

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

Aviso importante

Chamamos a attenção para os artigos **O nosso brinde**, pagina 372, e **Guia de Lucerna**, pagina 373, d'este numero.

SUMMARIO

	Pag.
O centenario da India	369
Carta de Lourenço Marques, por J. M. G.	370
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett	371
Transporte de phosphoros	372
O nosso brinde	372
Idéas nossas	372
O Guia de Lucerna	373
Notas de viagem—IX—Tlemcem—Sidi-Bou-Medin—As cascatas de Aïn-Fezza—Sidi-Bel-Abbès—Uma cidade em quadrilongo—64 costeletas de carneiro	373
Caminhos de ferro economicos em Inglaterra.	374
Carris de ferro de Lisboa.	375
Parte financeira.—Carteira dos accionistas—Revue de la Bourse de Paris, por L. C.—Boletim da Praça de Lisboa, por J. F.—Curso dos cambios, desconto 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	375 a 377
O Sud-Express	378
Linhas portuguezas.—Lourenço Marques—Porto às Devezas e Grijó—Wagons-leitos para Hespanha	378
Linhas hespanholas.—Madrid a Aganda—Linares a Almeria	378
Linhas estrangeiras.—França—Congo—Republica Argentina—Chili	378
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes—Relatorio (continuação)	379
Exposição Imperial	380
Arrematações	380
Casas recommendadas	381
Agenda do viajante	381
Annuncios	382 e 383
Horario em 16 de dezembro de 1896	383
Vapores a sahir do porto de Lisboa.	384

O centenario da India

A comissão central executiva da celebração do quarto centenario do descobrimento da India communicou ha pouco á imprensa e a todas as collectividades, a que em todo o mundo fôra dado conhecimento dos projectos d'aquella solemidade no proximo anno, que esta ficou transferida para maio de 1898, data da chegada a Calicut da frota do nosso grande navegador, e que, portanto, é, com effeito, a verdadeira que deve ser festejada como a do descobrimento.

O adiamento é, por este motivo, perfeitamente justificado, mas ninguém ignora que esta razão é puramente ostensiva, porque outras ha, de ordem interna, muito mais imperiosas, que originaram aquella resolução.

Ellas são — não é segredo para pessoa alguma — a falta de recursos com que a comissão luctava para fazer face aos encargos das variadas manifestações de gala que se projectavam, falta que se espera será obtemperada por uma nova resolução do parlamento, alargando a dotação d'esta festa em somma sufficiente para satisfazer os intuitos que se tem em vista.

Effectivamente a dotação feita pelo parlamento para despesas d'esta festa não era larga, nem mesmo sufficiente para uma celebração d'este genero.

Demais, os melhores calculos demonstram que, só no producto da emissão de sellos e da moeda do centenario, se encontrará farta compensação a muito maior despesa, do que a que foi auctorizada.

Devemos attender a que a commemoração da abertura do roteiro da India não é uma festa íntima portugueza, mas uma celebração universal.

Um grande poeta, um prosador distincto, um valente guerreiro, um politico afamado, um scientifico celebre, podem ser memorados isoladamente pelo paiz que lhes foi berço. As demais nações pôdem associar-se a essa acclamação como testemunho de affecto a esse paiz, concorrer a ella como diversão recreativa, tomar mesmo parte nas festas como manifestação de preito ao ideal que esse vulto representava, ou á nova escola que elle fundou nos dominios da literatura ou das sciencias.

Mas no descobrimento de um novo continente, o paiz que, por ser a patria do arrojado explorador, tem que celebrar-lhe o centenario, tem missão muito mais elevada a cumprir, porque n'esse caso elle representa, a um tempo, a historia de todos os povos a que esse vulto, pelo descobrimento que fez, ficou pertencendo, como representa todas as nações do mundo, porque a todas aproveitou o facto que se celebra.

Se não se pudesse fixar o ponto do orbe onde Vasco da Gama havia nascido, nem por isso a celebração do centenario do descobrimento da India deveria deixar de realizar-se.

N'esse caso qualquer paiz da Europa poderia tomar esse encargo, aquelle de onde o navegador houvesse partido, onde tivesse regressado, ou o que tivesse auxiliado a famosa expedição.

Mas todas essas qualidades nos pertencem; aqui nasceu o Gama, aqui concebeu o seu plano, das nossas praias partiu bafejado com as preces dos nossos compatriotas, enfunadas as vellas dos seus galeões com as brisas no nosso Tejo; a ellas voltou radiante com a gloria dos feitos, a depôr aos pés de um rei portuguez a mais bella joia para a sua corôa, e a ultima gloria para o seu titulo «da conquista, navegação e commercio da India».

Mas essa dadiva, embora feita a um paiz pequeno — hoje — foi, mais que a este, feita ao mundo inteiro; as portas de Calicut abriram um novo mundo ao mundo velho; na bussola do Gama palpitava a anciedade de todas as populações por avistarem novas terras depois de novos mares, e foi o mundo que herdou essa estrada conduzindo a um novo continente.

Portanto, a festa que commemora este feito é uma celebração universal, e não uma festa puramente portugueza.

Impende-nos, portanto, o dever de representar o mundo moderno, actual, n'essa festa, e se não somos tão grandes em recursos que possamos arregar a nós, sós, o cumprimento d'esse dever universal, razão demais para que nos façamos nucleo de manifestações de todos os paizes, chamando-os a concorrer, a coadjuvar esta solemnidade, elles que também — e hoje alguns mais do que nós — lucraram com a obra do arrojado marinho.

Debaixo d'este ponto de vista, e resolvido como está o adiamento da celebração para 1898, parece-nos naturalmente indicado que se dê nova orientação ao programma.

A quantidade das manifestações de regosijo deve ceder o passo á qualidade d'ellas; a extensão d'esses projectos á demonstração do *nosso* adeantamento nas industrias, na pesca, na agricultura, seria muito bem cabida, se se tratasse de commemorar a obra de um grande reformador dos nossos costumes, de um Pomal, por exemplo; achamol-a absolutamente impropria para o caso sujeito.

Depois, a exhibição de tantas exposições, concursos, prestitos, cavalgadas, digressões, congressos, com que se pretendeu avolumar o programma, tornando-o um fardo pesado, desconnexo e cingido unicamente a elementos portuguezes, tem os grandissimos inconvenientes de, ao mesmo tempo que distráe os dinheiros para dezenas de fins diversos, tornar todos esses fins mal attingidos, porque não ha orçamento que chegue para tanta cousa, e assim tudo será comezinho e mal representado.

Mas acima d'esse, tem o inconveniente monumental de afastar o interesse dos demais paizes por essas festas, deixando-nos isolados a celebral-as, como se se tratasse de um jantar de familia, para o qual podemos fazer muitos convites, mas de que a já reconhecida impericia do mestre da cozinha afasta os convivas.

E está, além d'isso, tão recente um jantar d'estes que ainda ha pouco demos em louvor d'um santinho milagreiro, tão em ridiculo elle nos collocou perante a Europa, tão comico foi aquelle estendal de festejos, desde o baile popular na praça publica, até o congresso rubro-clerical nas salas de S. Vicente, que, quem pensar a sério n'um outro centenario, deve fazer — tem que fazel-o — tudo por se afastar do systema.

A unificação da festa do centenario indiano n'uma só manifestação está imperiosamente indicada, e qual essa deva ser, e como deva ser grandiosa, dil-o o proprio motivo que se commemora.

N'isso somos mais felizes até do que as outras nações: — temos a peça de effeito, o que é o mais difficil para estes casos.

A França teve a torre Eiffel para *clou* da sua exposição de 1889, e desde então todos os paizes que pretendem realizar uma festa dão tratos á imaginação para descobrir ideia que corresponda áquella.

Chicago, em 1893, offerece aos seus visitantes a roda girante e o palacio de gelo; mas a primeira carece de celebridade e o segundo transforma-se de gelo em chamas, e de chammas em cinzas.

Antuerpia annuncia o balão dirigivel por meio de cordelinhos sobre a cidade, mas o balão não anda, e que andasse, o publico é que não andaria n'elle.

Agora, Paris prepara o seu globo terrestre de 1 por milhar; veremos se tem resultado.

Para a nossa festa de 1898 não tinha que recorrer-se á engenhosa inventiva.

E' a festa da India?

Pois a India lhe será o attractivo. Na grandiosa, na universal exposição da India é que deve consistir todo o effeito.

Realize-se essa exposição em Lisboa, mas com todo o esplendor, com todo o luzimento que n'ella se torna indispensavel; empreguemos n'ella todos os capitaes destinados ás festas; confluam para a sua realização todos os esforços; concorram a ella todos os paizes.

A propria India com as suas phantasticas riquezas que venha exhibir-se na Europa, no paiz que tem por gloria havel-a descoberto, e os outros paizes virão vê-la; que venha, quatrocentos annos depois, — e já é tempo de ser attenciosa — pagar a Portugal a visita que um portuguez lhe fez; e se nas suas praias poz pé um punhado de marinheiros de corações regorgitando gloria, faça ella desembarcar no nosso porto montões d'esse ouro que a torna celebre, milhares d'essas belezas que a tornam unica.

Não é a India dos vendedores de leques, de pivetes ou de sandalias que queremos cá, para mercado em galeria de installações de pequena industria; são as preciosidades das grandes rajahs, são os sequitos dos grandes senhores, são as pedrarias dos grandes palacios.

Tudo isso, o que viria das nossas possessões, com o que nos mandaria a India ingleza, os estados tributarios, constituiria a maior attracção na Europa.

Do Himalaya ao cabo Koumarí; do golpho de Bengala ao de Katch, ha vastissimo, immenso territorio onde recrutar attractivos para uma exposição enorme, phenomenal, unica.

E assim a Europa viria, em prodigioso numero dos seus habitantes, visitar a India em Lisboa, e ao retirar-se, iria encantada do nosso paiz, porque o esplendor d'essa exposição seria tão grandioso que, deslumbrando-a, lhe não deixaria vêr as manchas da nossa pobreza.

Que a commissão pense n'isto, deixando-se de exposições de pescarias, que mais proprias são, quando (já que se fez o de Santo Antonio) se festejar o centenario de S. Pedro.

Para isso precisa isolar-se de influencias politicas e de interesses particulares. Essas que se desenvolvam em occasião mais azada.

Ou então, deixemo-nos de centenarios e tratemos de... nada fazer.

CARTA DE LOURENÇO MARQUES

(Correspondencia particular da GAZETA)

Lourenço Marques, 14 de novembro de 1896.

No dia 2 do corrente foram abertas á exploração para o serviço de passageiros e mercadorias, de grande e pequena velocidade, as estações de Bank, Welverdiend e Frederiksstad, na nova linha de Krugersdorp a Klerksdorp (Transvaal), sendo o percurso a effectuar entre Randfontein e Frederiksstad de tres horas, approximadamente.

— No dia 11 chegou a esta cidade o sr. conselheiro Antonio José de Araujo, que por tanto tempo esteve á testa da direcção do caminho de ferro de Lourenço Marques. S. ex.^a partiu de Pretoria em carruagem-salão pertencente á companhia Neerlandeza, pelo expresso de 10, á noite, sendo esperado em Ressano Garcia, estação da nossa fronteira, pelo pessoal superior d'este caminho de ferro e por uma commissão, que foi encarregada de lhe apresentar uma mensagem de felicitação pela sua boa chegada.

A chegada do comboio que conduzia s. ex.^a a Lourenço Marques, esperava-o, impaciente, uma grande quantidade de gente, vendo-se entre ella o governador do districto, camara, commercio, muitos officiaes do

exercito e quasi todo o pessoal do caminho de ferro de Lourenço Marques. Na gare, que se achava illuminada e embandeirada, tocava a banda de caçadores n.º 2.

Em seguida formou-se uma grande marcha *aux flambeaux*, que acompanhou s. ex.^a até á porta do hotel onde se foi hospedar, e ahi o sr. conselheiro Araujo agradeceu reconhecido a manifestação de sympathia que acabara de receber.

— O delegado suiso, que se diz ter partido da Europa com destino a esta cidade, e que vem incumbido de proceder á avaliação do caminho de ferro de Lourenço Marques, ainda não chegou.

— As receitas do caminho de ferro de Lourenço Marques, relativas ao mez de abril do corrente anno, comparadas com as de igual mez do anno anterior, são as seguintes:

	Abril			
	1896		1895	
Gr. velocidade	Quantidades	Importancias	Quantidades	Importancias
Passageiros.....	2.291	2:726\$635	2.406	2:515\$645
Bagagens.....	8.933	115\$407	6.509	98\$370
Recovagens.....	29.836	556\$547	23.502	382\$412
Diversos.....	—	72\$583	—	579\$109
Peq. velocidade				
Mercadorias....	13.313.311	46:559\$875	8.820.741	25:311\$918
Diversos.....	—	2:336\$816	—	742\$064
		52:367\$863		29:629\$518
Diferença a favor de 1896....		22:738\$345		

O movimento dos comboios durante o mez de outubro ultimo foi o seguinte: effectuaram-se 234 comboios que transportaram aproximadamente 15.665^T de mercadorias diversas, contra 147 comboios e 7.790^T que se transportaram em igual periodo do anno de 1895. Desde 1 de janeiro até 31 d'outubro o numero de comboios foi: em 1896, 1.900, e em 1895, 1.196, transportando aquelles 130.241^T, e em 1895, 64.112^T. Como se vê, o movimento de mercadorias mais que duplicou.

J. M. C.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 8 de dezembro de 1896.

Fala-se na inauguração, em Earl's Court, Londres, no anno que vem, d'uma exposição illustrativa dos grandes progressos feitos nos caminhos de ferro durante os ultimos sessenta annos. Não é, porém, a referida exposição senão a modificação da ideia original da fundação em Kensington, e como annexo do South Kensington Museum, d'um grande museu ferro-viario. Um tal museu seria de tanta utilidade, que não se pôde retardar muito o seu estabelecimento. Quasi o unico obstaculo, ao presente, parece ser uma divergencia d'opinião entre os interessados, com respeito á escolha de local, favorecendo a maioria d'elles a vizinhança de Euston ou King's Cross, para a construcção d'um edificio digno das grandes linhas que servem o norte e o oeste de Inglaterra.

—Acaba de se lançar ao mar, em Hull, sem incidente, o vapor *Dresden*, quinto paquete construido pela companhia Great-Eastern. O *Dresden*, vapor de duplo helice e construido d'aço, mede 307 pés inglezes de comprimento, 38 de boca e 16 de calado. Tem dois jogos distinctos de machinas Compound de triplice expansão, construidas para desenvolver a força de 5.000 cavallos, e o andamento de 18 nós por hora. A sua sala, camarotes, etc. terão todos os melhoramentos modernos, e a illuminação será por meio de electricidade. Haverá

acommodações para mais de 200 passageiros em 1.^a classe. Este paquete, assim como o *Amsterdam*, o *Berlin* e o *Vienna*, da mesma companhia, destina-se á carreira Harwich-Hollanda.

— No dia 1 do corrente mez começou a circular no caminho de ferro South-Eastern o novo trem de typo americano, e que consiste em salões de 1.^a, 2.^a e 3.^a classe, illuminados a luz electrica.

Uma das particularidades mais notaveis do novo trem é a consideração dada ao conforto do passageiro em 3.^a classe, dos quaes, como já se vão convencendo as varias companhias ferro-viarias, se obtem a maior parte dos productos. Diz-se que é intenção que este seja o primeiro d'uma série de trens do mesmo genero, que dentro em poucos mezes serão postos em circulação em todas as linhas principaes da companhia South-Eastern. Já se deram ordens para outro que se destina ao serviço Londres-Paris pela via de Folkestone.

— Em consequencia d'um augmento consideravel de trafego no caminho de ferro Hull & Barnsley, propõem os directores a aquisição immediata de varias locomotivas e wagons, a ampliação da sua doca em Hull, e varios melhoramentos nas suas officinas em Springhead.

W. N. Cornett.

Tarifas de volumes pequenos

Tem levantado duvidas, desde que existem tarifas com esta denominação, a interpretação da palavra «pequenos» para a applicação d'estas tarifas especiaes aos volumes que o publico apresenta a expedir.

Primeiramente, na companhia real, confiou-se esta interpretação ao bom criterio do publico e das estações, mas estas foram accetando o que aquelle exigia, e as palavras «volume pequeno» já estavam muito proximo de ser applicadas a *pacotes* das dimensões de um wagon.

Para prova de que não exaggeramos, citaremos que uma estação accetou como «volume pequeno» uma caixa de plumas com 2 metros de comprimento por 1 de altura, outra um macacão empalhado, outra uma albarda, e finalmente outra... um pampilho!

A companhia viu-se forçada, portanto, a restringir a latitude que havia dado, só considerando pequeno o que não é grande.

Mas, se bem que em dimensões extremas não ha duvidas, a difficuldade estava no ponto de transição entre a dimensão pequena e a grande.

A qualidade do volume ser portatil sem esforço por qualquer pessoa, foi invocada, mas não satisfazia. Se o senhor A não se presta a transportar nos braços um volume de meio metro, outro não se importa de atravessar a mais populosa cidade sobraçando um caixote de dois metros.

Isto tem dado logar a reparos do publico, queixas das estações; uma verdadeira confusão para todos.

Houve, pois, que buscar uma base, e para que esta não fosse arbitraria, foi adoptada a cubagem estabelecida pelos correios para as encomendas postaes.

Com o fim, porém, de dar maior latitude ao publico, a companhia alargou ainda as dimensões fixadas pelo correio á maxima extensão do volume (0^m,60) a 1 metro, o que abrange muitos objectos que o correio não acceta, como bengalas, chapéos de chuva, rolos de mappas, oleados etc.

Brevemente vão estas disposições ser postas em vigor, faltando apenas para isso que estejam fabricadas

e possam ser distribuídas ás estações umas fitas, por meio das quaes, com a maior facilidade, as estações farão a medição dos volumes sobre que tiverem duvida, e conhecerão se elles pódem, ou não, ser taxados pelas tarifas de «volumes pequenos».

Quando essas fitas estejam promptas, daremos aqui minuciosa explicação sobre a maneira de trabalhar com ellas.

Transporte de phosphoros

Por determinação do ministerio das obras publicas, os transportes de palitos phosphoricos pelas linhas ferreas do paiz ficaram sujeitos ás seguintes prescripções:

Phosphoros amorphos. — Não é obrigatorio o segundo envólucro ou caixa de folha ou zinco, devendo, porém, as caixas ou envólucros de madeira ter a precisa resistencia, e isolar perfeitamente o seu conteúdo. Estes transportes sómente serão effectuados em comboios de mercadorias e ficando á responsabilidade do expedidor a destruição ou deterioração das mercadorias contidas nas mesmas caixas.

Phosphoros não amorphos. — E' obrigatorio o segundo envólucro metallico das caixas de empacotamento, as quaes devem ser completamente preenchidas, transportadas sómente em comboios de mercadorias e isoladas de outras materias inflammaveis.

Ao que nos consta, a companhia real (e outras linhas lhe seguirão o exemplo) reclamou contra estas disposições, por não haver, em algumas linhas, comboios só de mercadorias, do que resultará que, ou o transporte de phosphoros não poderá effectuar-se, ou se fará a occultas, sob falsa designação, o que é muitas vezes perigosissimo para a segurança dos passageiros e das mercadorias.

O nosso brinde

Compilação de tarifas

E' tal a abundancia de correspondencia que temos recebido dos nossos leitores, com respeito á nova *Compilação* que vamos publicar, que, na impossibilidade de a todos respondermos isoladamente, temos que fazel-o gèralmente no jornal.

A primeira generalidade a não esquecer é o protesto do nosso agradecimento ás phrases lisongeiras que todos nos dirigem nas suas cartas, pela nossa iniciativa.

Não merecemos elogios; cumprimos o nosso dever de ter o publico ao corrente do systema tariffario das nossas linhas ferreas; para isso foi fundado o nosso jornal que, mesmo por essa especialidade, não foi bitolado por nenhum outro, estrangeiro.

Mais alguns detalhes precisamos dar, como esclarecimento a duvidas de alguns dos nossos leitores.

Uns nos perguntam se esta publicação é o *Guia do Expedidor* ou o *A-B-C do expedidor* que promettemos no nosso numero 118 de 16 de novembro de 1892, — já lá vão *quatro annos*.

Com effeito promettemos n'esse numero publicar um volume separado da *Gazeta* contendo todos os esclarecimentos para o commercio sobre a applicação de tarifas.

N'um prospecto que não chegámos a publicar, mas de que tivemos prova typographica sobre a nossa mesa de trabalho desde então até ha poucos tempos, e que ainda conservamos, declaravamos que esse livro seria um **«Guia alphabetico de todas as mercadorias pelo qual**

se saberá rapidamente qual a tarifa que a cada uma é applicavel, e até, se isso fôr possivel, o preço feito entre as estações».

Isto projectavamos, por a companhia real preparar então uma reforma geral das suas tarifas de pequena velocidade. Mas tal reforma não se fez, e entretanto — *la nuit porte conseil* — pensámos no nosso projecto, já então antigo, e reconhecemos que seria uma refinadissima asneira pô-lo em execução.

Uma classificação de mercadorias por ordem alphabetica, com a indicação das tarifas que a cada genero são applicaveis, é uma perfeita inutilidade e pôde mesmo ser um prejuizo para o publico, induzindo-o em continuos erros.

Um trabalho d'esses não se publica n'um mez; e como as administrações alteram com frequencia as suas tarifas, resulta que, quando o livro sahisse, já estaria errado.

— Mas, objecta-nos um amigo, antigo empregado superior de caminhos de ferro que desde muito nos instiga a fazer esta publicação ⁽¹⁾ — publicam-se umas tiras de papel que o assignante colla sobre as paginas e locaes.

Quando se trate de uma mercadoria, vá; mas se, por exemplo, o Minho e Douro alterar a sua tarifa 1, ou a companhia real a tarifa 10, tarifas que não teem menos, cada uma, de 150 designações, — esta alteração obrigaria o possuidor do livro a pôr n'este duzentos ou mais remendos, ficando assim a famosa obra transformada n'um pastel de gomma arabica.

A preocupação, vulgar entre nós os portuguezes, de querermos sempre fazer mais e melhor do que se faz no estrangeiro, é mania que tambem chegou a atacar-nos, mas de que nos curámos a tempo.

Em França, em Inglaterra, onde ha centenares de guias de todos os generos e para todos os ramos de exploração de caminhos de ferro, não se publicam guias alphabeticos, porque todos sabem que é impossivel fazel-os que sirvam para alguma coisa.

Aqui está o motivo porque a publicação que estamos fazendo em nada se parece com o *guia alphabetico* ou *A-B-C do expedidor*, limitando se á reprodução fiel e exacta das tarifas, acompanhando apenas cada uma dos esclarecimentos que julgarmos necessarios para que o publico as comprehenda e consiga calcular por ellas o preço dos seus transportes.

A outros estimaveis e antigos assignantes que nos pedem mais do que um exemplar (e um nos pede dez ou vinte) temos a dizer que, por meio preço, não nos é possivel ceder mais do que um exemplar a cada assignante. Essa concessão já nos representa grande dispendio, e como a tiragem é pequena, poucos, pouquissimos, nos ficarão para vender ao publico pelo preço ordinario.

Idéas nossas

Lisongeia-nos ver que algumas das nossas idéas são adoptadas no estrangeiro, mas entristece-nos ver que em Portugal a nossa actual liberdade é constituida por uma rêde de leis prohibitivas de tudo, ainda dos mais innocentes actos!

A offerta de um bilhete, á sorte entre os seus assignantes, projectada por este jornal, não pôde ser realizada em Lisboa, mas vae ser feita em Paris pelo nosso estimavel collega *L'Echo des Touristes*.

(1) E' o sr. D. Laureano Fernandez, agente commercial e aduaneiro em Valencia de Alcantara.

Eis o que elle diz no seu ultimo numero:

«Resolvemos offerecer, para 1897, como brinde excepcional aos nossos assignantes, a vantagem de tomar parte n'um sorteio em que o premio será uma excursão em França ou no estrangeiro durante 15 dias.

«Desde fevereiro cada exemplar terá um numero de ordem para entrar no sorteio, etc.»

Vejam os nossos leitores se não é positivamente a nossa idéa posta em pratica.

Desejamos que ella surta os melhores resultados ao nosso querido collega que tem a felicidade de... não viver em Portugal.

O Guia de Lucerna

Foi acolhida com todo o entusiasmo pelos nossos leitores a offerta que aos mesmos fez o *Bureau Officiel de Renseignements*, de Lucerna, Suissa, do esplendido guia d'aquella cidade e seus arredores.

Os exemplares que tinhamos no escriptorio foram, ás primeiras horas, levados pelos nossos assignantes de Lisboa, e depois d'isso duzias d'elles nos foram pedidos, tendo que aconselhar os requisitantes a dirigir-se ao *Bureau*, de Lucerna, para os obter.

Todos que ali os pediram já os receberam, ao que nos consta.

E' este processo que lembramos áquelles dos nossos assignantes e annunciantes que desejem obter essa offerta.

Basta, para isso, incluir n'um sobrescripto a cinta com que recebem o nosso jornal, e melhor será juntar um cartão de visita com os seguintes dizeres, por exemplo:

«Prière d'envoyer un exemplaire du Guide: «Lucerne et lac des Quatre Cantons» annoncé dans la *Gazeta dos Caminhos de Ferro*»

e dirigir pelo correio ao *Bureau Officiel de Renseignements*, Lucerne.

Vale bem o incommodo e o porte da carta, (o porte do volume é gratuito), aquelle elegante brinde que é um primor de execução typographica, cheio de gravuras, em bellissimo papel, mappas coloridos, luxuosa encadernação em percalina com doirados, e contendo uma descripção interessantissima d'aquella zona do bello paiz suiso.

Agradecemos ao *Bureau* a promptidão com que satisfizes todos os pedidos dos nossos assignantes.

NOTAS DE VIAGEM

IX

Tlemcem.—Sidi-Bou-Medin.—As cascatas de Aïn-Fezza.—Sidi-Bel-Abbés.—Uma cidade em quadrilongo.—64 costelletes de carneiro.

Tlemcem, tem dois attractivos que chamam os excursionistas e os entreteem por uns dias: a cidade, embora pequenissima, pelo facto de ser uma das poucas que conservam o seu cunho essencialmente arabe em grande parte; os arredores em que ha que vêr o sufficiente para o apreciador artista como para o viajante scientifico que quer vêr grandes obras d'arte e bellezas naturaes.

Na cidade a parte arabe, que é mais de metade, é curiosissima.

Casas construidas dentro de pateos para as quaes se entra por uma estreita e velha galeria quasi subterranea, baixa, suja, ao fundo da qual se nos depara uma

porção de familias, no tal pateo, vivendo em especie de cavernas, amontoadas, sobrepostos os pavimentos, sem mais que frestas para receberem parcos raios de luz, e outras quasi frestas por onde é a entrada.

E isto constitue bairros inteiros, onde o visitante não encontra um só europeu.

Falei-lhes de passagem na grande mesquita, mas o que não lhes disse é que ella é das maiores que vi e das mais ricas e mais ornamentadas.

A sala principal tem mais de 50 metros de comprimento, sendo o chão de fino onix e o tecto sustentado por 72 columnas de marmore branco, entre as quaes pende grande numero de lustres de crystal de rocha e lampadas de metal de grande antiguidade.

Chegando o viajante á noite e fazendo como eu fiz, pôde perfeitamente vêr tudo n'um dia.

De manhã cedo a cidade, Mansourah e as mesquitas; almoçando ás 11 horas, pôde tomar um trem que por 7 francos o leva a Sidi-Bou-Medin e ás cascatas do Aïn-Fezza.

E' um bello passeio, este, a Sidi-Bou-Medin, villa arabe pura do XII seculo, interessantissima nos seus costumes antigos e sobretudo pelos seus monumentos principaes—o tumulo do grande sabio andaluz Abou Median, que, por corrupção popular deu o nome á villa; a mesquita, de uma extraordinaria riqueza e da mais bella ornamentação, lembrando os seus muros e portas os do Alcazar de Sevilha ou os da Alhambra. Por ultimo o collegio de estudos superiores, tambem muito antigo, seculo XIV.

Não se deve deixar de subir ao minarete da mesquita (o que se consegue com uns certos rogos ao porteiro, feitos pela parte superior de uma moeda de franco) para disfructar o grandioso panorama de Tlemcem e seus verdejantes arredores.

De Sidi parte-se, no trem, para a cascata, por uma bella estrada macadamizada que vae serpenteando entre as montanhas, semelhando muito a nossa estrada de Gouveia á Serra da Estrella.

As mesmas enormes curvas para rodear profundos valles, as mesmas subidas ingremes, os mesmos regatos obrigando a passar pequenas pontes de pedra.

A differença é que lá por cima corre a linha ferrea que ainda não temos na Beira.

Depois de 45 minutos de caminho, á volta de uma saliencia do monte, apparece-nos a cascata que é muito pittoresca, interessantissima.

Da ponte da estrada sobre o rio Safsaf gosa-se o conjunto d'aquella maravilha natural e da elegante ponte do caminho de ferro, que a atravessa a meia altura. A agua irrompe dos rochedos em grande força, despedaçando-se em enormes saltos, formando aqui tanques, mais abaixo grandiosas quedas.

E tudo por entre uma vegetação uberrima, um bosque delicioso que guarnece todo aquelle hemicyclo, tornando-o um perfeito paraíso.

Quem tiver força para subir a montanha, pôde fazel-o; a subida é fatigante, mas compensa bem o visitante pelos admiraveis espectaculos que lhe offerece. Quem não quizer emprehender a ascensão, entre n'uma fresquissima gruta, cá em baixo, e se quizer, pôde tomar ahí alguns refrescos que são fornecidos n'uma cantina proxima.

O que não convém é demorar muito, se o viajante quizer aproveitar o comboio das 4 da tarde, aliás não tem outro senão ás 5 da manhã.

E' a grande falta de comboios que põe sempre o excursionista em difficuldades. Se o comboio fosse ás 5 horas, haveria mais uma hora para vêr estas bellezas

e poder-se-ia, com uma marcha de 40 kilometros, chegar a Sidi-Bel-Abbés ás 7 horas, para jantar.

Mas os comboios não andam mais que a 30 kilometros por hora, e ainda assim se atrazam com o grande numero de wagons de mercadorias que recebem e deixam nas estações.

Esta linha vae ser prolongada para dois lados; para o norte, a ligar com a de Aïn-Temouchen; e para oeste em direcção á fronteira marroquina, no Touat, onde os francezes organizaram agora uma expedição, pela qual encontrei o maior enthusiasmo entre os militares, especialmente os que se dispunham a emprehender mais esta campanha de occupação.

A's 4 horas parti de Tlemcem, no comboio mixto, para chegar a Sidi-Bel-Abbés ás 6 horas e 44 minutos, dispondo-me a passar a noite n'esta cidadesinha, porque nada lucrava em ir mais adeante, visto que, embora fosse até o entroncamento da linha de Oran, ahi teria que esperar o comboio da manhã seguinte para continuar a minha excursão.

A primeira parte da linha é interessantissima.

Depois de uns 5 kilometros em recta, mas em rampa bem pronunciada, encontramos o pittoresco viaducto sobre a cascata de que acima lhes falei; depois segue-se um grande tunnel, e mais adeante uma enorme curva em que a linha volta quasi sobre si. Depois mais quatro tunneis se seguem, encetando-se uma rampa em que descemos, desde 684^m, altura a que está o viaducto, até 475^m, cota da estação de Sidi.

A' parte uma elegante ponte de 7 arcos de alvenaria, com taboleiro de ferro, a fertilidade pasmosa dos campos lateraes, em cereaes, vinha e arvores de fructo, nada temos de interessante a vêr no resto da linha.

Sidi-bel-Abbés (que quer dizer, em arabe, *o senhor da cara austera*) é uma cidade, bem pelo contrario do seu titulo, muito alegre, do feitio d'uma caixa de charutos, e pouco maior, pôde dizer-se. Tres unicas ruas longitudinaes, orientadas perfeitamente de leste a oeste; onze outras transversaes de norte a sul, quatro portas nas quatro faces, varias praças e edificios, tudo em ponto muito pequeno, muito simples e muito novo.

A parte oeste é toda occupada por quarteis: cavallaria, infantaria e parque d'artilheiros.

A cidade é toda plana, toda moderna e toda franceza, tendo a originalidade de, da praça central, se avistarem as quatro portas nos quatro extremos. Os bairros arabe e negro são separados, fóra d'aquelle parallelogrammo.

Varios cafés, soffrivelmente desertos, na avenida central; uns quatro hoteis razoavelmente modestos.

Que ainda assim esses e outros que encontrei n'aquellas terras são bem melhores do que muitos das nossas terras da provincia.

Em todos, os quartos são asseados e a comida regular, tão *regular* que, por toda a parte, é sempre a mesma coisa.

Entre os diversos pratos ha um então que é invariavel — implacavel — em toda a parte e a toda a hora; ao almoço, ao jantar — a costelleta de carneiro.

Boas costelletes, não ha duvida, mas costelletas desde que se põe pé em terra argelina até que d'ella se sáe, devem concordar que é fatigante.

Durante trinta e dois dias que por lá andei tive sempre esse prato a todas as comidas; e á volta, o meu horror pelo carneiro era tal, que retirava a vista quando se me deparava um rebanho.

Se lhes parece!...

Creio que um carneiro tem 14 costellas; pois eu, durante a viagem, a duas costelletes por dia, tinha já ingerido 64 costelletes, isto é, as de dois carneiros, e ainda tinha entrado por outro!

Caminhos de ferro economicos em Inglaterra

Foi approvedo no parlamento inglez um projecto de lei para a criação, no reino unido, dos caminhos de ferro economicos, pelo systema belga.

Alguns membros do *Board of trade* acabam de fazer uma viagem pela França e Belgica afim de estudarem a organização d'estes caminhos de ferro.

E' opinião do auctor do referido projecto, que a agricultura e commercio em geral, e com especialidade o commercio do peixe, terão grandes vantagens pela facilidade com que poderão fazer as suas remessas.

As linhas belgas d'estes caminhos de ferro custam 75.000 francos por kilometro. O seu desenvolvimento tem sido tal, que ha dez annos a esta parte augmentaram mais 1.000 kilometros, e espera-se que dentro em pouco attingirão 2.000 kilometros. Todas as linhas percorrem grandes distancias.

Para facilitar a construcção e a exploração dos caminhos de ferro economicos em Inglaterra, constituir-se-ha uma commissão composta de tres membros, que serão designados com o titulo de commissarios dos caminhos de ferro economicos, e nomeados pelo presidente do *Board of trade*.

Os poderes d'estes commissarios terminarão em 31 de dezembro de 1901, salvo o serem prorogados pelo parlamento, recebendo cada commissario uma remuneração annual, que não poderá exceder a 1.000 libras.

O pedido de auctorização para a criação de qualquer caminho de ferro economico deverá ser dirigido aos respectivos commissarios, e poderá ser feito:

1.º — Por todo o conselho de condado, burgo ou districto em cujo territorio deva passar o caminho de ferro requerido.

2.º — Por qualquer particular ou companhia.

3.º — Em commum por todos os conselhos, particulares e companhias.

Os conselhos de condados, communas, ou districtos, estando auctorizados por decreto do poder executivo em conformidade da lei, pôdem usar das seguintes attribuições:

1.º — Emprehender, construir, explorar ou conceder por arrematação, a construcção ou exploração do caminho de ferro economico auctorizado.

2.º — Adeantar a uma companhia de caminho de ferro economico, quer sob a fórmula de emprestimo, quer subscrevendo com uma parte d'acções emitidas, quer parte d'uma e parte d'outra fórmula, qualquer somma auctorizada pelo mesmo decreto.

3.º — Unir-se a outro conselho, a particular, ou mesmo a reunião de particulares, para realizar qualquer dos fins já mencionados.

4.º — Fazer tudo quanto diga respeito ao seu fim e que esteja auctorizado pelo decreto referido.

Quando o conselho d'um condado, burgo ou districto tiver resolvido adeantar qualquer quantia a uma companhia de caminhos de ferro economicos, o ministerio das finanças poderá tambem emprestar uma somma, mas que não exceda um quarto da quantia precisa, para a installação; no emtanto, se esta quantia estiver coberta por acções ou por capitaes particulares, o mesmo ministerio não fará adeantamento algum.

Qualquer emprestimo vencerá o juro de 3 % ao anno.

Se o conselho geral d'agricultura ou o *Board of trade* informar o ministerio das finanças, que em qualquer localidade é conveniente a criação d'um caminho de ferro economico, o Estado emprestará, ao juro que fôr estipulado, as quantias precisas para a construcção,

tendo sempre em vista que o total não poderá exceder a um milhão de libras.

Os commissarios da divida nacional e o ministerio das finanças poderão emprestar, mutuamente, os fundos de que necessitem para satisfazerem os encargos que assumir o Estado, destinados á construcção e exploração d'estes caminhos de ferro.

Os commissarios dos caminhos de ferro economicos serão encarregados de fiscalizar tudo quanto diga respeito á construcção, exploração e cumprimento da lei, antes de se proceder aos trabalhos, informando os requerentes sobre os pontos que entendam não estar conformes.

Entregarão depois o seu relatorio ao *Board of trade*, que examinará o projecto, dando-lhe a maior publicidade, avisando que admittem qualquer reclamação dentro do prazo designado.

O *Board of trade* deverá ter o maior cuidado:

1.º — Na conveniencia de que as propostas sejam submittidas ao parlamento.

2.º — Na segurança publica.

3.º — Em qualquer reclamação que lhe tenham dirigido.

Poderá confirmar o projecto com ou sem notificação, conforme os casos, tendo os mesmos effeitos como se tivesse a sancção do parlamento.

A lei é applicavel á Escocia, ficando a Irlanda fóra da sua alçada.

A designação *Companhias de caminhos de ferro economicos* refere-se a um ou mais individuos, proprietarios ou concessionarios d'um caminho de ferro economico auctorizado pela lei, ou explorando o mesmo caminho de ferro, em conformidade com um contracto de exploração.

Carris de ferro de Lisboa

Continuam a sentir-se as consequencias do monopólio. Os bilhetes d'assignatura nas linhas d'esta companhia soffrem, no anno proximo, grande alteração de preço, para o que a companhia annunciou que só concede, por enquanto, bilhetes semestraes, até junho, ao preço de 15.000 réis para a rede antiga e 20.000 réis para toda a rede.

Quanto aos bilhetes d'este genero que eram tomados, aos centos, pelos empregados da companhia real residentes em Lisboa, taes foram as exigencias que a companhia carris fez para a reforma do respectivo contracto, que a direcção d'aquella companhia resolveu não o reformar. Assim ficaram os empregados de caminhos de ferro sem essa regalia que lhes foi obtida, em 1884, pelo director d'este jornal.

Tinha então a companhia carris não mais de 728 bilhetes annuaes, e deveu á iniciativa de quem esta noticia escreve, vêr entrar para seus assignantes cerca de 200 empregados da companhia real, visto que, a troco de uma redução de 25 % no preço d'esses bilhetes, o administrador delegado da companhia, o sr. marquez de Fontes, então servindo de director, concedeu que a companhia abonasse por inteiro o custo dos bilhetes, descontando-o em prestações mensaes ao pessoal.

Agora que o contracto se acabou, é bom que fiquem estes apontamentos para a historia.

Mais tarde estas concessões reciprocas foram, nas mesmas bases, adoptadas pelas repartições publicas, e os assignantes da companhia Carris passaram, de 969 em 1884, a 2.505 em 1886, a 5.882 em 1888, a 6.156 em 1889, isto é, de 27:056.000 réis em 1884 passou a

ser em 1889 o producto dos bilhetes pessoases réis 103:958.750.

Segundo nos dizem, no segundo semestre do proximo anno a companhia ou acabará com os bilhetes de assignatura, o que é o mais natural, ou elevará o preço talvez a 50.000 réis annuaes.

Consta tambem que a direcção dos correios e telegraphos informou desfavoralmente sobre a adopção da tracção electrica por conductores aéreos.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

O conselho de administração d'esta companhia tem a honra de prevenir os srs. obrigacionistas de que, a datar do 1.º de janeiro de 1897, será pago o coupon (ouro) do 2.º semestre de 1896 das obrigações privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 6 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon — 7,10 fr. liquido d'impostos em França.

Pela apresentação do coupon n.º 6 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 %, recebendo por cada coupon — 9,47 fr. liquido d'impostos em França.

Pela apresentação do coupon n.º 3 da nova folha, d'elles annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % 1.ª série 1896 — (Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 % e recebendo por cada coupon 6 marcos.

Pela apresentação do coupon n.º 2 da nova folha, d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % (2.ª e 3.ª séries) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 % e recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1.º de janeiro de 1897, em Lisboa na sede da companhia ao cambio do dia e com deducção de 10 % do imposto de rendimento em Portugal.

O pagamento em França, Londres, Allemanha e na Belgica será realizado tambem nos termos acima desde a mesma data nos cofres dos correspondentes da mesma companhia real de accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Lisboa, 10 de dezembro de 1896. — O presidente de conselho da administração, Antonio Maria Pereira Carrilho.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Faço publico que no dia 21 de dezembro, ao meio dia, na sede d'esta Companhia, á rua de Bellomonte, n.º 49, se procederá, segundo o disposto no art.º 17.º dos estatutos, ao sorteio das obrigações a amortizar, começando o pagamento das mesmas, bem como o do coupon do semestre, no dia 1.º de janeiro proximo, nas localidades e nas condições do costume.

Porto, 30 de novembro de 1896. — O presidente do conselho de administração, Carlos Lopes.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 décembre 1896.

La liquidation de fin novembre terminée, le marché a repris confiance et s'est orienté à la hausse; les mines d'or mêmes ont obtenu une plus value, surtout depuis l'issue de la liquidation de quinzaine à Londres.

L'Extérieure, à la nouvelle de la mort de Macé, par suite de nombreux rachats de vendeurs à découvert, a progressé d'une façon sensible en une ou deux séances; les fonds brésiliens se sont également relevés.

La spéculation soutenue par les achats du comptant (à cette époque l'argent abonde) se prépare donc pour les premiers mois de 1897 une véritable campagne de hausse, la politique ne présentant rien d'inquiétant à l'horizon.

Nous retrouvons le 3 % à 103,15 fr.

L'Amortissable mieux à 101,60 fr. et le 3 1/2 à 105,60 fr.

L'Italien cote 93 fr. On affecte d'avoir une foi absolue dans les plans financiers du ministère des finances et de la politique de M. di Rudini, et les cours actuels escomptent dans une large mesure toutes ces espérances.

L'Extérieur s'avance à 61 fr.

La Rente Portugaise s'inscrit à 25 fr.

L'obligation Tabacs finit à 470 fr.

Voici le tableau des ventes effectuées par la *Compagnie des Tabacs de Portugal* depuis le commencement du sixième exercice (1^{er} avril 1896 au 31 mars 1897):

	Kilog.	Réis
Ventes du mois de novembre 1896 (y compris la recette provenant des droits d'importation directe).....	168.986	668:885#634
Ventes des mois antérieurs.....	1.177.137	4.661:153#563
Total des ventes au 30 novembre 1896.	1.346.123	5.330:039#197
Période correspondante du précédent exercice.....	1.330.988	5.258:317#280
Différence en faveur de l'exercice en cours.....	15.135	71:721#917

Ex-coupon de décembre la *Rente Russe* 4 % 1889 en regagne aussitôt une partie à 103 fr.

Les *Fonds Ottomans* de nouveau plus hésitants.

Les *Fonds Brésiliens* sont tenus. Les mesures que viennent de prendre les pouvoirs publics au Brésil, notamment le paiement de 40 % des droits de douane en or, indiquent le préoccupation de travailler à réduire le change.

Les *Argentins* s'inscrivent en reprise. *Catamarca* vaut 213 fr., *Corrientes* 202 fr., *Cordoba* 143 fr. MM. Romero et Pellegrini se sont mis d'accord sur le plan définitif à adopter pour le règlement des dettes extérieures. La reprise du paiement intégral des revenus se fera à partir de juillet 1897.

Valeurs industrielles. — Le *Suez* se maintient à 3.370 fr.; la part de fondateur à 1.395 fr., et la part civile à 2.240 fr. A l'heure actuelle la plus value depuis le 1^{er} janvier atteint 1 million 1/2 environ.

Les *Omnibus* terminent à 1.290 fr., la question du métropolitain ne paraissant pas près d'être résolue malgré le vote du conseil municipal.

La *Transatlantique* se porte à 375 fr.

Le conseil d'administration a décidé dans sa séance de mercredi qu'un à compte de 10 fr. sera payé à partir du 1^{er} janvier prochain sur le montant du dividende de l'exercice 1896.

Les *Chargeurs Réunis* se tiennent à 1.445 fr. et les parts de fondateur vers 240 fr.

Les *Messageries* restent à 720 fr.

Le *Bec Auer* s'inscrit à 1.030 fr. Nous croyons savoir que cette société mettra en vente vers le 15 décembre ses lampes à pétrole à incandescence. L'exploitation de ce nouveau procédé, outre qu'elle apportera un élément important de bénéfices, aura encore pour effet de vulgariser davantage l'usage des becs à incandescence par le gaz, déjà si répandus, et adoptés par les grands consommateurs de lumière à bon marché.

Chemins de fer. — Les actions de nos grandes compagnies de chemins de fer sont fermes — mais sans progrès notable.

L'*Est* cote 975 fr., le *Lyon* 1.650 fr., le *Midi* 1.322,50 fr., le *Nord* 1.845 fr., l'*Orléans* 1.650 fr. et l'*Ouest* 1.115 fr.

Le marché des *Chemins étrangers* est en reprise dans le groupe autrichien.

Le groupe *Espagnol* reste hésitant.

Les *Andalous* se négocient à 95 fr. Cette compagnie convoque ses actionnaires en assemblée générale extraordinaire pour le 28 Décembre, à l'effet de statuer sur une proposition de convenio à présenter par elle à ses créanciers. Les obligataires peuvent donc s'attendre à voir prochainement les coupons de leurs obligations payés en pesetas.

Le *Nord de l'Espagne* vaut 95 fr., le *Saragosse* 145 fr.

L'obligation 3 % privilégiée de premier rang de *Chemins Portugais* passe de 290 à 295 fr.; celle de second rang à revenu variable de 55 à 54 fr. La 4 % ancienne finit à 170 fr. La plus value depuis le 1^{er} janvier est de 723.522 fr.

Compagnie internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens. Etat comparatif des recettes nettes des Voitures du 1^{er} janvier au 10 novembre 1896: 6.543.134 fr., contre 5.812.580 fr. en 1895. Du 11 au 20 novembre 1896, 180.826 fr., contre 168.356 fr. en 1895. Total pour 1896: 6.723.960 fr., contre 5.980.936 fr. en 1895. Différence en faveur de 1896 743.024 fr. L'action clôture à 570 fr. Cette compagnie annonce la mise en paiement, à partir du 1^{er} Janvier, d'un à-compte de 12,50 fr. net par actions à valoir sur le produit de l'exercice 1896.

Les *Mines d'Or* se raffermissent sur l'annonce des rendements du mois de novembre, soit 205.289 onces; soit 5.400 de plus qu'en octobre dernier, et 10.000 de plus qu'en novembre 1895.

La *Mozambique* passe à 35 fr., l'*Océana* à 30 fr. et la *Mossamedes* vers 18 fr.

Les *Valeurs cuprifères* se retrouvent en amélioration.

Le *Rio* s'avance à 630 fr. Une assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la *Compagnie Rio-Tinto* a eu lieu à Londres vendredi, 4 décembre.

Cette réunion s'est bornée à confirmer l'autorisation donnée précédemment au conseil d'administration en ce qui regarde la di-

vision des actions actuelles en actions ordinaires et actions privilégiées, et l'adoption de l'article à ajouter aux statuts en conséquence de cette mesure.

Une nouvelle assemblée aura lieu le 14 courant. Cette assemblée aura à statuer sur le taux d'intérêt qui sera décidément alloué aux actions de préférence.

Le *Tharsis* ferme à 154 fr., et le *Cape Copper* à 65 fr.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 16 de dezembro de 1896.

Não se modificaram sensivelmente as condições do nosso mercado interno, apesar de haver melhorado a situação cambial do Rio de Janeiro. Na ultima semana os nossos fundos em Londres soffreram nova depressão, baixando a 24 7/8 depois de terem attingido 25 1/4. Este facto não se explica por causas imprevistas, estando como está assegurada a permanencia dos serviços da nossa divida, mas sim por circumstancias de uma outra ordem, que pelo momento se não pôde julgar bem quaes ellas sejam. No entretanto, parece-me que o governo, estando a quinze dias do pagamento do coupon, se devia preoccupar um pouco mais com este melindroso assumpto.

Durante a quinzena as inscrições mantiveram, com pequenos desvios, a cotação de 35 p. c. Nos outros valores houve pequeno movimento com repetidas oscillações nos preços. Subiram as obrigações *Loanda-Ambaca* a 84#000 réis. Vae-se realizando o que sempre aqui disse a respeito d'este papel, de cuja importancia e segurança se começam a compenetrar os que teem disponibilidades a empregar. Tenho razões para suppôr que a alta d'estes titulos se irá accentuando progressivamente, visto que em breve obterão novas garantias para sua valorização completa.

Os negocios no mercado de cambios affrouxaram, tendo cessado as apprehensões acerca do seu aggravamento provavel, visto ter melhorado o cambio do Brazil, chegando já algumas remessas e esperando-se mais avultadas nos primeiros paquetes, o que auxiliara effizamente a liquidação commercial do fim do anno. Assegura-se que o thesouro não terá necessidade de recorrer ao mercado para realizar os pagamentos em ouro vencidos em janeiro. Esta circumstancia tambem garante que não aggrave o mercado cambial.

As letras sobre Londres, a 90 dias, foram negociadas a 38 1/8 e 38 11/16. Os cheques regularam de 37 3/4 a 38 1/4 sobre Londres, de 756 a 743 sobre Paris. As inscrições oscillaram de 35 a 35,10, as obrigações do emprestimo de 1888 (4 p. c.) ficam a 16#500 réis, as do emprestimo de 1890 a 41#900 e 42#000 réis as de coupon; as de 4 1/2 (ass.) a 47#500 réis. As acções do Banco de Portugal ficam a 134#000 réis, do Lisboa & Açores a 112#500 réis, do Commercial de Lisboa a 111#000 réis, do Nacional Ultramarino a 69#000 réis. As obrigações do Credito Predial 6 p. c. ficam a 95#200 réis e as 5 p. c. a 92#600 réis.

Causou boa impressão na praça a nomeação do sr. conselheiro Barros Gomes para vice-governador do Banco de Portugal. A sua illustração e competencia, a seriedade do seu character, a sua inconcussa probidade, a correcção que é a norma de todos os seus actos, tudo isto é uma garantia do mais subido apreço, nos tempos que vão correndo, sobretudo para quantos teem os seus interesses mais valiosos ligados ao primeiro estabelecimento bancario do paiz.

A' ultima hora, causaram profunda impressão na praça as noticias acerca de um conflicto entre os gabinetes de Lisboa e de Berlim, parecendo que por parte d'este se fez uma reclamação demasiadamente peremptoria ao governo portuguez a proposito de deploraveis incidentes occorridos em Lourenço Marques. N'estas occasiões o dever de todos é auxiliar, pelo menos, com a força moral, o governo que representa a nação e tem o dever de lhe defender o decoro.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v.....	38 7/8	38 3/4	Desconto no Ban-	
" cheque.....	38 1/2	38 3/8	co de Portugal.	5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	738	740	No mercado.....	5 1/2 %
" cheque.....	742	743	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	301	302	res	184
" cheque.....	305	307	Cambio Brazil...	9 1/8
Frankfort 90 d/v.....	301 1/2	302 1/2	Premio libra.....	1#700
" cheque.....	305 1/2	307 1/2		
Madrid cheque.....	1.000	1.015		

BOLSAS		DEZEMBRO													
		1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	--
Lisboa: Inscriptões assent....	36	-	36	36	35	-	-	35,05	36,05	36,05	36,10	40	-	-	
" coupon.....	35,90	35	35	-	-	-	-	35,05	35,10	36,15	35,15	35,20	35,15	-	
Obrig. 4 0/0 1888.....	-	-	-	16.200	-	16.300	-	16.850	16.350	-	-	16.450	-	-	
" 4 0/0 1890 assent....	42.000	-	-	-	42.100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" 4 0/0 1890 coupon...	42.100	41.900	42.000	-	41.900	41.900	-	42.100	42.000	-	-	42.100	42.100	-	
" 4 0/0 1890 externo ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" 4 1/2 0/0 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	47.500	-	-	47.300	-	-	-	
" 4 1/2 0/0 coup. int....	-	47.900	-	47.900	47.500	-	-	47.500	47.500	47.500	47.500	-	-	-	
" 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	47.000	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ações B. de Portugal.....	-	-	-	134.000	134.000	-	-	-	134.000	-	-	-	133.500	-	
" " Commercial.....	112.000	111.000	-	110.000	-	-	-	110.500	-	-	111.000	111.000	-	-	
" " N. Ultramarino....	-	68.900	69.000	69.000	69.000	-	-	69.000	69.100	69.500	-	70.000	-	-	
" Tabacos coupon.....	-	-	-	-	72.600	-	-	-	73.000	-	-	-	-	-	
" Comp. Real.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14.500	-	-	14.300	-	
Obrig. prediaes 6 0/0.....	95.100	95.200	95.200	-	-	-	-	92.200	-	95.200	-	-	-	-	
" " 5 0/0.....	92.600	92.000	92.800	-	92.700	-	-	92.700	-	92.600	-	92.400	-	-	
" Comp. Real 3 0/0.....	35.000	35.000	35.000	35.000	35.000	35.000	-	-	-	-	-	-	-	-	
" C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Atravez Africa.....	82.000	-	82.000	82.000	-	82.400	-	83.000	-	83.000	83.500	84.000	84.000	-	
Paris: 3 0/0 portuguez.....	24,80	24,87	24,90	24,87	25,40	25,05	25,50	25,12	25,20	24,93	25,18	25,12	25,10	-	
Ações Comp. Real.....	-	58	58	-	-	-	-	52	50	50	51	53	-	-	
" Madrid-Caceres.....	32	32	31,25	30,25	30	29,75	29,75	29,25	31	32	31	31	-	-	
" Norte de Hespanha ..	97,50	97,50	97	96,50	96,50	96,50	97	96,75	97,50	97	-	-	-	-	
" Mad. Zaragoza.....	-	143	141,50	141	142	142,50	144	142,50	147,50	146	-	-	-	-	
" Andaluzes.....	101	-	99,50	98	94	95	94	90	95	96	-	-	-	-	
Obrig. Comp. Real (1.º grau).	294	292	294,50	293	293,75	293,50	292,50	292	291	290	291	289	-	-	
" " " (2.º ") ..	55,25	55,75	56,50	55	53	53	55,25	54,50	53	53,50	52	52	-	-	
" " " (antigas)...	132	134	136	135	132,50	134	-	133	132,10	130	134	130,50	-	-	
" C. Beira Alta															

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1896			1895			Totaes		Differença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1896	1895	1896	1895		
COMPANHIA REAL	Antiga rede	18 24	Novemb.	693	62:895.000	90.757	693	58:482.540	84.390	2.887:300.000	2.766:892.304	120:407.696	-
	enova não	25 1	Dezemb.	"	59:325.000	85.606	"	56:901.420	82.108	2.946:625.000	2.823:793.724	122:831.276	-
	garantida.	2 8	"	"	54:446.000	78.565	"	52:942.634	76.396	3.001:071.000	2.876:736.358	124:334.642	-
	Nova rede	18 24	Novemb.	380	7:183.000	18.902	380	6:886.460	18.122	339:530.000	334:715.696	7:814.304	-
	garantida.	25 1	Dezemb.	"	6:244.000	16.431	"	6:655.580	17.514	345:774.000	338:371.276	7:402.724	-
		2 8	"	"	5:600.000	14.736	"	6:078.366	15.995	351:374.000	344:449.642	6:924.358	-
Sul e Sueste...		29 4	Novemb.	475	16:110.590	33.917	475	17:262.050	36.341	664:680.125	627:126.285	37:553.840	-
		5 11	"	"	14:974.780	31.525	"	14:761.110	31.076	679:654.905	641:887.395	37:767.510	-
		12 18	"	"	14:145.095	29.715	"	13:821.890	29.098	693:770.000	655:709.285	38:060.715	-
		9 15	Setemb.	353	28:442.750	80.574	353	23:320.486	66.063	780:992.424	704:725.044	76:267.380	-
Minho e Douro.		16 22	"	"	24:377.419	69.057	"	23:840.565	67.537	805:369.843	728:565.609	76:804.234	-
		23 29	"	"	23:558.518	66.738	"	24:724.997	70.042	828:928.361	753:290.606	75:637.755	-
		5 11	Novemb.	253	6:197.977	24.498	253	6:193.155	24.478	279:985.737	264:224.604	15:761.133	-
Beira Alta.....		12 18	"	"	6:484.033	25.629	"	6:375.642	25.200	286:469.770	270:600.246	15:869.524	-
		19 25	"	"	7:373.757	29.141	"	5:857.267	23.151	293:843.527	276:457.513	17:386.014	-
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....		21 27	Outub.	105	1:262.618	12.024	105	1:135.901	10.818	56:029.324	54:219.723	1:709.601	-
		28 3	Novemb.	"	1:500.095	14.286	"	1:515.391	14.434	57:529.419	55:835.314	1:694.105	-
		18 24	Novemb.	34	1:194.520	35.132	34	1:023.325	30.097	69:795.946	64:746.760	5:049.186	-
Guimarães.....		25 1	Dezemb.	"	1:143.005	33.617	"	1:217.005	35.794	70:938.951	65:963.765	4:975.186	-
		14 17	Novemb.	3656	Ps. 4.910.557	Ps. 522	3656	Ps. 4.866.088	Ps. 510	Ps. 80.318.632	Ps. 74.205.385	Ps. 6.113.247	Ps. -
Norte de Hespaa- nha		18 24	"	"	1.964.352	537	"	1.781.071	511	82.282.985	76.076.457	6.206.528	-
		25 1	Dezemb.	"	1.920.673	525	"	1.822.994	498	84.203.658	77.899.452	6.304.206	-
Madrid — Zارا- goza—Alican- te.....		19 25	Novemb.	2927	1.208.441	412	2927	1.198.168	409	51.982.113	47.293.185	4.688.928	-
		26 2	Dezemb.	"	1.211.494	413	"	1.160.754	396	53.193.			

O Sud-express

Tem agradado muito aos passageiros que se teem utilizado d'este comboio a nova marcha, mais rapida do que todas as anteriores e a commodidade da partida da estação de Orleans, que lhes poupa 47 minutos de marcha e o desagradavel percurso pela cintura de Paris.

Mas parece que a companhia dos Wagons-Lits e os empregados do seu escriptorio em Paris não vêem com bons olhos esta alteração.

Nos annuncios que vemos publicados nos guias francezes e hespanhoes, embora sejam indicadas, na marcha, as partidas de Paris-Norte e Paris Orleans, no titulo só figura em letra grande a estação do Norte.

Os empregados da agencia, ao venderem os bilhetes, tambem só essa estação recommendam. Deve andar ahi a eterna historia do jantar no wagon-restaurante a que já nos referimos...

Pois a vantagem da partida da *gare* d'Orleans é tal que ainda ha pouco a creada de um rico titular que veiu para Lisboa e tomou o comboio na estação do Norte, tendo-se demorado em acompanhar o seu amo e chegando á estação depois do comboio ter partido, mandou seguir o trem em que ia para a estação d'Austerlits onde, muito a tempo, alcançou o comboio.

LINHAS PORTUGUEZAS

Lourenço Marques. — No relatorio que o sr. engenheiro Albers, director d'esta linha, enviou ao governo (e do qual o nosso sollicito correspondente não deu noticia, certamente por uma justificada reserva, cujos motivos os nossos leitores comprehendem perfeitamente, sabida a posição que elle occupa n'aquella administração) expõe aquelle funcionario o estado da linha e propõe uma série de obras para facilidade de descarga no porto, acondicionamento das mercadorias na alfandega e abundancia de material circulante.

Para este effeito indica a construcção de uma segunda via para os comboios ascendentes, com carris de 30 kilogrammas por metro, augmento de numero de comboios, ampliação das linhas junto da estação de Lourenço Marques, acquisição de 4 locomotivas e 100 wagons, sendo 20 fechados e 80 abertos, por estar velho o material existente e as machinas compradas no Cabo serem antigas, montagem de machinas a vapor para fornecer agua ás locomotivas e compra de ferramentas. Para estes melhoramentos, não falando na construcção da segunda via, calcula a despesa em 170:000\$000 réis.

Além disso o sr. Albers propõe modificações e ampliações nos quadros respectivos, importando isto um augmento de 11:000\$000 réis annuaes. O sr. ministro da marinha conformou-se com este plano, que vae ser promptamente executado, sendo a despesa tirada do excesso de receitas da alfandega.

O sr. Albers foi justamente louvado.

Do Porto ás Devezas e Grijó. — Parece que as linhas americanas projectadas para as Vendas de Grijó, em Gaya, concessão já dada ha tempos, vão fazer parte das linhas pertencentes á companhia Carris de Ferro do Porto, comprando esta a concessão, para o que o seu zeloso gerente, sr. José Ribeiro Vieira de Castro, já entabolou negociações.

Wagons-leitos para Hespanha. — Em vista do pouco utilizadas que teem sido as carruagens wagons-leitos que circulam nos comboios entre Lisboa e Madrid, desde 1 de janeiro proximo esse serviço será reduzido a

duas vezes por semana, nos comboios que sahem de Lisboa R. ás terças e sextas feiras, e de Madrid ás segundas e quintas.

A par d'esta suppressão é estabelecido um novo serviço d'estas carruagens na linha de Leste, entre Lisboa e Badajoz, sahindo de Lisboa R. nos comboios correios das segundas, quintas e sabbados, e de Badajoz ás segundas, quartas e sabbados.

O preço dos supplementos para Badajoz é 2\$300 réis.

Nos comboios descendentes de Badajoz póde-se, ás terças e sextas feiras, tomar supplemento directo de logar de wagon-leito até Valencia de Alcantara e estações até Madrid, pelos mesmos preços que de Lisboa.

O mesmo se póde fazer, em sentido descendente, nos comboios que, ás segundas e quintas feiras, sahem de Madrid. Em ambos os casos ha trasbordo em Torre das Vargens.

D'esta fôrma os habitantes de Badajoz podem ir commodamente a Madrid sem passarem a noite incommodados com as detestaveis carruagens da linha de Madrid-Zaragoza-Alicante.

LINHAS HESPAÑOLAS

Madrid a Arganda. — A *Crónica de ferrocarriles* refere-se de modo nada benevolo a esta linha ferrea, de cuja administração diz horrores.

Depois de agglomerar censuras sobre censuras no que respeita ao serviço interno da empresa em questão, passa ás suas relações com o publico.

Parece-lhe verdadeiro milagre o escaparem á morte os passageiros que se arriscam a transitar nos seus comboios, se não fôr milagre maior o estes poderem marchar, porque, escasseando até o combustivel para as machinas, difficilmente se comprehende como andam.

Essas machinas, defeituosas até ao ultimo ponto, são uma constante ameaça de graves accidentes.

Pelo que respeita a travessas, crê que não existe na linha uma só que esteja em condições de ser aceita.

A *Crónica* termina pedindo providencias ao governo.

Linares a Almeria. — Foram concedidos dois annos de prorrogação, á companhia dos caminhos de ferro do sul de Hespanha, para concluir a construcção d'esta linha.

A linha está em via de construcção até Baeza. Aos engenheiros constructores, encarregados d'aquelle troço foi recommendada a conclusão dos trabalhos bem como a designação do local definitivo da estação de 1.ª classe em Linares e o estudo de um ramal que partindo d'esta, abranja as principaes minas do districto para pô-las em comunicação directa com o porto de Almeria.

As estações que se estão construindo n'aquella cidade e em Baeza serão inauguradas no mesmo dia em que o forem os grandes os grandes viadutos do Salado e Guadahortuna cujas obras estão quasi concluidas.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

A comissão instituida pelo prefeito do Sena para examinar os resultados do inquerito ácerca do projecto de transferencia da *gare* d'Orleans para o local do antigo tribunal de contas, reuniu emitindo parecer favoravel á execução do projecto, sob a reserva, aceita pela companhia, da creação d'uma estação intermediaria na praça de S. Miguel.

Outrosim manifestou o desejo de que o serviço dos comboios de operarios se torne extensivo á nova *gare* e que se estabeleçam tambem comboios nocturnos para os suburbios de Paris.

CONGO

Segundo as ultimas noticias do Congo, já tinha chegado a N'Tampa a brigada de estudos dirigida pelo engenheiro Adam, que conta chegar a Leopoldville em junho proximo, o mais tardar. N'essa época ficarão pois terminados os estudos preliminares d'aquella via ferrea.

A' data das ultimas noticias já estavam assentes os carris até o kilometro 224, e a infraestrutura attingia o kilometro 260.

Esperava-se para breve a conclusão da ponte sobre o rio Inkissi, no kilometro 265; e, se os materiaes chegarem aos loga-

res de construcção em tempo opportuno, contava-se que a linha ficasse terminada dentro em 16 mezes, e em exploração até Leopoldville antes de dois annos.

REPUBLICA ARGENTINA

Uma das provas mais decisivas da grande prosperidade economica e financeira da Republica Argentina é a confiança com que os capitães se entregam ao estudo e construcção de novas linhas destinadas a augmentar a já extensa rede ferro-viaria d'aquelle paiz.

O ministerio das obras publicas acaba de approvar quatro novos projectos de vias ferreas cuja concessão foi sollicitada ao governo sem premio ou garantia de especie alguma.

Uma d'ellas é na costa sul, entre o porto de Santo Antonio e o lago Nahuelhuapi, na cordilheira dos Andes.

Outra é um ramal da linha Central Argentina que partirá de Melinqué até Villa Colon no limite das provincias de Santa Fé e Buenos Ayres.

A outra partirá de Victoria, na provincia de Entre-Rios, seguindo até defronte de Rosario, pela margem esquerda do rio Paraná.

A quarta, finalmente, é uma linha de 50 kilometros de extensão, de via reduzida, abrangendo parte do centro e sul da republica.

D'este modo ficará, dentro em dez annos, cortada de vias ferreas toda a parte habitada do paiz; e a que actualmente está deshabitada, irá sendo povoada a pouco e pouco, em vista das vantagens que offerece a facilidade de transportes que, para essas zonas, attrahirá a concorrência á cultura de terrenos hoje virgens, mas feracissimos e promettedores para o futuro.

CHILI

O governo do Chili propõe-se a resolver para breve a prosecução dos trabalhos do caminho de ferro Transandino.

A difficuldade não está na secção argentina mas na chilena que, segundo a declaração do empresario Clark, foi a que originou a fallencia da companhia.

Informações fidedignas procedentes do Chili mostram que a empresa vae apresentar ao congresso chileno as bases de um accordo tendente á resolução do abono da garantia de juro, em harmonia com os certificados que se apresentem ao terminar cada secção da linha.

Tendo em conta o estado dos trabalhos realizados n'um e n'outro paiz, conclue-se que o que mais importa é o accordo da empresa concessionaria com o governo do Chili, visto ser n'esse paiz que as obras a fazer são mais importantes.

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 214)

TERCEIRA PARTE

Factos geraes

No relatorio do 1.º de julho de 1895 já esta administração vos havia dado conta da forma como procedera, resgatando toda a divida fluctuante da nossa Companhia, sem nenhuns embaraços da parte dos nossos crédores.

Buscámos desde logo preparar os novos titulos, de maneira a poder realizar a troca das antigas obrigações de 3 e 4 % e dos titulos provisorios de obrigações de 1.º grau de 3 %; tendo, em conformidade com os estatutos, empregado todos os esforços para que fosse obtida a cotação na bolsa de Paris dos referidos novos titulos de 3 e 4 %, tanto do 1.º como do 2.º grau.

Ainda não conseguimos que essa cotação fosse dada; contamos, porém, que, em breve, seja concedida, graças á forma como a administração da Companhia tem religiosamente cumprido as obrigações que pelo convenio lhe foram impostas.

Apenas estão devidamente estampilhadas como obrigações do 1.º grau de 3 % as antigas obrigações de 4 1/2 % da Beira Baixa; as obrigações, porém, d'esse typo de 4 1/2 % da 2.ª e 3.ª séries ainda se acham tambem por estampilhar, mas conta a administração poder, dentro em pouco, annunciar a devida estampilhagem e troca das respectivas folhas de coupons.

Durante o anno findo conseguimos liquidar todas as nossas pendencias com a camara municipal de Lisboa e não podemos deixar de registar a boa vontade com que a primeira municipalidade do paiz secundou os nossos esforços, para ligarmos o Caes do Sodré com Alcantara, pela linha ferrea de que já falámos

Tambem a pendencia que tínhamos, por causa da construcção do tunnel do Rocio, com a Companhia dos Ascensores Mechanicos de Lisboa ficou definitivamente liquidada.

Infelizmente, a questão com os antigos empreiteiros da Companhia, os srs. Duparchy & Bartissol, não ficou resolvida, visto que esta firma social não se quiz sujeitar á sentença arbitral de 25 de setembro de 1893, que no pleito tinha sido proferida. Os srs. Duparchy & Bartissol, nos ultimos dias do anno de 1895, fizeram arresto em todos os fundos que tínhamos em mão dos nossos correspondentes de Paris, para pagamento do coupon do 2.º semestre de 1895 das nossas obrigações privilegiadas de 1.º grau.

Conhecido no dia 25 de dezembro do anno findo este acto, que nos abstemos de julgar e que deixamos á apreciação da assembléa, acto que nos podia ter causado mais graves prejuizos, além d'aquelle que nos acarretou, a Companhia immediatamente depositou no Banco de Paris et des Pays Bas os fundos necessarios para preencher a quantia definitivamente arrestada, 700.000 francos, segundo a resolução do *Reféré*, e o pagamento do coupon effectuou-se no dia annuciado.

Os processos relativos a este assumpto correm, tanto em Paris como em Lisboa.

A administração da companhia entendeu dever pedir a homologação no competente tribunal francez do seu convenio com os crédores, e por sentença de 20 de maio do anno corrente do 1.º tribunal civil do Sena, foi declarado executorio em França o referido convenio, para produzir n'aquelle paiz todos os seus effectos legais e ser cumprido segundo seus termos e teor.

A liquidação da garantia de juro pela 3.ª secção da linha ferrea da Beira Baixa (Covilhã á Guarda) está feita, em conformidade com o accordo de 11 de abril do anno corrente, celebrado entre o governo portuguez e a nossa Companhia, documento que, por copia, junto vos apresentamos.

Como vereis do mesmo accordo, o pagamento integral da garantia de juro pela referida linha da Beira Baixa, refere-se ao anno que começou no 1.º de janeiro de 1895, primeiro da nossa administração, em conformidade com o convenio.

E temos tambem a satisfação de vos annunciar que todas as quantias que nos eram devidas por esta proveniencia e relativamente ao serviço da garantia de juro, liquidada até 31 de dezembro de 1895, já nos foram pagas pelo thesouro portuguez.

Tambem conseguimos realizar já n'este anno de 1896 a venda de alguns talhões dos nossos terrenos entre Alcantara e Belem, ao preço de 6.000 réis por metro quadrado, que, n'este momento, reputamos vantajoso e superior áquelle por que taes terrenos são avaliados no balanço em 31 de dezembro de 1895, que vos apresentamos.

QUARTA PARTE

Caixas de Soccorros e de Reformas e Pensões

Correu regularmente a administração das caixas de soccorros e de reformas e pensões, confiada pela assembléa geral dos accionistas a uma comissão composta de empregados da Companhia, presidida pela Direcção.

Pelo relatorio do anno de 1895 e mappas annexos, por onde com exactidão se póde conhecer o estado financeiro d'estas duas instituições, póde tambem saber-se quaes os beneficios por ellas prestados ao pessoal da Companhia.

Os factos capitães do exercicio findo podem resumir-se no seguinte:

Caixa de soccorros

Accusa o balanço de 31 de dezembro de 1895 no passivo um saldo de 13.926.982 réis que, nos termos regulamentares passou para a Caixa de Reformas e Pensões, a qual d'esta proveniencia tem já recebido desde 1888 até áquelle data 70.153.134 réis, somma na realidade importante, o que não tem obstado a que a Caixa de Soccorros tenha satisfeito, quanto possivel, aos fins da sua instituição. Assim é que, no anno findo, dispendeu com:

A Escola Camões no Entroncamento	826.979
906 subsidios a empregados e operarios doentes	4.226.075
44 donativos a empregados ou operarios necessitados	1.695.400
47 funeraes de empregados e operarios fallecidos ...	932.270
Despesa com o serviço de saude, incluindo medicamentos e pagamentos aos hospitaes	1.273.870
Total	8.954.594

Além d'isto adeantou, representada por 743 emprestimos aos empregados e operarios da Companhia, a quantia de 28.452.700 réis que, por amortizações, em 31 de dezembro se achava reduzida a 16.929.170 réis, e nos cinco armazens de Lisboa, Entroncamento, Gaia, Castello Branco e Torres Vedras forneceu viveres ao pessoal da Companhia no valor total de 135.069.320 réis.

(Continúa.)

Exposição Imperial

Lisboa vai ficar privada de uma das suas diversões mais interessantes, mais instructivas, mais dignas da attenção do publico, que lhe tem sido offerecidas n'estes ultimos annos.

A Exposição Imperial vai deixar-nos.

Esta magnifica exposição de vistas photographicas de todos os paizes, dos grandes factos da actualidade, executadas com um extraordinario primor, coloridas com tal esmero, que por vezes chegavamos a persuadir-nos que estavamos vendo, por aquelles binoculos, o quadro natural e não uma copia, conserva-se apenas aqui até o final da proxima semana, porque, a ficar mais tempo, teria, para isso, que pagar os direitos de importação dos seusapparelhos, o que não é possível, dada a elevada somma que isso lhe custava.

Nos dias 17 a 20 dará aos seus frequentadores a esplendida collecção de 50 vistas do recebimento do Czar em Paris, que esteve já exposta durante uma semana, o que não foi bastante para o numeroso publico que deseja vel-a, nos dias 21 a 23 outra da revista militar em Berlim, e por ultimo, em 24 até 27, ultimo dia, a collecção de Cintra a Mafra que é uma das melhores.

Além do que esta exposição é de instructiva e curiosa, uma outra vantagem vai ella offerecer-nos que muito devemos agradecer-lhe: durante a sua estada em Lisboa varias collecções de 50 vistas foram tiradas do nosso paiz, e essas vão agora correr mundo, e fazer vêr lá fóra algumas bellezas e pontos interessantes que temos por cá, fazendo-nos uma propaganda que muito nos convém.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de 60.000 kilogrammas de oleo mineral escuro, 90.000 ditos claro e 20.000 para lubrificação de cylindros

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 18 de dezembro proximo, na administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 60.000 kilogrammas de oleo mineral escuro, 90.000 ditos claro e 20.000 para lubrificação de cylindros.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 320.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 % da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem essa adjudicação fór feita. Estes depositos serão feitos na caixa geral de depositos á ordem da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

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

Lisboa, 24 de novembro de 1896.

Venda de sucata

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 24 do corrente, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para a compra de sucata de ferro miudo e ferro fundido.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 15.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 % da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem essa adjudicação fór feita. Estes depositos serão feitos, aquelle na thesouraria da direcção, e este na caixa geral de depositos á ordem da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

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

Lisboa, 3 de dezembro de 1896.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento d'artigos d'escriptorios

No dia 19 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 9 lotes d'artigos d'escriptorio.

As condições e amostras estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 27 de novembro de 1896.

Fornecimento de petroleo

No dia 19 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 50.000 kilogrammas de petroleo.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 4 de dezembro de 1896.

Fornecimento de creosote

No dia 7 de janeiro de 1897, 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 3.000.000 kilogrammas de creosote.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

Lisboa, 7 de dezembro de 1896.

Venda d'agua, café, refrescos, fructas e doces nas estações durante o anno de 1897

Até o dia 24 do corrente, pela 1 hora da tarde, esta Companhia receberá propostas, em carta fechada, dirigidas ao sr. engenheiro chefe da exploração em Lisboa, (estação de Santa Apolonia) para a venda de agua, café, refrescos, fructas e doces nas estações abaixo indicadas, segundo as condições patentes na secretaria da exploração em Lisboa (estação de Santa Apolonia) e nas respectivas estações:

Braco-Prata.—Olivaes.—Sacavem.—Povoa.—Alverca.—Alhandra.—Villa Franca.—Carregado.—Azambuja.—Reguengo.—Sant' Anna.—Valle-Santarem.—Valle-Figueira.—Matto-Miranda.—Torres-Novas.—Payalvo.—Chão-Maças.—Caxarias.—Albergaria.—Vermoil.—Pombal.—Soure.—Formoselha.—Taveiro.—Coimbra B.—Coimbra—Souzellas—Mealhada—Mogofores—Oliveira-Bairro.—Quintans.—Estarreja.—Ovar.—Esmoriz.—Espinho.—Granja—Valadares.—Gaia.—Barquinha.—Tancos.—Praia.—Tramagal.—Bemposta.—Ponte-Sor.—Chança.—Crato.—Assumar.—Cunheira.—Pesso.—Castello Vide.—Marvão.—Campolide.—Bemfica.—Porcalhota.—Queluz.—Cacem.—Sabugo.—Mafra.—Malveira.—Pero Negro.—Dois-Portos.—Runa.—Ramalhal.—Outeiro.—Bombarral.—S. Mamede.—Obidos.—Bouro.—S. Martinho.—Cella.—Vallado.—Martingança.—Marinha.—Monte-Real.—Monte-Redondo.—Guia.—Lourical.—Telhada.—Amieira.—Verride.—Caes-Sodré.—Santos.—Alcantara T.—Alcantara M.—Junqueira.—Belem.—Pedrouços.—Algés.—Dáfundo.—Cruz-Quebrada.—Caxias.—Paço d'Arcos.—Oeiras.—Carcavellos.—Pareda.—S. João-Estoril.—Estoril.—Cascaes.—Alferrarede.—Mouriscas.—Alvega.—Belver.—Barca-Amieira.—Fratel.—Rodam.—Sarnadas.—Alcains.—Lardosa.—Castello Novo.—Alpedrinha.—Valle-Prazeres.—Penamacôr.—Alcaide.—Fundão.—Tortozendo.—Caria.—Belmonte.—Benespeira.—Sabugal.

São prevenidos os proponentes de que:

1.º—E' absolutamente prohibida a venda de quaesquer outros generos, que não sejam os acima designados.

2.º—Quando o concessionario pretender fazer venda em mesas ou bancas, deverá sollicitar-o, ficando sujeito ás condições que lhe forem impostas pelo respectivo serviço d'esta Companhia, tanto em relação ao local, como pelo que respeita ao arranjo, fôrma, dimensões e qualidade das bancas ou mesas e mais utensilios.

3.º—As pessoas encarregadas da venda de agua, café, refrescos, fructas e doces, deverão apresentar-se em perfeito estado de accio, sob pena de lhes ser recusada a entrada na estação.

4.º—No involucro das propostas, além do endereço, deverá indicar-se o seguinte «Proposta para a venda d'agua».

5.º—As propostas deverão estipular claramente o preço fixo offerecido para todo o anno, desde 1 de janeiro até 31 de dezembro de 1897, considerando se nullas e de nenhum effeito as que se apresentarem fóra d'estas condições.

Lisboa, 7 de dezembro de 1896.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Manceau.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

Lisboa.—Ad. Seghers.—Rua Victor Cordon, 1-A.
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.
Paris.—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.
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.—Établissement de premier ordre— tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MAFRA Hotel Moreira.—no largo, em frente do convento.—Bellas 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, mu to perto da praia, Colyseu Figueirense, e proximo do Casino Mondego e theatro-circo.—Preços variam entre 900 e 1\$400 ré s.

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

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

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

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

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

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

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

SEVILHA Grand Hotel d'Europe.—Proprietarios 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. Despons.

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 Constant ne, 12.

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

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

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

CARPINTERIA MECHANICA PORTUGUEZA

JOSÉ DA SILVA MARQUES

Premiado com MEDALHA DE OURO

ENTRADA — 374, Rua do Salitre, 374 — AO RATO

Endereço telegraphico — **CARPINTERIA-LISBOA**

TELEPHONE N.º 644

LISBOA

Andaime privilegiado de José da Silva Marques

DESTINADO A ALUGUER

ECONOMIA de tempo e consequentemente de dinheiro que obtem o proprietario ou constructor, alugando um d'estes andaimes sem ter que tratar senão de dirigir a sua requisição e encontrar o andaime armado no lugar que designa e, acabada a obra, desarmado, tudo por conta do alugador.

O andaime privilegiado tem tambem uma nova applicação, para desmanchar chaminés de fabricas, por mais elevadas que sejam, e proceder á sua reconstrucção; existe actualmente uma d'estas torres na calçada do Duque.

Do boletim n.º 26 da *Propriedade Industrial*, publicação official, extractamos o seguinte periodo:

N.º 2:227 — Classe XII

José da Silva Marques requereu patente de invenção para um andaime de madeira por julgar haver n'elle novidade em:

Não só cumprir e mesmo exceder as disposições do decreto de 6 de junho de 1895, sobre a segurança dos operarios como pela solidez e elegancia e principalmente por ser de armar e desarmar, podendo elevar-se a qualquer altura e alongar-se em qualquer extensão. Além do modico preço porque se alugam estes andaimes, tem tambem as seguintes reconhecidas vantagens:

- 1.ª — Facilidade em armar e desarmar.
- 2.ª — Não prejudicar os telhados dos predios onde se armam, como acontece com os bailéos, visto apoiar-se no solo.
- 3.ª — Não ser preciso desmanchar o empedrado dos passeios, como acontece com os outros systemas de andaimes; do que resulta despesas para a sua reconstrucção por calceiros da camara.
- 4.ª — Permittir a passagem nos passeios, sem obrigar a sair os viandantes.

5.ª — Não incomodar os habitantes dos predios onde sejam applicados, como succede com os bailéos e outros andaimes, porque a serventia dos operarios é exterior.

6.ª — Facilidade com que se executam as construcções e reparações, sejam quaes fôrem, por exemplo: pinturas, caiações, escudar cantarias, etc., resultando uma economia de 50 por cento nos preços dos jornaes.

7.ª — Solidez e resistencia.

8.ª — Poder levantar-se no proprio andaime pesos superiores a 5 toneladas, tendo para tal fim apparatus de patentes americanas, empregando-se então travessinhos em vez de polés.

9.ª — A segurança da vida dos operarios, porque podem trabalhar affoitamente, sem perigo de cair, e por isso evitar-se-hão grande numero de desastres que continuamente se davam com os bailéos e andaimes d'outros systemas.

10.ª — Poder elevar-se a qualquer altura e alongar-se em qualquer extensão.

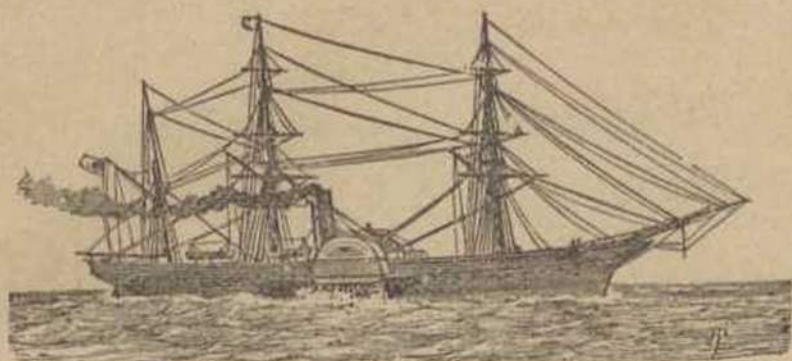
TABELLA DOS PREÇOS DO ALUGUER

Diariamente, incluída a responsabilidade

Por 15 dias.....	8 réis cada metro quadrado
» 30 »	6 » » » »
» 3 mezes.....	4 » » » »
» 6 »	3 » » » »
» 8 »	2 » » » »
» 1 anno.....	1 real » » »

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 **NILE**, sahirá a 28 de dezembro

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

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

AGENTES

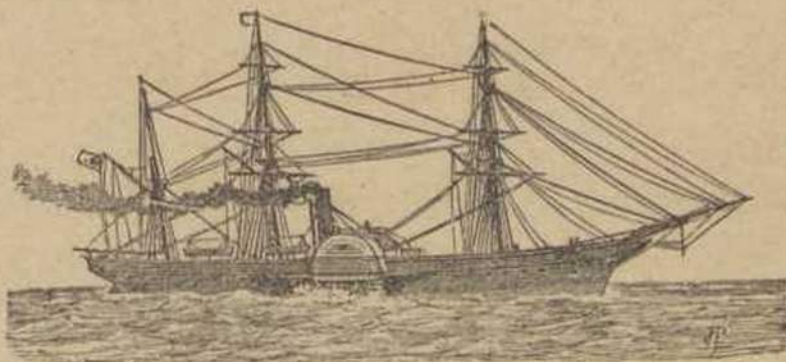
Em Lisboa: — **JAMES RAWES & C.^a** — R. dos Capelistas, 31, 1.^o

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

BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

NORDDEUTSCHER LLOYD



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

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

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

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

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

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da

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

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

COMPANHIA REAL

Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.
Part. 8-30 t.	Cheg. 7-18 m.
7-0 t.	10-55 m.
2-30 t.	4-0 m.
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.	9-50 t.
4-30 m.	8-29 m.

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

Lisb. C.S.-V. Ato.	V. Ato.-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.

Colmb.-Figueira	Figueira-Colmb.
7-15 m.	9-2 m.
11-0 m.	12-48 t.
4-30 t.	6-6 t.
9-0 t.	10-40

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. 7-0 m.	Cheg. 3-18 t.
7-0 t.	5-35 m.
7-10 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.
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.	8-58 t.
1-45 t.	12-10 m.
5-15 t.	12-33 m.

Lisboa R.-Cintra

Cintra-Lisboa R.

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

Lisb. R.-Queluz

Queluz-Lisb. R.

8-0 t.	8-33 t.
8-45 t.	9-17 t.

Ato. M.-Bomfoca

Bomfoca-Ato. 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. 6-15 m.	Cheg. 7-0 m.
7-45 m.	8-29 m.
10-0 m.	10-44 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.
3-0 t.	3-45 t.
6-0 t.	6-44 t.
7-0 t.	7-45 t.
8-15 t.	8-59 t.
10-0 t.	10-44 t.
—	—
—	—
12-0 m.	12-44 m.
—	—

Domingos e dias santificados

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

C. Sodrê-Algês

Algês-C. Sodrê

8-0 m.	8-23 m.
8-10 m.	9-0 m.
10-0 m.	10-20 m.
10-30 m.	10-50 m.

C. Sodrê-P. Arc.

P. Arc.-C. Sodrê

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. Sodrê-Casc.

Casc.-C. Sodrê

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.	9-0 t.
4-15 t.	5-17 t.
10-30 t.	11-33 t.
6-30 t.	7-43 t.
12-30 m.	1-32 m.
9-30 t.	10-46 t.

C. Branca-Beja

Beja-C. Branca

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

BEIRA ALTA

Part. 11-20 m.	Cheg. 7-35 t.
6-30 m.	2-40 t.

C. Branc-Evora	Evora-C. Branc
3-0 t.	4-0 t.
7-10 t.	8-2 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. ^a
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.
13-10 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.

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

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

Porto-Braga	Braga-Porto
5-0 m.	8-10 m.
5-40 m.	8-35 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.

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 1 de janeiro, às 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

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Açores e New-York, vap. portug., **Oevenum**.
Sahirá a 18 de dezembro.

Agente, João P. A. Ferreira,
R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



Africa Oriental, (via Suez), vap. allem.,
General.

Sahirá a 24 de dezembro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Algarve, vapor portuguez, **Gomes IV**.

Sahirá a 1 de janeiro.

Agentes, Alberto R. Centeno & C.ª
Largo dos Torneiros, n.º 5.



Anvers e Havre, vapor francez, **Saint-Luc**.

Sahirá a 25 de dezembro.

Agentes, Henry Burnay & C.ª,
R. dos Fanqueiros, 10.



Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, **Santos**.

Sahirá a 6 de janeiro.

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.



Bordeaux, vapor francez, **Chili**.

Sahirá de 22 a 24 de dezem-
bro. — Messageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.ª, R. Aurea, 32, 1.º



Cherbourg e Southampton, vapor inglez,
Clyde.

Sahirá a 16 de dezembro.

Agentes, James Rawes & C.ª, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Corunha, La Pallice, (La Rouchelle) e Liver-
pool, vapor inglez, **Oropesa**.

Sahirá a 24 de dezembro.

Agent., E. Pinto Basto & C.ª, C. do Sodré, 64, 1.º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e
Buenos Ayres, vap. fr., **Cordillere**.

Sahirá a 23 de dezemb.—Messageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



Genova, Leorne, Napoles, Trieste e Veneza,
vapor inglez, **Alsation**.

Sahirá a 26 de dezembro.

Mascarenhas & C.ª, T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Havre e Anvers, vap. franc., **Saint-Pierre**.

Sahirá a 21 de dezembro.

Agentes, Henry Burnay & C.ª,
R. dos Fanqueiros, 10.



Liverpool, vapor inglez, **Minho**.

Sahirá a 31 de dezembro.

Mascarenhas & C.ª
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Oporto**.

Sahirá a 19 de dezembro.

Mascarenhas & C.ª

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Loanda, Lourenço Marques e Madagascar, vap.
francez, **Ville de Montevideo**.

Sahirá a 21 de dezembro.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Londres, vapor hespanhol, **Zurbaran**.

Sahirá a 24 de dezembro.

Mascarenhas & C.ª

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres, vapor hespanhol, **M. Saenz**.

Sahirá a 31 de dezembro.

Mascarenhas & C.ª

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Madeira, S.ta Maria, S. Miguel, Terceira, Gra-
ciosa (Praia), S. Jorge (Vellas), Caes

do Pico e Fayal, vapor portuguez, **Funchal**.

Sahirá a 20 de dezembro.

Agente, Germano S. Arnaud, Caes Sodré, 84, 2.º



Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão,
Amazonas.

Sahirá a 18 de dezembro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão,
Olinda.

Sahirá a 30 de dezembro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos,
vap. francez, **Campinas**.

Sahirá a 2 de janeiro.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Rio, Pernambuco, Bahia, Montevideo, Buenos Ayres
e portos do Pacifico, vap. ing., **Liguria**.

Sahirá a 23 de dezembro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, C. do Sodré, 64, 1.º



S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, S.to Antonio
do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo

Redondo, Benguela e Mossamedes, vap. portug.,
Cabo Verde. Sahirá a 23 de dezembro.

Empresa Nacional de Navegação. R. Prata, 8, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevi-
deu e Buenos Ayres, vap. ing.,

Nile. Sahirá a 28 de dezembro.

Agentes, James Rawes & C.ª, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vapor
francez, **Saint-Jean**.

Sahirá a 22 de dezembro.

Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.



Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. franc.,
Santa-Fé.

Sahirá a 26 de dezembro.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º