moravam junto do sopé da negra muralha ameiada do convento, á entrada da asquerosa viella da Madeira, e bem assim das alterosas casas fronteiras da rua de Santo Antonio os seus ricos proprietarios.

Emfim, depois d'esta odysseia da aquisição dos terrenos, inaugurámos os trabalhos, conseguindo entregar a sua execução a empreiteiros que conheciamos dos estaleiros dos caminhos de ferro do Minho e Douro: Gabriel Beitia, João Ypiña e Hippolyto de Baère, que successiva e respectivamente começaram a abrir em rocha dura os tunneis da China, do Seminario e da Ave-Maria.

E para mostrar como então eram resolvidos os problemas que se apresentavam em via de execução dos trabalhos, mencionaremos o que se passou com a abertura d'estes tunneis.

Estavam elles projectados para uma só via, e assim principiam a ser postos em praça. De repente occorre a conveniencia de os abrir para dupla via e ampliar as expropriações n'esta conformidade.

Falar no assumpto, compôr um typo de secção transversal para duas vias com dimensões folgadas, propol-o, receber a approvação e ser auctorizado a ajustar com os empreiteiros a alteração do preço, se não foi tudo, como ás vezes acontece nos romances, obra de

um momento, foi, de certo, obra de dois momentos, o da ida e o da volta do correio.

D'ahi resultou a mudança immediata do plano dos trabalhos, sem a menor hesitação nem attrito, dando-se aos tunneis da linha urbana do Porto uma secção, para duas vias, ampla como a não tem o tunnel da linha urbana de Lisboa.

Sómente o brasileiro do repuxo, olhando com indignação para o seu jardim mais largamente retalhado e com a extrema do caminho de ferro osculando a taça, apontava-o á multidão dos curiosos, como se fosse o corpo exanime de Lucrecia.

A. Luciano.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 26 de outubro de 1896.

Augmenta de mez para mez a quantidade de expedições de pequenos volumes para o Congo.

São provenientes de todos os cantos do paiz e formam carregações completas.

Tem causado admiração o facto da administração dos caminhos de ferro, apesar dos reiterados convites que tem recebido, não ter ainda julgado conveniente combinar com os serviços de navegação, que exploram as linhas regulares entre a Belgica e o Estado Independente, tarifas directas de transporte, como combinou já para outros serviços. Suppõe-se, com razão, que é, para os belgas, mais util poderem fazer as suas expedições sem difficuldade para o Congo, do que para o Chili ou para o Perú, paizes para onde ha muito tempo, ha transportes directos combinados.

Julgo ter já dito, no anno passado, que estavam entabuladas negociações com as companhias do Congo para dar satisfacção ás legitimas reclamações do publico belga; se tal disse, estava, certamente, mal informado, porque nem mesmo hoje se pensa em qualquer combinação.

Sobre o assumpto, devo juntar, que consta terem sido feitas sérias propostas ao governo do Congo para a installação de uma linha nacional de transportes entre Anvers e o Congo.

A demora que tem havido em resolver sollicitação tão patriótica, tem causado verdadeiro pasmo entre todos aquelles a quem a realização de tal pensamento interessa. Julgo que n'isto haverá apenas *demora* e que brevemente veremos os nossos passageiros e as nossas mercadorias viajando sob o pavilhão belga.

O que é certo é que desde ha muitos mezes um grupo de financeiros e industriaes belgas propoz ao governo do Estado Independente crear um serviço belga de navegação entre Anvers e o Congo. Um capital de muitos milhões está subscripto inteiramente na Belgica. Aos cuidados da industria belga será entregue a construcção de um numero sufficiente de navios. O armamento será feito exclusivamente no nosso paiz, e as tripulações serão compostas unicamente de marinheiros belgas.

Desgraçadamente affirma-se — mas custa-me acreditar que assim seja — que este magnifico projecto encontra perfeita indifferença por parte do governo do Estado Independente.

E' impossivel que o rei tenha tido conhecimento d'elle sem que logo quizesse animal-o. Inclino-me antes a crêr que o governo do Congo, absorvido pelos aconteci-

mentos d'estes ultimos tempos, não tenha tido ainda occasião de manifestar o seu accordo a esta empresa verdadeiramente nacional, a qual será iniciada pelos promotores logo que os recursos obtidos estejam á altura da grandiosidade do plano.

Voltarei ainda a este assumpto, que reputo de capital importancia para o porto de Anvers.

*

Numerosos exemplos, observados em diferentes pontos do paiz e reunidos na repartição das obras publicas, demonstram que as pontes metallicas, depois de 25 a 30 annos de serviço, pódem ter gravemente avariadas algumas partes essenciaes da sua ossatura, seja por motivo de vicios de construcção, por falta de cuidado na pintura ou na conservação, ou ainda por circumstancias que tornam difficil ou impossivel o exame de certos conjunctos e dos alicerces.

As construcções encontradas em condições semelhantes não offerecem garantias de estabilidade, podendo mesmo occasionar graves accidentes.

Para evitar isto, o ministro das obras publicas acaba de recommendar aos engenheiros que procedam ao exame minucioso das pontes existentes na sua secção, quer ellas pertençam ao Estado, quer tenham sido concedidas a particulares.

Quando se trate de pontes que tenham sido construidas segundo calculos antigos, haverá que fazer revisão d'esses calculos, que serão submettidos á administração superior, e quando se demonstre que o esforço excede o coeeficiente fixado, serão tomadas medidas especiaes para a reconstrucção das pontes em mau estado; quando as pontes pertençam a companhias, terão ellas que executar os trabalhos ordenados com a maxima urgencia. De futuro as pontes metallicas serão examinadas minuciosamente e verificados os calculos respectivos de 5 em 5 annos.

*

Repetindo-se com frequencia desusada os roubos nas estações dos caminhos de ferro, acaba de ser posta em pratica uma medida energica, que se resume no seguinte:

«Em presença dos numerosos roubos que se commettem nas dependencias dos caminhos de ferro, o sr. ministro resolveu demittir todo o empregado que seja encontrado nos depositos, armazens, caes de mercadorias, wagons, etc., munido de ferramenta de que não necessite para a execução do seu trabalho, mas que possa servir para commetter roubos nos cascos de vinho, cerveja, etc., ou em qualquer outro volume confiado ao caminho de ferro.»

Se esta medida não provocar abusos de poder, ha esperança de que produza effeito.

*

Está actualmente em preparação na administração dos caminhos de ferro um trabalho muito interessante. Trata-se de estabelecer um repertorio completo de todas as industrias manufactureiras, mineiras, metallurgicas e todas as explorações agricolas com os seus derivados, actualmente em actividade no paiz, com a designação das localidades onde se acham installadas. Este trabalho ainda não existia.

Alguns particulares teem tentado a publicação de geographias commerciaes, segundo documentos dispersos, mas as publicações não dão a maior parte das vezes senão indicações perfeitamente phantasticas.

Pelas origens das informações que possui, a administração dos caminhos de ferro poderá fazer um trabalho completo e exacto. Julgo mesmo que este trabalho

não se rá considerado exclusivo do caminho de ferro que, pelo contrario, tratará de o tornar publico.

Ha ainda a notar que o repertorio d'este genero tem utilidade primordial para os proprios industriaes e para os intermediarios do commercio de exportação, e que certamente virá substituir no ensino, com vantagem, as incompletas geographias commerciaes que estão em uso.

*

Consta que todas as companhias de caminhos de ferro, excepto uma, adheriram á convenção feita entre o ministerio da guerra e os caminhos de ferro para vir em ajuda da administração dos caminhos de ferro em casos de acontecimentos graves ou excepçoes.

Trata-se evidentemente de factos que se possam produzir em tempo de paz, porque em tempo de guerra a lei não só permite ao governo o tomar conta do material, como também do pessoal dos caminhos de ferro.

*

O serviço telephonico entre a Belgica e Berlim será provavelmente inaugurado em breves dias; as experiencias entre Anvers e Berlim, feitas recentemente, deram o melhor resultado. Nunca se duvidou da possibilidade do estabelecimento da linha telephonica entre Berlim e Anvers, mas da adhesão da Allemanha. Folgamos por isso que o governo do imperio se resolvesse afinal acceitar as propostas belgas.

*

Para terminar, temos a indicar que o resgate das linhas ferreas para o estado continúa na ordem do dia. A camara votou durante a ultima sessão o resgate d'uma primeira linha; annuncia-se para breve a apresentação de um projecto para o resgate de uma outra; o projecto do resgate do Grande Central está em estudo e fala-se de propostas semelhantes para todas as linhas concedidas.

Ha apenas uma de que se não fala e é uma linha estrategica de primeira ordem, que muito interessa ao Estado sob o ponto de vista da defesa nacional, o Norte Belga.

A. Urban.

CARTA DE PARIS

Paris, 27 d'outubro de 1896.

Terminaram as festas franco-russas. Já pertencem á historia, que apreciará a influencia que tiveram na paz do mundo e na sorte das duas nações amigas.

Foram esplendidas, bem organizadas, e dignas da nação franceza. O tzar de todas as Russias deve estar satisfeito do acolhimento que teve em França, e o povo francez sente-se justamente orgulhoso da magnifica recepção que fez ao soberano do paiz a quem o ligam as maiores sympathias e esperanças, recepção para a qual concorreu a unanimidade dos partidos politicos, e que nenhum incidente desagradavel veio perturbar.

Dos resultados politicos da visita do tzar, ninguém póde por emquanto ajuizar com segurança; algumas consequencias economicas já são, porém, do dominio da estatistica. Entre ellas avultam as consideraveis receitas das companhias de caminhos de ferro, devidas ao extraordinario e enorme movimento de passageiros que, de todos os pontos da França, affluiram á capital para presenciar as festas.

Todas as companhias facilitaram na mais larga escala os meios de transporte aos viajantes, abaixando consideravelmente as suas tabellas, e proporcionando

grandes vantagens no tocante aos prazos para ida e volta.

Para dar uma ideia do ponto a que chegaram as reduções de preços de transporte de passageiros, citarei apenas a companhia de Paris-Lyão-Mediterraneo, que fixou em 30 francos a viagem de ida e volta, em segunda classe, de Marselha a Paris, percurso este equivalente a duas vezes 863 kilometros, vindo a sair o transporte a cerca de 0,017 franco por kilometro!

Taes facilidades não podiam deixar de attrahir a Paris os provincianos avidos de assistir aos festejos, e aproveitar essa occasião, talvez unica, de verem a capital. Avalia-se em 930.000 o numero de viajantes extraordinarios ou supplementares que as varias companhias transportaram de 2 a 8 de outubro. Este numero que, ainda assim, não é definitivo, reparte-se pelas diversas gares de Paris da fórma seguinte:

Gare de Leste	140.000	viajantes
» » Vincennes	90.000	»
» » Orléans	100.000	»
» » St. Lazare e Montparnasse	210.000	»
» » Lyão.....	270.000	»
» do Norte.....	120.000	»
Total.....	930.000	»

Só pela gare do Norte, vieram cerca de 10.000 estrangeiros.

No dia 6, que foi o da chegada do tzar a Paris, desembarcaram na gare do Norte 65.000 viajantes, e na noute do mesmo dia, a companhia teve de expedir 45.000 das dez horas á meia da noite. A mesma companhia organizára n'esse dia 82 comboios supplementares.

As companhias de omnibus e tramways, apesar de varias interrupções no serviço, causadas pela enorme affluencia de povo nas ruas principaes, realizaram um importantissimo excesso de receita, e as carruagens de praça auferiram lucros que muito excederam os melhores dias da ultima exposição universal.

Por occasião da visita do tzar a Versailles, no dia 8, o numero de pessoas transportadas de Paris áquella cidade, pela via ferrea, ou pelos tramways, foi de 128.980, que se reparte pela fórma seguinte:

Gare da Margem direita.....	42.380
» » Margem esquerda.....	30.800
» dos Chantiers.....	14.650
» do tramway do Louvre.....	1.400
	89.230

Pelas portas de Versailles entraram no mesmo dia.....	16.750
Tinham chegado na vespera	23.000
	128.980

A imprensa diaria deu conta detalhadissima dos festejos, chegando a descrever minuciosamente os trens imperial e presidencial, e tudo o mais que se refere ao transporte da familia imperial.

Seria, pois, ocioso repetir aqui o que já é do dominio publico, mas que teria todo o cabimento na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, pela especialidade de que trata esta publicação quinzenal.

— A parte que incumbia á companhia dos caminhos de ferro de Orleans e á administração dos caminhos de ferro do Estado na concentração e deslocação, e no abastecimento das tropas que concorreram ás grandes manobras d'este outomno, perto de Angoulême, foi executada por modo tal, que mereceu os maiores elogios do ministro da guerra, que manifestou oficialmente a sua satisfação á supracitada companhia, declarando-lhe que esteve absolutamente na altura da sua missão,

e que o seu pessoal, em todos os grãos jerarchicos, tinha desenvolvido zelo e intelligencia para assegurar a perfeita regularidade do serviço.

Para o transporte de 30.000 homens, 900 cavallos, e 114 viaturas, pertencentes aos 12.^o e 17.^o corpos do exercito, foram necessarios quarenta comboios, trinta e dois dos quaes partiram das estações de Angoulême-Etat, Jarmac, e Cognac. Para o transporte excepcional de viajantes, que foram assistir á revista final, puzeram-se em marcha 23 trens especiaes na linha de Beilaut e Angoulême. Foi de 41 o numero total de comboios que circularam na mesma linha, no dia da revista.

O embarque das tropas effectuou-se com a maxima rapidez, sem incidente notavel, e ás horas designadas de ante-mão, o que prova muito zelo da parte do pessoal dos caminhos de ferro, e como as tropas estão bem instruidas no tocante ao embarque em vias ferreas, que faz o objecto de frequentes exercicios especiaes.

— O ministro das obras publicas acaba de homologar uma tarifa commum, proposta pelas companhias de Orleans e do Norte, destinada a tornar mais facil o accesso da região do norte aos vinhos da região do sudoeste. Esta tarifa applica-se a cada wagon completo de 7.000 kilos e taxa os transportes da fôrma seguinte, por tonelada: até 400 kilometros, 19,50 fr.; de 401 a 600 kilom., 0,03 fr. a mais por kilom.; de 601 a 700 kilom., mais 0,02 por kilom., e além de 700 kilom., mais 0,01 por kilom. As remessas de tres wagons teem o desconto de 5 francos por tonelada. As reduções estabelecidas por esta tarifa variam de 11 a 35 %.

— A questão do repouso ao domingo, de que não gosam em varias rêdes de caminhos de ferro os chefes de estação, ao passo que quasi todos os agentes e funcionarios administrativos e os empregados no commercio são dispensados de trabalhar nos domingos e dias santificados, preoccupa o ministro das obras publicas, que dirigiu aos inspectores geraes da fiscalização dos caminhos de ferro uma circular ordenando-lhes que procedam a inquerito, cada um relativamente á rêde da sua jurisdicção, e proponham as medidas que mais adequadas lhes parecerem afim de assegurar aos chefes de estação um dia, ao menos, de repouso por mez. Diz o ministro, na referida circular, que a segurança da exploração depende de muitos factores; mas que lhe parece que em primeira linha se deve considerar o serviço dos empregados, cujo cansaço determina fatalmente a insufficiencia.

— O ministro do commercio acaba de assignar o caderno das clausulas e condições impostas aos empreiteiros dos trabalhos para a Exposição Universal de 1900. Este documento é notavel pelas suas disposições tendentes a favorecer a participação das associações operarias aos trabalhos dados por adjudicação, e a assegurar a protecção e o bem-estar do pessoal operario, ao qual é garantido um dia de descanso por semana. Nos termos do mesmo documento, os empreiteiros são obrigados a tomar todas as medidas que forem necessarias para a segurança dos operarios e a hygiene das officinas; e a administração deve organizar e gerir um serviço medico em favor dos operarios que contrahirem doenças ou forem feridos em resultado dos trabalhos, assim como constituir um fundo de soccorros temporarios para esses operarios e as suas familias. As despesas d'este serviço sairão do desconto de 1 % da importancia dos trabalhos e fornecimentos, e, sendo elle insufficiente, o excedente será abonado pelo Estado.

— No dia 20 d'outubro começou a construcção dos tapumes destinados a fechar os terreiros em que vão

começar effectivamente os trabalhos para a Exposição. O modelo escolhido é elegante. Estes tapumes interceptarão completamente a vista depois de revestidos de plantas trepadeiras e guarnecidas com arbustos. Foi expressamente prohibido utilizal-os para affixar cartazes.

A inauguração dos trabalhos não podia ser mais solemne, chegando a constituir um facto historico. Teve ella logar no dia 7 d'outubro com a collocação pelo tzar, da primeira pedra da ponte monumental, denominada de Alexandre III, que deve ligar a margem direita do Sena nos Campos Elyseos á margem esquerda em frente da esplanada dos Invalidos.

Successivamente daremos conta do que houver de mais notavel a respeito d'estes trabalhos, que não podem deixar de determinar muitos outros relativos ao transporte dos visitantes da Exposição, entre os quaes figura o tão falado e desejado caminho de ferro metropolitano.

W.

PARTE OFFICIAL

Ministerio dos negocios da Marinha e do Ultramar

Direcção geral do Ultramar

3.^a repartição

Hei por bem exonerar o conselheiro Antonio José de Araujo do logar de director do caminho de ferro de Lourenço Marques, para que foi nomeado por decreto de 9 de fevereiro de 1893, e que exerceu com muito zelo e intelligencia.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 2 de outubro de 1896. — REI — *Jacinto Candido da Silva*.

Hei por bem nomear o engenheiro director adjunto Carlos Henrique Albers para o logar que se acha vago de director do caminho de ferro de Lourenço Marques, pela exoneração do conselheiro Antonio José d'Araujo.

O ministro e secretario de Estado dos negocios da marinha e ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 2 de outubro de 1896. — REI. — *Jacinto Candido da Silva*.

Tarifas de transporte

Ampliação da B. S. M. n.^o 3, pequena velocidade, da Beira Alta. — Com o fim de facilitar aos transportadores de sal da Figueira e Aveiro, poderem introduzir este genero nos principaes pontos consumidores da linha de Salamanca, publicam as companhias da Beira Alta e Salamanca á fronteira esta ampliação á sua tarifa, reduzindo consideravelmente os preços, a ponto de, em certos casos, apenas se applicar um typo inferior a 7 réis por tonelada e kilometro.

E' essa ampliação que hoje damos como parte d'este numero.

Segundo as condições da tarifa, que todas ficam em vigor, os preços para Fuentes de S. Esteban são applicaveis a todos os destinos entre Fuentes de Oñoro e Martin del Rio, os de Barbadillo aos de Boveda e Quijigal, e os de Salamanca ás estações de Doñinos e Tejares.

Impostos em Hespanha. — A redução a 2 % do imposto de 3 % para o thesouro hespanhol, que noticiámos no nosso numero anterior, parece que não passou de um erro na lei, erro que já foi rectificado pela *Gaceta de Madrid*, restabelecendo-se a tabella de impostos como estava anteriormente á nova lei.

O que é mantido é o acabamento das isenções de que algumas mercadorias disfructavam em relação a este imposto, pela lei anterior.

Só ficaram exceptuados d'elle os minerios de ferro e cobre e o phosphato de cal.

Sempre nos pareceu que era erro diminuir impostos cá na Península!...

Caminhos de ferro em Madagascar

Foi assignado, entre os srs. Laroche, residente geral da França em Madagascar, e Gustavo de Coriolis, superintendente dos trabalhos publicos e membro do conselho do governo da ilha Mauricia, um contracto provisorio para a construcção, sem subvenção do Estado nem garantia de juro, de um caminho de ferro que ligue Tananarive á costa oriental de Madagascar.

Por tal documento o sr. Coriolis obriga-se a crear uma sociedade com o capital de 50 milhões de francos; e a construir á custa d'ella, no praso de 6 annos, o caminho de ferro referido que será de 1 metro de largo.

A companhia ou sociedade formada pelo sr. Coriolis depositará uma caução de 2 milhões de francos, da qual poderá receber 1 milhão quando estiver construida metade da linha e outro milhão só no fim de todos os trabalhos.

A companhia pede em troca 200.000 hectares de terrenos a escolher por ella, seja em florestas, seja em terreno despido de arvoredo, na bacia dos rios atravessados pelo caminho de ferro.

Pede mais 100.000 hectares de terrenos no vale do Mongoro em um só lote ou em dois, á escolha da companhia.

A exploração, tanto florestal como mineira, dos terrenos concedidos será feita pela companhia como ella melhor entender. Disporá egualmente das aguas que atravessem os seus dominios, abrirá, sempre que lhe convenha, vias de comunicação, quer fluviaes, quer ferreas ou formadas por estradas.

O governo deverá continuar a perfuração do canal ligando as lagôas da costa entre Tamatave e Andovoranto. A companhia fica autorizada a usar d'este canal livre e gratuitamente.

O governo não poderá permittir a construcção de qualquer outro caminho de ferro que possa attingir Tananarive pelo valle de Mongoro. A companhia fica autorizada a abrir communicações entre qualquer das lagôas e o mar, podendo construir dokas, caes, emfim, estabelecer um porto de mar com todos os melhoramentos modernos.

Este porto, a fazer-se, ficará sendo propriedade da companhia, que cobrará os direitos de entrada que entenda.

As tarifas a adoptar serão:

As mercadorias serão divididas em 3 classes, pagando respectivamente 0,50, 0,75 e 1 franco por tonelada e kilometro. Os passageiros pagam: 20 centimos por kilometro em 3.^a classe, 30 centimos para a 2.^a e 40 para a 1.^a classe.

Considera-se como extremamente difficil a construcção d'esta linha e, depois, a sua conservação.

Ha por isso quem julgue que a linha não se fará ou que, a fazer-se, exceda muito o praso de 6 annos marcado para a sua conclusão.

Falta de espaço

Por abundancia de assumpto na primeira parte d'este numero, somos forçados a passar alguns artigos para depois da tabella das cotações e a resumir as secções de noticiario.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 d'outubro de 1896.

Aggravaram-se consideravelmente nos ultimos dias as difficuldades financeiras. O mercado dos cambios continúa muito agitado. A inquietação e o sobresalto são grandes. A situação excepcional dos mercados brasileiros, a deficiencia de uma grande parte da producção agricola este anno, a sensível baixa da cotação de generos coloniaes, a necessidade de conquistar uma avultada quantidade de trigo exotico, cuja importancia tem de ser paga em ouro, as circumstancias que acompanharam as tentativas empregadas pelo governo para realizar o emprestimo de 9.000 contos, a demora havida em assignar o contracto para a entrega de um terço d'esta somma, que por seu turno tem feito addiar a assignatura do contracto ou contractos para a aquisição de novos navios de guerra, tudo isto accrescido á falta de confiança, cada vez mais manifesta, que ao paiz merece o governo, faz com que a muitos se afigure excepcionalmente grave a crise, que se vae accentuando cada vez mais, n'um crescendo realmente inquietador.

Tambem não deixa de concorrer para este estado de inquietação geral a desconfiança que parece estar inspirando a situação politica do paiz vizinho. Os acontecimentos de Cuba, aggravados com os actos de insurreição praticados nas Filipinas, vão exgotando os recursos materiaes e moraes de Hespanha e, dado o temperamento exaltado do povo hespanhol, muito para receiar é que se algum desastre grande se produzir ou se se prolongar demasiadamente e sem resultados a lucta empenhada para a manutenção da integridade colonial hespanhola — e sobretudo se se der uma intervenção estrangeira prevista, — muito para receiar é que seja impossivel ao governo da rainha-regente assegurar completamente a ordem e a tranquillidade publica no reino.

Afigura-se-me bastante tenebroso este fim do anno, no entanto devemos confiar nos recursos da nação, na comprovada firmeza, correcção e honestidade do nosso commercio, nos esforços intelligentes e dedicados da nossa laboriosa classe industrial, no concurso leal e efficaz dos principaes elementos bancarios do paiz, á frente dos quaes se deve collocar o Banco de Portugal, para que a crise seja consideravelmente attenuada e não tenha as consequências, que a muitos se afiguram inevitaveis. Muito para desejar seria que o governo, pela sua parte, pudesse contribuir efficazmente, pela sua iniciativa e pelo seu apoio moral, para affastar para longe difficuldades que se vão acumulando umas sobre outras, e que a breve trecho poderão formar uma barreira insuperavel, mesmo para uma situação forte e prestigiosa que mereça a inteira confiança do paiz e se julgue capaz de merecer a do estrangeiro.

No nosso mercado monetario a quinzena decorreu naturalmente sob o influxo do estado geral. O dinheiro continuou a apparecer, mas mantendo-se o preço de 5 a 6 p. c. tanto para reportes como para descontos. As inscrições mantiveram com pequenas oscillações de 36,35 a 36,40 (assentamento) e a 36,30 as de coupon. Regularam a 16,850 réis as obrigações de 4 p. c. de 1888, a 42,700 réis as de 4 p. c. de 1890 internas. As acções dos bancos em geral affrouxaram, sobre tudo as do Banco de Portugal que baixaram de 133,000 réis a 131,500 réis. Acêrca dos cambios é impossivel fazer uma nota das oscillações, tão bruscas e tão inconsequentes teem sido. D'este assumpto vemo-nos forçados a adoptar a formula adoptada nos mercados estrangeiros para estas situações excepcionalmente graves: — Mercado cambial muito agitado.

No meio d'este quadro, realmente pouco animador, temos uma boa noticia. O ministro da marinha, proseguindo no seu proposito de regular a circulação monetaria das provincias ultramarinas, [conseguiu obter do ministerio da fazenda um supprimento de 150 contos em moeda de prata portugueza para substituir a moeda estrangeira em circulação na provincia da Guiné portugueza. E' um excellente serviço prestado ao commercio d'aquella valiosa possessão e o remedio ha muito indicado para occorrer á grave crise que a tem perturbado.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v.....	39	38 7/8	Desconto no Ban-	
" cheque.....	38 3/8	38 1/2	co de Portugal.	6 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	732	733	No mercado.....	5 0/0
" cheque.....	736	739	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	297	299	res	180
" cheque.....	303	304	Cambio Brazil...	8
Francfort 90 d/v.....	297 1/2	299 1/2	Premio libra.....	1 3/4 650
" cheque.....	303 1/2	304 1/2		
Madrid cheque.....	975	985		

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

BOLSAS	OUTUBRO													
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	31
Lisboa: Inscriptões assent...	-	36,40	36,40	36,40	36,40	36,40	36,40	36,35	-	36,75	36,37	36,35	36,30	36,27
» coupon.....	36,30	36,30	36,30	36,30	36,30	36,30	-	-	36,30	36,25	36,25	36,30	36,30	-
Obrig. 4 0/0 1888.....	16,850	16,850	16,850	16,650	-	16,850	-	-	16,900	16,850	-	16,850	16,850	-
» 4 0/0 1890 assent....	-	-	-	42,800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon...	-	42,900	-	-	-	42,800	-	42,600	-	42,400	-	-	-	42,500
» 4 0/0 1890 externo...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.....	-	-	-	49,200	49,400	-	49,500	-	49,600	49,700	-	49,600	49,400	49,400
» 4 1/2 0/0 coup. int....	-	49,200	49,200	49,200	-	-	-	49,000	48,900	48,800	-	48,800	48,800	-
» 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	133,400	-	-	-	-	-	131,500	-	131,000	-	131,500	131,500	-
» » Commercial.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	110,000	-
» » N. Ultramarino...	-	-	69,200	69,300	-	-	69,500	-	69,500	-	69,700	-	69,500	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	74,500	-	-	-	-	-	-	-
» Comp. Real.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. predias 6 0/0.....	94,500	-	94,600	94,500	-	-	-	-	94,600	94,500	94,600	-	94,600	-
» » 5 0/0.....	-	-	-	-	-	-	-	91,500	-	-	91,700	-	91,700	91,700
» Comp. Real 3 0/0.....	-	-	-	-	31,900	-	31,900	-	-	-	-	-	-	-
» C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	36,000	-	-	36,000	-	-
» Atravez Africa.....	-	-	82,500	82,500	82,600	-	-	81,900	82,700	-	82,500	82,500	82,500	82,700
Paris: 3 0/0 portuguez....	25,31	25,62	25,50	25,62	25,62	25,75	25,62	25,68	25,62	25,62	25,62	25,62	25,62	25,50
Acções Comp. Real.....	-	65	65	64,50	64,50	-	62	62	-	62	62	-	62	-
» Madrid-Caceres.....	-	-	37,50	-	-	-	-	35,25	35,50	36	36	-	35,50	-
» Norte de Hespanha...	103	104,50	105	101	100	101,50	102,50	-	-	-	-	-	-	-
» Mad. Zaragoza.....	151	147,50	147	142	143,75	152	148	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes.....	-	118	115	-	109	115	110	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real.....	130,50	131	130	-	131	130	130	130	130,50	130,50	132	128	130,50	-
» C. Beira Alta.....	81	80,25	81	80,20	80,25	80,25	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	121,50	108,50	113,50	107,50	111	120	112,50	117	114	-	108	108,75	112	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)...	237,25	237,50	235	229	230	231,50	230	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez...	25,87	25,62	25,75	25,25	25,25	25,87	25,87	25,57	25,87	25,87	25,87	25,75	25,62	25,62
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	66,75	66,71	-
Amsterdam: Atravez Africa.	65,75	68	67,75	67,75	67,87	67,75	67,75	67,75	67,75	67,75	67,75	67,75	67,75	-
Bruxellas: Atravez Africa...	69	69	69	69	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			
		1896			1895			Totaes		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilometricas	Kil.	Totaes	Kilometricas	1896	1895	1896	1895
COMPANHIA REAL	Antiga rede	7 13	693	Réis 70:375.000	693	Réis 65:673.608	Réis 94.767	2.493.688.000	2.398.537.752	95:150.248	-
	» enova não garantida.	14 20	»	70:916.000	»	65:673.608	94.767	2.564.604.000	2.464.211.360	100:392.640	-
	Nova rede	7 13	380	8:418.000	380	8:050.392	21.185	294:034.000	287:570.248	6:463.752	-
	» garantida.	14 20	»	8:727.000	»	8:050.392	21.185	302:781.000	295:620.640	7:160.360	-
Sul e Sueste...	3 9 Setemb.	475	18:844.905	39.673	475	18:611.240	39.181	519:294.105	488:261.425	31:032.680	-
	10 16 »	»	19:297.740	40.626	»	17:680.230	37.221	538:591.845	505:941.655	52:650.190	-
Minho e Douro.	-	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta.....	17 23 Setemb.	253	6:743.304	26.653	253	10:345.696	40.892	226:080.200	213:648.045	12:432.155	-
	24 30 »	»	10:739.591	42.409	»	10:196.782	40.303	236:819.791	223:844.825	12:974.966	-
Nacional (Mirandella e Vi-zeu).....	1 7 Outub.	»	7:545.835	29.825	»	6:484.464	25.630	244:365.626	230:329.289	14:036.337	-
	16 22 Setemb.	105	2:047.028	19.495	105	1:970.081	18.762	48:386.372	47:211.603	1:174.769	-
	23 29 »	»	1:718.367	16.365	»	1:818.928	17.323	50:104.739	49:030.531	1:074.208	-
	30 6 Outub.	»	1:798.452	17.128	»	1:268.364	12.079	51:903.191	50:298.895	1:604.296	-
Guimarães.....	30 6 Outub.	34	1:906.920	56.085	34	1:373.165	40.387	60:365.556	56:016.921	4:348.635	-
	7 13 »	»	1:696.000	49.882	»	1:466.945	43.145	62:061.556	57:483.866	4:577.690	-
Norte de Hespanha.....	14 20 »	»	1:500.810	44.141	»	1:465.260	43.095	63:562.366	58:949.126	4:613.240	-
	30 6 Outub.	3656 Ps.	2:029.068 Ps.	554	3656 Ps.	1:832.013 Ps.	501 Ps.	68:606.441 Ps.	63:156.637 Ps.	5:149.784 Ps.	-
Madrid — Zaragoza — Alican-te.....	7 13 »	»	2:061.126	563	»	1:916.113	524	70:667.567	65:072.771	5:594.796	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andaluzes.....	1 7 Outub.	2927	1:126.267	384	2927	1:110.066	379	43:921.236	39:381.564	4:539.672	-
	8 14 »	»	1:204.034	411	»	1:159.034	395	45:125.668	40:540.599	4:585.069	-
Zafra a Huelva.	1 7 Outub.	1067	331.401	310	1067	332.970	312	42:155.679	41:849.396	306.083	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zafra a Huelva.	8 14 Outub.	180	36.414	202	180	44.613	244	1:524.732	1:890.206	-	365.474
	15 21 »	»	43.814	243	»	45.589	253	1:568.546	1:935.795	-	367.249

NOTAS DE VIAGEM

VI

Ainda Oran. — Subidas enormes. — Necessidade de ascensores. — Viação. — Os bairros judeu, mouro e negro. — Novo systema de fazer contas. — Hoteis. — Concertos e banhos. — O Murdjadjo. — Passeios. — Caminhos de ferro.

Digam, embora, que lhes falo muito de Oran, o que não é possível é passar adiante sem descrever um pouco mais esta cidade, a primeira que o viajante, ido do occidente da Europa, encontra na Algeria.

Como quasi todas as cidades da costa norte-africana, Oran é construida sobre montanhas e valles, do que resulta que são enormes as suas rampas, que ha que subir ou descer continuamente para ir d'um ponto ao outro.

Algumas ruas são em escadaria de pedra em toda a largura e os passeios tambem em degraus de grande altura, em *beton*.

Quem está na praça da Republica ou na praça Kleber, dois bellos largos guarnecidos de vegetação tropical e grandes edificios elegantes, e quer ir á praça d'Armas e ao lindo o moderno bairro que, desde esse ponto, se estende para o oeste, tem que subir uma differença de nivel que poderia comparar com duas vezes a calçada da Gloria em Lisboa, ou duas vezes a rua de Santo Antonio no Porto. Isto sem interrupção.

Vejam, pois, que convite para quem, como eu, o subiu quasi todos os dias.

Porque, cousa singular, acostumado a orientar-me perfeitamente em qualquer cidade, pelo que, como tenho repetido, nunca tomo guia, em Oran embirrei que para ir do meu hotel, que era junto ao passeio de L'Etang, para o centro de movimento da cidade, o *boulevard Seguin*, devia descer á praça Kleber! De forma que, machinalmente, cá vinha ter sempre ao fundo do valle do antigo ribeiro do Rehhi, e, dizendo mal á minha vida, tinha que subir de novo para attingir a praça d'Armas.

Quantas vezes me lembrei lá do nosso sympathico engenheiro Mesnier! Que fortuna que elle ali fazia construindo ascensores por toda a parte!

Ha lugar para dez ou doze, e não são demais.

Que em questão de viação devemos concordar que Oran, com os seus Riperts e omnibus, não está muito bem servida.

Na questão de trens de praça, achei em toda a Algeria uma novidade, que era bom adoptar-se entre nós: os trens alugam-se para qualquer ponto por ida e volta e um certo tempo de espera no ponto de destino. E' muito commodo para uma visita, um passeio, compras, etc. Além d'isso não são caros, regulando por 2 francos a hora ou 1^o,75 a ida e volta, com um quarto de hora de espera.

Proximo da praça d'Armas ha o bairro dos judeus e dos mouros, formado por casas baixas, quasi todas pintadas de azul, com o seu patio interior em columnas, regularmente com uma vide, tendo em todas as paredes espalmada uma mão, para exconjurar o genio mau.

Muito curioso este bairro, como o bairro negro, proximo das barreiras da cidade, lado sul, onde uma multidão de pretos, pretas, pretinhos e pretalhões rodeiam, apertam e quasi estrangulam o visitante, para que lhe dê um *sou*, isto é, 5 centimos, pouco mais de 10 réis da nossa moeda.

E' tambem uma singularidade da Algeria a forma de contar o dinheiro por *sous*. Ali quasi não se fala em francos; o *sou* é a base. Se se quer dizer 75 centimos, diz-se 15 *sous*; e até por vezes contas grandes se

expressam em *sous*, o que atrapalha o viajante menos pratico.

Uma vez no hotel, dando-me a conta, em logar de 19 francos e 70 centimos, pediram-me 394 *sous*. Tive que fazer o calculo em papel.

A respeito de hoteis, aquelle em que estive é uma casa modesta, mas com uns bellos quartos, limpos, arejados e com linda vista; comida bem feita e farta, e uns proprietarios muito delicados. E' o hotel do Louvre.

Nos demais que visitei, hoteis de primeira ordem, não me encantou o tratamento nem os modos dos donos da casa, com uns assomos de orgulho injustificado, á vista da mesa que me apresentaram.

São estes situados no *boulevard Seguin*, a principal rua da cidade nova, que é, com effeito, uma linda avenida, ladeada de grandes armazens de modas e bazares, enormes cafés em que á noite ha concerto, a que assistem milhares de pessoas da mais grada sociedade oranense, tomando refrescos, e outros milhares de populares, arabes e europeos, rodeando aquellas, que ouvem e não gastam.

E' a distracção obrigatoria da noite.

De tarde ha outra, não conhecida no nosso paiz: no grande muro que forma o porto, e do lado de terra, no caes de Santa Thereza, ha dois estabelecimentos de banhos, onde homens e senhoras concorrem todas as tardes.

Uns atiram-se á agua e, ou nadam ou tomam banho dentro de umas grandes caixas fluctuantes, outros navegam no porto em pequenos barcos, outros — e são muitos — sentam-se nos *restaurants* que estes estabelecimentos teem, com amplas varandas sobre a agua, e jantam ou tomam bebidas, como os francezes as tomam a toda a hora e de toda a casta.

Outra distracção que eu aconselho para de tarde, embora lá nol-a aconselhem para o romper do dia, é a subida do Murdjadjo, monte a que já me referi, sobre o qual se eleva o forte de Santa Cruz.

São 372 metros que ha que subir a pé: e indo de manhã, embora muito cedo, o sol apanha-nos á subida e acompanha-nos á descida, tendo-se além d'isso a desvantagem de vêr a cidade contra a luz.

Indo de tarde, o sol poente deixa a montanha na sombra e illumina a face da cidade, que defronta com ella.

A vista lá de cima, do peristilo da capella, é primorosa, deslumbrante.

Previno os que me seguirem o conselho, de que escusam de subir até o forte; não vêem mais do que da capella, e comquanto os guias digam que o forte se póde visitar, isso não é verdade, porque aos lados da porta ha umas grandes taboletas que dizem, em francez e hespanhol:

«E' formalmente prohibido ao publico, sob pena de processo, procurar penetrar n'este forte.»

Este passeio só a pé se póde fazer; a subida leva uma hora.

Em trem ou omnibus ha tambem lindos arredores que merecem uma visita; o Camp des Planteurs, Mers-el-Kibir, Misserggin, Aïn-el-Turk (Fonte dos Turcos) são pontos que o viajante, com tempo, não deve deixar de ver.

Para mais longe ha o caminho de ferro, cuja estação é no extremo da cidade, a bem perto de 2 kilometros do centro. Ha omnibus da praça Kleber por 25 centimos, ou trens de praça a 1,25 a corrida.

A estação é modestissima; ao pé d'ella as nossas de Algés, Pedrouços, Cintra, etc., são sumptuosos palacios.

Linhas, signaes, material circulante, tudo de uma simplicidade extraordinaria.

Parecem os nossos caminhos de ferro... ha 30 annos.

Agora que entrei nas vias ferreas algerianas é occasião de dizer alguma cousa sobre ellas, em geral, e depois, á proporção que fôr passando em linhas das outras companhias e que achar alguma cousa de novo il-o-hei notando.

O que já posso dizer, porém, é que, salvo um ou outro detalhe, muito pouco, ou nada, temos que copiar d'ali, em vista das condições em que aquellas linhas foram construidas e são exploradas.

E visto que estou na estação do caminho de ferro, partirei para Temouchen, de que tratarei no proximo artigo.

Excursões no estrangeiro

A *Société des Voyages Économiques*, com séde em Paris, no Faubourg Montmartre, 17, organiza para o mez de novembro as seguintes excursões:

1.^a—Excursão á Algeria e Tunisia, Sousse e Kairouan, visitando Alger, Blidah (gargantas da Chiffa) Bougie, Gargantas do Chabet e Ackhra, Sétif, Constantina Biskra, (Oasis de Sidi Ockbal) Batna, Tingad, Lambessa (ruínas romanas) Hammam Meskoutine, Bône, Tunis (Marsa, Bardo, Carthago)—Partida de Paris em 10 de novembro, volta em 11 de dezembro.—Preço: 1.^a classe, 1.080 francos; 2.^a classe, 980 francos.

2.^a—Syria, Palestina, Egypto.

A, de 10 de novembro a 16 de dezembro — 1.^a classe, 2.100 francos; 2.^a classe, 1.950 francos;

B, de 10 de novembro a 6 de janeiro de 1897 — 1.^a classe, 3.150 francos; 2.^a classe, 2.950 francos;

C, de 10 de dezembro a 6 de janeiro de 1897 — 1.^a classe, 2.100 francos; 2.^a classe, 1.950 francos;

3.^a—Italia e Littoral do Mediterraneo, de 19 de novembro a 17 de dezembro. — 1.^a classe, 850 francos; 2.^a classe, 750 francos.

Os preços supra comprehendem os bilhetes de caminho de ferro, alojamento nos principaes hotéis das cidades, omnibus ou carruagens, visitas dos monumentos e museus, e guias da agencia de viagens.

Uma sentença original

O tribunal de instrução de Ateca, Hespanha, promulgou ha dias uma sentença que não podemos deixar de classificar de... original.

Um empregado das ambulancias postaes encarregou-se de levar de Madrid a um seu amigo de Cetina, linha de Zaragoza, um pacote contendo capsulas para garrafas.

O chefe da estação, sabedor do caso, autoou o dono da encomenda e a companhia instaurou processo ante o juiz municipal, o qual condemnou o empregado portador do volume e o dono d'este em uma multa, custas do processo e a indemnização de 1,65 pesetas á companhia, valor do transporte.

Mas aquelle apellou da sentença ante o julgado de instrução e este, «considerando que o volume em questão não era d'aquelles que por sua fórma, cheiro ou volume não podem ser conduzidos em mão dos viajantes» (note-se que o transportador não era viajante nem ia em carruagem d'estes) annullou a sentença. (1)

De fórma que, por esta jurisprudencia de nova especie, qualquer empregado do correio pôde fazer os melhores interesses encarregando-se de transportar na

ambulancia quantos volumes entenda, comtanto que elles não incommodem os passageiros... que vão nas suas carruagens, no fim do comboio.

Decididamente não é só a America o paiz das originalidades.

Os kiosques do Caes do Sodré

Não fomos só nós que reclamámos contra a vergonhosa agglomeração de casinhas de venda de bebidas em frente da estação do Caes do Sodré. A companhia real reclamou á camara municipal, e esta, não sendo seu o terreno em que essas indecentes construcções estão alojadas, limitou-se a reclamar do governo civil que sejam os respectivos donos autoados, por não terem licença da camara.

Portanto, com autoações e tudo lá continuam a estar nada menos de 11 cubiculos, impedindo o transito já difficil de si, n'aquelle espaço não empedrado que a chuva torna um perfeito atoleiro.

LINHAS PORTUGUEZAS

Pungue.—A respeito d'esta linha dá o nosso collega, *O Economista*, os interessantes esclarecimentos que vamos transcrever:

O caminho de ferro pertence, é verdade, actualmente a duas companhias, ambas inglezas, uma que tem a parte que vae da Beira a Fontesvilla, outra que tem o troço da linha ferrea que segue de Fontesvilla até a fronteira, parte construida, parte em construcção. Este caminho de ferro, como se sabe, é consequencia de uma das clausulas do tratado de 11 de junho de 1891. Os contractos para a construcção da linha ferrea foram ainda uma consequencia d'aquelle tratado. Não é agora occasião de discutir, porque já o está ha muito, e nada importa para a questão, se o tratado e os contractos que d'elle derivaram foram bons ou maus. Existem e teem de se cumprir.

Emquanto não ficaram definidas, entre Portugal e a Inglaterra, as declarações consignadas no contracto de construcção, era impossivel á companhia de Moçambique qualquer fiscalização e qualquer interferencia efficaz n'aquelle linha. Hoje as coisas, ao que parece, mudaram; o governo approvou um regulamento para a fiscalização da linha ferrea; a companhia, em vista d'esse regulamento, nomeou como fiscal o engenheiro Barahona, e já se começou regularmente a fiscalizar tanto a construcção como a exploração. O regulamento em vigor é o mesmo que está adoptado para todos os caminhos de ferro ultramarinos. D'este modo as companhias hão de sujeitar-se ás suas regras, todos esses abusos ou irregularidades que podem ter-se dado hão de cessar, e, embora inglezas, teem ellas de cumprir as mesmas disposições e sujeitar-se ao mesmo regimen e fiscalização, como se fossem portuguezas.

Vistoria á linha urbana.—A commissão de engenheiros nomeada pelo ministerio das obras publicas para vistorizar a linha urbana do Porto é composta dos srs. João Thomaz da Costa, Affonso de Moraes Sarmiento e Bernardo d'Aguilar Teixeira Cardoso.

O exame, que devia realizar-se no dia 28, não pôde ter lugar n'esse dia por não estarem ainda concluidos os trabalhos. Deve ser no dia 4.

Commemorações.—O centro commercial do Porto vae collocar na testa do tunnel da Ave Maria uma chapa de bronze tendo gravado o seguinte:

«Aos promotores do progresso nacional os ex.^{mos} srs. conselheiro Emygdio Navarro, Carlos Lobo d'Avila e Arthur Alberto de Campos Henriques, e ao iniciador o ex.^{mo} sr. José Maria Ferreira, o centro commercial do Porto.»

—Os commerciantes do largo da Feira de S. Bento projectam realisar festejos no dia da inauguração da linha ferrea urbana.

LINHAS HESPAÑOLAS

Manila a Dagupan (Filipinas).—E' pouco conhecida esta linha, e por isso torna-se interessante darmos uma noticia a respeito d'ella.

O caminho de ferro de Manila a Dagupan tem 196 kilometros, que em 1895 renderam 3.056.207,75 pesetas ou seja 15.592,89 pesetas por kilometro. Transportou 810.160 passageiros, 2.805 toneladas de recovagens e 158.597 toneladas de mercadorias, produzindo os passageiros a receita de 1.597.182,83 pesetas, as recovagens 70.279,40 e as mercadorias 1.508.936,20.

Puebla de Híjar a Alcaniz.—Consta que a companhia dos caminhos de ferro de Zaragoza ao Mediterraneo, não podendo haver do governo as importancias em debito, vae abandonar a exploração da linha de Puebla de Híjar a Alcaniz.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ITALIA

A commissão de inquerito nomeada para estudar as relações das companhias de caminhos de ferro e do seu pessoal decidiu que o inquerito começasse em 5 de novembro em Milão. Foi também resolvido que se espalhe largamente o questionario; que se convidem as companhias que exploram as tres principaes rês, as associações dos empregados, os representantes das provincias e das communas, etc., afim de se fazer um trabalho rigoroso.

TRANSVAAL

O material da companhia neerlandeza sul africana compunha-se do seguinte em 31 de dezembro de 1895: Locomotivas 152, sendo 90 de 46 toneladas e 3 de 32 toneladas com cremalheira; carruagens: 2 salões, 2 sleeping, 80 carruagens de 1.ª, 32 de 2.ª e 10 de 3.ª classe, wagons: 1 de serviço e 2.414 para mercadorias, sendo 9 de 16 a 20 toneladas, 6 de 15 e 2.153 de 10; fourgons 40. Wagons cisterna 1, e mais 2 para serviço.

Na mesma data estavam encommendadas 45 locomotivas ordinarias, 1 de cremalheira, 37 carruagens de 1.ª classe, 921 wagons para mercadorias e 6 wagons para bagagens.

O producto da mina de carvão da companhia foi de 92.973 toneladas que se venderam em media a £ 0,10,2 por tonelada, dando o lucro de £ 0,3,3, enquanto que em 1894 a exploração tinha deixado prejuizo.

As receitas da mina foram em 1895 £ 48.820, as despesas 33.834, havendo pois um saldo de £ 14.986 que passou para as contas do caminho de ferro.

ARREMAÇÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de massaroquinha

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 5 de novembro proximo, na administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de massaroquinha.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 32.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 % da importância total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem essa adjudicação fôr feita. Estes depositos serão feitos, aquelle na thesauraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas nos dias não feriados ou santificados, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde. Lisboa, 15 de outubro de 1896.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de 1.700 postes telegraphicos

No dia 9 de novembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia serão recebidas propostas para o fornecimento de 1.700 postes telegraphicos sulphatados, sendo 1.000 de 6m,0 e 700 de 8m,0 de comprimento.

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

As propostas serão endereçadas a direcção da companhia, na estação central de Lisboa (Rocio) com a indicação no sobrescripto: «Proposta para o fornecimento de postes telegraphicos» e redigidas segundo a formula seguinte: «Eu, abaixo assignado, residente em obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de Ferro 1.700 postes telegraphicos sulphatados, sendo, 1.000 de 1.ª categoria pelo preço de réis cada um e 700 da 2.ª categoria pelo preço de réis cada um, em conformidade das condições patentes na repartição de via e obras e das quaes tomei pleno conhecimento.» Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel). Lisboa, 20 de outubro de 1896.

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

ESTAÇÃO DE INVERNO

JOÃO ANTONIO DE CARVALHO & C.ª

Rua dos Clerigos, 70, 72 e 74 — PORTO

Receberam o seu sortimento de TECIDOS da ultima novidade para a presente estação, escolhido pessoalmente por um dos socios d'esta casa na sua recente viagem a Paris.

Sortimento completo de todos os artigos de novidade e agasalhos em todos os generos.

Tecidos de lã e lã e seda, pretos, especialidade d'esta casa.

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR

SÁIRA no dia 16 de novembro, ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. — Para carga, encommendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª



LUZ A JORROS

— PORTO —

FAZENDA A MONTES

SÁ DA BANDEIRA

— 232 e 234 —

— ESTAÇÃO DE INVERNO —

CLERO, NOBREZA E POVO

ACONTECIMENTO EXTRAORDINARIO — ASSOMBROSO SORTIDO

TODAS AS ENCOMENDAS SE MANDAM A CASA DO FREGUEZ

Cheviote RussoCórte de vestido, 7^m, 2\$800 rs.**MELANGE**

Córte de vestido, 1\$680 rs.

MANDARINAS**EXCLUSIVO**, Córte, 6\$300 rs.**CÓRTES de LUXO**

A preços baratíssimos

CUBANAS

Lãs mescladas, a 510 rs.

VERBENAS

Bonitas fazendas, a 380 rs.

ORGULHOSAS

Tecido mescla, a 590 rs.

Diagonal alpino

Tecido forte, a 490 rs.

PORTUENSES

Tecido bello, a 600 rs.

*Só restam***5:000 CHALES
CASIMIRA AVELLUDADA**

Valor 2\$200 e 2\$400 rs.

A 1\$600 e 1\$400 rs.

3:000 CACHENEZ DE MERINO

Valor 700 réis, a 550 rs.

Quatro poderosos focos electricos illuminam brilhantemente estes
bellos ARMAZENS OS MAIS POPULARES D'ESTA CIDADE
— TELEPHONE N.º 630 —**Flanellas de lã, brancas**

Mais de 100 peças

LENÇOS DE MALHA, Desde 200 rs.Milhares de peças de CASIMIRA
a principiar em 380 rs.**RAMALDEIROS**

Tecido de algodão, a 80 rs.

Riscados

PERCAL para camisas, a 65 rs.

CHITAS finissimas, a 80 réis*Um milhão de metros*Flanellas de algodão, a 150 réis
Valor 240 réis**VESTIDOS PRETOS**O mais bello sortido de FAZENDAS
para confeccionar

O proprietario,

Frederico Marques.

TODAS AS ENCOMENDAS SE MANDAM A CASA DO FREGUEZ

Em vista da guerra accintosa que alguns negociantes d'esta cidade me promovem, espero do generoso publico portuense o favor de preferirem estes Armazens, quando tenham de realizar as suas compras.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Manceau.

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

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.

Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

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

Lisboa.—Carlos C. Dias — (vinhos, fructas e outras commissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.

Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º

Lisboa.—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.

Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).

Londres.—F. Demolder — 4, Holmdale Road Amburst Park.

Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.

Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.

Valencia d'Aleantara.—D. Alejandro Campero.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

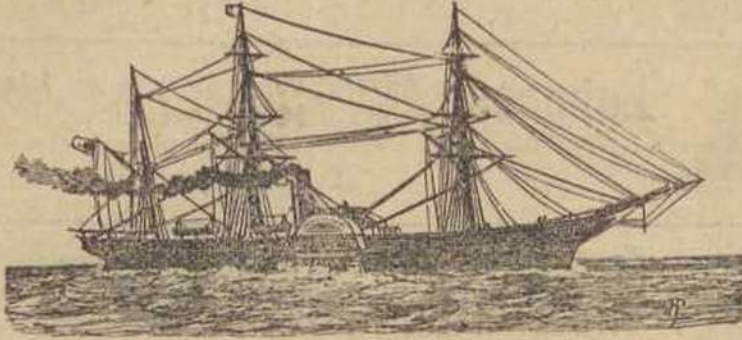
NICE Riviera-Palace-Hotel.—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes — Ascenseur, salons, orchestre — Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.º ordre.

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

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

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres

O paquete **CLYDE**, sahirá a 2 de novembro

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

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

AGENTES

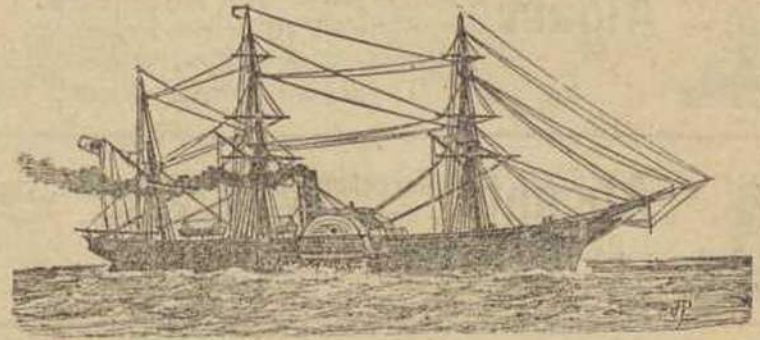
Em Lisboa:—**JAMES RAWES & C.^a**—R. dos Capelistas, 31, 1.^o

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

BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

NORDDEUTSCHER LLOYD



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

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

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

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

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

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

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de novembro de 1896

COMPANHIA REAL

Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-30 t. 7-18 m.	2-30 t. 4-0 m.
10-0 t. 10-55 m.	8-0 t. 6-44 m.

Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.
3. ^{as} e sextas	2. ^{as} e 6. ^{as}
6-00 t. 11-7 t.	5-51 m. 11-29 m.

Lisb. C.S.-Porto	Porto-Lisb. C.S.
7-30 m. 9-20 t.	7-0 m. 8-30 t.

Aveiro-Porto	Porto-Aveiro
4-0 m. 6-30 m.	4-15 t. 6-38 t.
10-30 m. 2-50 t.	4-30 m. 8-29 m.

Lisboa R.-V.Alo.	V.Alo.-Lisboa R.
7-30 t. 5-25 m.	8-35 t. 6-0 m.

Lisb. C.S.-V.Alo.	V.Alo.-Lisb. C.S.
7-30 m. 8-0 t.	9-30 m. 10-0 t.

Lisboa R.-Bada.	Bada.-Lisboa R.
7-30 t. 6-45 m.	6-45 t. 6-0 m.

Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.
7-30 m. 9-15 t.	8-45 m. 10-0 t.

Lisb. C.S.-Sant.	Sant.-Lisb. C.S.
2-0 t. 4-35 t.	6-45 m. 9-20 m.
4-30 t. 7-05 t.	12-30 t. 3-05 t.

Lisb. C.S.-Entr.	Entr.-Lisb. C.S.
4-0 m. 11-11 m.	6-0 m. 1-30 t.
11-0 m. 3-0 t.	6-5 t. 10-0 t.

Coimb.-Figueira	Figueira-Coimb.
7-15 m. 9-2 m.	11-0 m. 12-48 t.
4-30 t. 6-6 t.	9-0 t. 10-10 t.

Lisboa R.-Fig. ^a	Fig. ^a -Lisboa R.
7-0 m. 3-20 t.	1-5 t. 10-20 t.
7-0 t. 5-23 m.	7-45 t. 6-30 m.

Lisboa R.-Alfar.	Alfar.-Lisboa R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-0 m. 3-18 t.	1-0 t. 10-20 t.
7-0 t. 5-35 m.	7-40 t. 6-30 m.

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

Figueira-Alfar.	Alfar.-Figueira
4-30 m. 5-35 m.	6-0 m. 7-3 m.
12-5 t. 12-47 t.	1-0 t. 2-0 t.
2-20 t. 3-18 t.	3-30 t. 4-13 t.
6-25 t. 7-30 t.	7-40 t. 8-43 t.

Abrantes-Guard	Guard-Abrantes
1-3 m. 9-10 m.	6-15 m. 3-58 t.
1-45 t. 12-10 m.	5-15 t. 12-33 m.

Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.
7-30 m. 8-34 m.	5-15 m. 6-30 m.
9-30 m. 10-36 m.	6-30 m. 7-30 m.
11-30 m. 12-32 t.	7-45 m. 8-45 m.
1-30 t. 2-36 t.	9-0 m. 10-0 m.
4-30 t. 5-36 t.	11-0 m. 12-0 t.
5-15 t. 6-15 t.	1-0 t. 2-0 t.
7-0 t. 8-22 t.	3-0 t. 4-0 t.
9-0 t. 10-2 t.	6-15 t. 7-15 t.
Exceção aos sab.	7-30 t. 8-29 t.
10-30 t. 11-35 t.	9-15 t. 10-20 t.
Só aos sabbados	10-15 t. 11-15 t.
12-15 m. 1-20 m.	—
Exceção aos dom.	—
3-30 t. 4-34 t.	—
Só aos domingos	—
12-30 t. 1-34 t.	—

Lisb. R.-Queiuz	Queiuz-Lisb. R.
8-0 t. 8-33 t.	8-45 t. 9-17 t.

Alo. M.-Bemfica	Bemfica-Alo. M.
6-45 m. 7-5 m.	8-40 m. 9-0 m.
9-20 t. 9-40 t.	10-15 t. 10-35 t.

Lisboa R.-Sacav.	Sacav.-Lisboa R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-15 m. 7-0 m.	6-30 m. 7-15 m.
7-45 m. 8-29 m.	7-45 m. 8-29 m.
10-0 m. 10-44 m.	8-45 m. 9-29 m.
12-0 t. 12-44 t.	11-0 m. 11-45 m.
2-0 t. 2-44 t.	1-0 t. 1-45 t.
4-45 t. 5-29 t.	3-0 t. 3-45 t.
5-30 t. 6-14 t.	6-0 t. 6-44 t.
7-15 t. 7-59 t.	7-0 t. 7-45 t.
8-45 t. 9-29 t.	8-15 t. 8-59 t.
Exceção aos sab.	10-0 t. 10-44 t.
11-0 t. 11-45 t.	—
Só aos sabbados	—
12-0 m. 12-44 m.	—

Domingos e dias santificados

1-0 t. 1-44 t.	2-0 t. 2-44 t.
3-0 t. 3-44 t.	4-0 t. 4-45 t.

C. Sodré-Caso.	Caso.-C. Sodré
5-45 m. 7-0 m.	5-30 m. 6-46 m.
7-0 m. 8-14 m.	7-30 m. 8-40 m.
9-0 m. 10-14 m.	8-30 m. 9-40 m.
11-0 m. 12-15 t.	12-30 t. 1-35 t.
1-0 t. 2-15 t.	1-45 t. 2-47 t.
3-0 t. 4-4 t.	3-0 t. 4-3 t.
5-30 t. 6-40 t.	4-15 t. 5-17 t.
8-0 t. 9-5 t.	6-30 t. 7-43 t.
Exceção aos sab.	8-0 t. 9-15 t.
10-30 t. 11-35 t.	9-30 t. 10-46 t.
Só aos sabbados	12-0 n. 12-55 n.
12-15 n. 1-19 n.	—

Exceção aos dom. e santificados

4-40 t. 5-25 t.	10-30 m. 11-20 m.
4-45 t. 5-50 t.	—

Domingos e dias santificados

12-0 t. 1-15 t.	10-30 m. 11-32 m.
2-0 t. 3-14 t.	7-0 t. 8-16 t.
4-45 t. 5-59 t.	—
8-45 t. 9-49 t.	—

C. Sodré-P. Arc.	P. Arc.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-30 m. 7-9 m.	7-15 m. 7-51 m.
8-0 m. 8-39 m.	8-45 m. 9-25 m.
4-15 t. 4-53 t.	5-45 t. 6-24 t.
6-45 t. 7-27 t.	8-0 t. 8-41 t.
9-15 t. 9-51 t.	10-30 t. 11-11 t.
Exceção aos dom. e santificados	—
10-0 m. 10-36 m.	11-0 m. 11-35 m.

BEIRA ALTA

Fig. ^a -V. Form.	V. Form.-Fig. ^a
5-30 m. 4-20 t.	9-35 m. 8-00 t.

Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira
3-10 t. 4-48 t.	7-30 m. 9-20 m.

Pamp.-F. Oñoro	V. Form.-Pamp.
3. ^{as} e sextas	2. ^{as} e 6. ^a
11-13 t. 5-34 m.	12-27 m. 5-45 m.

Pampilh.-Mang.	Mang.-Pampilh.
6-35 t. 9-47 t.	7-35 m. 10-50 m.

Mang.-Guarda	Guarda-Mang.
4. ^{as} feiras e sab.	5. ^a feiras e dom.
10-0 t. 12-50 m.	4-30 m. 7-19 m.

SUL E SUESTE

Lisb. T. P.-Faro	Faro-Lisb. T. P.
4-30 t. 5-0 m.	6-30 t. 7-0 m.

Lisboa T.P.-Beja	Beja-Lisboa T.P.
8-0 m. 3-5 t.	10-0 m. 4-40 t.

Lisb. T.P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.
8-0 m. 5-0 t.	8-0 m. 4-40 t.

Lisboa T.P. Ext.	Ext. Lisboa T.P.
8-0 m. 3-45 t.	12-10 m. 7-0 m.
4-30 t. 11-10 t.	9-10 m. 4-40 t.

Lisb.-T.P.Setub.	Setub.-Lisb.-T.P.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-0 m. 10-10 m.	5-0 m. 7-0 m.
4-30 t. 6-25 t.	8-0 m. 9-50 m.
—	2-30 t. 4-40 t.

C. Branca-Beja	Beja-C. Branca
6-10 m. 9-0 m.	4-30 t. 7-24 t.

Beja-Faro	Faro-Beja
11-20 m. 7-35 t.	6-30 m. 2-40 t.

C. Branco-Evora	Evora-C. Branco
3-0 t. 4-0 t.	7-10 t. 8-2 t.

MINHO E DOURO

Porto-Valença	Valença-Porto
8-0 m. 1-10 t.	2-50 m. 8-20 m.
11-10 m. 3-25 t.	9-45 m. 2-10 t.
5-30 t. 11-25 t.	1-50 t. 7-5 t.

Porto-Vianna	Vianna-Porto
5-0 m. 10-25 m.	5-15 t. 10-30 t.

Vianna-Valença	Valença-Vianna
7-0 m. 9-15 m.	6-0 t. 8-10 t.

Porto-Braga	Braga-Porto
5-0 m. 8-10 m.	5-40 m. 8-20 m.
8-0 m. 10-35 m.	11-45 m. 2-10 t.
11-10 m. 1-20 t.	4-30 t. 7-5 t.
5-30 t. 8-25 t.	6-55 t. 10-30 t.

Nino-Braga	Braga-Nino
5-15 t. 6-0 t.	9-0 m. 9-35 m.

Porto-B. d'Alva	B. d'Alva-Porto
7-40 m. 3-15 t.	4-0 m. 10-45 m.
1-30 t. 8-50 t.	10-40 m. 6-30 t.

Porto-Regoa	Regoa-Porto
6-0 t. 11-30 t.	3-12 m. 8-0 m.

Regoa-B. d'Alva	B. d'Alva-Regoa
6-20 m. 12-5 t.	3-45 t. 9-20 t.

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, (via Suez), vap. allem., **Bundesrath**.
Sahirá a **13** de novembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Algarve, vapor portuguez, **Gomes IV**.
Sahirá a **16** de novembro.
Agentes, Alberto R. Centeno & C.^a
Largo dos Torneiros, n.º 5.



Alicante, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez, **Saint-André**.
Sahirá a **3** de novembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



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



Bordeaux, vapor francez, **Brésil**.
Sahirá de **8** a **9** de novembro.
— Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Copenhagen, vapor dinamarquez, **Douro**.
Sahirá a **3** de novembro.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **Chili**.
Sahirá a **8** de outubro.— Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.º



Glasgow e Liverpool, vap. hespan., **Bravo**.
Sahirá a **16** de novembro.
Mascarenhas & C.^a,
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Hamburgo, (via Rotterdam), vapor allemão, **Amazonas**.
Sahirá a **2** de novembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Havre e Anvers, v. franc., **Saint-Mathieu**.
Sahirá a **2** de novembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a,
R. dos Fanqueiros, 10.



Huelva, Cadiz e Malaga, vap. franc., **Franco**.
Sahirá a **5** de novembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a,
R. dos Fanqueiros, 10.



Liverpool, vapor inglez, **Andaluzia**.
Sahirá a **7** de novembro.
Mascarenhas & C.^a,
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Minho**.
Sahirá a **7** de novembro.
Mascarenhas & C.^a,
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Lisbon**.
Sahirá a **14** de novembro.
Mascarenhas & C.^a,
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Loanda e Lourenço Marques, vapor francez, **Ville de Buenos-Ayres**.
Sahirá a **21** de novembro.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



Londres, vapor hespanhol, **M. Saens**.
Sahirá a **5** de novembro.
Mascarenhas & C.^a,
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres e Anvers, vapor hespanhol, **Lista**.
Sahirá a **14** de novembro.
Mascarenhas & C.^a,
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, N. Redondo, Benguella, Mossamedes e P. Alexandre, v. p., **Cazengo**. Sahirá a **6** novemb.
Empresa Nacional de Navegação. R. Prata, 8, 1.º



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



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



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. inglez, **Magdalena**. Sahirá a **16** de novembro.
Agentes, James Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vap. franc., **Matapan**. Sahirá de **6** a **7** de novembro.— Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez, **California**.
Sahirá a **13** de novembro.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



Rio de Janeiro e Paranaguá, vap. allemão, **Athen**.
Sahirá a **6** de novembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



S. Miguel, Terceira, Graciosa (S.ª Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal e Flôres, vapor portuguez, **Açôr**.
Sahirá a **5** de novembro.
Agente, Germano S. Arnaud, Caes Sodré, 84, 2.º



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



S. Vicente, Rio de Janeiro, e portos do Pacifico, vapor inglez, **Orcana**.
Sahirá a **11** de novembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, C. do Sodré, 64, 1.º



Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez, **Saint-Paul**.
Sahirá a **8** de novembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Vigo, La Pallice e Liverpool, vap. inglez, **Iberia**.
Sahirá a **11** de novembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a,
C. do Sodré, 64, 1.º

Serviço combinado com a Companhia de Salamanca á Fronteira de Portugal

Modificação á Tarifa especial B S M n.º 3

PEQUENA VELOCIDADE

PARA O TRANSPORTE DE **SAL COMMUM**

POR WAGON COMPLETO DE 10:000 KILOGRAMMAS OU PAGANDO COMO TAL

Desde 1 de Novembro de 1896

PREÇOS POR 1:000 KILOGRAMMAS INCLUINDO AS DESPEZAS ACCESSORIAS

Das estações da frente ás abaixo indicadas	Figueira	Pamp.-transito Procedencias de Mealhada ao Porto
Fuentes de San Esteban	2.600	1.900
Barbadillo	2.900	2.200
Salamanca e Lumbrales.	3.100	2.400

CONDIÇÕES GERAES

Ficam em tudo mais em vigor as condições da tarifa especial B S M n.º 3 de 25 de Novembro de 1886.

Lisboa, 28 de Outubro de 1896.

O ENGENHEIRO DIRECTOR DA COMPANHIA

Conde de Gouvêa