

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers—1894

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

REDACÇÃO—Rua Nova da Trindade, 48—LISBOA



Anvers—1894

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, poz-nos 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 preço 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 recopilção 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 trafego das vias ferreas portuguezas, fundador e director d'esta *Gazeta*, o unico jornal que se tem occupado de assumptos tarifarios, em relações continuas com todas as administrações e seu pessoal superior, é (sem vaidade, podemos dizel-o) seguro penhor para o publico, de que a *Compilação* será perfeitamente exacta, unico meio de ser perfeitamente util 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, Povia, Guimarães e Mirandella.

Este volume conterà 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 preço da obra não está ainda fixado, porque, não sendo ella feita com intuitos industriaes, esse preço 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 annunciaremos quando o livro se acha completo, mas recebemos desde já as ordens dos nossos assignantes que desejarem recebê-lo, e aos quês, 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
Commercio portuguez	355
Excursões no estrangeiro	356
Notas de viagem — VIII — De Oran a Ain-Temouchen — Um Lago sem agua — Triste recordação — Arabes modistas — Diligencia a Tlemcen — Esta cidade — Mansourah — A preguiça 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 electrico	359
As obrigações da Companhia Real	359
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	360 e 361
Linhas portuguezas — Lourenço Marques — Estação central do Porto — Locomotivas portuguezas — Estação do Sabugal — Ascensor Bibliotheca — Valença a Monção — Nova Linha — As tarifas d'Ambaca — Novas linhas da Africa	362
Linhas hespanholas — Orense a Chaves — Noguera-Pallaresa — Bilbao-Santander — Ferrol a Betanzos — Andaluzia — Linares a Almeria	362
Linhas estrangeiras — Allemanha — Inglaterra — Belgica — Hollanda — Italia — Congo — Tunis — Estados Unidos — Republica Argentina	363
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatorio (continuação)	363
Avisos de serviço	363
Arrematações	365
Annuncios	366
Casas recommendadas	367
Agenda do viajante	367
Horario 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 opposição avêntem preposições sobre a marcha dos nossos negocios 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 affirmado 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 prejuizo nos causam aos olhos do mundo inteiro; e esses, por uma desgraçada organização dos nossos serviços publicos—se organização pôde chamar-se á total ausencia de senso commum, como que constituindo preceitos adrede creados para uso das nossas instancias officiaes—falam muito mais alto do que os artigos furibundos da opposição politica.

Estes são palavras que pelos proprios que as escrevem ou as transcrevem, são tidas na devida conta da paixão partidaria; os factos, porém, os factos, esses servem de documento incontestavel contra nós, e, apesar de pequenos, são por tal forma repetidos, que demonstram, convincentemente, por toda a parte, a nossa incompetencia 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 cae nas garras, raro deixa de ficar com as carnes rasgadas, que vae mostrar aos seus conterraneos, como prova de que veiu a um paiz de selvagens.

Isto é demais!

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

Este pôde lesar a fazenda publica em alguns centos de mil réis, mas aquelle lesa-a muito mais, porque afugenta do nosso territorio visitantes de todo o mundo, porque nos colloca na triste situação de sermos um paiz onde ninguem pôde, e, portanto, ninguem deve vir.

Temos já tratado aqui d'este assumpto, mas voltamos a elle, porque um facto recente nos indigna ao ultimo 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 vestuario de per si.

Até a propria 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 sello da legalidade.

Horror!

Eram cartas velhas, com que a esposa do digno funcionario russo se entretinha, em viagem, fazendo *pacencias*; 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 quaes foram todavia apprehendidos e inutilizados.

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

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

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

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

Este era allemão, e trazia na mala, para lêr em transito, varios jornaes illustrados 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 vae tambem por esse mundo fóra 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 machina 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, comtanto que promova, com essas multas, o augmento dos rendimentos da fazenda.

Tanto e louvavel 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 applicado, como o está sendo, nos colloque na tristissima 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.

Continúa 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 augmento de trafego 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	1895
		Quantidades	Importancias
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	Importancias	Quantidades	Importancias
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		1885	
	Quantidades	Importancias	Quantidades	Importancias
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^T contra 159 comboios e 9.049^T que se transportaram em igual mez de 1895.

Em setembro effectuaram-se 217 comboios mixtos e de mercadorias que transportaram approximadamente 15.405^T contra 163 comboios e 9.202^T 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 gozam 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 viagemzita, 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 systema percorrido toda a Belgica, sem despesa de transportes, dizendo que hoje residem em Ostende, amanhã em Liège, 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 differenças.

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 carruagens 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 carruagens 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 augmento consideravel do trafego e á circumstancia 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 approvar a nova marcha dos trens, na parte de Salamanca á fronteira, e como 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 differenças 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	3.161:152
Substancias alimenticias	8.064:057	7.968:752
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	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.....	1.073:842	1.100:523
Total.....	24.371:717	25.382:888

Exportação nacional e nacionalizada

Animas vivos.....	1.376:760	1.456:899
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 vehiculos.....	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	1.225:769	992:596
Ouro e prata em barra e em moeda.....	540	170:333
Total	6.877:461	7.243:959

N'este resumo nota-se:

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

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

Nas demais classes da pauta, as differenças são menos importantes, excepto na que se refere aos animas vivos, em que houve um extraordinario augmento, 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 escapará, por certo, a um nosso collega da imprensa diaria.

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 augmentámos mil contos.

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

Tambem nos animas vivos houve augmento; 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 animas. 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 augmento 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 li-songeiro.

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

Excursões no estrangeiro

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

São ellas:

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. — Diligência 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 commum 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 Sebkha, 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 ohde 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-Seham*, cuja traducção é «Ravina da Carne», assim chamado em memoria do grande massacre que em 1543 os hespanhoes ali soffreram, 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 francezes 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 às 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 Aïn-Temouchen a Tlemcem ha 66 kilometros, sendo o preço 7 francos em logar de *coupé*.

Deixando a pequena cidade, o carro sóbe o monte de Tessala, em serpenteadas curvas, até attingir o cimo da montanha, d'onde se disfructa 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 installadas estas duas velhas povoações romanas, subida difficil, 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 parecenças 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, cascos para os turbantes, 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 edificios 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 effluvios da religião, as delicias do leite, nos braços das pintadas *miras* — (mulheres, em arabe).

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

Áparte 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, enquanto 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, enquanto não teem freguezes na loja... deitam-se ao comprido sobre o balcão, fazendo a sua soneca, regalados.

Outros, — os ricos, — 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 livreí 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'essee ponto ha o signal d'um edificio especial. Era a mesquita. Como, porém, a julgar pelos canticos, se estava nos officios, entrei com precaução.

Mas ao ruido dos meus passos, vejo que d'um cochim, 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, enquanto que o respectivo senhor, que estava recostado no mesmo cochim, 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 innocencia, o arabe ou mouro estava no seu pleno direito de me aggreder 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 voluminho de 164 paginas em bellissimo papel, ornado de 4 grandes mappas a côres 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 emprender uma viagem á Suissa.

A capa é d'uma elegancia e finura extraordinaria, embelezada 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.^a 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 attigido nos ultimos annos nos Estados-Unidos tende a propagar este systema 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 difficil 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 distincto 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 successivamente das disposições geraes dos tramways electricos, via, distribuição da corrente por conductores aereos, subterraneos e interrompidos estabelecidos ao nivel do solo, accumuladores, material circulante, estações centraes e despesas de estabelecimento e exploração.

Illustram o livro 115 gravuras intercaladas no texto e explicativas dos diversosapparelhos, machinas, installações, systemas de vehiculos 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, apontamentos para o estudo da ampelographia portugueza por José de Carvalho Pinto de Menezes.

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

A forma alphabetica dadas á analyse historica de cada uma dos 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 patriotico

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 Filipinas, 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 exceda 40 praças por comboio.

3.º Será exigida a apresentação do passaporte, pedindo-se ao ministro da guerra para que ordene aos commissarios da administração 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 Filipinas.

Esta obra de caridade, feita pelas companhias de caminhos de ferro hespanholas, é devida á imprensa d'aquella nação, 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 colegas

Lembramos á *Eugenharia 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 systema 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 wagons serão construidos de fôrma que garantam perfeitamente a segurança e commodidade dos viajantes.

Haverá duas especies de wagons, uma para o verão outra para o inverno, e a linha será guarnecida de pára-raios nos pontos em que se julgue necessario 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 — suppor-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 *ultima hora*, demos a noticia como *certa*, por telegramma que haviamos recebido de Paris, de um nosso correspondente, especialmente encarregado por nós de nos fazer esse aviso.

O nosso jornal sahio 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 recebiamos 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 *Revue Economique 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.

E' preciso tambem que se saiba que, ao contrario do que disseram certos jornaes de Lisboa, o processo do litigio pendente entre a companhia e um dos seus antigos empreiteiros, mr. Bartissol, não influíu cousa alguma n'este negocio, e não demorou sequer um minuto a admissão á cotação. Que mr. Bartissol tivesse diligenciado conseguir isso, é possível, 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 continúa seguindo os seus tramites.»

Pela sua parte refere o *Economista*:

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

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

O Estado, cujos credits, 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 credits para com a Companhia, teem 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 accrescimento 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.ºs 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-viarias 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 as negociações da Bolsa, a saber: as obrigações de 3 % a contado e a praso, 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.ºs 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.ºs 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 praso 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 Portuguezes

Troca e estampilhagem de obrigações de 3% e 4%

Em cumprimento das prescripções da convenção de 4 de maio de 1894, entre a Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes e os seus crédores, approvada para os seus effeitos legais, na parte que interessa ao estado, por decreto de 16 de maio de 1894, acceita pelos crédores e homologada por sentença do Tribunal de Commercio 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 necessarias 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 variavel.

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

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

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

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 n'esse dia, a saber:

As obrigações de 3%, 1.ª 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 depositos 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 *Société Générale de Crédit Industriel e Commercial*; e na *Société Générale*, para favorecer o desenvolvimento do commercio e da industria em França.

A datar do 1.º de julho de 1897, os depositos 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 falem coupons, devem depositar como caução quantia igual á importancia normal dos coupons em falta. Este deposito ser-lhes-ha restituído ulteriormente, sem juro, se os coupons não forem apresentados nos prazos da prescripção 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 acções ao portador, de usufructo ou capital, a depositar-as na companhia durante o mez de dezembro, a fim de poderem tomar parte na assembléa geral ordinaria, que deverá reunir em março proximo 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 concorreram para que se aggravassem as hesitações e os receios que a tinham enfraquecido ou annullado. O nosso credito no estrangeiro não melhorou, antes pelo contrario a cotação dos nossos fundos continuou a afrouxar, tanto em Londres como em Paris, descendo o 3 p. c. até 25 $\frac{5}{8}$, o que não está em correspondencia com a posição do titulo, a 30 dias do pagamento do coupon, com aliquidiação do juro complementar pelo excesso da receita das

alfandegas sobre 11.400 contos, fixados no convenio e em cuja conta já foram distribuidos 1.2965 réis por cada 100 lib. sterl. (cerca de 6 sh.), o que representa na conta geral mais de 6 $\frac{1}{4}$ p. c. ao anno. A baixa dos fundos portuguezes no estrangeiro foi agora attribuida a boatos de que o governo insistia no seu proposito de realizar a unificação da divida, parecendo-me, comtudo, que estes boatos foram sem fundamento. O mercado dos cambios continuou bastante agitado, accentuando-se mais esta agitação depois de publicado o decreto relativo á importação do trigo estrangeiro, decreto que tem sido muito desfavoravelmente apreciado, sobretudo pela singular reserva mantida ácerca da importação de farinhas.

As commissões organisadoras das novas associações commerciaes e industriaes (associações dissolvidas) iniciaram varios trabalhos no sentido de abrir novos mercados aos productos nacionaes, visando principalmente os mercados do Brazil. Muito para louvar é a patriótica iniciativa das duas grandes classes, mas que me parecer que ellas não procedem com o mais seguro e o mais desafogado criterio, procurando unicamente o que as possa favorecer longe, sujeito a muitas contingencias, descurando do que as deve beneficiar mais proximo, sem muitas d'essas contingencias. Assim, estranhámos que se pense na collocação dos vinhos portuguezes nos mercados brazileiros em concorrência com os vinhos francezes, italianos, hespanhoes, e mesmo americanos, desprezando por completo os mercados francezes, onde os nossos vinhos teriam asseguradas as maximas vantagens, visto que elles teem uma notavel superioridade sobre os vinhos hespanhoes para os effeitos da *coupage*, estando os vinhos italianos fóra de combate por motivos de ordem economica e de ordem politica. As benemeritas commissões prestariam um verdadeiro serviço patriótico, se fizessem nma revisão conscienciosa da pauta no sentido de verificar as concessões que poderiam ser feitas á industria e ao commercio da França em troca da applicação da pauta minima aos vinhos portuguezes, 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 assumptos coloniaes tenho a registar n'esta quinzena: — a substituição da moeda estrangeira (pesos mexicanos e *thalers* Maria Theresa), que constituia a especie metallica circulante na provincia da Guiné, por moeda de prata portugueza, facto que tem uma importancia capital para o commercio d'aquella nossa possessão; — o complemento da emissão de obrigações da *Sociedade Agricola de S. Thomé*; — o adeantamento das negociações para a realização dos melhoramentos do porto de Lourenço Marques; — a assignatura do contracto para a construcção dos novos navios de guerra.

*

Como acima dissemos, os negocios 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 $\frac{7}{8}$, que motivou a colligação bancaria da actual quinzena. As letras sobre Londres (90d.) chegaram no sabbado a ter procura a 38 $\frac{1}{4}$. Os cheques tiveram na ultima semana os seguintes desvios: — sobre Londres 38 $\frac{3}{8}$ a 37 $\frac{7}{8}$, sobre Paris 744 a 754, sobre Hamburgo 307 a 311.

*

O mercado das inscripções affrouxou mais accentuadamente nos ultimos 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 16.800, as de 4 p. c. de 1890 a 42.000 r, e a 48.000 réis de 4 $\frac{1}{2}$. As obrigações prediaes de 6 p. c. regularam a 94.800 réis e as de 5 p. c. a 92.500. Regular movimento das obrigações Loanda-Ambaca a 82.000 réis. Acções: do Banco de Portugal 134.500, do Lisboa e Açores 112.000 réis, do Commercial de Lisboa 109.500 réis. Regular o mercado dos generos coloniaes, cujo commercio continua a ter excepcionaes vantagens com a situação cambial.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v.....	38 $\frac{1}{4}$	38 $\frac{1}{8}$	Desconto no Ban-	
» cheque.....	37 $\frac{15}{16}$	37 $\frac{13}{16}$	co de Portugal.	5 $\frac{1}{2}$ %
Paris 90 d/v.....	745	748	No mercado.....	5 %
» cheque.....	752	753	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	303	304	res	183
» cheque.....	310	312	Cambio Brazil...	8 $\frac{1}{2}$
Francfort 90 d/v.....	303 $\frac{1}{2}$	304 $\frac{1}{2}$	Premio libra.....	1.795
» cheque.....	310 $\frac{1}{2}$	312 $\frac{1}{2}$		
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: Inscriptões assent...	36,05	36,19	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	-	35,10	36,10	36,10	-
Obrig. 4 0/0 1888.....	16.650	16.700	16.700	16.800	-	16.800	16.850	16.900	-	16.900	-	16.850	-	-
» 4 0/0 1890 assent....	-	-	-	-	-	42.100	42.500	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon...	41.600	41.700	42.000	42.000	42.000	42.000	42.000	-	42.200	-	42.200	-	-	-
» 4 0/0 1890 externo...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	48.000	-	-	-	-	47.900	-
» 4 1/2 0/0 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 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ações B. de Portugal.....	131.500	132.500	-	131.000	-	131.500	131.500	131.700	131.500	-	-	-	-	-
» » 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. prediaes 6 0/0...	-	94.700	94.900	95.100	94.700	94.800	94.600	94.800	-	94.900	94.900	-	94.800	-
» » 5 0/0.....	92.000	92.000	-	-	92.000	92.000	-	-	92.500	92.500	92.700	-	92.700	-
» Comp. Real 3 0/0.....	-	-	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 0/0 portuguez...	25,44	25,30	25,75	25,43	-	25,43	25,43	25,62	25,56	25,62	25,20	25,37	-	-
Ações 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.ª hyp.)...	225	226	227	230	233	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 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 hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1896			1895			Totaes		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1896	1895	1896	1895
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	4 10 Novemb.	693	63.408.000	91.497	693	58.482.550	84.390	2.761.209.000	2.649.927.224	111.281.776	-
	11 17 »	»	63.196.000	91.191	»	58.482.550	84.390	2.821.405.000	2.708.409.764	115.995.236	-
	»	»	-	-	»	-	-	-	-	-	-
Sul e Sueste...	4 10 Novemb.	380	7.010.000	18.447	380	6.886.460	18.122	325.643.000	317.942.776	7.700.224	-
	11 17 »	»	6.704.000	17.642	»	6.886.460	18.122	332.347.000	324.829.236	7.517.764	-
	»	»	-	-	»	-	-	-	-	-	-
	»	»	-	-	»	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro.	8 14 Novemb.	475	18.353.665	38.639	475	18.269.390	38.461	613.630.185	576.366.060	37.264.125	-
	15 21 »	»	17.462.670	36.763	»	18.820.015	39.621	631.092.855	595.186.075	35.906.780	-
	22 28 »	»	17.476.680	36.793	»	14.678.160	30.901	618.569.535	609.864.235	38.705.300	-
	19 25 Agosto	353	25.219.228	71.442	353	21.333.707	60.435	690.956.876	628.757.807	62.199.069	-
Beira Alta.....	26 1 Setemb.	»	31.095.403	88.088	»	27.905.068	79.031	722.032.279	656.662.875	65.369.404	-
	2 8 »	»	30.497.395	86.394	»	24.741.683	70.089	752.549.674	681.401.558	71.148.116	-
	29 4 Novemb.	253	8.428.529	33.314	253	8.984.386	35.511	273.787.760	258.031.449	15.756.311	-
	»	»	-	-	»	-	-	-	-	-	-
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....	»	105	-	-	105	-	-	-	-	-	-
	»	»	-	-	»	-	-	-	-	-	-
	»	»	-	-	»	-	-	-	-	-	-
	»	»	-	-	»	-	-	-	-	-	-
Guimarães.....	4 10 Novemb.	34	1.274.425	37.483	34	1.031.080	30.914	67.479.586	62.654.350	4.925.236	-
	11 17 »	»	1.121.840	32.995	»	1.069.085	31.443	68.601.426	63.723.435	4.877.991	-
	»	»	-	-	»	-	-	-	-	-	-
	»	»	-	-	»	-	-	-	-	-	-
Norte de Hesp- anha.....	28 3 Novemb.	3656 Ps.	1.849.979	506	3656 Ps.	1.750.989	478	76.538.861	70.523.473	6.015.388	-
	4 10 »	»	1.869.213	511	»	1.815.823	496	78.408.075	72.339.296	6.068.779	-
	»	»	-	-	»	-	-	-	-	-	-
	»	»	-	-	»	-	-	-	-	-	-
Madrid — Zara- goza—Alican- te.....	29 4 Novemb.	2927	1.077.824	368	2927	1.057.851	361	48.480.505	43.788.471	4.692.033	-
	5 11 »	»	1.161.644	396	»	1.185.927	403	49.642.149	44.974.398	4.667.751	-
	12 18 »	»	1.131.523	386	»	1.120.618	382	50.773.672	46.095.017	4.678.655	-
	22 27 Outubro	1067	311.989	292	1067	313.664	293	43.089.392	42.835.967	253.425	-
Andaluzes.....	29 4 Novemb.	»	397.588	372	»	344.045	322	43.486.980	43.180.012	306.968	-
	»	»	-	-	»	-	-	-	-	-	-
	»	»	-	-	»	-	-	-	-	-	-
	»	»	-	-	»	-	-	-	-	-	-
Zafra a Huelva.	5 11 Novemb.	180	36.602	203	180	52.252	290	1.674.722	2.067.917	-	393.195
	12 18 »	»	44.763	248	»	52.396	291	1.719.485	2.420.343	-	400.828
	19 25 »	»	34.232	190	»	41.248	229	1.753.717	2.461.562	-	407.845
	»	»	-	-	»	-	-	-	-	-	-

LINHAS PORTUGUEZAS

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

Todos os calculos são prematuros, podemos assegurar o.

O tribunal apenas terminou as instrucções 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 Africa do Sul, o que levará algum tempo.

Um d'esses peritos, mr. Nicole, director da linha suissa de Viège Zermatt, esteve em Lisboa, e partiu para Africa ha 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 *Commercio*, 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 Santissimo Sacramento de Cedofeita.

Tratou-se da demolição da igreja de S. Bento da Ave Maria, demonstrando o sr. Justino Teixeira desejos de que essa demolição principiasse o mais breve possivel, 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 edificio das escolas officiaes d'aquella freguezia, apesar da cedencia que havia obtido do sr. rev. D. prior da Cedofeita, que é usufructuario do referido terreno.

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

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 construida em definitivo esta estação, com edificio de passageiros, caes, retretes etc.

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

Ascensor Bibliotheca. — Diz-se que no proximo mez 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 approvado 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 commissão composta dos srs. Pereira Carrilho, Arnaldo de Novaes, Belchior Machado, Antonio Ferreira Marques e Affonso Gonçalves de Sousa Machado.

A commissão já começou os seus trabalhos.

Novas linhas da Africa. — 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 afamados 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 capitaes 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, acceitando as offertas e propostas de capitalistas estrangeiros, visto como bem pouca esperanza 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 provincia, consta do seguinte:

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

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

Noguera-Pallaresa. — Chegou a Barcelona, procedente de Estorri de Anco, a commissão de engenheiros militares, encaregada de estudar as obras de defesas d'este caminho de ferro.

E' presidente da mesma commissão 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, construida 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 concluida 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 subsidios regularmente, que a construcção não teve o devido andamento.

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

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

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 tambem construir um viaducto de 600 metros sobre o rio Guadahortuna.

A questão de maior interesse para a companhia é a construcção 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 applicar a tracção electrica na linha Berlin-Potsdam.

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

A installação será feita de fôrma 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 magnificos resultados nas experiencias a que foi submettida, em Londres.

A carruagem de que se trata é uma especie de vagonette com logares para doze pessoas. O comprimento é de 2^m,50, pouco mais ou menos. E' sustentada sobre quatro rodas pneumaticas, que rodam suavemente e sem ruido. Estas rodas tem 0^m,60 de diametro e a distancia dos eixos é de 0^m,91 de centro a centro. O peso total, comprehendendo os accumuladores, é de uma tonelada, ou 250 kilos por cada roda.

A força disponivel é de 7 a 8 cavallos durante 3 horas.

Estes omnibus poderão por conseguinte fazer a viagem de Brighton com a velocidade de 22 kilomeiros 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 visivel.

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

HOLLANDA

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

ITALIA

Constituiu-se em Turim uma companhia ingleza com o titulo 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 satisfactoriamente as difficuldades 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 construcção d'um tunel que será o maior do mundo.

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

Terá dupla via e 4^m,20 de largura por 2^m,45 de altura.

REPUBLICA ARGENTINA

O Senado e a camara dos deputados approvaram um projecto para um novo caminho de ferro atravez dos Andes, communicando o paiz argentino com o Chili.

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

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal apresentados á assembléa 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\$636 — Despesas da exploração

Administração, Direcção, Serviços Geraes:

Administração e Direcção	72:823\$805	
Exploração	11:093\$570	
Contabilidade Geral	14:008\$075	
Fiscalização e Estatística	51:052\$774	
Saude	2:825\$000	
Movimento	322:897\$360	
Trafego	17:813\$495	
Via e Obras	239:455\$616	
Tracção	314:219\$553	1.046:259\$848

Despesas Geraes:

Contencioso	4:394\$419	
Publicações	180\$557	
Seguros	5:263\$726	
Indemnizações	4:014\$843	
Alugueis	24:555\$577	
Melhoria de Reforma	6:750\$145	
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 construcção

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\$000	
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 armazens:

Pessoal e despesas accessórias	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\$640
Imposto de transito . . .	103:443\$286
Contribuição predial . .	8:737\$830
" indus-	
trial da companhia . .	4:350\$000
Contribuição indus-	
trial do pessoal	45:111\$595
Sello de novas obriga-	
ções	30:517\$900
	235:333\$251

Em França:

Pago ao fisco Francez	42:660\$884	277:994\$135
---------------------------------	-------------	--------------

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
Empres. Exploradora da linha de	
Madrid-Caceres-Portugal	18:382\$720
Jules Jalusot & C. ^{ie}	3:529\$755
R. Leyland	24\$015
Walford	17\$650
	46:695\$244

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

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 estrangei-	
ro	511\$228
Juros em conta cor-	
rente	973\$879
	17:824\$317
	184:374\$210

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

Adeantamentos de ordenados a em-	
pregados	115\$125
Avarias em material circulante de	
outras companhias	30\$000
Companhia Carris de ferro de Lis-	
boa	3:915\$000
Companhia d'Oeste de Hespanha	
(vencimentos dos administrado-	
res)	810\$000
Companhia da Beira Alta (venci-	
mentos dos nossos agulheiros na	
Pampilhosa)	332\$210
Dinheiro enviado para desembolsos	
10:608\$453	
Devolução de depositos de garantia	
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 urba-	
nas da companhia	2:333\$987
Gratificação ao pessoal de leilões .	54\$000
Jayme Mauperrin Santos	400\$000
Juros, [commissões 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 (ven-	
cimento d'Administração)	576\$000
Summas à disposição	532\$245
Sociedade das Basculas automaticas	
165\$618	101:692\$426

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 6:463\$575 — Coupons e obrigações amortizadas, atrasados**Juros — Coupons:**

5, n.º 55, d'obg. de	
3 1/2 0/0 1.ª a 6.ª séries	6\$750
32, n.º 56, idem	43\$200
A transportar	49\$950

Transporte

35, n.º 57, idem	49\$950
92, " 58, "	47\$250
94, " 59, "	124\$200
135, " 60, "	126\$900
431, " 61, "	182\$250
3, " 1, 7.ª série	581\$850
37, " 2, "	4\$050
83, " 8, d'obg. de	
4 0/0, unica série	49\$950
1, n.º 3, d'obg. de	
4 1/2 0/0, 1.ª série	149\$400
1, n.º 4, idem	2\$025
1, " 5, "	2\$025
2, " 7, "	2\$025
2, " 8, "	4\$050
73, " 9, "	4\$050
255, " 3, " da 3.ª	
série	147\$825
296, n.º 4, idem	516\$375
	599\$400

Total do juro 2:593\$575

Amortização — Obri-

gações:	
1, 3 0/0 1.ª a 6.ª sé-	
ries, 28.º sorteio	90\$000
27, idem, idem, 29.º	
sorteio	2:430\$000
5, 4 0/0 idem, 5.º sor-	
teio	450\$000
1, 4 1/2 0/0, 1.ª série,	
2.º sorteio	90\$000
6, idem, idem, 6.º sor-	
teio	540\$000
1, idem, idem, 8.º sor-	
teio	90\$000
2, idem, idem, 9.º sor-	
teio	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:**

42.032, n.º 65, 3 0/0 1.ª a 6.ª séries	19:319\$400
42.840, " 66, " " " "	19:273\$000
473.693, " 67, " " " "	213:161\$850
406.997, " 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, " " " "	29:027\$250
63.868, " 9, " " " "	28:740\$600
62.305, " 10, " " " "	28:037\$250
197.089, " 1, " privilegiadas,	
1.º grau	266:070\$150
197.037, n.º 2, 3 0/0 privilegiadas,	
1.º grau, 2.º sem. 1894	265:999\$950
196.745, n.º 3, 3 0/0 privilegiadas,	
1.º semestre 1895	265:605\$750
7.248, n.º 12, 4 0/0 série unica, 1.º	
semestre 1893	4:348\$365
7.256, n.º 13, 4 0/0 série unica, 2.º	
semestre 1893	4:353\$164
95.196, n.º 14, 4 0/0 série unica, 1.º	
semestre 1894	57:057\$294
94.327, n.º 15, 4 0/0 série unica, 2.º	
semestre 1894	56:590\$540
91.314, n.º 16, 4 0/0 série unica, 1.º	
semestre 1895	54:782\$921
21.220, n.º 13, 4 1/2 0/0 1.ª série, 1.º	
semestre 1893	29:005\$087
21.291, n.º 14, 4 1/2 0/0 1.ª série, 2.º	
semestre 1893	29:102\$136
91.330, n.º 15, 4 1/2 0/0 1.ª série, 1.ª	
semestre 1894	123:295\$500
90.647, n.º 16, 4 1/2 0/0 1.ª série, 2.ª	
semestre 1894	122:373\$450
87.131, n.º 17, 4 1/2 0/0 1.ª série, 1.ª	
semestre 1895	117:626\$850
5.095, n.º 7, 4 1/2 0/0 2.ª série, 1.ª	
semestre 1893	3:439\$125

A transportar 2:152:790\$432

Transporte.....	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

(Continúa).

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 accetitos para esta estação. Lisboa, 9 de novembro de 1896.

Amarração às boias

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

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de massaroquinha

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde, de 7 de dezembro proximo, 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 provisorio para poder licitar é da quantia de réis 36\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 0/0 da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem essa adjudicação fór 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 annuncio 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 effectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisorio de réis 72\$000.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem fór adjudicado o fornecimento, será de 5 0/0 da importancia 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 commissão 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 commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 1.770 resmas de papel d'impressão, 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.^a

Rua dos Clerigos, 70, 72 e 74 — PORTO

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

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

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

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR

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

Alberto R. Centeno & C.^a



AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Manceau.

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

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.

Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

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

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

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

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

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

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

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

Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.

Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

LISBOA Hotel Durand.—Rua das Flores, 74—1.ª class — English family hotel — Proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

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

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

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

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

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

CASCAES Hotel 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 aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis. — Prop. Romão Garcia Vinhas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

O paquete **THAMES**, sahirá a 14 de dezembro

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

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

AGENTES

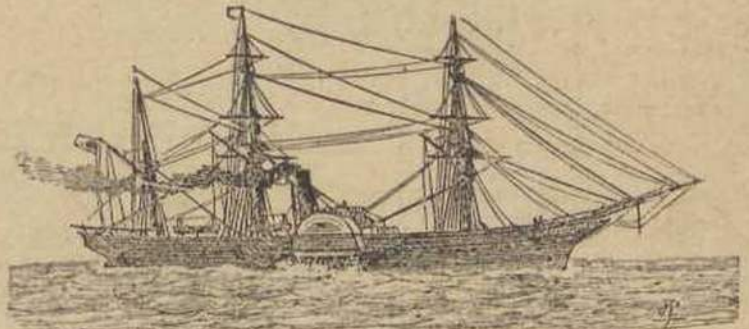
Em Lisboa:—**JAMES RAWES & C.^a**—R. dos Capelistas, 31, 1.^o

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

BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

NORDDEUTSCHER LLOYD



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

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

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

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

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

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

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

COMPANHIA REAL

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

Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.
3. ^{as} e sextas	2. ^{as} e 6. ^{as}
6-00 t. 11-7 t.	4-55 m. 10-30 m.

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

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

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

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

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

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

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

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

Coimb.-Figueira	Figueira-Coimb.
7-15 m. 9-2 m.	11-0 m. 12-18 t.
4-30 t. 6-6 t.	9-0 t. 10-10 t.

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

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

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

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

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

Lisboa R.-Cint. a	Cint. a-Lisboa R.
7-30 m. 8-34 m.	5-15 m. 6-30 m.
9-30 m. 10-36 m.	6-30 m. 7-30 m.
11-30 m. 12-32 t.	7-45 m. 8-45 m.
1-30 t. 2-36 t.	9-0 m. 10-0 m.
4-30 t. 5-36 t.	11-0 m. 12-0 t.
5-15 t. 6-15 t.	1-0 t. 2-0 t.
7-0 t. 8-22 t.	3-0 t. 4-0 t.
9-0 t. 10-2 t.	6-15 t. 7-15 t.
<i>Excepto aos sab.</i>	
10-30 t. 11-35 t.	9-15 t. 10-20 t.
<i>Só aos sábados</i>	
12-15 m. 1-20 m.	—
<i>Excepto aos dom.</i>	
3-30 t. 4-34 t.	—
<i>Só aos domingos</i>	
12-30 t. 1-34 t.	—

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

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

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

C. Sodré-Algôs	Algôs-C. Sodré
8-0 m. 8-23 m.	8-40 m. 9-0 m.
10-0 m. 10-20 m.	10-30 m. 10-50 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.
3-0 t. 3-33 t.	3-45 t. 4-20 t.
5-30 t. 6-5 t.	6-15 t. 6-50 t.
7-0 t. 7-35 t.	7-45 t. 8-25 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.
11-0 m. 12-13 t.	8-30 m. 9-40 m.
1-0 t. 2-13 t.	10-30 m. 11-32 m.
4-45 t. 5-55 t.	1-30 t. 2-32 t.
8-0 t. 9-4 t.	4-15 t. 5-17 t.
10-30 t. 11-33 t.	6-30 t. 7-13 t.
12-30 m. 1-32 m.	9-30 t. 10-46 t.

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

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

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

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

Lisboa R.-Cint. a	Cint. a-Lisboa R.
7-30 m. 8-34 m.	5-15 m. 6-30 m.
9-30 m. 10-36 m.	6-30 m. 7-30 m.
11-30 m. 12-32 t.	7-45 m. 8-45 m.
1-30 t. 2-36 t.	9-0 m. 10-0 m.
4-30 t. 5-36 t.	11-0 m. 12-0 t.
5-15 t. 6-15 t.	1-0 t. 2-0 t.
7-0 t. 8-22 t.	3-0 t. 4-0 t.
9-0 t. 10-2 t.	6-15 t. 7-15 t.
<i>Excepto aos sab.</i>	
10-30 t. 11-35 t.	9-15 t. 10-20 t.
<i>Só aos sábados</i>	
12-15 m. 1-20 m.	—
<i>Excepto aos dom.</i>	
3-30 t. 4-34 t.	—
<i>Só aos domingos</i>	
12-30 t. 1-34 t.	—

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

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

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

C. Sodré-Algôs	Algôs-C. Sodré
8-0 m. 8-23 m.	8-40 m. 9-0 m.
10-0 m. 10-20 m.	10-30 m. 10-50 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.
3-0 t. 3-33 t.	3-45 t. 4-20 t.
5-30 t. 6-5 t.	6-15 t. 6-50 t.
7-0 t. 7-35 t.	7-45 t. 8-25 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.
11-0 m. 12-13 t.	8-30 m. 9-40 m.
1-0 t. 2-13 t.	10-30 m. 11-32 m.
4-45 t. 5-55 t.	1-30 t. 2-32 t.
8-0 t. 9-4 t.	4-15 t. 5-17 t.
10-30 t. 11-33 t.	6-30 t. 7-13 t.
12-30 m. 1-32 m.	9-30 t. 10-46 t.

BEIRA ALTA

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

Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira
3-10 t. 4-18 t.	7-30 m. 9-20 m.

Pamp.-F. Oñoro	V. Form.-Pamp.
3. ^{as} e sextas	2. ^{as} e 6. ^{as}
11-13 t. 5-34 m.	11-30 t. 4-46 m.

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

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

SUL E SUESTE

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

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

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

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

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

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

Beja-Faro	Faro-Beja
Part. Cheg.	Part. Cheg.
11-20 m. 7-35 t.	6-30 m. 2-40 t.
C. Branco-Evora	Evora C. Branco
3-0 t. 4-0 t.	7-10 t. 8-2 t.

MINHO E DOURO

Porto-Valença	Valença-Porto
7-43 m. 1-10 t.	2-50 m. 8-35 m.
10-55 m. 3-25 t.	9-45 m. 2-25 t.
5-15 t. 11-25 t.	1-50 t. 7-20 t.

Camp.-Vianna	Vianna-Camp.
3-0 m. 10-25 m.	5-15 t. 10-30 t.

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

Porto-Braga	Braga-Porto
5-0 m. 8-10 m.	5-40 m. 8-35 m.
7-43 m. 10-35 m.	11-45 m. 2-25 t.
10-55 m. 1-20 t.	4-30 t. 7-20 t.
5-15 t. 8-25 t.	6-55 t. 10-30 t.

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

Porto-B. d'Alva	B. d'Alva-Porto
7-23 m. 3-15 t.	4-0 m. 10-55 m.
1-15 t. 8-50 t.	10-40 m. 6-45 t.

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa



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.ª
Largo dos Torneiros, n.º 5.



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



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



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



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



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



Lourenço Marques, vap. franc., **Ville**
de Montevideo. Sahirá a **21** de dezembro.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



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



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Tho-
mè, Cabinda, Ambrizette, Ambriz,
Loanda, N. Redondo, Benguella, 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.ª
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.ª, 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.ª, 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.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e San-
tos, vap. francez, **Santa-
Fé**. Sahirá a **19** de dezembro.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão,
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.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



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



S. Miguel, Terceira, Graciosa (S.ª Cruz), S.
Jorge (Calheta), Lages do Pico,
Fayal e Flôres, vapor portuguez, **Açôr**.
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.ª, 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.ª,
C. do Sodré, 64, 1.º