

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers - 1894

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

Anvers - 1891

REDACÇÃO - Rua Nova da Trindade, 48 - LISBOA

O nosso brinde

O desejo de dar aos nossos assignantes um brinde original, unico — um bilhete para uma grande excursão no paiz — não podendo ser satisfeito, porque a isso se oppunham (ao sorteio) as leis que nos regem, e que parece serem feitas para travar toda a iniciativa, poçam na impossibilidade de offerecer, este anno, o nosso bilhete de agradecimento áquelles que, desde o principio, sustentam o nosso jornal.

Resolvemos então, como o dissémos no nosso n.º 201 de 1 de maio, publicar um livro que, na impossibilidade de ser distribuido gratuitamente, seria dado por meio preçoso a todos os nossos leitores.

D'esse livro acham-se já impressas as primeiras folhas, mas só para o principio do proximo anno poderá estar concluido.

Consta elle de uma recopilação geral de todas as tarifas de caminhos de ferro, tanto geraes como especiaes, collecção perfeitamente official, e cujas provas vão sendo revistas por pessoal superior das administrações correspondentes.

Essa collecção intitular-se-ha

Compilação Mendonça e Costa

Não é a vaidade de salientar-se que leva o nosso director a pôr o seu nome n'essa obra; é o costume de publicações estrangeiras, cujos moldes foram adoptados n'esta, que nos levou a isso.

Em França existe ha muitos annos o *Recueil Chaix*; em Hespanha a *Compilación Giol* é bem conhecida. O nome do editor sendo, em França, o da casa mais em relação com todos os caminhos de ferro, e em Hespanha o de um antigo empregado superior das linhas de Tarragona, é a garantia da perfeita exactidão do trabalho.

Em Portugal, o nome de um empregado que ha 25 annos estuda, produz e manusea tarifas, chefe ha 12 annos da mais importante repartição de tráfego das vias ferreas portuguezas, fundador e director d'esta *Gazeta*, o unico jornal que se tem ocupado de assuntos tarifarios, em relações continuas com todas as administrações e seu pessoal superior, é (sem vaidade, podemos dizer) seguro penhor para o publico, de que a *Compilação* será perfeitamente exacta, unico meio de ser perfeitamente útil ao publico, que tem que servir-se d'ella para calcular os preços dos transportes que deseje fazer.

A *Compilação* sahirá por secções ou zonas, sendo a primeira, a que está no prélo, a que se refere á rede do Norte do paiz, comprehendendo o Minho e Douro, Povoa, Guimarães e Mirandella.

Este volume conterá todas as tarifas, tanto geraes como especiaes, de passageiros, grande e pequena velocidade, distancias kilometricas, escalas de preços, exemplos de applicação das tarifas que de tal necessi-

tarem, e todos os elementos para que o publico fique perfeitamente ao corrente das tarifas legalmente em vigor em cada linha.

O preçoo da obra não está ainda fixado, porque, não sendo ella feita com intuito industrial, esse preçoo dependerá do seu custo; mas qualquer que seja, os nossos assignantes terão a certeza de a poderem obter por metade do que fôr fixado para o publico.

Opportunamente annunciamos quando o livro se acha completo, mas recebemos desde já as ordens dos nossos assignantes que desejarem recebê-lo, e aos quais, n'esse caso, o volume será enviado antes de se abrir a venda publica.

SUMMARIO

	Pag.
Excesso de zelo aduaneiro	353
Carta de Lourenço Marques, por J. M. C.	354
A nossa carta da Belgica, por A. Urban	355
O Sud-Express	355
Comercio portuguez	355
Excursões no estrangeiro	356
Notas de viagem — VIII — De Oran a Ain-Temouchen — Um Lago sem	
água — Triste recordação — Arabes modistas — Diligencia a Tlemecem —	
Esta cidade — Mansourah — A preguça arabe — Como eu vi a turca	356
Um pequeno brinde aos nossos leitores	358
Publicações recebidas	358
Acordo patriótico	358
Entre collegas	359
Caminho de ferro eléctrico	359
As obrigações da Companhia Real	359
Parte financeira — Carteira dos acionistas — Boletim da Praça de Lisboa,	
por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos	
portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e	
estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóis	360 e
Linhos portuguezas — Lourenço Marques — Estação central do Porto — Lo-	
comotivas portuguezas — Estação de Sabugal — Ascensor Bibliotheca —	
Valença a Monção — Nova Linha — As tarifas d'Ambaca — Novas linhas	
da África	361
Linhos hespanhóis — Orense a Chaves — Noguera-Pallaresa — Bilbao-San-	
tander — Ferrol a Betanzos — Andaluzia — Linares a Almeria	362
Linhos estrangeirias — Alemanha — Inglaterra — Belgica — Hollanda — Ita-	
lia — Congo — Tunis — Estados Unidos — Republica Argentina	363
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatório (continuação)	363
Avisos de serviço	365
Arrematações	365
Anúncios	366
Casas recomendadas	367
Agenda do viajante	367
Horário em 30 de novembro de 1896	368
Vapores a sahir do porto de Lisboa	368

Excesso de zelo aduaneiro

INDIGNAM-SE jornaes de que folhas da oposição avêntem preposições sobre a marcha dos nossos negócios publicos, que, reproduzidas e propaladas no estrangeiro, com o interesse que elle tem regularmente de nos desacreditar, são enorme prejuizo para o nosso paiz.

Teem razão; e repetidas vezes temos afirmado aqui quanto somos contrarios a esses manejos politicos.

Mas, acima d'essas declarações pessimistas sobre o paiz, ha factos que não se radicam em questões politicas, que não se justificam por qualquer interesse, se não o de nos encher de vergonha, de ridiculo, d'oppro-

bio; que muito mais prejuízo nos causam aos olhos do mundo inteiro; e esses, por uma desgraçada organização dos nossos serviços públicos—se organização pôde chamar-se à total ausência de senso commun, como que constituindo preceitos adrede criados para uso das nossas instâncias officiaes—falam muito mais alto do que os artigos furibundos da oposição política.

Estes são palavras que pelos próprios que as escrevem ou as transcrevem, são tidas na devida conta da paixão partidária; os factos, porém, os factos, esses servem de documento incontestável contra nós, e, apesar de pequenos, são por tal forma repetidos, que demonstram, convincentemente, por toda a parte, a nossa incompetência para figurar entre o grupo de nações a que se chama civilizadas.

Um formigueiro d'esses factos são as nossas alfandegas.

O estrangeiro que lhes cai nas garras, raro deixa de ficar com as carnes rasgadas, que vai mostrar aos seus conterrâneos, como prova de que veio a um paiz de selvagens.

Isto é demais!

O zélo aduaneiro tem limites, e achamos que o seu excesso deve merecer ainda mais castigo do que o seu desleixo.

Este pôde lesar a fazenda pública em alguns centos de mil réis, mas aquelle lesa-a muito mais, porque assusta do nosso território visitantes de todo o mundo, porque nos coloca na triste situação de sermos um paiz onde ninguém pôde, e, portanto, ninguém deve vir.

Temos já tratado aqui d'este assunto, mas voltamos a ele, porque um facto recente nos indigna ao último ponto.

Contemol-o:

Chegou de Hespanha, na quinta feira ultima, vindo por Badajoz, o sr. Jolschine, inspector dos caminhos de ferro russos, acompanhado de sua esposa.

Ao parar o comboio na estação de Elvas, os empregados aduaneiros, como vissem que o viajante era estrangeiro, fizeram-lhe revista minuciosa ás bagagens, revolvendo-as todas e examinando cada artigo de vestuário de per si.

Até a própria mala de mão da senhora foi objecto da mais rigorosa busca, e n'essa foi encontrada prova do mais flagrante contrabando: dois baralhos de cartas russas, e que, portanto, não haviam sido mandadas de S. Petersburgo á nossa casa da moeda, para receberem o sêlo da legalidade.

Horror!

Eram cartas velhas, com que a esposa do digno funcionário russo se entreteinha, em viagem, fazendo *paciencias*; imagina-se bem como viriam sujas da poeira e fumo, em tão longo percurso; mas isso não impediu que o pessoal da alfandega, com modos bruscos, considerasse os viajantes contrabandistas, e os tratasse como taes, sem a menor urbanidade.

Recorrendo o sr. Jolschine para o director d'aquella alfandega, este senhor, por certo n'um momento de mau humor, que poderia guardar para occasião mais propria, deu toda a razão aos seus subordinados, e obrigou os viajantes a sahir do comboio, e a ir á alfandega, onde, depois de muita discussão e protestos de admiração (e por certo de indignação) do sr. Jolschine e sua esposa, um empregado mais assisado resolveu mandal-os em paz, sem os obrigar a pagar direitos nem multa pelos famigerados baralhos, os quais foram todavia appreendidos e inutilizados.

O inspector russo ficou por tal forma indignado com tal recepção que, dissolvi-o elle, de bom grado regres-

saria imediatamente a Hespanha, se tivesse comboio em que pudesse fazel-o; e não só protesta que nunca mais, seja por que motivo for, virá a Portugal, como que, chegando ao seu paiz, proclamará por tal forma o modo por que os estrangeiros são tratados nas alfandegas portuguesas, que ninguém que com elle fale terá vontade de vizitar o nosso paiz.

Perguntamos: funcionários que assim procedem não cavam um verdadeiro descredito ao paiz, muito mais energico do que podem fazel-o quaesquer artigos jornalísticos?

Ainda há pouco, na outra fronteira, a de Marvão, se deu um facto identico, também com um estrangeiro.

Este era alemão, e trazia na mala, para lêr em transito, varios jornaes ilustrados do seu paiz.

A alfandega quiz que esses jornaes pagassem direitos, e elle, estupefacto, agastado com tão stulta exigencia, rasgou os jornaes em pedaços arrojando os pela portinhola.

Ahi está outro, que vai também por esse mundo fôr dizer bellezas do nosso paiz.

Mais acima, pela fronteira de Villar Formoso, entra um cidadão argentino que vinha de percorrer a Europa e trazia a sua máquina photographica e duas caixinhas de chapas não reveladas, com as vistas que tirara durante a viagem. A alfandega, por mais que elle rogasse, insiste em abrir as pequenas caixas e estraga-lhe todos os clichés!

Como se sabe, o pessoal da alfandega tem uma parte no producto das multas que impõe. Esta disposição estimula-lhe por tal forma o zelo fiscal, que a nada attende, com tanto que promova, com essas multas, o aumento dos rendimentos da fazenda.

Tanto e louvável zelo!

Terminando, por hoje, nada pedimos aos superiores d'estes empregados ultra-zelosos; é tempo perdido pedir providencias, e platonismo mesmo o nosso, em gastal-o lamentando que o rigor fiscal, estupidamente aplicado, como o está sendo, nos colloque na tristíssima situação de sermos apontados no estrangeiro como o unico paiz da Europa onde não se deve ir!

E por isso que nos limitamos a exclamar:

Isto é demais!

CARTA DE LOURENÇO MARQUES

(Correspondencia particular da GAZETA)

Lourenço Marques, 24 d'outubro de 1896.

Continua sendo crescente o movimento de passageiros e mercadorias, que de dia para dia affluem a este porto, e o detalhe que abaixo desenvolvemos demonstra bem qual o aumento de tráfego que o caminho de ferro tem tido durante os primeiros tres mezes do corrente anno, o que me faz acreditar que os seguintes mezes se elevarão a quantidades mais avultadas.

	Janeiro			
	1896	Importâncias	1895	Importâncias
Passageiros.....	3.737	3.872\$200	2.324	2.424\$200
Bagagens.....	7.468	111\$472	6.651	95\$313
Recovagens.....	45.485	513\$448	23.063	313\$019
Diversos.....	—	91\$468	—	612\$288
Mercadorias.....	10.594.244	35.796\$029	4.889.818	13.702\$243
Gado e diversos.	—	7.447\$784	—	3.650\$113
Total geral...		47.832\$401		20.777\$176

Receita a mais em 1896.....

27.055\$225

Fevereiro

	1896		1895	
	Quantidades	Importâncias	Quantidades	Importâncias
Passageiros.....	2.283	2:682:805	2.488	2:459:890
Bagagens.....	8.981	116:205	4.883	86:355
Recovagens.....	24.823	430:604	25.869	356:552
Diversos.....	—	76:776	—	506:863
Mercadorias.....	14.301.239	47:746:067	7.568.595	21:862:126
Diversos.....	—	1:672:976	—	1:270:584
Total geral...	52:725:433		26:632:370	
Receita a mais em 1896....		26:093:063		

Março

	1896		1895	
	Quantidades	Importâncias	Quantidades	Importâncias
Passageiros.....	2.283	2:682:805	2.488	2:459:890
Bagagens.....	8.981	116:205	4.883	86:355
Recovagens.....	24.823	430:604	25.869	356:552
Diversos.....	—	76:776	—	506:863
Mercadorias.....	14.301.239	47:746:067	7.568.595	21:862:126
Diversos.....	—	1:672:976	—	1:270:584
Total geral...	52:725:433		26:632:370	
Receita a mais em 1896....		26:093:053		

O que dá em resumo um total de 91:402:742 réis de receita a mais n'estes tres mezes, sobre os do anno anterior.

O movimento dos comboios, durante os mezes de agosto e setembro ultimo, foram os seguintes:

Em agosto effectuaram-se 224 comboios mixtos e de mercadorias que transportaram approximadamente 15.622^r contra 159 comboios e 9.049^r que se transportaram em igual mez de 1895.

Em setembro effectuaram-se 217 comboios mixtos e de mercadorias que transportaram approximadamente 15.405^r contra 163 comboios e 9.202^r que se transportaram em igual mez de 1895.

J. M. C.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 25 de novembro de 1896.

A abundancia de assumpto na minha ultima correspondencia, que attingiu a nove paragraphos, impediu-me de contar aos leitores da *Gazeta* um caso curioso sobre as férias, a temperatura e as leis belgas.

Muito bem sabeis que os nossos representantes gosam do direito ao livre transito na linha entre o logar da sua residencia e Bruxellas, não sómente nos caminhos de ferro do estado, como tambem nas linhas economicas e particulares, e até mesmo nas mala-postas!

Acontece, porém, que, quando um deputado deseja fazer uma viajemzita, participa logo á secretaria da camara que fixou a sua residencia em..., e como se pôde mudar de residencia tantas vezes como de camisa, ha deputados que teem com este sistema percorrido toda a Belgica, sem despesa de transportes, dizendo que hoje residem em Ostende, amanhã em Liege, ou Spa, agora em Arlon, logo em Mons, e assim successivamente.

Não se faz ideia da complicação de trabalho que estas constantes peregrinações dão á secretaria da camara, sobretudo quando os deputados se utilizam das linhas que não pertencem ao estado. A menor falta é levada em conta, e são os pobres empregados da camara quem pagam todas estas diferenças.

Citaram-me alguns deputados, que tiveram dez residencias em dois mezes!

Não ha uma estação de banhos ou ponto pittoresco que não os tenha visto pavonearem-se a pé, a cavallo, ou em bicyclettes. Raro é o dia em que não se vejam as suas invasões ás carroagens de luxo, e muitas vezes o barão X... e o socialista V..., ao lado um do outro, conversando amavelmente, sentados nos macios estofos vermelhos das carroagens de 1.^a classe.

*

A receita dos nossos caminhos de ferro, durante o exercicio de 1896, foi avaliada em 184 milhões. Mas segundo os resultados auferidos nos oito primeiros mezes e aquelles que deram provavelmente os quatro ultimos, a receita definitiva pôde ser calculada approximadamente em 154.000.000 de francos.

Esta cifra elevada é devida ao aumento considerável do trasego e á circunstancia do anno de 1896 ser bissexto.

A. Urban.

O Sud-express

Vae finalmente começar a vigorar no dia 4 o novo horario do *Sud-express*, chegando este comboio a Lisboa uma hora mais cedo, ás 10 e meia! Já não é sem tempo!

Por teimosia ou indolencia do sr. director da fiscalização da direcção do Oeste de Hespanha, tendo-se recusado até agora a aprovar a nova marcha dos trens, na parte de Salamanca á fronteira, e corno o seu collega do Norte não é tão indolente ou teimoso, o comboio vinha com a marcha nova até Salamanca e ali esperava a bagatella de 55 minutos para só partir pela tabella antiga.

Desde 4 do corrente, pois, os passageiros, partindo de Paris-Orleans ás 8 h. e 14 m. da noite, chegarão a Lisboa na segunda manhã ás 10 e meia, isto é, com 39 horas de marcha, contando já as diferenças do meridiano.

A respeito da bella disposição tomada, de fazer que este comboio tome passageiros na *gare d'Orleans*, temos ainda que notar uns detalhes, mas falta nos hoje espaço e ficará para o proximo numero.

Commercio portuguez

O resumo do valor das mercadorias importadas e exportadas por Portugal durante os primeiros sete mezes d'este anno, comparado com igual periodo do anno passado, é o seguinte:

Importação para consumo

(Valores em mil réis)

	1895	1896
Animaes vivos.....	1.015.540	1.420.390
Materias primas para as artes e industrias	8.612.158	9.022.126
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	3.068.052	3.161.452
Substâncias alimenticias	8.064.057	7.968.752
Apparelhos, instrumentos, máquinas e utensílios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos	944.277	935.273
Manufacturas diversas.....	1.550.176	1.697.408
Taras	43.615	77.264
Somma	23.297.875	24.282.365
Ouro e prata em barra e em moeda.....	4.073.842	4.100.523
Total.....	24.371.717	25.382.888

Exportação nacional e nacionalizada

Animaes vivos.....	4.376:760	4.456:899
Materias primas para as artes e industrias	3.440:617	3.366:161
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	572:022	698:099
Substancias alimenticias.....	8.794:172	9.014:437
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	58:422	56:256
Manufacturas diversas.....	981:894	916:278
Somma.....	15.223:887	15.508:130
Ouro e prata em barra e em moeda.....	1.386:521	1.860:299
Total.....	16.610:408	17.368:429

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias.	Reexportação ...	5.651:152	5.281:030
	Transito	4.225:769	992:596
Ouro e prata em barra e em moeda.....		540	970:333
Total		6.877:461	7.243:959

N'este resumo nota-se:

Na importação um pequeno aumento nas materias necessarias para as artes e industrias, aumento que provém da maior importação d'alguns generos como metaes, linhos, pelles, sementes, compensada com a diminuição de outras, como algodão em rama, lás, madeira, etc.

Floresceu, portanto, a industria da curtimenta, enquanto que, ao que parece, a da tecelagem do algodão não aumentou o seu trabalho, se acaso não tinha em deposito quantidades de materia prima sufficientes.

Nas demais classes da pauta, as diferenças são menos importantes, excepto na que se refere aos animaes vivos, em que houve um extraordinario aumento, tanto em valor, cerca de 405 contos, como em numero, 2.007 cavallos, 21.009 cabras, 1.378 mulas, 16.587 porcos, 4.106 bois e 6.312 burros. Esta observação não esca-pará, por certo, a um nosso collega da imprensa dia-ria.

A importação de ouro foi nulla, contra 902 contos em 1895; a prata foi que equiparou o valor dos dois metaes importados, tendo entrado, em 1895, 89 contos e 1.061 em 1896.

No total da importação aumentámos mil contos.

A exportação aumentou em proporção muito menor, apenas 274 contos.

Tambem nos animaes vivos houve aumento; em gado lanigero, muar e vaccum, e sobretudo em burros, dos quaes exportámos mais 5.073. O balanço asinino entre a importação e a exportação diz-nos, pois, que ficaram no paiz mais 1.239 d'estes animaes. Já não é pouco.

Nas materias primas desceu o valor, o que é boa noticia talvez, porque pôde indicar que a mão d'obra portugueza as empregou em maior escala.

Nas substancias alimenticias, a principal, os vinhos, pouco aumento teve.

A reexportação de mercadorias estrangeiras diminuiu de 1.632 para 1.439 contos, a das procedentes do ultramar igualmente baixou de 4.019 a 3.842 contos.

O transito internacional subiu de 929 a 1.884 contos nas mercadorias estrangeiras, e decresceu de 297 a 79 contos apenas nas de procedencia ultramarina.

Não se pôde infelizmente dizer, por todas estas comparações, que o estado do nosso commercio seja lisonjeiro.

A balança commercial accusa-nos um *deficit* de 8.774 contos de diferença entre a importação e a exportação, enquanto que em 1892 essa diferença era apenas de 3.354 contos.

Excursões no estrangeiro

A agencia Lubin, de Paris, annuncia, para o proximo inverno, as mais interessantes digressões aos países quentes, excursões em que aquella agencia tem acreditado o seu serviço pela perfeita correccão com que cumpre os seus programmas.

São elles:

Tres semanas no Cairo; partindo-se de Paris n'uma quarta feira e regressando em igual dia tres semanas depois. O preço é 1.437 francos em 1.^a classe ou 1.150 em 2.^a

Cinco semanas no Oriente, visitando Jerusalem e Egypto, partindo de Paris em 3, 17 ou 31 de dezembro, 14 e 28 de janeiro. Preço 1.^a classe 1.600 francos, 2.^a, 1.300 francos.

Para janeiro prepara a mesma agencia outras excursões á Russia, Tunisia e Algeria, Indias, etc.

 **NOTAS DE VIAGEM****VIII**

De Oran a Aïn-Temouchen. — Um lago sem agua. — Triste recordação. — Arabes modistas. — Diligencia a Tlemcem. — Esta cidade. — Mansourah. — A preguiça arabe. — Como eu vi a turca.

Para quem vae, d'este extremo do occidente, visitar a Algeria, a primeira excursão em caminho de ferro, naturalmente indicada, é a de Oran a Aïn-Temouchen. Foi, portanto, esta a primeira vez que entrei nos caminhos de ferro algerianos, cuja rede me propuz percorrer e descrever por completo.

Os comboios do Oeste algeriano partem da mesma estação da rede do Mediterraneo, em Oran, seguindo em troço commun até 6 kilometros, onde, em La Senia, se afasta para a esquerda a linha do oeste. Nunca vi mais simples estação de entroncamento. *Estação* é um modo de dizer; a *gare* consiste em uma simples casa de guarda; o edificio de passageiros consta de... um môcho de pau e uma taboleta, e ao lado d'esta um ourinol. Ao menos não falta este accessorio indispensavel.

O nosso pequeno comboio, apenas tres carruagens, fourgon e machina-tender, inclina-se para a direita em direcção ao Sebkra, o grande lago salgado de 40 kilometros de comprimento por 8 a 12 de largura, que vamos ladear em toda a sua extensão.

Era o maior attractivo que me chamava a esta linha, mas tão grande como o lago foi o meu desapontamento, ao vêr que elle nem pinga d'agua tinha, e onde eu esperava vêr liquido, apenas encontrava terreno secco, barro branco, sem o menor interesse.

O restante da linha tambem carece de bellezas e só tem de curioso a grande recta, em patamar, de 12 kilometros, e a recordação historica de um ponto que atravessa, o *Chabet el-Scham*, cuja traducção é «Ravina da Carne», assim chamado em memoria do grande massacre que em 1543 os hespanhóes ali sofreram, quando iam soccorrer Abd-Allah, sultão de Tlemcem.

Milhares de valentes soldados do sympathico paiz nosso vizinho perderam a vida n'aquelle despenhadeiro, que ficou celebre na historia da occupação d'Oran.

As 9 horas e 40' chega-se a Aïn-Temouchen, pequena cidade arabe, sem interesse, centro de uma zona agricola importante.

Uma rua principal, quasi unica, com alguns estabelecimentos modestos, tres hoteis, varios cafés franceses e outros arabes, muitas casas de alfaiates, em que arabes, á porta, de perna cruzada, cosem os albornóz, e

bordam com uma perfeição que faria inveja ás nossas meninas mais prendadas.

Já se fica sabendo (e não ha variante até o fim da viagem) que n'aquellas terras são os homens que cosem e bordam, até mesmo os fatos das mulheres. Não sei se são elles tambem que lhes tomam as medidas; creio que sim.

Chegado do comboio, quem não quizer estupidamente voltar pelo mesmo caminho, no comboio das 3 horas, tem que almoçar breve e tomar logar na diligencia que, em 8 horas, nos conduz a Tlemcem, onde ha mais que vêr.

As diligencias algerianas não são de todo más. Poeira e sol não se pôde evitar, mas o andamento é comodo, os assentos, os do *coupé*, razoavelmente confortaveis; bons cavallos, pessoal educado. Como as estradas se conservam em bom estado, vae-se n'uma relativa commodidade.

De Ain-Temouchen a Tlemcem ha 66 kilometros, sendo o preço 7 francos em logar de *coupé*.

Deixando a pequena cidade, o carro sobe o monte de Tessala, em serpenteadas curvas, até attingir o cimo da montanha, d'onde se disfruta um bello panorama.

Feita uma paragem de poucos minutos, começamos a descer para o sul, em forte rampa, vendo a um e outro lado grandes campos de vinha, e na frente, as bellas pedreiras de marmore de todas as côres, desde o mais nevado branco até o mais escuro onix, azul, verde, etc.

Faz um effeito maravilhoso a vista d'estas enormes pedreiras de tão variados tons, illuminadas pelo brilhante sol que dardeja sobre a montanha, da qual nos vamos approximando até a atravessar, para do seu alto gosarmos outro panorama delicioso — o de Tlemcem e Sidi-bou-Medina, com as suas grandiosas mesquitas de altos minaretes, sahindo dos copados bosques que rodeiam estas duas cidades.

Em breve emprehendemos a subida da montanha, onde se acham installedas estas duas velhas povoações romanas, subida difícil, que precisa d'umas boas duas horas, durante as quaes o sol vae deixando mergulhados n'uma meia tinta phantastica, todos os panoramas que nos rodeiam cobertos de verdura, de entre a qual se destacam a miude as cupulas brancas dos tumulos de arabes considerados celebres ou santos.

Entramos afinal no chamado Bosque de Bolonha, que não tem parecências com o de Paris, mas que é, em todo o caso, um bello passeio, onde se gosa frescura sob copados arvoredos, por entre os quaes serpenteiam regatos de finissima agua.

Tlemcem é uma cidade a visitar por todos os excursionistas que vão á Algeria, como uma das mais repletas de recordações historicas, tanto romanas como arabes.

Theatro de luctas enormes, desde o VIII seculo, chegou a ser uma das mais populosas cidades, de 125.000 habitantes, tendo hoje apenas cerca de 30.000. Entre estes dois extremos, e atravez d'esses onze seculos, quantos combates, quantas victorias, quantas decadencias, emocionaram esta bella cidade e a sua vizinha, a Mansourah (a Victoriosa), de que não restam hoje mais que os muros desfeitos e parte da velha mesquita, com o seu alto minarete quadrangular e de elegantes linhas architectonicas!

Para os que apreciarem ruinas, offerece-lhes Tlemcem farto campo d'estudo e contemplação.

Estão n'este caso as ruinas de Mansourah, que nada tem que vêr, senão sob o ponto de vista historico para o verdadeiro apreciador.

Como cidade, Tlemcem é curiosa pela pequena proporção de europeus que ali habitam, apenas 10 % dos

habitantes indigenas. E' por isso que o visitante se encontra continuamente só, entre aquelles figurões de turbante e grandes mantos brancos, que enchem as ruas, as pequenas tendas, as lojas em que se vendem cintos, bolsas de couro para dinheiro, cascós para os turbanes, e toda a classe de artigos de marroquim e ouro falso, lantejoulado e cosido a grandes pontos de fio de côres vivas.

Outros sentam se nas ruas e nos cafés, fumando e jogando, n'uma ociosidade que só interrompem para irem metter-se nas luxuosas mesquitas, que abundam na cidade.

Que em mesquitas é Tlemcem farta; grandiosos edifícios com elevados minaretes, d'onde, a altas horas da noite, os marabus chamam á oração os raros crentes que a essa hora não preferem, aos esfuvios da religião, as delicias do leito, nos braços das pintadas *mrás* — (mulheres, em arabe).

Que em materia de preguiça e prazeres, os senhores arabes são de primeira ordem.

A parte os desgraçados que teem que trabalhar para não morrer de fome, e se entregam, portanto, a todas as fainas rudes de carregar, cavar os campos, fazer fretes, e, em quanto pequenos, engraxar botas, fazer recados, etc., os que teem alguma cousa de seu passam a vida cruzando as pernas sentados nos passeios, nos cafés, nos largos, por toda a parte, sorvendo café a pequenos goles, jogando, cachimbando, cavaqueando, fazendo tudo, menos cousa que se pareça com trabalho util.

Os commerciantes, em quanto não teem freguezes na loja... deitam-se ao comprido sobre o balcão, fazendo a sua soneca, regalados.

Outros, os ricaços, passam as horas de calor nos pateos das suas casas, onde as femeas, ricamente vestidas, os abanam com ventarolas, lhes cantam toadas entre caricias e beberagens.

E agora vou contar a promettida historia que tive com um d'estes sujeitos, e como me livrei de apanhar uma sova de mestre, graças a um simples papel.

Em Tlemcem ha, como disse, muitas mesquitas, e eu, não podendo, na occasião, vêr a principal, onde não se permite a entrada ás horas dos officios, das 11 e 45' á 1 e 15', fui, de plano da cidade e guia na mão, em busca d'uma outra, que o guia diz haver na rua Haédo.

Ao passar um muro branco, como todos os muros de todas as casas, ouvi, de dentro da porta que n'elle havia, um cantico suave, que me attrahiu a attenção. Olhei por essa porta; lá dentro um pateo rodeado de columnatas, esteiras no solo, uma arvore — não havia duvida, era a mesquita de Sidi-Brahim que eu buscava. Consultei o plano da cidade; justamente n'esse ponto ha o signal d'um edificio especial. Era a mesquita. Como, porém, a julgar pelos canticos, se estava nos officios, entrei com precaucao.

Mas ao ruido dos meus passos, vejo que d'um cochin, sob as arcadas, se levanta uma mulher ricamente vestida de moura, toda velludos e dourados (e razoavelmente bonita, por signal), que avança para mim, e, vendo um europeu, dá um pequeno grito e foge, mas não sem olhar para traz, em quanto que o respectivo senhor, que estava recostado no mesmo cochin, e aos pés do qual ella cantava, vem receber-me com a feia catadura de quem vê o seu lar violado por um intruso, e talvez no melhor dos momentos do seu repouso.

Não sei o que elle me disse, mas calculo que deviam ser cousas muito pouco amaveis. Ao vêr, porém, que eu era estrangeiro, porque lhe perguntei, em francez, pela mesquita, que lhe indicava na planta da cidade,

serenou, fazendo-me perceber que ali era a sua casa e eu estava enganado.

Devo notar que, se não tenho o guia como documento da minha inocencia, o arabe ou mouro estava no seu pleno direito de me aggredir quanto pudesse, e ainda por cima as justicas me castigariam energicamente, por violar o lar d'um musulmano.

E lá estava eu agora, na prisão de Sidi-Haloui, a escrever para a *Gazeta*.

Um pequeno brinde aos nossos leitores

O *Bureau Officiel de renseignements*, de Lucerna, Suissa, acaba de publicar um dos mais elegantes e luxuosos guias d'aquelle paiz. Intitula-se *Lucerne, le lac des Quatre-Cantons et ses environs* e consta de um volumesinho de 164 paginas em bellissimo papel, ornado de 4 grandes mappas a cores e 44 finas gravuras, representando cidades, villas, os mais pittorescos sitios d'aquelle paiz, os caminhos de ferro de montanha nos mais vertiginosos pontos do seu traçado, etc.

O texto é uma fiel descripção dos monumentos, passeios, excursões, estabelecimentos publicos etc, de forma a esclarecer por completo todos os que quizerem comprehender uma viagem à Suissa.

A capa é d'uma elegancia e finura extraordinaria, embellezada por finos ornatos no estylo Luiz XV.

O *Bureau Officiel de Renseignements*, de Lucerna, oferece este livro a todos os nossos leitores que lh'o pedirem, bastando para isso enviar a cinta do nosso jornal em que se encontre o nome e morada bem legiveis.

Na nossa redacção temos tambem alguns exemplares, que poderemos fornecer a quem nol os pedir, d'este pequeno mas interessante brinde que os nossos assinantes muito apreciarão.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Les Tramways Electriques por Henri Maréchal, edição da livraria Baudry & C.º de Paris. — Estes activos e intelligentes editores acabam de prestar mais um bom serviço a todos que cultivam ou estudam as sciencias, publicando em edição luxuosa e perfeita um novo livro sobre assumpto perfeitamente de actualidade.

O desenvolvimento que a viação electrica tem attinido nos ultimos annos nos Estados Unidos tende a propagar este sistema de viação em toda a Europa, onde já vae havendo numerosas installações d'este genero.

E natural é que ellas augmentem, porque a tracção animal já não satisfaz as exigencias do serviço publico em cidades de grande movimento, e é, sobretudo, cara e difícil n'aquellas cujo solo é accidentado.

O estudo, pois, dos varios systemas nos quaes se emprega a electricidade como motor é, portanto, do maior interesse n'esta occasião e, sendo esse estudo feito por um competente como mr. Henri Maréchal, engenheiro das Pontes e Calçadas de Paris e do Sector municipal de electricidade da mesma cidade, feito ainda depois de exame *sur place* das installações americanas, n'uma recente viagem que o distinto engenheiro fez á America, torna-se de todo o ponto mais que util, indispensavel.

O livro de mr. Maréchal, examinando attentamente, detalhando com precisão todos os varios progressos que a sciencia electrica tem trazido á viação urbana, aprecia cada um sob o ponto de vista da sua utilidade

e inconvenientes, fornecendo elementos de grande valor a todos que precisem conhecer d'este ramo, não só sob o ponto de vista scientifico, como pelo lado administrativo ou industrial.

A obra divide-se em 9 capitulos, tratando n'elles sucessivamente das disposições geraes dos tramways electricos, via, distribuição da corrente por conductores aereos, subterraneos e interrompidos estabelecidos ao nível do solo, accumuladores, material circulante, estações centraes e despesas de estabelecimento e exploração.

Illustram o livro 115 gravuras intercaladas no texto e explicativas dos diversos apparelhos, machinas, installações, systems de veículos etc.

O preço do livro é 7,5 francos.

Agradecemos a offerta que d'este precioso trabalho nos foi feita pelos seus editores.

Bibliotheca democratica. — Director Felizardo de Lima. — Recebemos este livrinho composto por 10 folhetos, isolados, em que se expandem doutrinas democraticas ao sabor das classes populares. Custa 200 réis, e é publicado no Porto, rua de Mousinho da Silveira, 143. Agradecemos.

Boletim da Direcção Geral de Agricultura, n.º 7, aportamentos para o estudo da ampelographia portugueza por José de Carvalho Pinto de Menezes.

Por mais que o assumpto nos seja desconhecido, figura-se-nos muito importante o estudo apresentado n'este livro, feito pelo distinto director dos serviços ampelographicos do reino.

A forma alphabeticada dadas á analyse historica de cada uma das centenares de castas de videiras que o sr. Pinto Menezes conseguiu classificar, facilita muitissimo o estudo da parte que se refere a cada uma.

Accordo patriótico

As companhias hespanholas dos caminhos de ferro acabam de dar um exemplo de verdadeiro patriotismo, concedendo aos militares doentes ou feridos, procedentes da ilha de Cuba ou das Filippinas, o transporte em 2.ª classe pelo preço da terceira.

O texto da concessão é o seguinte:

1.º As companhias de caminhos de ferro concedem aos militares feridos ou doentes, procedentes do Ultramar, ou que saiam dos Sanatorios para regressarem ás suas terras, ou a outro qualquer ponto, e que tenham de viajar em 3.ª classe, conforme as condições previstas no *Regulamento dos transportes militares*, o transporte em 2.ª classe sem augmento de preço.

2.º As companhias obrigam-se ao transporte nas condições indicadas e nos comboios mixtos ou correios, com excepção dos expressos, de um numero que não excede 40 praças por comboio.

3.º Será exigida a apresentação do passaporte, pedindo-se ao ministro da guerra para que ordene aos commissarios da administracão militar, que designem nas listas d'embarque, que são feridos ou doentes procedentes do Ultramar.

4.º As estações respectivas designarão nos supplementos quaes os feridos ou doentes procedentes de Cuba ou das Filippinas.

Esta obra de caridade, feita pelas companhias de caminhos de ferro hespanholas, é devida à imprensa d'aquelle nacão, e em especial ao nosso prezado collega de Madrid *Crónica de ferrocarriles*, que teve a iniciativa, e a quem enviamos a nossa saudação pelo brilhante resultado obtido.

Entre collegas

Lembramos á *Engenharia e Architectura* que, certamente por esquecimento, ao transcrever o artigo do nosso numero passado do nosso redactor, o sr. engenheiro Xavier Cordeiro, não citou o jornal de que o tirou.

Não siga os processos do *Seculo* que, para ser jornal bem informado, até a gravura da estação central do Porto nos copiou, dando-a como sua.

Caminho de ferro electrico

Os engenheiros E. Banco e H. Kroz apresentaram á municipalidade de Roma um projecto para a construção de uma linha ferrea electrica entre Roma e Frascati.

O sistema é o mesmo adoptado na linha de S. Silvestre á estação Terminus. O comboio, partindo de Roma, percorrerá a distancia até Frascati no prazo maximo de uma hora. A despesa deve ser muito reduzida. A locomotiva terá a força de 150 cavallos, e tanto a linha como os wagens serão construidos de forma que garantam perfeitamente a segurança e commodidade dos viajantes.

Haverá duas especies de wagens, uma para o verão outra para o inverno, e a linha será guarneida de pára-rais nos pontos em que se julgue necessário collocal-os.

As obrigações da Companhia Real

Quando em jornaes diarios de todas as côres politicas se noticiava com entusiasmo, ou se negava com desdem, que a bolsa de Paris tivesse admittido á cotação as obrigações da companhia real, creadas segundo o convenio de 4 de maio de 1894, quem lia a nossa *Gazeta* nada encontrava n'ella a esse respeito — supor-nos-hia mal informados.

Apenas uma pallida noticia sobre essas negociações publicámos no boletim financeiro do nosso numero de 16 de outubro, dando-as como pendentes de regularização burocratica. Assim era.

No nosso numero passado, porém, em *última hora*, demos a noticia como certa, por telegramma que havíamos recebido de Paris, de um nosso correspondente, especialmente encarregado por nós de nos fazer esse aviso.

O nosso jornal saiu em 16, e n'esse mesmo dia era publicado em Paris o annuncio da camara syndical concedendo a cotação.

Como é agora moda os jornaes pôrem em evidencia a exactidão e presteza da sua larga informação, deixem-nos tambem este bocadinho de gloria, notando que no proprio momento, no dia 15 á noite, em que em Paris se mandava para os jornaes aquelle aviso, nós o recebímos em Lisboa, e que a nossa *Gazeta* foi o unico jornal que deu a noticia no proprio dia, e só quando ella era verdadeira.

A respeito das demoras que houve para o conseguimento d'esta resolução é bom que transcrevamos o que disseram duas folhas auctorizadas, a *Rue Ecomique et Financière*, de que é redactor mr. Kergall, presidente do comité de Paris, e o *Economista*, do sr. conselheiro Carrilho, presidente do conselho de Lisboa.

Diz o primeiro:

«Toda a gente muito bem sabe que a responsabilidade d'esta demora não compete ao Comité que representa a companhia em

Paris, é mesmo certo e notorio que sem a sua valiosa intervenção, a questão estaria ainda pendente.

É preciso tambem que se saiba que, ao contrário do que disseram certos jornaes de Lisboa, o processo do litigio pendente entre a companhia e um dos seus antigos empreiteiros, mr. Bartissol, não influiu couisa alguma n'este negocio, e não demorou sequer um minuto a admissão á cotação. Que mr. Bartissol tivesse diligenciado conseguir isso, é possivel, mas que a sua intervenção fosse tomada em consideração, é diferente.

A prova é que a admissão á cotação está definitivamente resolvida e que a questão Bartissol continua seguindo os seus trâmites.»

Pela sua parte refere o *Economista*:

«Ha mais de um mez que o nosso director estava em Paris, luctando dia a dia com successivos embaraços, promovidos ate por aquelles que deveria suppôr que mais obrigações tinham de o auxiliar no empenho em que elle lidava.

As consequencias d'este facto para o nosso paiz são importissimas.

O Estado, cujos creditos, segundo o convenio, se elevavam a 6.495 contos, ficará habilitado com valores importantes, que podem ser de largo alcance para levantar o credito do thesouro. Os que, em virtude dos seus creditos para com a Companhia, tem de receber novas obrigações, terão um valor facilmente negociavel, e que a propria cotação naturalmente ainda mais accrescentará.

A companhia, cuja prosperidade é accusada no accrescimo successivo dos seus rendimentos, entrará definitivamente em um periodo financeiro regular, e consolidará de vez o seu credito.»

E, depois de transcrever o aviso da camara syndical, accrescenta:

As obrigações de 1.º grau, n.º 1 a 1.282, que não figuram na cotação, são as da Caixa das aposentações da Companhia, porque são inalienaveis.

185.690 obrigações são as correspondentes á troca das que existem na circulação.

132.347 obrigações correspondem ao pagamento de toda a divida fluctante.

63.714 obrigações são o resgate dos encargos com as companhias ferro-riarias hespanholas.

381.751 obrigações, com os numeros indicados no aviso da camara syndical de 1.283 a 383.033.

O aviso da camara é assim concebido:

«Desde 17 de novembro corrente as obrigações privilegiadas do primeiro e segundo grau de 3 % e 4 % da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, creadas em conformidade com a convenção de 4 de maio de 1894, serão admittidas ás negociações da Bolsa, a saber: as obrigações de 3 % a contado e a prazo, e as obrigações de 4 % sómente a contado.

Estes titulos serão inscriptos na primeira parte do *Bulletin de la Côte*.

I. — 381.751 obrigações de 500 francos 3 % privilegiadas, de primeiro grau, de juro fixo, n.º 1.283 a 383.033, produzindo um juro annual de 15 francos em ouro, pagaveis por metades nos 1.º de janeiro e 1.º de julho de cada anno.

Vencimento corrente: 1.º de julho de 1896.

II. — 371.379 obrigações de 500 francos 3 % privilegiadas, de 2.º grau, de juro variavel desde 1898, numeradas de 1 a 371.379 e representadas pelos titulos antigos que foram estampilhados e munidos d'uma nova folha de coupons. O numero do titulo foi riscado e substituido pelo numero do talão.

III. — 32.599 obrigações de 500 francos 4 % privilegiadas de 1.º grau, de juro fixo, n.º 1 a 32.599, produzindo um juro annual de 20 francos, ouro, pagaveis por metades nos 1.º de janeiro e 1.º de julho de cada anno.

Vencimento corrente: 1.º de julho de 1896.

IV. — 65.198 obrigações de 500 francos 4 % privilegiadas, de 2.º grau, de juro variavel desde 1898, numeradas de 1 a 65.198 e representadas pelos titulos antigos que foram estampilhados e munidos d'uma nova folha de coupons. O numero do titulo foi riscado e substituido pelo numero do talão.

Todas estas obrigações privilegiadas de 1.º e 2.º grau são amortizaveis no prazo maximo de 75 annos a contar do 1.º de julho de 1898, por meio de sorteio, com reembolso ao par, em ouro, por meio de compras á escolha da Companhia, conforme o artigo 61 dos estatutos reproduzido no verso dos titulos.

Até nova ordem, as obrigações de 3 % e 4 % antigas, da mesma Companhia continuarão a poder negociar-se a contado. Paris, 16 de novembro de 1896.»

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro
Portugueses

Troca e estampilhagem de obrigações de 3% e 4%

Em cumprimento das prescrições da convenção de 4 de maio de 1894, entre a Companhia real dos caminhos de ferro portugueses e os seus credores, aprovada para os seus efeitos legais, na parte que interessa ao estado, por decreto de 16 de maio de 1894, aceita pelos credores e homologada por sentença do Tribunal de Comércio de Lisboa de 11 de outubro de 1894:

O conselho de administração tem a honra de prevenir os srs. portadores d'obrigações de 3% e de 4% de que podem, a datar de 17 de novembro de 1896 inclusive, depositar as suas obrigações para, por cada grupo de tres obrigações de 3% ou 4% receberem, depois das necessárias verificações, uma obrigação de 3% ou de 4% privilegiada de 1.º grau nova de rendimento fixo e duas obrigações de 3% ou 4% privilegiadas do 2.º grau, estampilhadas, de rendimento variável.

Os depósitos deverão ser efectuados exclusivamente, por grupos de tres obrigações de 3% ou de tres obrigações de 4% ou seus múltiplos, pois que a Companhia não dará fracções de obrigação.

Os portadores de títulos provisórios de obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3% podem igualmente, desde 17 de novembro de 1896 inclusive, depositar os seus títulos provisórios, para depois da devida verificação receberem os títulos definitivos que representam.

Como as obrigações privilegiadas de 1.º e de 2.º graus têm numeração nova, serão entregues sem conformidade de numeração, com a das antigas obrigações ou com os títulos provisórios.

Devendo o coupon a satisfazer no 1.º de janeiro de 1897 ser pago pelas novas obrigações, as antigas serão depositadas munidas de coupon com vencimentos nesse dia, a saber:

As obrigações de 3%, 1.º a 6.ª série (verdes) terão o coupon n.º 72; — as obrigações de 3% 7.ª série (côr de rosa) o coupon n.º 13; — as obrigações de 4% o coupon n.º 19.

Os depósitos serão exclusivamente realizados até 30 de junho de 1897, inclusive.

Em Lisboa: — na sede social:

Em Paris: — no banco de Paris & des Pays-Bas; no Crédit Lyonnais; no Comptoir National d'Escompte de Paris; na Sociedade Geral do Crédito Industrial e Commercial; e na Sociedade Geral, para favorecer o desenvolvimento do comércio e da indústria em França.

A datar do 1.º de julho de 1897, os depósitos só serão recebidos na sede da Companhia, e isto até 17 de novembro de 1901, inclusive. — As obrigações de 3% e de 4%, que não forem apresentadas antes de 18 de novembro de 1901, ficam prescriptas, em favor da Companhia, segundo o estipulado no § 2.º da base 13.ª da convenção.

Os portadores que apresentarem, para troca, obrigações a que faltam coupons, devem depositar como caução quantia igual à importância normal dos coupons em falta. Este depósito será restituído ulteriormente, sem juro, se os coupons não forem apresentados nos prazos da prescrição nos termos da convenção e dos estatutos.

Em 16 de novembro de 1896. — O presidente do conselho de administração — *Antonio Maria Pereira Carrilho*.

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Nos termos do art. 27.º dos estatutos, são convidados os possuidores de ações ao portador, de uso fruto ou capital, a depositá-las na companhia durante o mês de dezembro, a fim de poderem tomar parte na assembleia geral ordinária, que deverá reunir em março próximo futuro.

Lisboa, 28 de novembro de 1896. — O director de serviço, *A. J. Gomes Lima*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de novembro de 1896.

Não se modificou a situação do nosso mercado interno durante a quinzena que hoje finda. Não só a confiança se não restabeleceu, nem podia restabelecer-se, mas ainda causas diversas correram para que se agravassem as hesitações e os receios que a tinham enfraquecido ou anulado. O nosso crédito no estrangeiro não melhorou, antes pelo contrário a cotação dos nossos fundos continuou a afrouxar, tanto em Londres como em Paris, descendo o 3 p. c. até 25 5/8, o que não está em correspondência com a posição do título, a 30 dias do pagamento do coupon, com aliquidação do juro complementar pelo excesso da receita das

alfandegas sobre 11.400 contos, fixados no convenio e em cuja conta já foram distribuídos 1.700 réis por cada 100 lib. sterl. (cerca de 6 sh.), o que representa na conta geral mais de 6 1/4 p. c. ao anno. A baixa dos fundos portugueses no estrangeiro foi agora atribuída a boatos de que o governo insistia no seu propósito de realizar a unificação da dívida, parecendo-me, contudo, que estes boatos foram sem fundamento. O mercado dos cambios continuou bastante agitado, accentuando-se mais esta agitação depois de publicado o decreto relativo à importação do trigo estrangeiro, decreto que tem sido muito desfavoravelmente apreciado, sobretudo pela singular reserva mantida acerca da importação de farinhas.

As comissões organizadoras das novas associações comerciais e industriais (associações dissolvidas) iniciaram vários trabalhos no sentido de abrir novos mercados aos produtos nacionais, visando principalmente os mercados do Brasil. Muito para louvar é a patriotica iniciativa das duas grandes classes, mas que me parece que elas não procedem com o mais seguro e o mais desafogado critério, procurando unicamente o que as possa favorecer longe, sujeito a muitas contingências, descurando do quer as deve beneficiar mais proximo, sem muitas dessas contingências. Assim, estranhamos que se pense na collocação dos vinhos portugueses nos mercados brasileiros em concorrência com os vinhos franceses, italianos, espanhóis, e mesmo americanos, desprezando por completo os mercados franceses, onde os nossos vinhos teriam asseguradas as maximas vantagens, visto que elles tem uma notável superioridade sobre os vinhos espanhóis para os efeitos da *coupage*, estando os vinhos italianos fora de combate por motivos de ordem económica e de ordem política. As benemeritas comissões prestariam um verdadeiro serviço patriótico, se fizessem nma revisão consciente da pauta no sentido de verificar as concessões que poderiam ser feitas à industria e ao comércio da França em troca da applicação da pauta mínima aos vinhos portugueses, o que representaria 12.000 contos em ouro para Portugal. Já aqui me referi a esta questão, e se volto a ella é porque estou convencido de que parte do remedio aos nossos males presentes e futuros está na solução d'este problema.

Em assuntos coloniais tenho a registar n'esta quinzena: — a substituição da moeda estrangeira (pesos mexicanos e thalers Maria Theresa), que constitui a especie metálica circulante na província da Guiné, por moeda de prata portuguesa, facto que tem uma importância capital para o comércio d'aquela nossa posseção; — o complemento da emissão de obrigações da *Sociedade Agrícola de S. Thome*; — o adeantamento das negociações para a realização dos melhoramentos do porto de Lourenço Marques; — a assignatura do contrato para a construção dos novos navios de guerra.

Como acima dissemos, os negócios no mercado de cambios correram bastante agitados, tendo recemdescido sensivelmente a desconfiança ou a prevenção contra qualquer eventualidade. A tensão foi constante, tendo-se renovado a cotação de 37 1/8, que motivou a colligação bancária da actual quinzena. As letras sobre Londres (90 d.) chegaram no sabbado a ter procura a 38 1/4. Os cheques tiveram na ultima semana os seguintes desvios: — sobre Londres 38 3/8 a 37 1/8, sobre Paris 744 a 754, sobre Hamburgo 307 a 311.

O mercado das inscrições affrouxou mais accentuadamente nos últimos dias, flexionando os preços de 36,50 para 36,23 (ass.) e de 36,40 para 36,20 (coup.) ficando no sabbado a 36,20 e 36,10 respectivamente. As obrigações de 4% de 1888 ficaram a 16.7000, as de 4 p. c. de 1890 a 42.7000 r., e a 48.7000 réis de 4 1/2. As obrigações predias de 6 p. c. regularam a 94.7000 réis e as de 5 p. c. a 92.7000. Regular movimento das obrigações Loanda-Ambaca a 82.7000 réis. Acções: do Banco de Portugal 134.7000, do Lisboa e Açores 112.7000 réis, do Commercial de Lisboa 109.7000 réis. Regular o mercado dos generos coloniais, cujo comércio continua a ter excepcionais vantagens com a situação cambial.

J. F.

CURSO DOS CAMBIOS, DESCONTOS E AGIOS

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v.....	38 1/4	38 1/8	Desconto no Banco de Portugal.....	5 1/2 %
cheque.....	37 15/16	37 13/16	No mercado.....	5 %
Paris 90 d/v.....	745	748	Agio Buenos Ayres.....	183
cheque.....	752	753	Cambio Brazil....	8 1/2
Berlim 90 d/v.....	303	304	Premio libra.....	1.7795
cheque.....	310	312		
Francfort 90 d/v.....	303 1/2	304 1/2		
cheque.....	310 1/2	312 1/2		
Madrid cheque.....	1.000	1.010		

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

BOLSAS	NOVEMBRO													
	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	--
Lisboa: Inscrições assent...	36,05	36,49	36,30	36,33	36,50	36,55	36,50	36,40	-	-	36,29	36,20	-	-
" coupon.....	36	36,09	36,12	36,35	36,30	36,40	-	36,30	36,25	-	35,40	36,10	36,10	-
Obrig. 4% 1888.....	16.650	16.700	16.700	16.800	-	16.800	16.850	16.900	-	16.900	-	16.850	-	-
" 4% 1890 assent...	-	-	-	-	-	42.100	42.500	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon...	41.600	41.700	42.000	42.000	42.000	42.000	42.000	-	42.200	-	42.200	-	-	-
" 4% 1890 externo ..	-	-	-	-	-	-	-	48.000	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2% assent....	-	-	-	-	-	-	-	48.000	-	-	-	-	47.900	-
" 4 1/2% coup. int...	47.500	47.700	47.700	47.800	-	47.800	-	48.000	48.100	48.000	48.000	48.000	-	-
" 4 1/2% externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	131.500	132.500	-	134.000	-	134.500	134.500	134.700	134.500	-	-	-	-	-
" " Commercial....	-	-	-	-	109.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " N. Ultramarino...	68.500	68.600	-	68.800	68.800	68.600	68.600	-	68.800	68.800	-	-	-	-
" Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	118.000	118.000	118.000	118.200	-	-	-
" Comp. Real.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14.300	-
Obrig. predias 6%.....	-	94.700	94.900	95.100	94.700	94.800	94.600	94.800	-	94.900	94.900	-	94.800	-
" 5%.....	92.000	92.000	-	-	92.000	92.000	-	-	92.500	92.500	92.700	-	92.700	-
" Comp. Real 3%	-	-	32.400	-	-	-	34.500	-	34.500	35.000	35.000	-	-	-
" C. Nacional	-	-	-	-	-	-	-	37.500	-	-	38.000	38.000	-	-
" Atravez Africa.....	81.000	81.200	-	81.700	81.700	81.800	82.500	-	82.000	82.200	82.000	-	-	-
Paris: 3% portuguez	25,44	25,30	25,75	25,43	-	25,43	25,43	25,62	25,56	25,62	25,20	25,37	-	-
Acções Comp. Real.....	60	60	60	-	-	-	-	-	60	59,75	58,25	58	-	-
" Madrid-Caceres	34	33	31,50	31,75	36	35	-	-	36	32	32	-	-	-
" Norte de Hespanha ..	100	99	101	100,50	99	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Mad. Zaragoza.....	144	142,50	144	148	146	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	105	104	104	105	109	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real (1.º grau)	-	-	-	-	-	303,56	303,56	303,57	302,50	302,50	301	300	-	-
" " (2.º ")	-	-	-	-	-	-	-	-	-	59,50	60,50	60	-	-
" " (antigas)	129	128,75	131	133	135	137	137	138	137,50	138,50	140	-	139	-
" C. Beira Alta.....	-	77	80	70	79,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	110	111,50	110	110	110	-	108	110	109	109	105	-	-	-
" N. Hesp. (1.º hyp.)	225	226	227	230	233	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez	25,37	25,25	25,62	25,37	25,50	25,62	25,62	25,62	25,50	25,62	25,37	25,25	25,25	-
Obrig. Atravez Africa.....	66	66	66	65,70	65,70	65,70	65,70	65,70	65,70	65,70	66,50	66,50	66,50	-
Amsterdam: Atravez Africa.....	66,50	66,50	66,50	66,50	66,50	66,50	66,50	66,50	66,50	66,50	66,50	66,50	-	-
Bruxellas: Atravez Africa.....	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	89	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhos	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1896			1895			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1896	1895	1896	1895	1896	1895
COMPANHIA REAL													
Antiga réde	4 10	693	Réis 63:408.000	Réis 91.497	693	Réis 58.482.550	Réis 84.390	Réis 2.761:209.000	Réis 2.649:927.224	Réis 141:281.776	Réis	-	-
e nova não garantida.	11 17	"	Réis 63:196.000	Réis 91.191	"	Réis 58.482.550	Réis 84.390	Réis 2.824:405.000	Réis 2.708:409.764	Réis 115:995.236	Réis	-	-
Nova réde	4 10	380	Réis 7.010.000	Réis 18.447	380	Réis 6.886.460	Réis 18.122	Réis 325:643.000	Réis 317:942.776	Réis 7.700.224	Réis	-	-
garantida.	11 17	"	Réis 6.704.000	Réis 17.642	"	Réis 6.886.460	Réis 18.122	Réis 332:317.000	Réis 324:829.236	Réis 7.517.764	Réis	-	-
Sul e Sueste...	8 14	475	Réis 18.353.663	Réis 38.639	475	Réis 18.269.390	Réis 38.461	Réis 613:630.183	Réis 576:366.060	Réis 37.264.423	Réis	-	-
	15 21	"	Réis 17.462.670	Réis 36.763	"	Réis 18.820.015	Réis 39.621	Réis 631:092.855	Réis 595:186.075	Réis 35.906.780	Réis	-	-
	22 28	"	Réis 17.476.680	Réis 36.793	"	Réis 14.678.160	Réis 30.901	Réis 618:569.535	Réis 609:864.235	Réis 38.705.300	Réis	-	-
	19 25	353	Réis 23.219.228	Réis 71.442	353	Réis 21.333.707	Réis 69.435	Réis 690:956.876	Réis 628:737.807	Réis 62.199.069	Réis	-	-
Minho e Douro.	26 4	31.095.403	Réis 88.088	"	27.905.068	Réis 79.031	Réis 722:052.279	Réis 656:662.873	Réis 65.389.404	Réis	-	-	-
	2 8	"	Réis 30.497.395	Réis 86.394	"	Réis 24.741.683	Réis 70.089	Réis 752:549.674	R				

LINHAS PORTUGUEZAS

Lourenço Marques. — Os jornaes da oposição política entreteem-se, repetidas vezes, a fazer cálculos, sobre qual será a resolução do tribunal de Berne sobre a indemnização que teremos a pagar por esta questão.

Todos os cálculos são prematuros, podemos assegurar o.

O tribunal apenas terminou as instruções a dar aos peritos, que vão agora examinar aquelle caminho de ferro. Os peritos estão seguindo para Lourenço Marques. Examinarão a linha, e procederão a quaesquer averiguações que julguem convenientes, comprehendendo até a informação a respeito de outras linhas da África do Sul, o que levará algum tempo.

Um d'esses peritos, mr. Nicole, director da linha suissa de Viége Zermatt, esteve em Lisboa, e partiu para África há dias, tencionando começar os seus estudos por visitar as linhas do Cabo, Natal etc.

Por parte do nosso governo foi nomeado o sr. engenheiro Antonio José d'Araujo.

Estação central do Porto. — Segundo refere o *Comércio*, no dia 25 houve n'aquella estação uma conferencia entre os srs. conselheiro, director e engenheiro da via dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e o juiz da confraria do Santíssimo Sacramento de Cedofeita.

Tratou-se da demolição da egreja de S. Bento da Ave Maria, demonstrando o sr. Justino Teixeira desejos de que essa demolição principiasse o mais breve possível, devendo iniciar-se pela parte do templo que dá para o poente.

O sr. juiz da confraria, Samagaio, concordou com a vontade d'aquelle cavalheiro, mostrando, porém, desejos de que a demolição principiasse, por conveniencia propria, pela capella-mór. No entanto, de uma ou de outra forma, declarou que ainda não tinha recebido ordem superior para a posse do terreno da rua da Carvalhosa, ao lado sul do edifício das escolas officiaes d'aquella freguezia, apesar da cedencia que havia obtido do sr. rev. D. prior da Cedofeita, que é usofructuário do referido terreno.

Da conferencia resultou aguardar-se a resposta do governo, para depois se tratar da immediata demolição da egreja.

Locomotivas portuguezas. — Brevemente vão sahir das officinas da companhia real duas locomotivas novas feitas exclusivamente n'aquellas officinas, tendo unicamente os tubos vindo do estrangeiro. São para comboios mixtos e rebocam 200 toneladas.

Estação de Sabugal. — Vae ser construída em definitivo esta estação, com edifício de passageiros, caes, retretes etc.

A construcção foi adjudicada ao sr. Eduardo Augusto d'Oliveira, e deve estar prompta em princípios de fevereiro proximo.

Ascensor Biblioteca. — Diz-se que no proximo mês será aberto ao serviço publico este elevador, ficando para mais tarde o acabamento dos trabalhos no que se refere á parte propriamente ornamental das torres, viaducto, etc.

Valença a Monção. — Foram enviados, pelo respectivo ministerio, á direcção das obras publicas de Vianna, duas copias do projecto aprovado d'este caminho de ferro, ficando uma das copias archivada n'aquella direcção; a outra foi entregue aos concessionarios.

Por parte do governo, para fiscalização da construcção da linha, foi nomeado o sr. director das obras pu-

blicas de Vianna, e por parte da Companhia o sr. conselheiro Justino Teixeira.

A empresa toma o nome do caminho de ferro do Alto Minho.

Nova linha. — Os srs. Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Pereira Cabral requereram a concessão de um caminho de ferro de via reduzida, entre a Regoa e Villa Real, e do Valle do Corgo á fronteira.

As tarifas d'Ambaca. — Afim de estudar e propôr as alterações nas tarifas do caminho de ferro de Loanda a Ambaca, pedidas pela companhia, para poder construir o prolongamento da linha de Ambaca a Malange, foi nomeada uma comissão composta dos srs. Pereira Carrilho, Arnaldo de Novaes, Belchior Machado, Antonio Ferreira Marques e Alfonso Gonçalves de Sousa Machado.

A comissão já começou os seus trabalhos.

Novas linhas da África. — A companhia ingleza Sul Africana parece que vae contrahir um emprestimo de 750.000 libras para a construcção d'uma linha ferrea, que, partindo de Massequese, siga até Salisbury, passando pela importante região mineira do Mutari (Manica), onde existem os famosos filões *Penha Longa* e *Rezende*. A nova linha ferrea ficará sendo o prolongamento da nossa linha da Beira a Massequese.

— Segundo refere o *Popular*, tambem a Companhia de Moçambique recebeu ultimamente uma proposta para o estabelecimento d'uma linha de caminho de ferro americano na Beira, capital do seu territorio. Esta proposta é feita por um inglez ali residente, mas a companhia preferia, que os capitais portuguezes se empregassem em tal empresa.

Accrescenta, com razão, o mesmo jornal:

«Mais uma vez se encontra, pois, a Companhia na collisão de não dotar o seu territorio com os melhoramentos mais urgentes e proprios para o seu desenvolvimento, ou de concorrer para a chamada *desnacionalização* d'este territorio, aceitando as offertas e propostas de capitalistas estrangeiros, visto como bem pouca esperança existe de que a iniciativa nacional se dirija para empreendimentos ultramarinos, mesmo os mais proveitosos.»

LINHAS HESPAÑOLAS

Orense a Chaves. — Foi apresentada á deputação provincial de Orense uma representação pedindo a construcção d'uma linha ferrea de Orense a Chaves.

O pedido, que é assignado por diferentes deputados da província, consta do seguinte:

1.º — Nomear uma comissão para estudar devidamente o assumpto e propôr os meios de o levar á pratica.

2.º — Qualquer despesa a fazer será feita pela comissão especialmente nomeada, que fará os pagamentos auctorizados pela respectiva deputação provincial.

Noguera-Pallaresa. — Chegou a Barcelona, procedente de Estri de Anco, a comissão de engenheiros militares, encarregada de estudar as obras de defesas d'este caminho de ferro.

E' presidente da mesma comissão o coronel d'engenharia D. Ramón de Ros.

Bilbao-Santander. — O inspector geral do Estado, nos caminhos de ferro do norte, D. Eduardo Echegaray, o inspector da primeira zona, D. Juan Alvarez Anton, e o inspector da linha, D. Bermudez, foram percorrer, em inspecção, a linha em construcção de Bilbao a Santander, partindo em seguida para a linha de la Robla com o mesmo fim.

Ferrol a Betanzos. — Vão começar brevemente as obras d'esta nova linha, construída por conta do governo hespanhol.

Os trabalhos já foram divididos em secções, para as quaes tambem já se nomearam os respectivos engenheiros directores.

Andaluzia. — Está concluída a construcção d'uma nova linha na margem esquerda do rio Guadalquivir, pertencente á companhia dos caminhos de ferro andaluzes.

Linares a Almeria. — A companhia do sul pediu ao governo nova prorrogação de prazo para terminar esta linha.

Este novo pedido é fundado em ter a companhia sido obrigada a alterar o traçado, de maneira a ligar Granada com esta linha, e encurtar o trajecto para Moreda.

O governo terá que lhe conceder a nova prorrogação, visto que é devido a elle não ter pago os subsídios regularmente, que a construção não teve o devido andamento.

A extensão total da linha será de 250 kilómetros, mas só se exploram 53 kilómetros de Baeza a Quesada e 100 kilómetros de Guadix a Almeria.

Em 22 do mez' passado abriu o troço de Moreda, de 25 kilómetros.

A exploração por enquanto não pôde ir mais além, visto que do lado de Quesada lhe falta construir um viaducto de 300 metros sobre o rio Salado, e do lado de Almeria falta-lhe também construir um viaducto de 600 metros sobre o rio Guadahortuna.

A questão de maior interesse para a companhia é a construção dos dois viaductos acima, sem contar com o que lhe falta construir entre Moreda, Guadix e Alamedilla.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ALLEMANHA

A administração dos caminhos de ferro do Estado Prussiano, resolveu aplicar a tracção eléctrica na linha Berlin-Potsdam.

Esta aplicação será feita na proxima primavera, projectando-se que a força eléctrica parta d'uma estação central, espalhando-se por toda a linha, para accionar os motores collocados nas locomotivas.

A instalação será feita de forma a continuar, ao mesmo tempo, a exploração com locomotivas a vapor.

INGLATERRA

O engenheiro da Companhia Electric Omnibus Company, Mr. Ward, construiu uma carruagem-modelo que deu magníficos resultados nas experiências a que foi submetida, em Londres.

A carruagem de que se trata é uma espécie de vagonette com lugares para doze pessoas. O comprimento é de 2¹/₂, pouco mais ou menos. É sustentada sobre quatro rodas pneumáticas, que rodam suavemente e sem ruido. Estas rodas tem 0¹/₂ de diâmetro e a distância dos eixos é de 0¹/₂ de centro a centro. O peso total, comprendendo os acumuladores, é de uma tonelada, ou 250 kilos por cada roda.

A força disponível é de 7 a 8 cavalos durante 3 horas.

Estes omnibus poderão por conseguinte fazer a viagem de Brighton com a velocidade de 22 kilómetros por hora.

Diz o auctor que a direcção é certa, podendo-se mover á vontade do conductor.

BELGICA

A administração dos caminhos de ferro resolveu substituir a luz verde, como signal, pela luz azul, por entender ser mais visível.

Em Verviers teve lugar uma reunião dos principaes accionistas dos tramways, em que foi resolvido ser aplicada a tracção eléctrica.

HOLLANDA

A partir do primeiro de janeiro de 1897, a companhia para a exploração dos caminhos de ferro neerlandeses segurará contra os desastres os operarios dos empreiteiros que forem encarregados seus trabalhos.

ITALIA

Constituiu-se em Turim uma companhia ingleza com o título de *The Great St. Bernard Railway Concessionary Company*, a fim de construir e explorar uma linha ferrea que atravessasse o monte de S. Bernardo.

A proposta já foi apresentada na camara de commercio de Turim, e brevemente será feito o pedido de concessão.

CONGO

A comissão de estudos, sob a direcção do engenheiro Adam, resolveu satisfatoriamente as dificuldades da travessia de Zona-Gongo.

O ultimo correio trouxe a cifra exacta das receitas d'este caminho de ferro no mez' agosto findo, que foram de 198.418,03 francos.

TUNIS

No dia 6 do corrente teve lugar a inauguração e o acto de posse da linha ferrea de Tunis a Sousse, pela companhia Bône Guelma.

ESTADOS UNIDOS

Em Colorado vae em breve começar a construção d'um tunel que será o maior do mundo.

Terá uma galeria principal de 36 kilómetros e duas galerias lateraes de 70 kilómetros, extensões muito maiores que as dos maiores tunneis actuais.

Terá dupla via e 4¹/₂ de largura por 2¹/₂ de altura.

REPUBLICA ARGENTINA

O Senado e a camara dos deputados aprovaram um projecto para um novo caminho de ferro através dos Andes, comunicando o paiz argentino com o Chili.

E' auctor do projecto o engenheiro Ferrari, e parece que a companhia será toda formada por capitais argentinos.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatório do conselho de administração e parecer do conselho fiscal apresentados á assemblea geral dos accionistas de 29 de julho de 1896

(Continuado do n.º 213)

Quanto á applicação:

Verba n.º 1 de réis 1.094:499\$686 — Despesas da exploração

Administração, Direcção, Serviços Geraes:

Administração e Direcção	72:823\$805
Exploração	11:063\$570
Contabilidade Geral ..	14:008\$675
Fiscalização e Estatística	51:052\$774
Saude	2:825\$000
Movimento	322:807\$360
Trafego	17:813\$495
Via e Obras	230:455\$616
Tracção	314:219\$553 1.046:259\$848

Despesas Geraes:

Contencioso	4:394\$419
Publicações	180\$557
Seguros	5:203\$726
Indemnizações	4:014\$843
Alugueis	24:555\$577
Melhoria de Reforma	6:750\$142
Diversos	1:302\$591 46:461\$858

Serviços annexos:

Fabrica de Bilhetes	1:777\$980 1.094:499\$686
---------------------------	---------------------------

Verba n.º 2 de réis 167:066\$843 — Despesas de construção

Linha de Leste e Norte	8:178\$695
Segunda via até Entroncamento ..	9:760\$146
Linha de Lisboa-Cintra-Torres ..	2:772\$822
Linha de Cintura	76\$945
Linha Urbana	3:605\$695
Ramal de Cascaes	1:181\$449
Obras do Tejo	135:818\$660
Linha da Beira Baixa	3:864\$435
Apeadeiro de Barcarena	1:807\$996 167:066\$843

Verba n.º 3 de réis 552:424\$154 — Abastecimento de material

Abastecimento dos armazéns:

Pessoal e despesas administrativas	26:144\$812
Despachos de diverso material	33:512\$095
Fornecedores no paiz	124:329\$869
" estrangeiro	305:270\$005 489:256\$781

Abastecimentos do Deposito de Madeiras:

Pessoal	3:261\$230
Fornecimento, carregamento e recepção de travessas e postes	59:906\$143 63:167\$373 552:424\$154

Verba n.º 4 de réis 277:994\$135 — Impostos em Portugal e França

Em Portugal:	
Imposto de sello	43:172\$610
Imposto de transito	103:443\$286
Contribuição predial	8:737\$830
" industrial da companhia	4:350\$000
Contribuição industrial do pessoal	45:111\$595
Sello de novas obrigações	30:517\$900
Em França:	
Pago ao fisco Francez	42:660\$884

Verba n.º 5 de réis 46:695\$244 — Serviços combinados

Caminho de ferro da Beira Alta	16:418\$009
" " do Minho e Douro	2:211\$817
" " Sul	5:609\$775
Companhia d'Alicante	356\$810
" Neptuno	54\$693
Empresi Exploradora da linha de Madrid-Caceres-Portugal	18:382\$720
Jules Jalosot & C.º	3:520\$755
R. Leyland	24\$015
Walford	17\$650

Verba n.º 6 de réis 184:374\$210 — Caixa de Socorros e Reformas

Caixa de Socorros:	
Entrega de descontos feitos ao pessoal	166:549\$893
Caixa de Reformas:	
Entrega de descontos feitos ao pessoal	16:339\$210
Pensões pagas por sua conta no estrangeiro	511\$228
Juros em conta corrente	973\$879

Verba n.º 7 de réis 101:692\$426 — Diversos em conta corrente

Adeantamentos de ordenados a empregados	115\$125
Avarias em material circulante de outras companhias	30\$000
Companhia Carris de ferro de Lisboa	3:915\$000
Companhia d'Oeste de Hespanha (vencimentos dos administradores)	810\$000
Companhia da Beira Alta (vencimentos dos nossos agulheiros na Pampilhosa)	332\$210
Dinheiro enviado para desembolsos Devolução de depósitos de garantia de descontos indevidos	10:608\$453
" de senhas de touradas	36:403\$348
" de descontos indevidos	11\$115
" de senhas de touradas	551\$040
Direcção Fiscal d'Exploração de Caminhos de ferro	1:528\$612
Duparchy & Bartissol	73\$200
Despesas com propriedades urbanas da companhia	2:333\$987
Gratificação ao pessoal de leilões	54\$000
Jaymê Mauperrin Santos	400\$000
Juros, [comissões e despesas de banco	9:604\$253
Ordenados por pagar	103\$705
Reembolsos por taxas indevidas	33:543\$515
Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid-Caceres-Portugal (vencimento d'Administração)	576\$000
Sommas à disposição	532\$245
Sociedade das Basculas automaticas	165\$618

Verba n.º 12 de réis 372\$600 — Dividendo d'acções

138 coupons n.º 58 d'acções	372\$600
----------------------------------	----------

Verba n.º 13 de réis 6463\$575 — Coupons e obrigações amortizadas, atrasados

Juros — Coupons:	
5, n.º 55, d'obg. de 3% 1.º à 6.ª séries	6\$750
32, n.º 56, idem	43\$200
A transportar	49\$950

Trens-forte	49\$950
35, n.º 57, idem	47\$250
92, " 58, "	124\$200
94, " 59, "	126\$900
135, " 60, "	182\$250
43, " 61, "	581\$850
3, " 1, 7.ª série.	4\$050
37, " 2, "	49\$950
83, " 8, d'obg. de 4% 1.º, unica série.	149\$400
1, n.º 3, d'obg. de 4 1/2% 1.º, 1.ª série	2\$025
1, n.º 4, idem	2\$025
1, " 5, "	2\$025
2, " 7, "	4\$050
2, " 8, "	4\$050
73, " 9, "	147\$825
255, " 3, " da 3.ª série	516\$375
296, n.º 4, idem	599\$400

Total do juro

2:593\$575

Amortização — Obrigações:

1, 3% 1.º à 6.ª séries, 28.º sorteio.	90\$000
27, idem, idem, 29.º sorteio.	2:430\$000
5, 4% 1.º, idem, 5.º sorteio.	450\$000
1, 4 1/2% 1.º, 1.ª série, 2.º sorteio.	90\$000
6, idem, idem, 6.º sorteio.	540\$000
1, idem, idem, 8.º sorteio.	90\$000
2, idem, idem, 9.º sorteio.	180\$000

Total da amortização

3:870\$000

Total igual

6:463\$575

Verba n.º 14 de réis 2.259:781\$282 — Coupons d'obrigações depois do convenio

Coupons — Obrigações:

42:932, n.º 65, 3% 1.º à 6.ª séries	19:310\$400
42:840, " 66, " " " "	19:278\$000
473:693, " 67, " " " "	213:161\$850
466:997, " 68, " " " "	210:148\$650
448:193, " 69, " " " "	201:686\$850
4:174, " 6, " 7.ª	1:878\$300
4:160, " 7, " " " "	1:872\$000
64:505, " 8, " " " "	20:027\$250
63:868, " 9, " " " "	28:740\$600
62:305, " 10, " " " "	28:057\$250
197:089, " 1, " " privilegiadas, 1.º grau.	266:070\$150
197:037, n.º 2, 3% 1.º, privilegiadas, 1.º grau, 2.º sem. 1894.	265:090\$950
196:745, n.º 3, 3% 1.º, privilegiadas, 1.º semestre 1895.	265:605\$750
7:248, n.º 12, 4% 1.º, série unica, 1.º semestre 1893.	4:348\$365
7:256, n.º 13, 4% 1.º, série unica, 2.º semestre 1893.	4:353\$164
95:196, n.º 14, 4% 1.º, série unica, 1.º semestre 1894.	57:057\$294
94:327, n.º 15, 4% 1.º, série unica, 2.º semestre 1894.	56:590\$540
91:314, n.º 16, 4% 1.º, série unica, 1.º semestre 1895.	54:782\$921
21:220, n.º 13, 4 1/2% 1.º, série, 1.º semestre 1893.	29:005\$087
21:291, n.º 14, 4 1/2% 1.º, série, 2.º semestre 1893.	29:102\$136
91:330, n.º 15, 4 1/2% 1.º, série, 1.º semestre 1894.	123:295\$500
90:647, n.º 16, 4 1/2% 1.º, série, 2.º semestre 1894.	122:373\$450
87:131, n.º 17, 4 1/2% 1.º, série, 1.º semestre 1895.	117:626\$850
5:095, n.º 7, 4 1/2% 1.º, série, 2.º semestre 1893.	3:439\$125

A transportar 2.152:790\$432

<i>Transporte</i>	2.152:790\$432
5.095, n.º 8, 4 1/2 0/0, 2.ª série, 2.º semestre 1893.....	3:439\$125
8.890, n.º 9, 4 1/2 0/0, 2.ª série, 1.º semestre 1894.....	6:000\$750
8.640, n.º 10, 4 1/2 0/0, 2.ª série, 2.º semestre 1894.....	5:832\$000
8.640, n.º 11, 4 1/2 0/0, 2.ª série, 1.º semestre 1895.....	5:832\$000
7.065, n.º 8, 4 1/2 0/0, 3.ª série, 1.º semestre 1893.....	4:768\$875
7.124, n.º 9, 4 1/2 0/0, 3.ª série, 2.º semestre 1893.....	4:808\$700
36.145, n.º 10, 4 1/2 0/0, 3.ª série, 1.º semestre 1894.....	24:397\$875
36.065, n.º 11, 4 1/2 0/0, 3.ª série, 2.º semestre 1894.....	24:343\$875
35.678, n.º 12, 4 1/2 0/0, 3.ª série, 1.º semestre 1895.....	24:082\$650
Juro do 1.º semestre de 1894 de 2.500 obrig. de 3 0/0, 8.ª série...	1:125\$000
Juro do 2.º semestre de 1894 de 2.500 obrig. de 3 0/0, 8.ª série...	1:125\$000
Juro do 1.º semestre de 1895 de 2.500 obrig. de 3 0/0, 8.ª série...	1:125\$000
	2.250:681\$282

(Continua).

AVISOS DE SERVIÇO

Estação de Belmonte-Manteigas

Desde 15 do corrente a estação de Belmonte da linha da Beira Baixa passará a denominar-se Belmonte-Manteigas.

Os transportes que se apresentem para Belmonte isoladamente, ou para Manteigas também isoladamente, serão aceitos para esta estação. Lisboa, 9 de novembro de 1896.

Amarração ás boias

Tendo deixado de fazer serviço as duas boias, que existiam em frente da ponte de Santa Apolónia, estação de Lisboa-Caes dos Soldados, fica pelo presente modificada a tarifa especial para atracação ás pontes e caes da estação de Lisboa-Caes dos Soldados, considerando se suprimidos os n.ºs 32, 33 e 34 da referida tarifa. Lisboa, 9 de novembro de 1896.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de massaroquinha

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde, de 7 de dezembro próximo, na administração do segundo bairro de Lisboa, serão

abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 8.000 kilogrammas de massaroquinha.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 36\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 0/0 da importância total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem essa adjudicação for feita, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do respectivo caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem dos caminhos de ferro do sul e sueste.

Lisboa, 17 de novembro de 1896.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de diverso material de via (17.000) escapulas galvanizadas, 14.000 parafusos, 2.000 chapins e 4.000 eclises, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Pelo presente anuncio se faz publico, que no dia 12 de dezembro, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, e em presença do ex.º administrador, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diverso material de via (17.000 escapulas galvanizadas, 14.000 parafusos, 2.000 chapins e 4.000 eclises) para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de efectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisório de réis 72\$000.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem for adjudicado o fornecimento, será de 5 0/0 da importância total d'este.

Porto, 18 de novembro de 1896.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de ferro diverso e chapas

No dia 15 de dezembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferro diverso e chapas.

Lisboa, 12 de novembro de 1896.

Fornecimento de papel

No dia 15 de dezembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 1.770 resmas de papel d'imensão, 1.215 resmas de papel d'escrever, 312.500 sobrescriptos, 150 peças de papel de desenho e 1.500 kilogrammas de papel d'embrulho.

Lisboa, 13 de novembro de 1896.

ESTAÇÃO DE INVERNO

JOÃO ANTONIO DE CARVALHO & C.º

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

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

Alberto R. Centeno & C.º



AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES

Antwerpia.—A. Manceau.

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

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.

Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

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

Lisboa.—Carlos C. Dias — (vinhos, fructas e outras commis-sões) — 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. (Correspon-dance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).

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

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

Porto.—Grijó & C.^a—Rua de Traz, 28.

Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

LISBOA **Avenida-Palace.**—Rua do Príncipe, junto à Estação Central.—Établissement 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—Propri. Victor Sasseti

LISBOA **Hotel Durand**—Rua das Flôres, 74—4.^o 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, hōuse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

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

LISBOA **Francfort Hotel**—No centro da cidade—Aposentos para famílias. **Preços modicos.** Mesa redonda às 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 413.

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

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

CASCAES **Hotel Bragance**—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 agradados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 400 pessoas. Preços razoaveis.—Prop. Romão Garcia Vinhas.

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

CALDAS DA RAINHA **Grande Hotel Lis-bonense**—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para famílias.—Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Paramos.

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

FIGUEIRA DA FOZ **Hotel Sandade.**—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 accommodações, agradável, 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 à Batalha). Serviço de 1.^o ordem, **preços moderados**. Frente do correio, theatros, muito central.—Propri. Lopez Munhos.

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

PORTO **Hotel Franfurt.**—O melhor e mais central da cidade—Salões, banhos, correio e telephone—Serviço de 1.^o ordem—Propri. Adriano & François.

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

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

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

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

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

CARTAGENA **Grand Hotel de Roma.**—No centro da cidade, 70 quartos espacosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 400 pessoas.—Excellent cozinhas—Hospedagem completa desde 5 pesetas—Proprietario Teófilo Garcia.

ORAN **(Algeria) Hotel Restaurant du Louvre.**—Quartos confortaveis desde 2 francos, cozinhas 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**—Excellent service de cozinhas, bellos aposentos, carros para visitar Fort National, Michelet e a grande Kabila. Preços economicos. Proprietario, P. Despous.

BONE **(Algeria) Grand Hotel d'Orient.**—Cours National, principal avenida. Casa de 1.^o ordem. Grandes quartos e salões, boa cozinhas. Proprietaria, Madame Léon Peyrand.

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, 42.

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

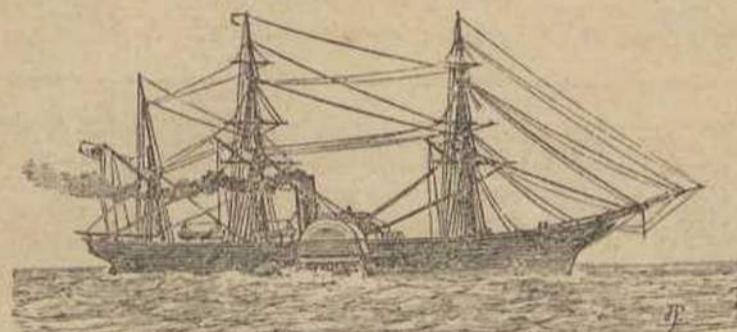
CONSTANTINOPLA **Pera-Palace-Hotel**—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.^o ordre.

CAIRO **Ghesireh-Palace-Hotel**—Etablissement de premier ordre.—Grand pare 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 **THAMES**, sahirá a 14 de dezembro

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

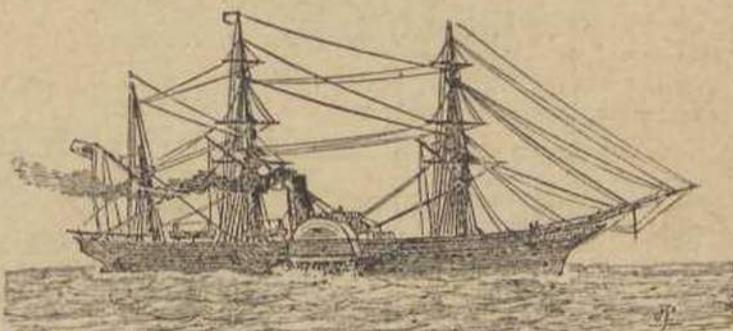
Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados portugueses.

AGENTES

Em Lisboa:— **JAMES RAWES & C.^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

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

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

Para mais informaçoes, dirigir ao escriptorio da

Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.^o, e em Lisboa ao agente João Patrício Alvares Ferreira, rua dos Balcões, 138, 1.^o

HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 4 de dezembro de 1896

COMPANHIA REAL		Lisboa R.-Alfar.	Alfar.- Lisboa R.	Lisboa R.-Sacav.	Sacav.-Lisboa R.	BEIRA ALTA		Beja-Faro	Faro-Beja
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	7-0 m	3-18 t.	1- 0 t.	10-20 t.	6-15 m.	7- 0 m.	6-30 m.	7-15 m.
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	7-45 m.	8-29 m.	7-45 m.	8-29 m.	7-45 m.	8-29 m.
8-30 t.	7-18 m.	2-30 t.	4- 0 m.	10- 0 m.	10-44 m.	8-45 m.	9-29 m.	8-45 m.	9-29 m.
10- 0 t.	10-55 m.	8- 0 t.	6-44 m.	12- 0 t.	12-44 t.	11- 0 m.	11-45 m.	12- 0 t.	12-44 t.
Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.	2-30 t.	7-30 t.	6- 0 m.	10-55 m.	2- 0 t.	2-14 t.	1- 0 t.	1-15 t.
3. ^a e sextas	2. ^a e 6. ^a	6-00 t.	11-7 t.	4-55 m.	10-30 m.	4-45 t.	5-29 t.	3- 0 t.	3-45 t.
6-00 t.	11-7 t.	4-55 m.	10-30 m.	5-30 t.	6-14 t.	6- 0 t.	6-44 t.	7-15 t.	7-59 t.
Lisb. C.S.-Porto	Porto-Lisb. C.S.	12- 5 t.	12-47 t.	1- 0 t.	2- 0 t.	8-45 t.	9-29 t.	8-15 t.	8-59 t.
7-30 m.	12-20 t.	7- 0 m.	8-30 t.	2-20 t.	3-18 t.	3-30 t.	4-13 t.	10- 0 t.	10-44 t.
Aveiro-Porto	Porto-Aveiro	6-25 t.	7-30 t.	7-10 t.	8-43 t.	11- 0 t.	11-45 t.	—	—
4- 0 m.	6-30 m.	4-15 t.	6-38 t.	1- 3 m.	9-10 m.	6-15 m.	3-58 t.	Só aos sábados	—
10-30 m.	2-50 t.	4-30 m.	8-29 m.	1- 3 m.	9-10 m.	6-15 m.	3-58 t.	12- 0 m.	12-44 m.
Lisboa R.-V.Alo.	V.Alo.-Lisboa R.	7-30 t.	5-25 m.	8-35 t.	6- 0 m.	1- 0 t.	1-14 t.	—	—
Lisb. C.S.-V.Alo.	V.Alo.-Lisb. C.S.	7-30 m.	8- 0 t.	9-30 m.	10-0 t.	3- 0 t.	3-44 t.	4- 0 t.	4-45 t.
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	6- 0 m.	1-30 t.	12-10 m.	5-15 t.	12-33 m.
Lisboa C.S.-Bad.	Bad. Lisboa C.S.	7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	10- 0 t.	1- 0 t.	12-20 m.	5-15 t.	12-33 m.
Lisb. C.S.-Sant.	Sant.-Lisb. C.S.	2- 0 t.	4-35 t.	6-45 m.	9-20 m.	9- 0 t.	10- 2 t.	6-15 t.	7-15 t.
4-30 t.	7-05 t.	12-30 t.	3-05 t.	6-15 t.	9-20 m.	10-30 t.	11-35 t.	9-15 t.	10-20 t.
Lisb. C.S.-Entr.	Entr.-Lisb. C.S.	7-15 m.	11-11 m.	6- 0 m.	1-30 t.	12-30 t.	1-34 t.	—	—
11-0 m.	3- 0 t.	6- 5 t.	10-0 t.	1- 0 t.	1-34 t.	—	—	3- 0 t.	3-44 t.
Colmb.-Figueira	Figueira-Coimb.	12-30 t.	9- 2 m.	11-0 m.	12-48 t.	12-30 t.	9- 0 t.	8-33 t.	8-45 t.
4-30 t.	6- 6 t.	9- 0 t.	10-10 t.	8-33 t.	9-17 t.	11- 0 m.	10-15 t.	9-17 t.	9-17 t.
Lisboa R.-Fig. ^a	Fig. ^a -Lisboa R.	7- 0 m.	9-20 t.	1- 5 t.	10-20 t.	6-20 t.	7-45 t.	6-40 t.	6-30 m.
7- 0 t.	5-23 m.	7-45 t.	6-30 m.	7- 0 t.	10-15 t.	10-35 t.	10-30 t.	11-33 t.	6-30 t.
Alc. M.-Bemfica	Bemfica-Alc. M.	6-45 m.	7- 5 m.	8-40 m.	9- 0 m.	12-30 n.	1-32 n.	9-30 t.	10-46 t.
9-20 t.	9-40 t.	10-15 t.	10-35 t.	9-40 t.	10-45 t.	10-30 t.	11-33 t.	6-30 t.	7-43 t.
Lisboa R.-Fig. ^a	Fig. ^a -Lisboa R.	7- 0 m.	9-20 t.	1- 5 t.	10-20 t.	6-20 t.	7-45 t.	6-40 t.	6-30 m.
7- 0 t.	5-23 m.	7-45 t.	6-30 m.	7- 0 t.	10-15 t.	10-35 t.	10-30 t.	11-33 t.	6-30 t.
C. Sodré-Caso.	Caso.-C. Sodré	7- 0 m.	8-12 m.	5-30 m.	6-46 m.	9- 0 m.	10-12 m.	7-30 m.	8-40 m.
9- 0 m.	10-12 m.	7-30 m.	8-40 m.	10-0 m.	10-20 m.	10-30 m.	10-50 m.	11-33 m.	11-33 m.
C. Sodré-P. Arc.	P. Arc.-C. Sodré	6- 0 m.	6-38 m.	7- 0 m.	7-38 m.	12- 0 t.	12-40 t.	1- 0 t.	1-35 m.
6- 0 m.	6-38 m.	7- 0 m.	7-38 m.	12- 0 t.	12-40 t.	3- 0 t.	3-33 t.	3-45 t.	4-20 t.
5-30 t.	6-5 t.	6- 5 t.	6-5 t.	12- 0 t.	12-40 t.	5-30 t.	6- 5 t.	6-15 t.	6-50 t.
7- 0 t.	8-22 t.	3- 0 t.	4- 0 t.	7- 0 t.	7-35 t.	7- 0 t.	7-35 t.	7-45 t.	8-25 t.
9- 0 t.	10- 2 t.	6-15 t.	7-15 t.	9- 0 t.	9-15 t.	9- 0 t.	9-15 t.	9-15 t.	9-15 t.
10-30 t.	11-35 t.	8-29 t.	9-29 t.	10-30 t.	10-20 t.	10-30 t.	11-35 t.	10-30 t.	10-30 t.
Excepto aos sáb.	—	—	—	10-15 t.	11-15 t.	10-15 t.	11-15 t.	10-15 t.	11-15 t.
Só aos sábados	—	—	—	12-15 m.	12-20 m.	12-15 m.	12-20 m.	12-15 m.	12-20 m.
C. Sodré-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.
8- 0 m.	8-12 m.	5-30 m.	6-46 m.	9- 0 m.	9-10 m.	9- 0 m.	9-10 m.	9-10 m.	9-10 m.
9- 0 m.	10-12 m.	7-30 m.	8-40 m.	10-0 m.	10-20 m.	11-33 m.	11-33 m.	11-33 m.	11-33 m.
Lisb.-T.P.-Setub.	Setub.-Lisb.-T.P.	8- 0 m.	10-10 m.	5- 0 m.	7- 0 m.	4-30 t.	6-25 t.	8- 0 m.	9-50 m.
8- 0 m.	8-12 m.	5-30 m.	6-46 m.	10-0 m.	10-20 m.	12-30 t.	12-30 t.	12-30 t.	12-30 t.
1- 0 t.	2-13 t.	10-30 m.	11-33 m.	11-33 m.	11-33 m.	1- 0 t.	2-32 t.	2-32 t.	2-32 t.
4-45 t.	5-55 t.	1-30 t.	2-32 t.	1-30 t.	2-32 t.	4-45 t.	5-55 t.	5-55 t.	5-55 t.
8- 0 t.	9- 4 t.	4-15 t.	5-17 t.	8- 0 t.	9- 4 t.	8- 0 t.	9- 4 t.	9- 4 t.	9- 4 t.
10-30 t.	11-33 t.	6-30 t.	7-43 t.	10-30 t.	11-33 t.	10-30 t.	11-33 t.	10-30 t.	10-30 t.
C. Branca-Beja	Beja-C. Branca	6-10 m.	9- 0 m.	4-30 t.	7-24 t.	6-10 m.	9- 0 m.	4-30 t.	7-24 t.
6- 0 t.	6- 5 t.	6- 5 t.	6- 5 t.	6- 5 t.	6- 5 t.	6- 0 t.	6- 5 t.	6- 5 t.	6- 5 t.
6-20 m.	12-5 t.	3-45 t.	9-20 t.	6-20 m.	12-5 t.	6-20 m.	12-5 t.	6-20 m.	12-5 t.

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Açores e New-York, vap. portug., **Oevenum**.
Sahirá a 15 de dezembro.
Agente, João P. A. Ferreira,
R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



Africa Oriental, (via Suez), vap. allem.,
König.
Sahirá a 4 de dezembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



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



Bahia, Rio e Santos, vapor alemão, **Cintra**.
Sahirá a 9 de dezembro.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor alemão,
Argentina. Sahirá a 23 de dezem.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez,
Saint Mathieu.
Sahirá a 3 de dezembro.
Agentes, Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10.



Bordeaux, vapor francez, **Portugal**.
Sahirá de 8 a 10 de dezembro.
— Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.º, R. Aurea, 32, 1.º



Cabo Verde e Guiné, vap. portuguez, **Portugal**.
Sahirá a 5 de dezembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



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



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ay-
res, vapor francez, **Brésil**.
Sahirá a 8 de dez.— Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



Havre e Anvers, vapor francez, **Saint-Paul**.
Sahirá a 5 de dezembro.
Agentes, Henry Burnay & C.º,
R. dos Fanqueiros, 10.



Lourenço Marques, vap. franc., **Ville de Montevi-
deo**. Sahirá a 21 de dezembro.
Agentes, F. Garay & C.º, P. do Município, 19, 1.º



Maceió, Paranaguá e Rio Grande do Sul, vapor
alemão, **Desterro**.
Sahirá a 3 de dezembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Tho-
mém, Cabinda, Ambrizette, Ambriz,
Loanda, N. Redondo, Benguela, Mossamedes e P.
Alexandre, v. port., **Angola**. Sahirá a 6 de dez.
Empresa Nacional de Navegação. R. Prata, 8, 1.º



Malaga e Cadiz, vapor francez, **Franco**.
Sahirá a 3 de dezembro.
Agentes, Henry Burnay & C.º
R. dos Fanqueiros, 10.



Pará e Manaus, vap. portug., **Dona Amelia**.
Sahirá a 14 de dezembro.
Agente, João P. A. Ferreira,
R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio, Santos, Montevideo
e Buenos Ayres, vap. franc.,
Medoc. Sahirá de 6 a 7 de dezembro.— Messa-
geries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.º, R. Aurea, 32, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Monte-
video e Buenos Ayres, vap.
inglez, **Thames**. Sahirá a 14 de dezembro.
Agentes, James Rawes & C.º, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos,
vap. franc., **Concordia**.
Sahirá a 3 de dezembro.
Agentes, F. Garay & C.º, P. do Município, 19, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos,
vap. franc., **Santa Fé**. Sahirá a 19 de dezembro.
Agentes, F. Garay & C.º, P. do Município, 19, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vap. alemão,
Taquary. Sahirá a 2 de dezembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão,
Amazonas. Sahirá a 16 de dezembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão,
Wartburg. Sahirá a 5 de dezembro.
Agente, J. P. A. Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez,
Canarias. Sahirá a 14 de dezembro.
Agentes, F. Garay & C.º, P. do Município, 19, 1.º



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez,
Carolina. Sahirá a 26 de dezembro.
Agentes, F. Garay & C.º, P. do Município, 19, 1.º



S. Miguel, Terceira, Graciosa (S.ª Cruz), S.
Jorge (Calheta), Lages do Pico,
Fayal e Flôres, vapor portuguez, **Açor**.
Sahirá a 6 de dezembro.
Agente, Germano S. Arnaud, Caes Sodré, 84, 2.º



S. Vicente, Rio de Janeiro e portos do Paci-
fico, vapor inglez, **Iberia**. Sahirá a 9 de dezembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.º, C. do Sodré, 64, 1.º



Vigo, La Pallice, (La Rouchelle) e Liverpool, vap.
ing., **Orellana**. Sahirá a 9 de dezemb.
Agentes, E. Pinto Basto & C.º,
C. do Sodré, 64, 1.º