

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑA

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



Anvers - 1894

Proprietário director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.

Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA — Paris, L. CRETEY — Liverpool, W. N. CORNETT — Lourenço Marques, J. M. COSTA



Anvers - 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

TELEPHONE N.º 27

## Publicações em venda n'esta redacção

**Collecção completa de tarifas**, tanto geraes como especiaes, das linhas do Minho e Douro, Povoa, Guimarães e Mirandella — avulso: cartonada, 850; brochada, 700 réis. Para os srs. assignantes: cartonada, 500; brochada 350.

**Mappa dos caminhos de ferro portugueses** — em bom papel, impresso a tres cores.

Preço: em papel, 400 réis; em carteira para viagem, 600 réis; em tela, envernizado e com reguas, para escriptorio, 700 réis.

**Anuario de ferro-carriles de Espana**, cartonado, 850 réis.

**Fita para medir os volumes pequenos**, de forma a saber-se se lhes pôdem ser applicadas as tarifas d'esta designação. Vende-se unicamente aos assignantes e empregados de caminhos de ferro por 100 réis.

## SUMMARIO

	Pag.
O rendimento dos caminhos de ferro portugueses, por Xavier Cordeiro . . . . .	273
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett . . . . .	274
Parte Official.—Portarias de 27 de agosto, 3 e 9 de setembro de 1897 do Ministério das Obras Públicas . . . . .	274
Viagens de recreio . . . . .	275
Automobilismo. — Os carros Peugeot — Os novos carros de Londres . . . . .	275
O Sud-Express para Gibraltar . . . . .	276
Notas de viagem. — XXV — Os souks de Tunis — Dias de grande mercado — O Bazaar à Janella — Os perfumes — Os Grandes Armazéns e o seu café — O casamento israelita . . . . .	276
Os kiosques do Caes do Sodré . . . . .	277
Caixas de socorros e de reformas e penões . . . . .	277
O jogo em Portugal . . . . .	278
Edueção nacional . . . . .	279
As receitas da linha de Marmugão . . . . .	279
O arrendamento das linhas brasileiras . . . . .	279
Emprestimo D. Miguel . . . . .	279
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, descontos e agios — Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis . . . . .	281 a 282
Commercio Portuguez . . . . .	282
Linhos portuguesas. — As novas cancelas na estação do Barreiro — Pessoal da Companhia Real — Trabalhos de pontes — Loanda a Ambaca . . . . .	282
Linhos hespanholas. — Cartucho a Zaragoza — San Sebastian — Antoniente a Alcoy — Madrid a Santonha . . . . .	283
Linhos estrangeiras. — França — Belgica — Russia — Turquia — China — Abyssinia — Republica Argentina . . . . .	283
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatório / Continuação . . . . .	283
Avisos do serviço — Arrematações — Annuncios — Casas recommendedadas — Agenda do viajante — Horario em 16 de setembro de 1897 — Vapores a saz de porto de Lisboa . . . . .	285 e 288

## O rendimento dos caminhos de ferro portugueses

**D**A leitura dos excellentes elementos estatísticos dos caminhos de ferro do continente, relativos a 1896, publicados pelo nosso collega e distinto engenheiro o sr. Joaquim F. de Poças Leitão, e aos quais já se fez referencia no n.º 231 d'esta *Gazeta*, resulta, á primeira vista, uma impressão pessimista.

Mostra, effectivamente, o mappa n.º 18 que o rendimento kilometrico total de todas as linhas de interesse geral tem diminuido sensivelmente desde 1877, em que foi de 2:723.992 réis até 1896, em que desceu a réis 2:490.924.

O rendimento minimo foi de 2:255.317 réis em 1894, notando-se, felizmente, em 1895 e 1896, uma tendencia para a subida.

Mas, contra a expectativa geral, a diminuição de rendimentos provém das linhas exploradas por companhias. É o que se vê nos mappas 19 e 20. Este ultimo, relativo ás linhas exploradas pelo estado, dá

em 1877.....	1:617.686
» 1880.....	1:828.161
» 1885.....	1:894.460
» 1890.....	1:903.359
» 1896.....	2:143.146

Não se segue, porém, que todas as linhas administradas por companhias tenham tido diminuição. Assim as linhas Leste e Norte deram

em 1877.....	3:700.902
» 1880.....	3:870.423
» 1885.....	4:295.884
» 1890.....	5:333.472
» 1896.....	5:060.651

A linha de Lisboa a Cintra e Torres Vedras teve uma diminuição forte, pois passou de 4:045.841 réis em 1889, a 3:025.944 réis em 1894. Em 1896, porém, o rendimento d'esta linha já subiu a 3:780.914 réis.

As outras linhas da Companhia Real tiveram maiores ou menores aumentos de receita, excepto o ramal de Cáceres e a Beira Baixa.

Onde se encontram rendimentos progressivos mais animadores é nas linhas do Minho.

Apresentamos no seguinte quadro os rendimentos dos caminhos de ferro do Minho e Bougado a Guimarães desde 1894 até 1896.

	Minho	Bougado
1884.....	2:418.726	1:237.230
1885.....	2:242.275	1:240.193
1886.....	2:410.896	1:347.256
1887.....	2:525.310	1:516.381
1888.....	2:161.538	1:654.824
1889.....	2:686.145	1:665.387
1890.....	2:442.625	1:720.980
1891.....	2:675.242	1:791.952
1892.....	2:671.150	1:869.567
1893.....	2:824.480	1:856.938
1894.....	2:844.875	1:847.793
1895.....	2:935.856	1:968.219
1896.....	3:117.557	2:088.810

Note-se que o caminho de ferro do Bougado a Guimarães é de via de 1º,0 e tem apenas 34 kilometros de extensão.

No quadro precedente quasi passa despercebida a crise por que tem passado o paiz.

Pergunta-se: que mais se pôde exigir de um caminho de ferro?

Xavier Cordeiro.

## CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 8 de setembro de 1897.

Quando, ha mais d'um anno, se annullaram as restrições legislativas que classificavam os vehiculos automoveis com as locomotivas ordinarias, e por isso punham limites ao seu transito pelas estradas publicas, prophetizou-se a rapida substituição, nas nossas ruas, da tracção animal pela da electricidade, vapor, etc.

Isto, porém, parece estar ainda muito longe de se realizar, pois nos encontramos até hoje quasi sem automotor pratico; é dizer, efficaz, economico e livre de solavancos, calor e mau cheiro. Effectivamente, é a electricidade a força motriz em que, bem que condemnada pelos especialistas, como demasiado custosa, o publico em geral tem a maior confiança, e ha toda a probabilidade do automotor electrico eclipsar todos os demais na competencia pelo favor publico. E certo que a existencia do omnibus electrico, que ha pouco appareceu nas ruas de Londres, foi de pouca duração, mas ha todo o motivo para crér que as novas carroagens de praça electricas, que acabam de aparecer nas ruas da metropole, terão o maior bom exito.

O peso dos accumuladores parece ser ainda um obstaculo para os engenheiros, e diz-se que as novas carroagens pesam uns quatorze quintaes, mas accumulam a força bastante para uma carreira de mais de cincoenta milhas, ao custo sómente de dois shillings, ou uns 670 réis. As novas carroagens são muito confortaveis, tem luz electrica, rodas como as bicycletas de borda de cauchuc, e funcionam com a maior facilidade.

\*

Um jornal londrino acaba de publicar uma lista de todos os percursos de cem ou mais milhas, sem paragem, que se fazem regularmente nos nossos caminhos de ferro, e parece, segundo elle, que se effectuam uns 68 diarios.

D'estes, doze se fazem no caminho de ferro Great Western, quinze no London & North Western, dois no Great Eastern, sete no North Eastern, tres no Midland, dezenove no Great Northern, oito no Caledonian e dois no London & South Western. O melhor percurso é o Paddington-Bath, no Great Western Railway,  $107 \frac{1}{4}$  milhas em 117 minutos ou 54,9 milhas por hora. Seguem o Great Northern com o percurso King's Cross-Grantham,  $106 \frac{3}{4}$  milhas em 117 minutos ou 54 milhas por hora e mais uma vez o Great Western com os percursos Paddington-Exeter, 194 milhas em 223 minutos ou 53,4 por hora, e Paddington-Leamington, 106 milhas em 120 minutos ou precisamente 53 milhas por hora.

O melhor percurso do London & North Western é o Crewe-Carlisle,  $141 \frac{1}{4}$  milhas á velocidade de 52,9 milhas por hora; e o do North Eastern o Newcastle Edimburgo  $124 \frac{1}{2}$  milhas, sendo á razão de 52,2 por hora. O Caledonian faz o percurso Carlisle Edimburgo,  $102 \frac{1}{4}$  milhas, á velocidade de 50,7 por hora; o Great Eastern as 131 milhas entre Londres e North Walsham á de 49 por hora, e o melhor percurso do London & South Western é o de Bournemouth East-Vauxhall,  $106 \frac{1}{4}$  milhas á velocidade de 48,2 por hora.

\*

Annuncia-se que em antecipação da competencia motivada pela extensão do caminho de ferro Grand Central, decidiram os directores do Great Northern emprehender varios melhoramentos importantes no seu serviço. Em Liverpool e Manchester estão estabelecendo

novas estações terminus, ao custo de um milhão de libras. Em cada um d'estes centros commerciaes, e desde King's Cross (Londres) até Huntingdon, está-se efectuando com muita celeridade o desdobramento da via da referida companhia.

W. N. Cornett.

## PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços telegrapho-postaes

Repartições dos telegraphos

Tendo sido presente a Sua Magestade El-Rei os projectos apresentados pela companhia carris de ferro do Porto para a ampliação do sistema de tracção electrica ás seguintes linhas:

No interior da cidade:

- 1.<sup>a</sup> Desde a praça da Boa Vista á praça da Batalha;
- 2.<sup>a</sup> Desde a rua do Infante D. Henrique ao hospital Conde de Ferreira, na rua Costa Cabral;
- 3.<sup>a</sup> Desde o cruzamento da rua Cedofeita com a da Boa Vista á rua de Santa Catharina.

Nos arrabaldes:

- 1.<sup>a</sup> Desde o castello do Queijo a Mathosinhos e Leça;
- 2.<sup>a</sup> Desde a praça da Boa Vista ao castello do Queijo pela nova avenida da Boa Vista e S. João da Foz, passando pela estrada privativa da companhia;

Projectos a que se referem os editos publicados no *Diario do Governo* n.º 119, de 19 de maio ultimo:

Ha por bem o mesmo augusto senhor conceder a approvação d'esses projectos, nos termos da portaria de 18 de maio do corrente anno, e sob as seguintes clausulas e condições:

- 1.<sup>a</sup> A companhia carris de ferro do Porto aceitará inteira responsabilidade pelos prejuizos que possa causar nas canalizações actuaes de agua e gaz o emprego da tracção electrica;

2.<sup>a</sup> A mesma empresa responsabilizar-se-ha pelos prejuizos causados, pelo emprego do mesmo sistema de tracção, nas linhas telegraphicais do estado e na rede telephonica actualmente explorada na cidade do Porto, não só pelo que respeita ás linhas actualmente construidas e exploradas, mas ainda em relação ás linhas que de futuro o estado ou a companhia concessionaria da rede telephonica estabeleçam nos limites dos direitos do primeiro e da concessão de que a segunda gosa; entendendo-se outrossim que esta responsabilidade importa a de prestar as garantias que o governo juntar convenientes para assegurar a execução, á custa da mesma companhia carris de ferro, de quaesquer trabalhos necessarios para a regular exploração das referidas linhas do estado e da companhia telephonica;

- 3.<sup>a</sup> Serão applicaveis ás linhas da tracção electrica no Porto, não só as prescripções do regulamento do «Board of Trade», de 6 de março de 1894, mas ainda as que á companhia forem indicadas pela direcção dos serviços telegrapho-postaes, nos termos do n.º 3.<sup>a</sup> da portaria de 18 de maio ultimo;

- 4.<sup>a</sup> A medida que forem executadas as obras de extensão da tracção electrica ás linhas acima mencionadas, serão submettidos á approvação da direcção dos serviços telegrapho-postaes todos os detalhes das novas instalações que se julguem necessarios.

Paço, em 27 de agosto de 1897.—Augusto José da Cunha.

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de estradas, obras hydraulicas e edifícios publicos

Tendo em vista o que expõe o director dos caminhos de ferro do sul e sueste em seus officios n.º 131, de 7 de maio proximo passado, e 230, de 15 de julho ultimo e :

Considerando a urgente necessidade de ligar por meio de uma estrada em boas condições o apeadeiro de Bombel, em construção no kilometro 51 e 600 do caminho de ferro acima mencionado com a estrada distrital n.º 133, estação de Vendas Novas, por Santo Estevão, a Benavente e a Samora Correia :

Hei por bem, conformando-me com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, determinar que o director do referido caminho de ferro do sul e sueste faça proceder á construção da mencionada estrada de serviço, ficando autorizado a dispender, no actual anno economico, com os respectivos trabalhos até a quantia de réis 3:000.000.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da fazenda, e o ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 3 de setembro de 1897.—Rei.—Frederico Resano Garcia—Augusto José da Cunha.

Determina Sua Magestade El-Rei que a companhia real dos caminhos de ferro portugueses seja intimada a apresentar até o fim de fevereiro de 1898 o projecto completo do ramal da Marceana, sendo lhe relevada a penalidade em que está incursa por não o ter feito até hoje, e ficando entendido que os prazos fixados no contracto para a construcção e exploração da linha de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, e ramal da Marceana sejam, no que respeita a este ramal, contados em referencia á data fixada n'esta portaria para a apresentação dos respectivos estudos.

Paço, em 9 de setembro de 1897. — Augusto José da Cunha.

## Viagens de recreio

No proximo domingo pôde dizer-se que só não viajará quem não quiser, visto que ha comboios especiais de recreio entre varios pontos.

A companhia real faz um comboio especial de Lisboa á Figueira, e volta, com bilhetes por preços reduzidíssimos, sendo os de Lisboa, Queluz, Cacem e Mafra 3.000 réis em 2.<sup>a</sup> classe e 2.000 réis em 3.<sup>a</sup> classe, e das principaes estações, até Leiria, tambem muito baratos.

O trem parte de Lisboa ás 10 h. e 45' da noite, de sabbado, chegando á Figueira ás 5 h. e 18' da manhã.

O regresso da Figueira é ás 8 h. e 45' da noite, chegando-se a Lisboa ás 3 h. e 24' da manhã, o que permite aos viajantes poderem dormir antes de retomarem as suas occupações.

Durante a estada na Figueira ha tempo para ver, de manhã, as praias de banhos, ir a Buarcos no tremvia, regressar e almoçar.

Depois pôde se visitar os casinos, especialmente o Peininsular, inaugurado ha um mez, que merece ver-se porque é o mais importante do paiz, assistir aos concertos e bailes. De tarde tourada, e acabada ella ha tempo para jantar e tomar o comboio de regresso, sem fadiga.

A companhia da Beira Alta tambem faz comboio especial para a Figueira, partindo da Guarda ás 4 e meia da manhã para chegar á 1 h. da tarde regressando os passageiros nos comboios ordinarios de 20 a 22 ou n'un especial que vai até Pampilhosa á 1 hora da noite.

Os preços são pasmosamente reduzidos, em mais de 80 por cento!

Estes bilhetes servem tambem para o Luso.

De Espinho para Braga tambem ha um comboio especial que partira ás 8 h. da manhã, chegando a Braga ás 10 h. e 48'.

O dia em Braga e Bom Jesus passa-se em bellos passeios, e ás 8 1/2 h da noite regressa o comboio, chegando a Espinho ás 11 horas.

Os preços são 1.200 réis em 2.<sup>a</sup> classe e 800 réis em 3.<sup>a</sup>, ida e volta.

## AUTOMOBILISMO

### Os carros Peugeot

Vamos hoje apresentar uma nova carruagem, sistema Peugeot, que descreveremos, acompanhando a nossa descrição de uma estampa elucidativa, para mais facil esclarecimento.

Continuador de Panhard, na invenção de carruagens ligeiras, firmou-se Peugeot na applicação que, em 1887, se fizera do petroleo como motor, e deu a este ultimo uma disposição especial que lhe permite deslocar o ve-

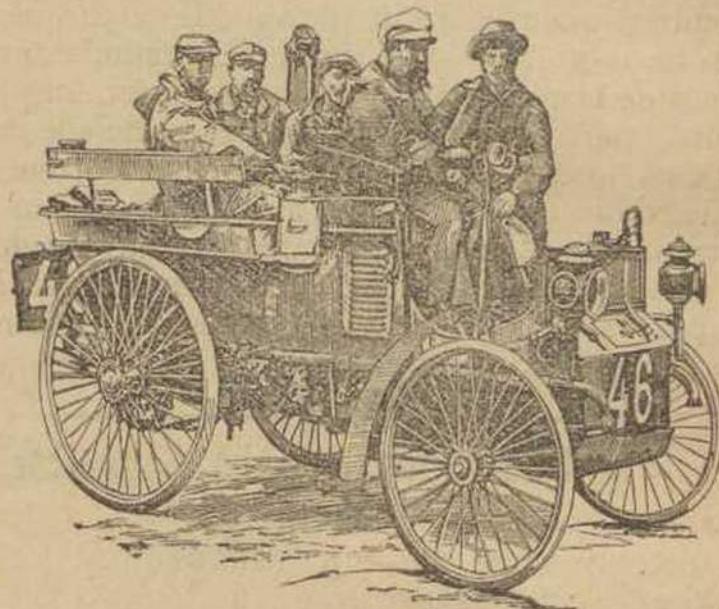
hiculo sem attrictos ou solavancos de qualquer natureza.

Este sistema padece ao mesmo tempo d'um inconveniente resultante tambem da disposição do motor; é expô-lo muito á poeira que se levanta na rectaguarda do vehiculo e não lhe permittir aproveitar-se do arrefecimento produzido pela corrente do ar que se desloca na frente da carruagem.

Como em alguns dos systemas que, em numeros anteriores, expuzemos, toda a direccão do movimento do carro está na mão do conductor, que a executa com extrema facilidade.

A construcção é de aço, em tubos reunidos por meio de peças tambem de aço fundido ou forjado.

A caixa do vehiculo é utilizada como reservatorio para a agua destinada ao resfriamento. As rodas são dotadas de raios de aço como as dos velocipedes, mas dispostos de maneira a poderem ser substituidos em



poucos minutos, sem ser preciso desmontar a roda. O motor é de duplo cylindro e a sua força basta para a carruagem adquirir, em carga completa, uma velocidade de 5 a 6 kilometros por hora, em rampas de 8 a 10 % e 10 a 26 kilometros em patamar.

Os freios são tres, actuando um directamente sobre o eixo intermedio e os outros dois sobre os cubos das rodas motoras, e podendo no conjunto determinar a paragem subita do carro. A marcha retrograda faz-se com a mesma facilidade que a de avanço. O cheiro que exhala o motor não é incommodo para os passageiros.

A despesa feita com o petroleo-motor é de 4 a 5 centimos por kilometro, e a da conservação do vehiculo regula por 4 centimos, tambem por kilometro.

A capacidade do reservatorio é de 15 a 30 litros, conforme o typo da carruagem, e a quantidade d'agua precisa para o arrefecimento dos cylindros varia entre 25 e 40 litros. O combustivel empregado é a essencia de petroleo a 700°, que facilmente se encontra no mercado.

Foi a carruagem Peugeot a primeira que, movida a petroleo, conseguiu realizar uma viagem considerável, tendo vindo em 1891 de Valentigny a Paris, por occasião das corridas velocipedicas de Paris a Brest, e voltando de novo a Valentigny, sem o menor incidente, depois de ter acompanhado os velocipedes tanto na ida como no regresso.

### Os novos carros de Londres

No principio d'este mez foram postos em circulação, em Londres, 150 carruagens automoveis, pertencentes a uma companhia que se propõe adoptar unicamente este sistema de tracção nos seus vehiculos.

Estes são muito elegantes, luxuosos e confortaveis.

O motor é electrico por meio de accumuladores installados na caixa inferior ao assento do carro e accionando as rodas traseiras, tendo mais duas rodas deanteiras para equilibrio e direcção.

As rodas são, como as de todas as carruagens de Londres, revestidas de cauchuc.

A força accumulada serve para um trajecto de 40 kilometros, que está calculado ser superior ao maximo que um trem de praça percorre por dia.

A velocidade média é de 14 kilometros por hora.

O sistema de trens automoveis n'uma cidade, e especialmente em Londres, offerece enormes vantagens, pelo asseio das ruas e por occuparem menor espaço quando, como succede a cada momento, ha que sustar a circulação n'um sentido para se dar vasão aos veiculos que seguem n'outro.

Se esta experencia que,—apesar do numero de 150 veiculos deve ser considerada em pequena escala, visto a enorme quantidade de trens que fazem serviço na sumptuosa cidade—dér bom resultado, a companhia propõe se alargal-a a mais de 1.000 carros electricos, e estuda já o sistema de applicar este meio de tracção a omnibus, o que seria o cumulo do melhoramento.

E entretanto que se está a vêr que, de um dia para o outro, o problema da tracção automovel será resolvido, na nossa capital concede-se *por um seculo* a uma companhia a installação do systema de cabos aereos, já hoje absoleto e condemnado!

## O Sud-express para Gibraltar

Converteram-se em um facto os projectos da companhia dos wagons-leitos que aqui denunciámos em 16 de março d'este anno (n.º 222) e confirmámos tambem no artigo de fundo do nosso numero passado.

Desde 6 do corrente foi estabelecido o comboio rapido o «Very Sud-express» como lhe chamam em Inglaterra, entre Londres e Gibraltar e no dia 8 voltou elle, pela primeira vez, de Gibraltar para Londres.

Está, portanto, creada, pela propria companhia dos wagons-leitos, com a qual temos serviço combinado, uma competencia ao porto de Lisboa, competencia que hoje nos levará uma pequena porção de trafego de passageiros, mas que é enormemente ameaçadora para o futuro, como já demonstrámos.

Coincidindo com estes progressos de Gibraltar, o governo inglez ordenou novos trabalhos para melhoria das condições maritimas d'aquelle porto, mandando construir mais 3 diques que devem estar prontos em tres annos, tal é a actividade com que alli se trabalha, onde poderão dar entrada aos maiores couraçados.

Ora está se a ver que não é só para os monstros de ferro da armada ingleza que os grandiosos diques servirão, mas tambem para os grandes transatlanticos que passarão a fazer alli escala para embarcar passageiros para a America, Africa e India, passageiros que hoje vinham a Lisboa, mas que á companhia dos wagons-leitos lhe apraz tirar para o seu novo serviço.

A' marcha do trem ascendente que já démos, temos que fazer pequenas modificações:

O vapor parte de Gibraltar ás 6 h. e 35' da tarde das quartas feiras e de Algeciras ás 7 e meia da tarde, chegando a Madrid ás 3 h. e 40' da tarde das quintas feiras. Alli liga com o actual comboio Madrid-Paris, partindo ás 4 h. e chegando a Paris ás 8 e 15' da noite das sextas feiras. A's 9 h. parte o comboio do Norte para Londres, onde chega ás 5 h. e 42' da manhã.

O transito faz-se pois em 59 horas.

De Londres, o comboio do Chattam, parte ás 11 h. da manhã, chegando a Paris ás 7 h. da tarde. D'ahi parte o Sud-express ás 7 h. 27' da tarde das segundas feiras, chegando a Madrid ás 11 h. e 40' da noite das terças. A's 12 h. e 25' da manhã, isto é 45' depois, sae o comboio para Algeciras, onde chega ás 6 h. e 58' da tarde, seguindo o vapor para chegar a Gibraltar ás 7 h. e 35' das quartas feiras.

O trajecto é assim de Londres a Gibraltar 56 h. e 35'.

## NOTAS DE VIAGEM

### XXV

*Os souks de Tunis.*—Dias de grande mercado.—O Bey á janella.—Os perfumes.—Os Grandes Armazens e o seu café.—Escritórios e tabelliães.—O casamento israelita.

Descrever o mercado de Tunis, a grande attracção da cidade branca, seria mais difícil que tratar com minúcia dos boulevards de Paris.

A começar porque a concorrencia em certos dias da semana, não é menor nos souks do que nos boulevards.

E digo em certos dias, porque só em quatro ella é completa — da segunda feira á quinta. Na sexta feira, dia consagrado ás praticas religiosas musulmanas, fecham os estabelecimentos dos sectarios de Mahomet; aos sabbados são os judeus que não tratam de negocio, portanto fecham as portas; ao domingo os poucos chris-tãos que teem loja nos mercados encerram estas, e os demais vendedores, como lhes falta a affluencia dos europeus, tambem vão fechando.

A' segunda feira, pelo contrario, é dia de venda maior, porque aos commerciantes estabelecidos accrescem os ambulantes, que veem vender estofo e fatos usados, e os ourives vendendo toda a qualidade de joias.

Este mercado ambulante faz-se na rua dos alfayates, e sob as janellas do *Dar-el-Bey* ou palacio do governo, onde, nesse dia, o Bey vem dar despacho aos ministros, assentado á janella, na sua poltrona de velludo, d'onde vê tudo que se passa n'aquelle rua do mercado, sendo perfeitamente visto pelos que estão cá em baixo.

Este costume de reunir o conselho de estado á janella parece-me muito bom. Pelo menos as questões que se discutem devem ser bem ventiladas.

Mantas, tapetes de Kairouan, peças de fatos, adereços de pedrarias, etc., são apregoados em altos gritos, disputados pelos compradores, passando-os de mão em mão, tudo no meio de uma berrata infernal, de uma animação extraordinaria que forma um conjunto admirável.

Se esta rua interessa a vista, a dos perfumes delicia o olfato.

A um e outro lado das pequenas casinholas que já descrevi, os commerciantes offerecem os pequenos frascinhos de essencias, algumas dos mais finos aromas, que se vendem ou em diminutos tubos de vidros ou em porções.

Para outro lado extendem-se as ruas ou souks dos artigos de metal. N'este mercado se encontram os grandes armazens, a que já me referi, e que vendem objectos diversos, alguns uzados, antigas lampadas, armas primitivas, moedas encontradas em Carthago, pulseiras, broches e outras bijuterias de ferro, usadas pelos kabiles, e a par d'isto fazendas das pequenas e numerosas fabricas alli mesmo installadas.

As paredes são forradas de tapetes e coberturas de cores vivas; o mesmo succede ao chão e aos bancos,

que acompanham toda a volta do pequeno estabelecimento.

O viajante, mal se approxima d'aquellas casas, é convidado, instado, obrigado mesmo a entrar, pedindo-lhe os caixeiros que veja o estabelecimento, embora nada compre.

Chegado ao interior, fazem-o sentar, e immediatamente vem um criado com duas chavenas de café, uma para o visitante e outra para o caixeiro que, sentando-se-lhe em frente, lhe vae descrevendo os mil objectos que tem na loja, enquanto que outro empregado desarruma tudo para lhe fazer passar deante dos olhos esse desorientador pandemonium de tecidos, leques, chinelas, bolsas, bijuterias, punhaes, jarrinhas, toda essa infinitade de artigos que nos perpassam deante da vista, numa dansa cinematographica, que termina sempre por conseguir que compremos qualquer cousa.

N'este ponto é preciso já prevenir o leitor de que se não envergonhe de regatear, aliás comprará caríssimo.

Quando lhe pedirem 20 offereça 3, e tenha a certeza de que comprará por 4 ou por 5, o maximo. E' extraordinario o exagero com que aquella gente pede, sabendo já que lhe offerecemos menos da quarta parte.

Um dos objectos que vulgarmente os estrangeiros compram são os originaes tinteiros dos escrivães árabes, feitos de latão gravado, tendo em caracteres árabes a phrase repetida: «Allah é grande».

Estes tinteiros são usados mettidos no cinto dos escrivães, que vão ás casas das noivas fazer os assentos dos casamentos, visto que estas, antes de casadas e edosas, não lhes é permitido sahir á rua.

Outro genero de individuos, que se dedicam a assuntos de escripta, são os tabelliões ou escripturarios publicos que exercem o seu mister acocorados ás portas d'umas pequenas lojinhas como as outras dos souks.

Alli vão os analphabetos pedir-lhes para lhes ler correspondencia, para formular as respostas, para lhes lavrar escripturas, e tudo isto elles satisfazem sem mesa onde escrevam, tomando o papel na mão esquerda e rabiscando-o com a direita, por meio de uma especie de palito de madeira.

Eu alludi ao casamento árabe, de que nada sei, porque não é dado aos christãos presencial-o, mas, em compensação, posso falar-lhes do casamento israelita, em Tunis, que é justamente o contrario.

Terminada a ceremonia oficial, os noivos veem para casa. A porta fica aberta a todos que passem.

No pateo interior, á entrada, um creado ou pessoa de familia lança algumas gottas de perfume nas mãos dos que entram e sahem.

Lá dentro, no pateo, a rapaziada do sitio canta quanto lhe vem á cabeça, n'um berreiro ensurcedor; d'esse pateo passa-se, em geral, imediatamente á camara dos nubentes, onde elles estão um ao lado do outro, assentados n'um divan, e em volta da casa as visitas, ás quaes são servidos pequeninos copos de licores finissimos e amendoas doces, como as nossas.

Foi uma surpresa para mim, ao passar por uma rua, ser convidado por um desconhecido a fazer parte d'uma d'estas festas intimas, e ser levado até o proprio quarto dos noivos, mostrando-se-me os leitos, as joias... e até pondo-se a noiva de pé para que eu examinasse as ricas roupagens bordadas que a cobriam por todos os lados.

Uma bella encadernação, não ha duvida; pena era que o livro não lhe correspondesse, porque era um pote sem elegancia nem belleza.

Deixei-lhes o meu cartão, do qual elles certamente nada perceberam, e sahi com tres amendoas, que ainda conservo... e uma certa pena do noivo.

## Os kiosques do Caes do Sodré

Foi o nosso jornal o primeiro que reclamou contra aquella vergonhosa exhibição de casinholas podres e indecentes, em frente da estação do Caes do Sodré, e depois d'elle, toda a imprensa se tem referido áquelle sujidade sem que, não obstante, lhe seja posto fim.

A companhia dos caminhos de ferro reclamou á camara e esta da empresa das obras do porto, que é a quem pertence o terreno, mas nada se conseguiu!

O estado do terreno é descripto em breves linhas pelo inteligente correspondente do *Commercio do Porto*, n'uma das suas cartas, nos seguintes termos:

«Se vissem o largo da estação do caminho de ferro de Cascaes, no Caes do Sodré, julgariam achar-se n'um arraial da mais ordinaria aldeola, que não n'um dos pontos mais centraes da capital do reino.

«N'um terreno desegal e sem ser calçado, com um palmo de pó no verão e dois de lama no inverno, levantam-se algumas barracas incommodas de comes e bebes, entre as quaes figura agora uma de melancias, á faca, toda enseitada e embandeirada, que é um gosto vê-la... fóra de portas.

«As cascadas de melancia atapetam lindamente o recinto, dando-lhe um aspecto verdadeiramente tentador para meia duzia de vassouras municipaes.

«Está de posse do terreno a empresa das obras do porto de Lisboa, que nem á mão de Deus Padre cede ás reclamações para se acabar com aquella vergonha, feitas até pela camara municipal.

«Ora, valha-nos Deus com tal empresa e com tal camara.»

Em vista de tal abandono nós perguntamos:

Não haverá um providencial golpe de vento que faça em estilhaç aquellas barraquinhas por uma noite de tempestade?

Nós todos, da imprensa, sem mesmo recorrermos ao publico, cotizando-nos, indemnizariamo de bom grado os baraqueiros prejudicados; e só prejuízos materiais haveria, porque as barracas não são habitadas.

## Caixas de soccorros e de reformas e pensões

Está publicado o relatorio e contas da gerencia do anno findo d'estas instituições de beneficiação do pessoal da companhia real, e d'esses documentos vamos extractar alguns detalhes, como de costume.

**Caixa de soccorros.** — As receitas foram em 1896:

Bilhetes de gare .....	14:406\$100
Bilhetes de assignatura .....	1:715\$790
Multas .....	2:178\$960
Balanças automaticas .....	43\$104
Empresa d'annuncios .....	202\$550
Vendas de agua, etc .....	458\$100
Juros de emprestimos .....	1:256\$994
Subsidio da Escola «Camões» (*) .....	1:200\$000
Donativos .....	16\$420
Armazens de viveres .....	14:233\$600
Diversos .....	2:591\$912
Somma .....	38:303\$539
A mais do que em 1895 .....	1:852\$278

(\*) A verba de 1:200\$000 réis de subsidio da Escola Camões comprehende os subsidios relativos aos annos de 1894, 1895 e 1896, cobrados simultaneamente em abril de 1896.

e as despesas, no mesmo anno:

Administração Central.....	3:519\$534
Armazem de viveres { Pessoal .....	5:156\$430
{ Diversas .....	1:681\$826
Escola «Camões» .....	762\$180
Serviço de Saude .....	1:344\$069
Abonos a doentes .....	3:714\$585
Funeraes.....	961\$460
Donativos e soccorros.....	1:864\$850
Juros de fianças .....	1:386\$252
Diversas .....	106\$980
Somma .....	20:498\$166
A mais do que em 1895 .....	183\$444

A conta de ganhos e perdas apresenta um saldo a favor de 16:220\$078 réis.

E' interessante detalhar os productos líquidos desde 1888 que fôram como segue:

1888 .....	6:244\$628
1889 .....	6:884\$436
1890 .....	5:270\$028
1891 .....	4:516\$280
1892 .....	10:588\$401
1893 .....	16:211\$393
1894 .....	16:422\$273
1895 .....	13:926\$982
1896 .....	16:220\$078

Como é preceito organico da caixa de reformas, estes productos têem passado sempre á sua conta, constituindo parte da receita.

Os abonos a doentes fôram prestados a 873 empregados, os funeraes feitos 58, os donativos a 42 empregados e os empréstimos a 790 no valor de 32:335\$935 réis.

E' importante esta verba, e o seu desenvolvimento sempre crescente não é lisongeiro na apreciação do bem estar do pessoal.

Desde 1893 estas verbas teem sido:

Anno	Número de empréstimos	Importância	Média por empréstimo
1893 .....	528.....	15:431\$500	29\$226
1894 .....	624.....	23:138\$495	37\$080
1895 .....	743.....	28:452\$700	38\$294
1896 .....	790.....	32:335\$935	40\$931

A importancia das vendas nos armazens de viveres aumentou, elevando-se a 137:386\$080 réis, mais uns 10% do que no anno anterior.

Não nos diz o relatorio quantos empregados se aproveitaram dos serviços d'estes armazens. Sabemos que são muitos e que a muitos essa instituição presta bons serviços.

Mas ainda outras ha que d'esses serviços se não utilizam porque, não necessitando comer a credito, prefeririam pagar de prompto o que consomem. Parece-nos que seria essa uma medida a adoptar.

Pelo relatorio vê-se que os armazens lucram, em média, 10 por cento no producto dos generos que vendem. Pois mesmo para não se afastar do seu caracter de cooperativa, os compradores a dinheiro poderiam ter, no fim do mez ou do anno, um bonus de 5 por cento, lucrando a instituição igual percentagem, e até mesmo a totalidade, porque estamos certos de que alguns, ou quasi todos, cederiam esses bonus a favor do cofre commun.

**Caixa de reformas e pensões.** — As receitas e despesas foram as seguintes:

#### Receita:

Joias .....	3:178\$170
Quotas .....	15:101\$115
Juros de papeis de credito .....	5:081\$280
Juros de depositos .....	725\$220
Lucros líquidos da Caixa de Socorros..	16:220\$078
Diversas receitas.....	2\$880

Somma .....	40:308\$743
A mais do que em 1895 .....	868\$471

#### Despesa:

Pensões.....	25:329\$866
Reembolsos de joias.....	253\$125
Reembolsos de quotas .....	2:158\$570

Somma .....	27:741\$561
A mais do que em 1895 .....	5:780\$968

Se compararmos desde 1893 o saldo d'estas duas contas, os resultados são desanimadores:

Anno	Receita	Despesa	Excedente das receitas
1893 .....	39:706\$417	15:807\$292	23:807\$292
1894 .....	39:010\$001	18:206\$583	20:803\$428
1895 .....	39:440\$272	21:560\$593	17:497\$679
1896 .....	40:308\$743	27:741\$561	12:567\$182

Isto prova que a companhia, que tomou a si a direccão d'esta instituição, tem que prevenir-lhe o futuro ameaçado pelo aumento de reformados, antigos nos serviços e na edade já quando ella foi organizada.

A caixa pensiona hoje 117 empregados reformados e 99 viúvas e filhos, dando aos primeiros.. 18:034\$130 e aos segundos..... 7.295\$736

Total..... 25.329\$866

importancia esta que foi tirada integralmente dos recursos proprios d'esta caixa e do saldo da de socorros, não concorrendo a companhia com subsidio algum da sua parte.

## O jogo em Portugal

Assumpto que voltou á tela da discussão, em virtude das propostas que uns sujeitos belgas se animaram a fazer ao sr. presidente do conselho, não nos ocuparemos d'elle, se um nosso assignante não pedisse a nossa opinião como quem suspeita que, tratando-se da fundação d'esse estabelecimento em Cascaes ou Monte Estoril, alguma cousa n'isso lucraria o caminho de ferro.

Quer o amavel sr. J. F. P. que lhe digamos o que pensamos a esse respeito?

E' bem simples:

Votamos pela mais absoluta negativa.

A situação do nosso paiz perante a Europa é por tal forma melindrosa, que só com processos absolutamente correctos e dignos poderemos sustentar o nome que temos.

Faremos a figura do velho fidalgo que, arruinado, aluga o solar para alcouce; era a total degradação.

A nossa regeneração está no trabalho, não está no double zero.

Aqui tem o sr. J. F. P. a nossa opinião.

## Educação nacional

D'este nosso collega portuense recebemos um manifesto á imprensa portugueza pedindo-lhe que promova a propaganda da educação do povo, em presença do lamentavel deficit intellectual que resalta das ultimas

estatísticas publicadas, sendo de quatro milhões o número de analfabetos existentes no paiz.

E' elevantada a ideia do nosso collega, propondo que se realize em janeiro um congresso, destinado a fazer valer o prestigio da educação primaria perante o parlamento, reclamando d'elle disposições em que deva assentar uma boa reforma do ensino.

Pela nossa parte promptos estamos a cooperar em tão sympathetic obra. Dirija o collega o movimento, e achar-nos-ha sempre n'essas honradas fileiras, como simples soldados, para trabalhos e despesas.

A proclamação termina por esta invocação: «unamo-nos todos e combatamos pela luz, porque n'este momento é um dos maiores serviços que se pôdem prestar á patria». Estamos perfeitamente de acordo.

### As receitas da linha de Mormugão

Um redactor do *Times of India* teve uma entrevista com o novo governador da nossa possessão india sobre diversos assumptos de administração publica, e já se vê que se tratou do que respeita ao decrescimento das receitas da nossa linha férrea.

O sr. Joaquim José Machado disse-lhe que o assunto estava sendo tratado diplomaticamente com o governo inglez, e tinha o convencimento de que este reconheceria a final a completa justiça da nossa causa.

Pela minha parte, acrescentou o sr. Machado, julgo impossivel que o governo inglez induzisse o governo portuguez a tomar a responsabilidade de tão consideravel despesa com a construcção da linha férrea e porto de Mormugão para servir o commercio da India, e depois, por uma combinação entre a Southern Mahratta e a Great Indian, viesse dizer-nos: agora esta linha férrea já não serve para nada! O direito internacional é inteiramente contrario a este procedimento, que é além d'isso completamente opposto á politica comercial da Inglaterra. A politica do governo inglez tem sido sempre auxiliar o mais possivel o commercio, pugnar pela igualdade das tarifas, e deixar que o commercio siga os caminhos mais commodos e mais naturaes, e não pela imposição de tarifas diferenciaes obrigar o a seguir um caminho artificial. E' tudo quanto reclamamos; deixem as tarifas como estavam e o tráfego seguirá o seu caminho natural.

Além d'isso, quando este caminho e porto foram construidos, o governo inglez estabeleceu que não se cobrariam direitos mais elevados do que os que eram prescriptos. pelo *Bombay Port Trust*.

Isto era inteiramente justo e conveniente para proteger o commercio britannico. Tambem ficou concordado que as tarifas se não elevariam sem consentimento dos governos portuguez e inglez. Estas e outras obrigações teem sido lealmente cumpridas todas por Portugal, embora com enorme sacrificio. Portugal é um paiz pobre, e contudo o governo tem já despendido cerca de 900.000 libras por causa d'este caminho de ferro, que nem paga as despesas de exploração.

### O arrendamento das linhas brasileiras

Foi já assignado, em Londres, o contracto provisório entre os representantes do governo brasileiro e um grupo de importantes casas bancarias para o arrendamento das linhas férreas do Estado, n'aquelle paiz.

As casas tomadoras são Rothschild & Sons, Disconto Gesellschaft Berlineza e Comptoir d'Escompte francez.

Pelas bases d'esse accordo de banqueiros, que ficam sujeitas á approvação final do parlamento brazileiro, o grupo arrendatario constituirá uma companhia com o capital de 8.000.000 de libras esterlinas, do qual metade pertencerá á parte ingleza do grupo, um quarto aos franceses e um quarto aos alemaes.

Com o producto d'esta operação, o Brazil projecta consolidar a sua divida fluctuante e formar o lastro em ouro da emissão que está a cargo do thesouro federal.

### Emprestimo D. Miguel

Recebemos uma circular do sr. conde de Reillac, transcrevendo um requerimento que dirigiu ao nosso governo sobre o escandaloso negocio em que este sujeito anda mettido e que lhe tem servido para cobrir de toda a casta de insultos o nosso paiz; queixando-se de que o nosso governo não lhe dêsse resposta.

Nada temos com os negócios a que se refere, e se o governo não lhe respondeu, achamos que fez muito bem, porque seria descer de mais responder a requerimentos do nosso insultador.

No que entendemos que anda mal o governo ou a polícia, é em consentir em Lisboa esse sujeito, instalado no hotel com todo o desplante.

Qualquer pessoa tem o direito de mandar pôr fôra de sua casa quem a insultou. Uma nação tem eguaes direitos aos de um individuo.

Ou não terá?

A brandura dos nossos costumes, em muitos casos, pôde ser tomada como pusillanimidade.

### PARTE FINANCEIRA

#### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

##### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

###### Troca de obrigações

Em additamento ao annuncio publicado em 16 de novembro de 1896, o conselho de administracão d'esta companhia tem a honra de prevenir os srs. portadores de obrigações de 3 % e 4 % ainda não trocadas pelas do novo tipo, em conformidade com as prescripções da convenção de 4 de maio de 1894 entre esta companhia e os seus credores, de que a troca dos antigos titulos pelos novos continuará a fazer-se desde esta data, e até ao dia 17 de novembro de 1901 inclusivé, exclusivamente:

Em Lisboa, na séde da companhia;

Em Paris, nos escriptorios do seu Comité, na rua de Chateaudun, 28.

Lisboa, 4 de setembro de 1897.—O presidente do conselho de administração, Antonio Maria Pereira Carrilho.

##### Companhia Nacional dos Caminhos de ferro

No dia 17 do corrente mez de setembro, pela uma hora da tarde, terá lugar na séde da companhia, rua Nova do Carvalho n.º 71, 2.º, o sorteio das obrigações a amortizar, em harmonia com as respectivas tabellas, referente ao 1.º semestre de 1897, nos termos dos artigos 12.º e 14.º dos estatutos.

Lisboa, 11 de setembro de 1897.—Os directores, Antonio Francisco da Costa Lima — Antonio José Gomes Lima — Pedro Ignacio Lopes.

### REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 11 septembre 1897.

Le marché n'a guère modifié son attitude précédente, il a continué à être lourd dans la plupart des cas et mauvais pour les rentes françaises en particulier, car on a reparlé encore de la fameuse conversion. Le mouvement rétrograde a pu être cepen-

dant enragé à la suite d'interventions sérieuses et surtout d'un ralentissement dans les ventes; le 16 prochain aura lieu le détachement du coupon, ce qui ramènera le 3% vers 103,50 fr. environ; les vendeurs ne se hasarderont guère à le pousser plus bas, actuellement il clôture à 104,20 fr.—l'Amortissable finit à 103,70 fr. et le Tonkinois à 93 fr.

L'Italien a suivi les oscillations du marché; il cote environ 94,25 fr. après 95,50 fr. au plus haut.

L'Exterieur fait preuve d'une fermeté relative à 63,50 fr. quoique la situation à Cuba ne se modifie pas.

La Rente Brésilienne 4% 1889 s'avance à 68 fr.—Les négociations relatives à la concession du chemin de fer central du Brésil sont terminées. Le gouvernement brésilien recevra une avance de £ 5.000.000 à intérêt de 6% et concède en échange le chemin de fer pour 60 ans.—Le capital de la compagnie d'exploitation est divisé en 2.500.000 actions ordinaires, 2.500.000 actions privilégiées et £ 4.000.000 d'obligations 5%, dont £ 3.500.000 seront offertes en souscription publique.

Le syndicat est composé de maisons anglaises et allemandes seulement. Le gouvernement brésilien va se trouver en mesure de faire face aux difficultés financières, et à l'aide d'économies, de provoquer une amélioration du change.

Le Portugais 3% vaut 22,25 fr. sans changement.

Les Fonds Helléniques progressent sensiblement; on semble être d'accord ou sur le point de l'être sur la forme à donner au contrôle international et la Grèce ne soulèvera pas d'objections. Le 5% 1884 passe à 170 fr. et le 4% 1887 à 185 fr.

Les Fonds Turcs, favorisés par l'approche de l'époque du détachement du coupon semestriel pour certains d'entre eux, se sont encore améliorés.

La reprise est générale sur les Russes.

Les Fonds Argentins sont fermes, et on espère que le gouvernement pourra tenir les engagements qu'il a récemment contractés.

La Banque de France s'avance à 3.715 fr. Son encaisse au 9 courant s'élève à :

2.022.006.446 fr. 46 — or	
1.217.332.800 fr. 03 — argent	
au total.....	3.239.339.246 fr. 49

Le Comptoir National d'Escompte se retrouve à 582 fr., et la Société Générale à 529 fr.

La Banque Parisienne cote 465 fr. Le conseil d'administration de cette société proposera à l'assemblée du 18 prochain de fixer le dividende à 25 fr. par action.

Le Crédit Foncier s'inscrit à 685 fr.: les bénéfices des sept premiers mois de l'exercice en cours se sont élevés à 3.253.186 fr.

La Banque Ottomane atteint 610 fr. Grâce à l'accord déjà presque complet entre les gouvernements et les négociateurs de la paix, le règlement de la question greco-turque est définitivement à la veille de se réaliser par la signature de la paix moyennant le paiement immédiat d'environ un quart du montant total de la contribution de guerre de Grèce, qui serait fait par la Banque Ottomane.

La Banque du Mexique finit à 585 fr.—La baisse de l'argent-métal ne laisse pas de se faire sentir sur les bénéfices sociaux.

Après un temps d'arrêt dans le mouvement de hausse de la semaine dernière, les demandes redéviennent bien suivies sur tout le marché des actions des six grandes compagnies de chemins de fer, qui continue à profiter encore de nombreux emplois d'août.

L'Est passe à 1.117 fr., le Midi à 1.440 fr., le Lyon progresse à 1.815 fr., le Nord vers 2.000 fr., l'Orléans à 1.850 fr. et l'Ouest à 3.230 fr.

Les actions de jouissance, suivant les mêmes oscillations que les titres de capital, terminent toutes en hausse.

Les lignes algériennes n'ont pas sensiblement varié: le Bone Guelma se maintient à 840 fr., l'Est-Algérien vers 750 fr., et l'Ouest-Algérien à 700 fr.

Les Wagons-Lits gagnent du terrain à 665 fr.—Les recettes du 11 au 20 août se sont élevées à 291.719 fr. contre 255.318 fr. pour la même période de 1896. Du 1<sup>er</sup> janvier au 20 août 1897 les recettes se chiffrent par 5.390.093 fr. contre 4.766.688 fr. pour la période correspondante.

La physionomie du marché des Chemins Espagnols est un peu plus satisfaisante, les recettes des trois compagnies ayant une tendance marquée vers l'amélioration.

Valeurs Industrielles.—Le Suez se traite à 3.260 fr., la part de fondateur de 1.275 fr. à 1.280 fr., et la part civile vers 2.185 fr. La moins value des recettes depuis le 1<sup>er</sup> janvier atteint 6.030.000 fr.

Les actions Tabacs de Portugal valent 556 fr., et les obligations 486 fr.—La compagnie annonce que ses ventes en août 1897 ont porté sur 174.352 kilog., produisant réis 690:168:483 (contre kilog. 173.804 et réis 651:494:595 en août 1896 et depuis le 1<sup>er</sup> avril 1897 ses ventes totales se montent à kilog. 861.784, produisant réis 3.415:650:5732 (contre kilog. 827.293 et un produit de réis 3.275:114:823 pendant les cinq mois correspondants de l'exercice 1896-97).

Pas de changement sensible sur les transports maritimes; nous inscrivons les Messageries à 740 fr., la Transatlantique à 362.50 fr., les Chargeurs à 1.520 fr. et la Havraise Péninsulaire à 555 fr.

Les Omnibus se maintiennent facilement à 1.555 fr., et les Voitures vers 730 fr.

Mines d'Or.—Le rendement des mines pendant le mois d'août n'est encore qu'imparfaitement connu. Il ne semble pas, d'après les résultats que l'on connaît déjà, qu'il apprenne rien de nouveau.

Le marché manque d'activité et les cours subissent des variations peu importantes.

L. C.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de setembro de 1897.

Continua a calma, natural n'esta época do anno, em todos os negócios. No Porto, porém, a situação económica continua a ser bastante melindrosa, sobretudo pela reserva que o Banco de Portugal foi forçado a adoptar, com relação ás suas operações n'aquela praça, e que já tem determinado algumas aberturas de quebra, estando outras iminentes. Ao excesso de facilidades que ali houve n'essas operações, e de que resultou prejuízo avultado para o banco, succede agora um regimen de maximo rigor e escrupulo que colloca em sérias dificuldades a parte do commercio, que ali vivia menos desafogadamente, de ha tempos a esta parte. A agencia do banco tem resistido firmemente a todas as instancias para modificar a sua attitud, justificando-a plenamente com documentos que tem mostrado particularmente a representantes do alto commercio, que intervieram junto d'ella.

Na praça de Lisboa foi menos insistente na ultima semana a offerta de papel para descontos, do que resultou serem mais favoraveis as disposições dos bancos que, nalguns casos, concorreram com o Banco de Portugal na taxa de 5 1/2%. Modificou-se, felizmente, a situação relacionada com as fabricas de tecidos, que chegou a causar algumas preocupações, pelo receio de que algumas casas não pudessem fazer face aos seus compromissos. No mercado de cambios desenvolveu-se certa especulação, mas sem os resultados que haviam sido visados, pois comprado o cheque sobre Londres a 35 7/8 não conseguiram fixar este preço, tendo aparecido vendedores a 35 15/16. As letras Londres 90, que estavam a 36 5/16 e 36 1/4, chegaram a ter compradores a 36 1/8, mas com pequena duração. No ultimo paquete do Brazil vieram algumas remessas importantes de papel Londres tomado a 8 1/8 e 8 1/4.

As inscrições regularam de 33,69 a 33,85, as obrigações de 4 p. c. 1888 a 15 1/2 200, de 4 p. c. 1890 a 41 1/2 600, de 4 1/2 p. c. a 46 1/2 400. As obrigações predias, sempre muito procuradas, cotaram-se a 96.500, 93.000 e 90.000 réis respectivamente de 6, 5 e 4 1/2 p. c., havendo falta das de coupon, e de Loanda-Ambaca a 84.200 réis, havendo ainda compradores. As accções de bancos regularam:—Banco de Portugal a 123 1/2 000 réis, Lisboa & Açores 115 1/2 000 réis, Commercial de Lisboa 116 1/2 000 réis, Nacional Ultramarino a 88 1/2 600 réis. Nos outros titulos mantiveram-se com pouco sensíveis modificações as cotações anteriores. Nem é provavel que antes da segunda quinzena de outubro esta situação geral se altere.

Estão quasi na totalidade publicadas as cartas de lei votadas nas camaras. Como é sabido, e já dissemos, ficaram pendentes as principaes propostas de fazenda. No entretanto parece que, se forem levadas a bom termo negociações que n'este momento estão sendo seguidas no estrangeiro com o fim de resolver alguma dificuldade financeira, haverá em novembro uma convocação extraordinaria das cortes para tratar do assumto e que, devendo estar a esse tempo resolvido o arbitramento na questão suscitada entre a Companhia dos Tabacos e o governo a propósito da liquidação de contas, será discutida e votada a proposta de lei relativa aos tabacos que, segundo se diz, dará margem para uma avultada operação financeira.

J. F.

## Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v....	36 3/16	36 1/8	Desconto no Banco de Portugal.	5 1/2 0%
" cheque .	36	35 7/8	No mercado....	5 1/2 0%
Paris 90 d/v.....	790	791	Agio Buenos Ay-	
" cheque .....	794	796	res .....	100
Berlim 90 d/v....	321	323	Cambio Brazil....	7 7/8
" cheque.....	325	326	Premio libra.....	2 1/2 100
Francfort 90 d/v...	321 1/2	323 1/2		
" cheque.....	325 1/2	326 1/2		
Madrid cheque....	1 1/2 000	1 1/2 015		

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

## SETEMBRO

BOLSAS	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	-
Lisboa: Inscrições assent...	33,45	33,80	33,75	33,76	33,69	33,72	33,74	33,75	33,75	33,85	34	33,94	34	-
" coupon...	-	33	33,70	33,75	-	33,72	-	-	33,81	33,85	34	-	34	-
Obrig. 4% 1888 .....	-	-	-	15.100	-	15.150	-	-	-	15.800	15.500	15.200	-	-
" 4% 1890 assent...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41.200	41.100	-	-	-
" 4% 1890 coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 externo ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4½% assent.....	-	46.200	46.500	46.300	46.200	46.200	-	46.300	-	46.400	46.400	-	-	-
" 4½% coup. int....	46.300	46.300	-	46.700	-	46.500	46.600	46.600	46.500	-	-	-	46.500	-
" 4½% externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal .....	121.800	121.800	121.800	-	-	-	-	-	123.500	-	123.100	124.500	124.000	-
" " Commercial .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " N. Ultramarino .....	-	87.000	-	87.800	-	-	-	88.000	-	88.600	-	-	88.600	-
" Tabacos coupon.....	79.700	79.600	80.500	80.000	-	-	80.500	-	-	-	80.500	80.500	80.500	-
" Comp. Real .....	-	-	-	-	-	14.500	-	-	-	-	-	14.500	-	-
Obrig. prediaes 6% .....	-	95.900	-	96.500	-	96.500	-	96.400	-	96.000	-	-	-	-
" " 5% .....	93.000	-	-	-	93.000	-	-	-	-	93.000	-	-	-	-
" Co np. Real 3% 1.º grau	-	-	-	-	69.500	70.000	70.300	-	-	-	70.500	70.500	-	-
" " " 2.º grau	-	12.500	-	-	-	-	12.600	12.600	-	-	12.500	-	-	-
" C. Nacional .....	-	-	-	-	-	-	-	40.000	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa.....	-	84.200	-	84.200	84.100	-	84.200	84.200	84.200	-	-	-	-	-
Paris : 3% portuguez .....	21,90	21,75	22,10	22,20	22,25	23	21,75	21,75	22,15	22	-	-	22	-
Acções Comp. Real .....	-	-	41	-	49,75	48,75	-	48,95	-	49,50	-	-	-	-
" Madrid-Caceres .....	-	-	-	-	-	-	82	83	83	85	-	-	-	-
" Norte de Hespanha .....	79,50	80	80	81	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Mad. Zaragoza .....	133	134	133	134.50	135	135.50	136.50	137.50	138	-	-	-	-	-
" Andaluzes .....	-	-	67,50	70	70	71	72	70	70	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real (1.º grau)	262	262	262	261	267.50	268	266	266	267	267.50	269	268.50	268	-
" " " (2.º " ) .....	47,25	47,50	47	46,50	47	47,50	47,50	47	47	47	-	47,50	47	-
" " " (antigas) .....	-	-	120	120,25	121,25	121,75	-	122	-	-	-	-	-	-
" C. Beira Alta .....	-	63,50	63,50	63	63	65,25	66	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres .....	62	60	60	60	61,75	-	62	62	-	61	60	61	-	-
" N. Hesp. (1.º hyp) .....	-	223	223	223	225	230	230	-	231,50	-	-	-	-	-
Londres : 3% portuguez .....	21,87	21,87	21,87	22,25	22	22	21,92	21,87	21,87	22	22	22	22	-
Obrig. Atravez Africa .....	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	-
Amsterdam: Atravez Africa .....	-	63,37	-	63,25	-	63,44	63,50	-	-	63,25	-	62,75	-	-
Bruxellas: Atravez Africa .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						
		1897			1896			Totaes			Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1897	1896	Kilos	1897	1896	Réis	
COMPANHIA REAL	de a	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
	13 19	Agosto	693	80.794.000	116.585	693	78.293.725	112.980	1.979.719.000	1.900.170.437	79.548.543	-	-	
	20 26	"	81.223.000	117.27	"	78.293.725	112.980	2.060.944.000	1.978.466.182	82.477.818	-	-	-	
	27 2	Setem	"	82.724.000	119.370	"	77.617.030	112.044	2.143.668.000	2.056.413.232	87.554.768	-	-	
	13 19	Agosto	380	10.597.000	27.886	380	10.012.275	26.348	232.221.000	228.798.543	3.422.457	-	-	
	20 26	"	10.062.000	26.478	"	10.012.275	26.348	242.283.000	238.810.818	3.472.182	-	-	-	
	27 2	Setem	"	11.455.000	30.144	"	10.121.950	26.636	253.738.000	248.932.768	4.805.232	-	-	
	6 12	Agosto	475	22.052.630	46.426	475	18.598.900	39.155	471.951.440	447.087.105	27.864.335	-	-	
	13 19	"	"	20.304.130	42.745	"	18.366.125	38.665	49.5.255.570	465.453.230	29.802.340	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Sul e Sueste...	14 20	Maio	353	19.690.569	55.780	353	18.737.806	53.137	380.719.684	384.410.466	-	3.690.782	-	
	21 27	"	21.206.276	60.074	"	21.274.273	60.257	401.925.960	403.684.739	-	3.758.779	-	-	
	28 3	Junho	"	17.112.584	48.477	"	20.723.393	58.742	419.038.544	426.410.434	-	7.371.590	-	-
	6 12	Agosto	253	6.189.051	24.463	253	6.711.982	26.529	181.838.650	182.330.651	1.507.999	-	-	-
	13 19	"	"	6.923.722	27.366	"</								

## Commercio Portuguez

De janeiro a maio de 1896 e 1897

### Importação para consumo

(Valores em mil réis)

	1896	1897
Animaes vivos.....	1.070.375	1.000.482
Materias primas para as artes e industrias	6.328.736	6.621.782
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	2.415.136	2.339.353
Substancias alimenticias .....	5.920.212	7.301.025
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos .....	641.429	775.579
Manufacturas diversas.....	1.237.255	1.254.480
Taras .....	37.460	45.224
Somma.....	17.630.523	19.341.927
Ouro e prata em barra e em moeda.....	561.066	132.855
Total.....	18.211.589	19.474.782

### Exportação nacional e nacionalizada

Animaes vivos.....	814.310	1.396.315
Materias primas para as artes e industrias	2.548.603	2.355.921
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	514.829	583.749
Substancias alimenticias .....	6.613.859	6.475.044
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos .....	40.551	30.611
Manufacturas diversas.....	663.363	656.493
Somma.....	11.495.517	11.500.133
Ouro e prata em barra e em moeda.....	4.166.421	1.265.259
Total.....	12.361.938	12.765.392

### Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias.	{ Reexportação ...	4.087.463	3.234.563
	Transito .....	746.873	689.225
Somma.....		4.834.336	3.923.788
Ouro e prata em barra e em moeda.....		-	970.333
Total .....		4.834.336	4.894.121

## LINHAS PORTUGEZAS

**As novas cancellas na estação do Barreiro.** — As linhas da estação do Barreiro são atravessadas pela rua Miguel Paes que passa em frente do edificio chamado a estação velha, cortando 9 linhas.

As condições locaes não permitem fazer uma passagem superior, e a frequencia das manobras nas linhas, bem como do transito de peões e vehiculos na passagem de nível, tornam aquelle ponto perigoso.

Em cada extremidade da passagem ha uma cancella vigiada por um guarda na estação, que, porém, difficilmente pôde exercer vigilancia efficaz sobre as linhas, durante as manobras.

As barreiras que estão sendo collocadas comprehendem entre si as 6 vias mais importantes e são manobradas simultaneamente por um só guarda postado n'uma entrevia dentro de um pequeno abrigo. As barreiras são oscillantes. Cada uma d'ellas é formada de uma vigota da madeira equilibrada por um contrapeso e sustentando inferiormente um barrote paralelo, com as suspensões articuladas, para melhor vedar a passagem. Ao lado de cada barreira ha um torniquete para peões que pôde servir quando a passagem esteja já vedada a cavallos e carros, ou ficar immobilizado pela propria barreira quando esta esteja completamente desida.

As vigotas são equilibradas por contrapesos formados por caixas de ferro que se enchem de areia.

A manobra é feita do posto por meio de fios e roldanas a que se communica o movimento por uma roda de manobra e de eixo horizontal e uma engrenagem conica. No eixo da roldana do posto ha uma espera que torna o seu movimento conjugado com o de um disco destinado a premittir ou prohibir a utilização das linhas.

As barreiras deverão estar habitualmente fechadas, não podendo ser manobradas sem que o disco seja previamente fechado. São, que nos conste, as primeiras barreiras d'este typo empregadas no nosso paiz.

Nalgumas linhas da Allemanha já ha muito que este sistema está em execução, dando os melhores resultados. Pessoalmente alguém d'esta redacção experimentou uma vez como a manobra d'estes apparelhos é facil, effectuando com uma só mão e sem esforço o encerramento e abertura da passagem de nível que fica dentro de agulhas da estação de Coblenz.

**Pessoal da Companhia Real.** — Foi nomeado chefe da repartição do serviço de pessoal da exploração estabelecida pela ultima reorganização dos serviços da companhia, o sr. Emilio Cachelièvre, filho do antigo chefe do serviço de Via e Obras, falecido. A nomeação agradou a todos, porque recahiu n'nm empregado digno e estimado por todos.

— Em ordem da direcção foi louvado o pessoal que tomou parte no serviço especial que se realizou para Queluz-Bellas nos dias 29 e 30 do mez passado. O elogio é merecido porque, apesar das condições difficeis em que se fazem para aquella estação, n'esses dias, numerosos comboios cheios de passageiros, não houve a menor irregularidade ou desgosto.

**Trabalhos de pontes.** — Nos ultimos mezes teem sido substituidos os seguintes taboleiros metallicos em pontes das linhas de leste e norte:

Ponte do Rouxinol, de 7<sup>m</sup>,24 de abertura; Armazem, de 7<sup>m</sup>,24; Mondego Novo, 6 vãos de 31<sup>m</sup>; Torre das Vargens, 2 vãos de 31<sup>m</sup>; Mondego Velho, 3 vãos de 31<sup>m</sup>. No viaducto de Esgueira substituiram-se mais 6 tramos, restando apenas um tramo para a conclusão de todo o taboleiro.

Na ponte do Tejo, activa-se a construcção dos pilares n.<sup>o</sup> 5 e 3 procedendo-se actualmente á construcção do 4.<sup>o</sup> pilar.

**Loanda a Ambaca.** — Sobre a exploração d'esta linha diz um correspondente da *Tarde*, em Loanda, em carta de 27 de agosto findo:

Tem sido grande o desenvolvimento que estes caminhos de ferro teem tomado aqui, sendo de dia para dia maior a affluencia de passageiros, e sobretudo, de mercadorias, sendo o serviço executado com a melhor ordem e rapidez, devido á escolha do pessoal, que é excellente, não se dando por isso reclamações de especie alguma do commercio contra a companhia.

Actualmente conta a companhia 18 machinas em serviço, e brevemente espera receber do estrangeiro novas machinas e carruagens.

Isto é devido não só ao desenvolvimento do commercio, como tambem á boa direcção que sempre preside n'esta companhia, sendo os actuaes directores os srs. Guedes Infante, Perfeito de Magalhães, F. C. Ferreira, Julio Salazar d'Eça, etc., que teem sido incansaveis na boa organização dos serviços do pessoal e melhoramentos das linhas, sendo por isso dignos dos maiores elogios. E' tambem para louvar a limpeza e asseio que se vê em todas as dependencias da estação principal de Loanda, devendo especializar o dignissimo chefe, sr. Agostinho Gomes, um rapaz bastante pratico, al-

liando á sua muita experiecia a delicadeza não só para com os passageiros, como para com todo o pessoal, providenciando ás mais pequeninas reclamações, ainda que estas sejam de minima importancia.

Em breve começarão as obras para a construcção da nova linha até Malange.

Actualmente circulam durante o dia na linha de Loanda 8 comboios de serviço.

Folgamos em dar esta noticia aos nossos leitores desejando que a companhia continue prosperando como deseja, e nós tambem.

## LINHAS HESPAÑOLAS

**Cariñena a Zaragoza.** — Accusa um resultado magnifico o relatorio de 1896 d'este caminho de ferro, em relação ao exercicio anterior. A receita de passageiros foi de 101.321,49 pesetas e a de transportes em grande velocidade de 3.118,07. Nos de pequena velocidade, só em vinhos ascendeu o trafego a 16.000 toneladas, produzindo uma receita de 111.009,58 pesetas. O producto total da exploração foi de 267.879,56 pesetas e o liquido 108.719,88.

**San Sebastian.** — Foi inaugurado em 23 do mez passado o serviço de tremvias electricos. Afóra pequenos incidentes faceis de remediar, os novos tremvias funcionaram com bastante regularidade.

**Antoniente a Alcoy.** — Deve ser passada no proximo mez de outubro uma vistoria a esta linha, depois da qual a companhia do Norte começará os seus trabalhos em grande escala, sendo provavel que no proximo verão percorram já os comboios o trajecto de Játiva a Alcoy em toda a sua extensão.

**Madrid a Santoña.** — Parece terem gorado as negociações que o sr. Braconnier, concessionario d'esta linha, pretendia entabolar com diversos banqueiros das praças de Paris, Bruxellas e Londres para a subscricção de obrigações para a sua empresa.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### FRANÇA

Por decreto de 17 de agosto ultimo foi declarado de utilidade publica o estabelecimento de uma linha de tremvias, de tracção mecanica, no departamento das Bocas-do-Rhodano, destinada ao transporte de passageiros e pequenos volumes entre Meilhan e a estação de S. Carlos, em Marselha.

### BELGICA

Foi feita concessão á sociedade nacional de caminhos de ferro vicinaes do prolongamento, até Ursel, da linha de Gand a Somergem, bem como d'um ramal para a porta de Bruges, em Gand, da mesma linha.

### RUSSIA

Está concluido o estudo d'um projecto tendente a ligar o caminho de ferro da Russia europeia com o Transcapiio, de Orenburgo a Tachkend, com ramal por Cheliabinsk, para alcançar o Transiberiano.

### TURQUIA

O conselho de estado aceitou, mediante modificações, as propostas da sociedade do caminho de ferro de Mersina-Adana, relativas ao prolongamento d'esta via, a partir d'Adana até Osmanié, passando por Sis e Hamidié, e abrindo um ramal para Yourmoutalik. A sociedade compromete-se a profundar o porto de Yourmoutalik por meio de dragagens, e seccar os pantanos que existem no percurso da nova linha.

### CHINA

Foram oficialmente inaugurados os trabalhos de terraplanagem do caminho de ferro da Mandchuria pelas auctoridades chinezas e russas, no territorio chinez, na fronteira da província russa banhada pelo Pacifico.

### ABYSSINIA

A Westminster Gazette informa que está aberta, em Londres, a emissão de 40.000 obrigações de 500 francos para o novo caminho de ferro abyssinio, à taxa de 340 fr., com um juro minimo de 3 %, garantido pela França. Esta noticia está em desacordo com a concessão feita em tempos pelo Negus a um engenheiro francez, o sr. Cheineux, para o monopolio do mesmo caminho de ferro.

### REPUBLICA ARGENTINA

Foram aprovados os estudos e o plano apresentados ao governo pela empresa do caminho de ferro central argentino para a construcção da linha de Pergamino a Melincué.

## Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal apresentados á assemblea geral dos accionistas de 19 de julho de 1897.

### Primeira parte

(Continuado do n.º 232)

### Recursos effectivos da Companhia e sua applicação, durante o anno de 1896

Como no relatorio dos nossos actos, durante o exercicio de 1895, encontrareis nos quadros seguintes o desenvolvimento de todas as operações, em dinheiro, em 1896 e da applicação que aos fundos assim recebidos lhes foi dada no mesmo exercicio.

Este documento é tão minucioso que n'elle se encontram todos os elementos necessarios para a apreciação cabal dos nossos actos, e constituiendo os seus quadros uma verdadeira conta de gerencia da administração, no exercicio de 1896.

### RECURSOS

Saldos em 31 de dezembro de 1895:

Caixa em Lisboa		6:627\$371
Crédit Lyonnais c/ deposito do Comité..... Fr. <sup>s</sup>	12.524,20	2:254\$356
Banco Hypothecario Hespanhol..... P. <sup>as</sup>	4.215,25	758\$745
Banco de Paris e dos Paizes Baxos .....	Fr. <sup>s</sup> 1.921:640,80	345:895\$345
O mesmo—c/sequestro Bartisol..... "	700.000,00	126:000\$000
Bank für Handel et Industrie... Mk. <sup>s</sup>	615.033,00	138:382\$425
Crédit Industriel et Commercial Fr. <sup>s</sup>	276.610,39	49:789\$870
Comptoir National d'Escompte..... "	236.817,89	42:627\$220
Crédit Lyonnais "	109.268,20	19:668\$276
Société Générale .....	" 666.472,00	119:964\$960
Glyn Mills Currie & C. <sup>o</sup> .... £	727-6-2	3:772\$062
Banco Internacional de Paris .....	Fr. <sup>s</sup> 5.236,00	942\$480
Caisse de Reports..... "	4.105,65	739\$017
Banque Parisiense .....	" 12.906,45	2.323\$161
Banque Liégeoise .....	" 12.938,91	2.329\$004
Banco de Brabant..... "	4.015,86	722\$855
Agencia Aduaneira de Lisboa.....		6.210\$888
Deduzindo: Saldos crédores:		868:508\$035
Banco Lisboa & Açores....		269:838\$715
Agencia de Paris .....	Fr. <sup>s</sup> 340,83	61\$346
1 Dinheiro recebido das diferentes estações da linha .....		3.554:205\$962
2 " " "		6:756\$510
3 " " "		137:637\$931
4 " " "		83:165\$949
5 " " "		186:856\$318
6 " " "		5:115\$658
A transportar.....		4.572:346\$302

	Transporte .....	4.572:346#302
7	Dinheiro recebido por avarias no mobiliario, utensilios e atraço de comboios.....	307#535
8	" " " por fornecimento d'água, manobras de machinas, avarias e aluguel de material.....	5:625#561
9	" " " de devedores em c/corrente	558:683#976
10	" " " de diversas proveniencias	123:958#564
11	Retenção aos portadores d'obrigações, por impostos em França.....	47:248#501
12	Retenção aos portadores d'obrigações, por sello de novas obrigações.....	275#022
13	Retenção aos portadores d'obrigações amortizadas por falta de coupons.....	105#819
	Somma total.....	<u>5.308:551#280</u>

**APPLICAÇÃO**

1	Pago por despesas d'exploração.....	1.098:425#227
2	" por despesas de construcção.....	225:906#981
3	" por abastecimento de material.....	597:679#249
4	" por impostos em Portugal e França.....	236:957#131
5	" por serviços combinados com diversos..	55:87#557
6	Restituído á Caixa de socorros, reformas e pensões .....	188:609#200
7	Pago a diversos em c/corrente.....	145:901#058
8	" por despesas de reconstituição da Companhia .....	16:220#474
9	" por diferenças de cambios em transfe- rencias de fundos para o estrangeiro..	465:605#680
10	" por dividendo d'accções..	1:422#900
11	" por coupons e obriga- ções amortizadas, atra- zados .....	2:205#675
12	" por coupons d'obrigações, depois do conve- nio .....	1.512:450#223
		<u>1.516:078#798</u>

Saldos em 31 de dezembro de 1896:

Caixa em Lisboa	60:599#391
Agencia de Pa- ris .....	Fr. 8.707,50
Crédit Lyonnais c/deposito do Comité .....	52.340,70
Banco de Paris e dos Paizes Baixos.....	» 870.273,65
O mesmo—c/se- questro Barti- ssol.....	» 700:000,00
Bank für Handel et Industrie..	Mk. 609.266,85
Crédit Industriel et Commer- cial .....	Fr. 504.109,38
Comptoir Natio- nal d'Escom- pte.....	» 371.161,29
Crédit Lyonnais	» 998.540,17
Société Généra- le .....	» 295.585,90
Glyn Mills Cur- rie & C.º....	£ 167-11-4
Banco Interna- cional de Pa- ris .....	Fr. 6.341,65
Caisse de Re- ports .....	» 38.816,99
Banque Pari- sienne .....	» 13.844,65
Banque Liégeoi- se .....	» 11.273,88
Banco de Bra- bant.....	» 11.124,63
Agencia Adua- neira de Lis- boa .....	8:180#805
Somma réis...	905:400#956
Deduzindo :	
Saldo créder do Banco Lís- boa & Açores	164:200#040
Somma total.....	<u>5.308:551#280</u>

Temos entre as indicações d'este documento a nota do que, durante o anno de 1896, a nossa companhia fez entrar, como imposto, nos cofres publicos portuguezes.

Comparando os pagamentos da mesma natureza nos dois exercícios de 1895 e 1896, encontraremos o seguinte:

	1895	1896	Diff. de 1896
Imposto de sello .....	43:172#650	59:157#410	+ 15:98#760
Imposto de transito .	103:443#286	106:089#190	+ 2:645#904
Imposto de rendimen- to .....	-#-	998#081	+ 998#081
Contribuição predial.	8:737#830	7:448#026	- 1:289#804
Contribuição indus- trial da companhia	4:350#000	4:350#000	-#-
Contribuição do pes- soal .....	45:111#565	45:924#499	+ 812#904
Sello das novas obriga- ções .....	30:517#900	-#-	- 30:517#900
	<u>235:333#251</u>	<u>223:967#196</u>	<u>- 11:366#055</u>

Assim, excluindo 30:517#900 réis de sello das novas obrigações de 3 e 4%, que se não repetiu em 1896, nesse anno pagámos ao fisco portuguez 223:967#196 réis, isto é, mais 19:151#345 réis do que tínhamos pago no anno de 1895.

Convém notar que dos 223:967#196 réis em 1896, o imposto do sello, o de transito e o de rendimento, todos na importância de 173:244#271 réis, foram logo deduzidos do rendimento geral da exploração: tinham sido arrecadados do publico em conta de ordem; da contribuição predial em 1896 no quadro acima está deduzida a quantia de 262#158 réis que nos foi reembolsada.

Assim, a importância dos impostos em Portugal, lançados como taes na conta geral de exploração, que figura no passivo do documento n.º 6, é de 57:722#525 réis, o que, repetimos, não contradiz o que acima mostrámos que pela nossa empresa o fisco portuguez em 1896 arrecadou a valiosa quantia de 223:967#196.

E convém ainda lembrar que, nos termos de lei de 26 de fevereiro de 1875 e do acordo de 6 de março do mesmo anno, a nossa companhia não entrega ao tesouro portuguez o imposto de transito pelas mercadorias transportadas por pequena velocidade nas linhas de norte e leste, por estar ainda dentro do periodo de trinta e seis annos de isenção a que se refere a citada lei.

**Prejuizos de cambio**

No nosso relatorio de 1895 mencionámos o excesso de despesa, que tivemos, com o pagamento em ouro em paizes estrangeiros pelas diversas encommendas de material para a exploração da nossa rôde, e dissémos que esse prejuizo fôra :

No carvão .....	27:395#955
Nos demais productos comprados...	11:802#289
Total .....	<u>39:198#244</u>

Nesta informação foi omittida a importância da diferença de cambios que o nosso serviço dos armazens já tinha aumentado no custo dos diversos productos, e que alias figurou, como não podia deixar de ser, nas nossas contas de 1895 pela quantia de 23:640#937 réis,

Assim, rectificando os elementos que sobre este ponto apresentámos no nosso relatorio de 1895 e comparando-os com idênticos do exercicio de 1896, veremos que as diferenças de cambios exigiram dos rendimentos líquidos da companhia:

	1895	1896
Pelo fornecimento de carvão .....	35:443#226	57:460#844
Por outros fornecimentos .....	27:395#953	36:491#245
Pelas remessas de fundos para paga- mento dos coupons das nossas obrigações, arresto Bartissol e outras despesas fôra as de abas- tecimentos .....	552:790#797	465:605#680
	<u>615:629#976</u>	<u>559:557#769</u>

Recordemos que, em 1895, fizemos provisão em paizes estrangeiros para o pagamento de 3 coupons das nossas obrigações e para o embargo Duparchy & Bartissol de 700.000 francos, o que explica a diferença para mais em diferenças de cambios de 1895 sobre 1896, quando a taxa cambial n'este ultimo anno foi mais aggravada. Assim, vereis que, se não fôra a depressão cambial, as nossas reservas achar-se-hiam elevadas hoje a uma quantia muito importante.

(Continúa).

**AVISOS DE SERVIÇO****Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes**

Romaria ao Senhor Jesus da Piedade em Elvas. Feira Franca de S. Matheus, touradas, arraial, fogos d'artificios, illuminações a luz electrica, bailes populares, concertos, etc., etc.

Nos dias 20 a 24 de setembro de 1897.

Bilhetes de ida e volta, por preços reduzidos, validos para:

Ida, nos dias 19 a 23 inclusivé, por todos os comboios ordinarios. Volta nos dias 21 a 26 inclusivé, por todos os comboios ordinarios.

De Lisboa (Rocio) ou Santa Apolonia 4\$500 réis em 2.<sup>a</sup> classe e 3\$200 em 3.<sup>a</sup>, ida e volta.

Não se concede meios bilhetes nem se aceita bagagens para transporte gratuito. Não se permite mudança de classe. Para demais preços e condições ver os cartazes affixados nos logares do costume. Lisboa, 7 de setembro de 1897.

**Serviço de pequena velocidade na estação Belem**

Desde 1 de outubro de 1897 ficará aberta a estação de Belem, no ramal de Cascaes, ao serviço de pequena velocidade, com as restricções constantes da Tarifa C. N.<sup>o</sup> 1 bis de 1 de abril de 1896 a saber :

a) Não se transportam volumes de peso indivisivel superior a 100 kilogrammas;

b) Não se transportam vehiculos;

c) Os animaes (excepto os cães, para os quaes vigoram as condições ordinarias) só se transportam quando pequenos e acondicionados em gaiolas, caixas, cestos, etc. fornecidos pelos expedidores, nas condições dos artigos 58.<sup>o</sup> e 70.<sup>o</sup> da Tarifa General.

Ficam tambem em vigor para estes transportes todas as demais condições da referida tarifa. Lisboa, 1 de setembro de 1897.

**ARREMATAÇÕES****Companhia Real dos Caminhos de Ferro****Fornecimento de azeite de oliveira**

No dia 22 de setembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva da companhia real, serão abertas as propostas para o fornecimento de 16.000 kilogrammas de azeite de oliveira de boa qualidade.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e affixadas em todas as estações das linhas da companhia real.

Lisboa, 21 de agosto de 1897

**Leilão de remessas retardadas**

Em 4 de outubro proximo futuro, e dias seguintes, ás onze horas da manhã, por intermedio do agente de leilões sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 111.<sup>o</sup> das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 4 de agosto de 1897, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os interessados de que poderão ainda retiral-as, pagando o seu debito á companhia, para o que deverão dirigir-se ao serviço do trafego, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 2 do referido mes de outubro inclusivé, das dez horas da manhã ás tres da tarde.

Lisboa, 13 de setembro de 1897.

**Caminhos de ferro do Sul e Sueste****Fornecimento de lona**

Faz-se publico que pela uma hora da tarde de 25 do corrente, na secretaria da direcção d'estes caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 800 metros de lona para tectos de vagons.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção (largo de S. Roque n.<sup>o</sup> 22), onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 11 de setembro de 1897.

# COMPANHIA ANGLO-PORTUGUEZA DE TELEPHONES

**Travessa de Santa Justa, 60, 4.<sup>o</sup> — LISBOA**

**TELEPHONE N.<sup>o</sup> 1**

Subscrições reduzidas para a rēde publica incluindo a conservação das linhas e instrumentos : 45\$000 réis annualmente para as casas commerciaes, correspondendo a 123 réis por dia.

33\$750 réis annualmente para succursaes das mesmas que a tenham subscripto, correspondendo a 92 réis por dia.

33\$750 réis annualmente para casas particulares, medicos e postos medicos, correspondendo a 92 réis por dia.

O serviço da estação central é diurno e nocturno, e por esta fórmula podem a qualquer hora comunicar os subscriptores entre si e com theatros, hoteis, postos medicos, medicos, caminhos de ferro, companhias de carruagens, hospitaes, policia, bombeiros municipaes e voluntarios, etc.

**VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.**

A companhia construe e vende telephones e material para a collocação de linhas, comtanto que sejam para uso em local que esteja fóra do radius da cidade de Lisboa 15 kilometros.

Campainhas electricas, párraraios, despertadores de ladrões e de incendios e todos os mais apparelhos electricos que se vendem ou se alugam tanto em Lisboa como em toda e qualquer outra parte de Portugal.

**SUBSCRIPTORES DE LINHAS PARTICULARES**

Ha para preços muito modicos, desde 9\$000 (42 réis por dia), incluindo a conservação das linhas e instrumentos, e fazendo-se importante reducção aos subscriptores da rēde publica.

Para ouvir em casa as operas cantadas no Real Theatre de S. Carlos são 3\$000 réis por noite, ou 90\$000 réis por toda a epocha.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES**

RECOMMENDADAS

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS**

RECOMMANDÉES

**Antwerpia.**—A. Manceau.**Hamburgo.**—Augusto Blumenthal.**Leiria.**—Antonio C. d'Azevedo Batalha.**Lisboa.**—Ad. Seghers.—Rua Victor Cordon, 1-A.**Lisboa.**—Carlos C. Dias—(vinhos, frutas e outras comissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.**Lisboa.**—Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.**Lisboa.**—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.<sup>o</sup>**Lisboa.**—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.**Lisboa.**—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).**Londres.**—F. Demolder — 4, Holmdale Road Amburst Park.**Madrid.**—Cesar Fereal.—Agente comercial da C.ª Real.**Paris.**—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.**Porto.**—Grijó & C.º—Rua de Traz, 28.**Valencia d'Alcantara.**—D. Alejandro Campero.**Valencia d'Alcantara.**—Justo M. Estellez—Agente internacional de aduanas y transportes.**AGENDA DO VIAJANTE**

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

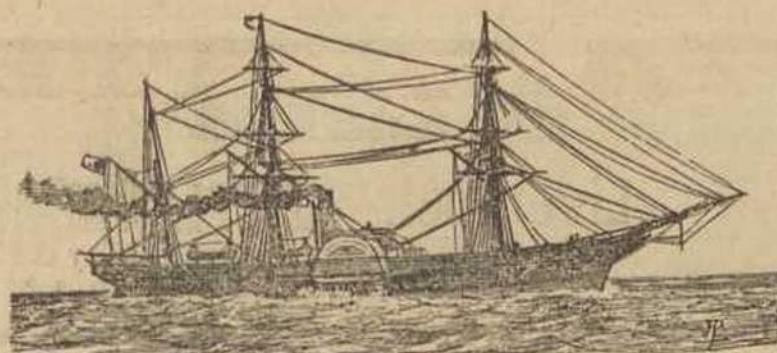
**AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.**

Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

**LISBOA Avenida-Palace.**—Rua do Príncipe, junto à Estação Central.—Établissement de premier ordre—toujours luxe et confort—200 chambres et salons.**LISBOA Braganza Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.<sup>o</sup> ordre—Propri. Victor Sasseti**LISBOA Hotel Durand**—Rua das Flores, 71—1.<sup>o</sup> class English family hotel—Proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.**LISBOA Grand Hotel Central**—Caes do Sodré—Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.**LISBOA Hotel de l'Europe**—Seul hotel français au centre de la ville—Cuisine française.**LISBOA Francfort Hotel**—No centro da cidade—Aposentos para famílias. Preços modicos. Mesa redonda às 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 413**LISBOA Hotel Americano**—P. de S. Paulo, n.º 3.—Proximo dos caes e banhos do arsenal.—Bons quartos e aposentos.—Preços: 1\$000 rs. para cima.**CASCAES Hotel Central**—De 1.<sup>o</sup> ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.**CASCAES Hotel Victor**—Appartements pour famille.—Vue splendide sur la mer. Service de 1.<sup>o</sup> ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lessage.**CINTRA Hotel Nunes**—Esplendidos panoramas, quartos confortáveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.—Propri. João Nunes.**CINTRA Hotel Netto**—Serviço de primeira ordem, aposentos confortáveis e agradáveis, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magníficas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoáveis.—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 edifício próprio. Accommodações para famílias.—Cozinha esmerada e farta. Propri. Vicente C. de Paramos.**ALCOBAÇA Hotel Gallinha**—Aposentos comodos e extremamente agradáveis. Comida boa, farta e bem feita.—Proprietário, António Souza Gallinha.**PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club**—Magníficas accommodações, acoito inexcedível, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira para as estações de Cella e Vállado—Propri. A. de S. Romão.**LEIRIA Hotel Central**—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e acoito inexcedível.—Carros para a Batalha, Marinha, etc.—Restaurante—Preços modicos.—On parle français.**FIGUEIRA DA FOZ Hotel Sandade.**—Rua da Saudade, Bairro novo. Magníficas vistas para o mar, muito perto da praia. Colyseu Figueirense, e proximo do Casino Mondego e theatro-eireo.—Preços variam entre 900 e 1\$400 rs.**COIMBRA Hotel dos Caminhos de Ferro**—Praça 8 de maio.—Estabelecimento de primeira ordem no centro da cidade; cozinha abundante e esmerada, quartos confortáveis, e inexcedível acoito. Casa de banhos, preços modicos. Proprietário, José Gomes Ribeiro.**PORTO Grande Hotel do Porto**—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres.—Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.**PORTO Hotel Continental**—R. Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.<sup>o</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Propri. Lopez Munhos.**PORTO Grande Hotel America Central**—Um dos melhores da cidade, magníficas salas e quartos banhos Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.**PORTO Hotel Franfurt**—O melhor e mais central da cidade—Salões, banhos, correio e telephone—Serviço de 1.<sup>o</sup> ordem—Propri. Adriano & François.**BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel do Elevador**—**Grande Hotel da Boa Vista.**—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para dietéticos. Bons quartos. Luz eléctrica. Aceio e ordem. Preços modicos.**GUIMARÃES Hotel do Toural.**—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 réis diarios. Serviço avulso, almoço 400, jantar 600 réis.**SEVILHA Grand Hotel d'Europe**—Proprietários Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para famílias preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão**SEVILHA Gran Fonda de Madrid**—Principal estabelecimento de Sevilha—illuminação eléctrica—luxuosos pátios—sala de jantar para 200 pessoas—banhos.**GRANADA Hotel Victoria**—Propri. Federico Iniesta Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.**GIBRALTAR Hotel Metropole e Nuevo Hotel Espanol.**—Situado á entrada da cidade.—Cozinha excelente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—Proprietário, Lorenzo Sacarello.**CARTAGENA Grand Hotel de Roma.**—No centro da cidade, 70 quartos espaçosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas.—Excellent cozinha—Hospedagem completa desde 5 pesetas—Proprietário Teófilo Garcia.**ORAN (Algérie) Hotel Restaurant du Louvre.**—Quartos confortáveis desde 2 francos, cozinha farta a preço fixo, desde 2 francos, ou por lista—situação ao centro da cidade em face do theatro. Proprietário Clastres Martin, rua de Turin.**TIZI OUZOU (Kabila, Algérie) Grand Hotel des Postes**—Excellent service de cozinha, bellos aposentos, carros para visitar Fort National, Michelet e grande Kabila. Preços economicos. Proprietário, P. Despous.**BONE (Algérie) Grand Hotel d'Orient.**—Cours National, principal avenida. Casa de 1.<sup>o</sup> ordem. Grandes quartos e salões, boa cozinha. Proprietária, Madame Léon Peytaud.**TUNIS Hotel de France.**—Très recommandé par son confortable, sa situation et son excellente cuisine, appartements de familles, omnibus à tous les trains, salon de lecture, jardin.—Propriet. Ferrier, Rue de Constantine, 12.**NICE Riviera-Palace-Hotel**—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchester—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.<sup>o</sup> ordre.**CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hotel**—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.<sup>o</sup> ordre.**CAIRO Ghesireh-Palace-Hotel**—Etablissement de premier ordre.—Grand parc sur le Nile. Luxe et confort—grands salons.

# Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo,  
e Buenos Ayres

O paquete **CLYDE**, sahirá a 20 de setembro.

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

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

## AGENTES

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

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

## HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de setembro de 1897

## COMPANHIA REAL

Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-30 t.   7-35 m.	2-10 t.   4-0 m.
10-0 t.   11-15 m.	7-45 t.   6-44 m.

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

Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.
S. <sup>a</sup> e sextas	2. <sup>a</sup> e 6. <sup>a</sup>
6-00 t.   11-7 t.	4-55 m.   10-30 m.

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

Lisb. C.S.-Porto	Porto-Lisb. C.S.
7-30 m.   9-40 t.	6-40 m.   8-30 t.

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

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.

Figueira-Alfar.	Alfar.-Figueira.
4-30 m   5-35 m	6-0 m   7-3 m.
12-5 t   12-47 t.	1-0 t.   2-0 t.

Espinho-Porto	Porto-Espinho
7-0 m.   8-3 m.	5-20 m.   6-26 m.
9-30 m.   10-32 m.	8-15 m.   9-17 m.

Fig.-B. Amieira	B. Amieira-Fig.
7-35 m.   8-2 m.	10-30 m.   10-57 m.

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

Fig.-B. Amieira	B. Amieira-Fig.
7-35 m.   8-2 m.	10-30 m.   10-57 m.

Lisboa R.-V.Alo.	V.Alo.-Lisboa R.
7-30 t.   5-25 m.	8-33 t.   6-0 m.

Cintra-Figueira	Cintra-Lisboa R.
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.

Fig.-B. Amieira	B. Amieira-Fig.
7-35 m.   8-2 m.	10-30 m.   10-57 m.

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

Cintra-Figueira	Figueira-Cintra
7-30 m.   8-0 t.	9-30 m   10-0 t.

Lisboa C.S.-Sant.	Sant.-Lisb. C.S.
2-0 t.   4-35 t.	6-45 m.   9-20 m.

Fig.-B. Amieira	B. Amieira-Fig.
7-35 m.   8-2 m.	10-30 m.   10-57 m.

Lisboa C.S.-Entr.	Entr.-Lisb. C. S.
4-0 m.   11-11 m.	6-0 m.   1-30 t.

Fig.-B. Amieira	B. Amieira-Fig.
7-35 m.   8-2 m.	10-30 m.   10-57 m.

Lisboa R.-Fig.*	Fig.-Lisboa R.
7-0 m.   3-20 t.	1-5 t.   10-20 t.

Fig.-B. Amieira	B. Amieira-Fig.
7-35 m.   8-2 m.	10-30 m.   10-57 m.

Alo. M.-Bemfica	Bemfica-Alo. M.
6-40 m.   7-5 m.	8-40 m.   9-0 m.

Fig.-B. Amieira	B. Amieira-Fig.
7-35 m.   8-2 m.	10-30 m.   10-57 m.

Lisboa R.-Setub.	Setub.-Lisb. T.P.

<tbl\_r cells="2

# Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL

O vapor **GOMES IV** — Commandante ROCHA JUNIOR



**S**AHIRÁ no dia 4 de outubro às 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António. — Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental**, pelo Canal, vap. allem., **Herzog**.

Sahirá a 24 de setembro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



**Algarve**, vapor português, **Gomes IV**.  
Sahirá a 16 de setembro.

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



**Bahia**, Rio e Santos, vapor allemão, **Pata-gonia**.

Sahirá a 29 de setembro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



**Barcelona**, Cette e Marselha, vap. frances, **Saint Jean**.

Sahirá a 22 de setembro.

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



**Barcelona**, Cette e Marselha, vapor frances, **Saint Thomas**.

Sahirá a 30 de setembro.

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



**Bordeaux**, vapor frances, **Chili**.

Sahirá a 29 de setembro. — Mes-

sageries Marítimes.

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



**Christiania** e outros portos da Noruega, vap. por **Sevilha**.

Esperado em 18 de setembro.

Agentes Chr. K. Wiese, T. do Corpo Santo, 21, 1.º



**Copenhagen**, vapor dinamarques, **Tejo**.

Sahirá em 17 de setembro.

Agente E. George  
Rua da Prata, 8, 1.º



**Dakar**, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. frances, **Cordillère**.

Sahirá a 27 de setembro. Messageries Marítimes

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



**Gibraltar**, vapor inglez **Gibraltar**.

Esperado em 17 de setembro.

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



**Hamburgo**, vapor allemão **Admiral**.

Sahirá em 18 de setembro.

Agente E. George

Rua da Prata, 8, 1.º



**Havre** e Anvers, vapor frances, **Saint André**.

Sahirá a 22 de setembro.

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



**Iquitos** (directo) vapor inglez **Huascar**. Sahi-

rá a 21 de setembro.

Agentes, Garland Laidley & C.ª

Rua do Alecrim, 10, 1.º



**Liverpool**, vapor inglez **Hubert**.

Sahirá a 22 de setembro.

Agentes Garland Laidley & C.ª

Rua do Alecrim, 10, 1.º



**Madeira**, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Vellas), Caes do Pico e Fayal, vap. português, **Funchal**.

Sahirá a 20 de setembro.

Agente, G. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



**Pará** e Manaus, (via Madeira) vapor inglez **Augustine**.

Sahirá a 20 de setembro.

Agentes, Garland Laidley & C.ª

Rua do Alecrim, 10, 1.º



**Pará** e Manaus, paquete **Rio Amazonas**.

Esperado a 25 de setembro para sahir

a 26.

Agentes, José Antunes dos Santos & C.ª

Praça dos Remolares, 4, 1.º



**Pernambuco**, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro, **Ville de Rosario**.

Entrará a 18 para sahir a 19.

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



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Monte-

video e Buenos Ayres, vap.

inglez **Clyde**.

Sahirá a 20 de setembro.

Agentes, James Rawes, & C.ª

Rua d'El-Rei, 31, 1.º



**Pernambuco**, Rio e Santos, vapor alemão, **Mendoza**.

Sahirá a 22 de setembro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



**Pernambuco**, Maceió, Bahia, Rio e Santos, vap. frances, **Canarias**.

Entrará a 1 de outubro para sahir a 2.

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



**Rio de Janeiro** e Santos, vap. franc., **Paranaguá**.

Entrará a 25 e sahirá a 26.

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



**Southampton** vapor inglez, **Danube**.

Esperado a 22 de setem-

bro.

Agentes James Rawes, Rua d'El-Rei, 31, 1.º



**S. Thiago**, S. Thomé, Cabinda, Santo António do Zaire, Ambriz, Novo Redondo, Loanda, Benguela e Mossamedes, vap. portug.

**Zaire**. Sahirá a 23 de setembro.

Emp. Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vap. ing.

**Iberia**. Sahirá a 29 de setembro.

Agentes, E. P. Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64.