

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers — 1894

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.
Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA — Paris, L. CRETEY — Liverpool, W. N. CORNETT — Lourenço Marques, J. M. COSTA

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA
TELEPHONE N.º 27



Anvers — 1849

Nova distincção á «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Segundo comunicação recebida da Camara de Commercio e Industria de Lisboa, que se encarregou de promover a concorrência de productos portuguezes á Exposição Internacional de Bruxellas, á nossa **Gazeta**, que alli foi exposta na classe «Caminhos de ferro», foi conferida pelo jury especial d'essa classe uma **Medalha de prata**.

Esta nova distincção recebida n'um paiz em que a industria de caminhos de ferro occupa um lugar tão proeminente, e conferida por um jury composto das primeiras summidades da engenharia ferro-viaria, é uma honra que ennobrece não só o nosso jornal como o paiz, que elle representou n'aquella Exposição.

SUMMARIO

	Pag		Pag
Commercio de importação e exportação	322	Parte financeira. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cami-	329
Carta de Lourenço Marques, por J. M. C	322	bos, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de	
Estatistica.	323	caminhos de ferro nas Bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos ca-	328 e
Automobilismo (illustrado).	324	minhos de ferro portuguezes e hespanhoes	330
Notas de viagem. — XXVIII — Começa o regresso — Beja arabe e Beja alem-		Linhas portuguezas. — Minho e Douro — Falta de material — Horario de in-	330
tejana — Estações, casas de guarda, pontes e tunneis — Caminho de Bis-		verno — Quelimane ao Ruo	330
kra — Um lago delicioso — As portas do deserto — Palmeiral immenso —		Linhas hespanholas. — Bilbao a San Sebastian — Cantabrico	330
Rampas continuas e curvas enormes — A agua.	325	Linhas estrangeiras. — Russia — Turquia — Estados Unidos — Chili — Hon-	330
Publicações recebidas	326	duras	330
A Lusitana.	327	Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatorio — (Conclu-	331
O «Seculo» e nós.	327	ção)	331
Madrid-Caceres-Portugal e Oeste de Hespanha	327	Arrematações	332
		Casas recommendadas	334
		Agenda do viajante	334
		Annuncios	335
		Horario em 1 de novembro de 1897	335
		Vapores a sahir do porto de Lisboa	336



Automotor «DAIMLER» em andamento — Vide artigo pag. 324

Commercio de importação e de exportação

PUBLICOU-SE o volume da *Estatistica de Portugal* referido a 1892, e devemos concordar que, quasi dois annos depois, já não é sem tempo.

Repetidas vezes temos aqui lamentado que alguns serviços publicos andem tão atrasados, e entre estes temos notado o da estatistica commercial, que é uma das mais importantes e das que, no periodo especial que desde annos atravessamos, deveriam ser mais cuidadas.

E' para sentir que seis ou mesmo nove mezes depois de fechado um exercicio não haja tempo para se lhe fazer a estatistica, o que daria em resultado que teriamos hoje sobre a mesa os mappas de 1896, por certo muito mais uteis a consultar do que as de 1895.

O estudo de uma estatistica recente pôde conduzir á correcção dos erros economicos que por esse exame se põe em evidencia.

Uma reforma da pauta, uma lei sobre exportações ressaltaria á vista nas suas consequencias e nos pontos em que ella fôsse prejudicial aos rendimentos publicos ou ao movimento commercial do paiz, e poderia obtemperar-se a esse prejuizo.

Mas, passados quasi dois annos, tarde é, na maioria dos casos, para se dar remedio a qualquer inconveniente que tenha prejudicado o nosso viver economico; as correntes commerciaes, uma vez distrahidas do seu curso, não é facil fazel-as voltar, muito mais se em tão longo periodo se deixaram encaminhar-se para outros pontos.

Assim a *Estatistica de Portugal*, a que nos estamos referindo, reduz-se a um simples livro para a estante e para estudos retrospectivos, unico ponto de vista sob o qual pôde ser encarada.

E os elementos que essa estatistica nos fornece são mais para nos sobresaltar do que para nos inspirar confiança no futuro.

Logo na terceira pagina deparam-se-nos os resumos da importação e exportação comparados no quinquennio de 1891 a 95, o que é interessante porque abrange o periodo desde que se declarou a crise economica e financeira do nosso paiz.

D'esses resumos vê-se que a nossa balança commercial continúa desequilibrada, sendo os valores das mercadorias importadas os seguintes, em contos de réis:

	Import. para consumo	Export. nacional	Differença
1891.....	39.509	21.379	18.130
1892.....	30.829	24.631	6.198
1893.....	38.307	23.408	14.899
1894.....	35.667	23.924	11.743
1895.....	39.841	26.961	12.880

Isto é, de 18.130 contos de differença que tivemos em 1891 baixámos no anno seguinte a pouco mais de um terço, 6.198 contos, devido a uma diminuição de 8.680 contos na importação, o que se explica pelo pânico que a declaração da crise produziu no commercio e nos consumidores e no receio de maiores difficuldades futuras na liquidação de contas, receio que mais affectou os nossos fornecedores no estrangeiro, alguns dos quaes se negaram a vender-nos fazenda sem pagamento á vista.

Mas logo no anno seguinte, restabelecida a confiança dos vendedores estrangeiros, pelas provas de honradez que o nosso commercio lhes deu, saldando pontualmente os seus debitos, a ponto da exportação do

ouro em 1891 se ter elevado á pasmosa cifra de 35.051 contos, socegado o consumidor portuguez sobre o não repentino (posto que sempre gradual) aggravamento da crise, este foi comprando e aquelle enviando successivamente mais productos exóticos, a ponto de, em 1895, os estarmos importando em valor já superior ao de 1891.

Pela sua parte a exportação, que em 1892 subiu 3.252 contos em relação a 1891, desceu de novo no anno seguinte e só a muito custo se arrasta na pendente tendendo a elevar-se, não, todavia, tanto como a importação, nem quanto corresponderia subir em vista do desenvolvimento que era de esperar das nossas industrias depois da pauta excessivamente proteccionista de 1892.

Já no nosso n.º 221 de 1 março ultimo publicámos, por classes da pauta, o detalhe do movimento do anno de 1896, no que se refere a importação para consumo e á exportação nacional, comparado com 1895 (e por signal que no titulo d'essa estatistica indicámos por erro typographico, «Janeiro a Outubro» quando deviamos dizer «Janeiro a Dezembro»); fazer agora a comparação de 1895 com os annos anteriores seria escusado.

Por essa estatistica, extrahida do Boletim mensal que a mesma Administração Geral das Alfandegas publica, e que é muito util porque apparece apenas uns tres mezes depois do periodo a que se refere, vimos que o movimento de importação e exportação foi quasi igual em 1896 ao de 1895. As observações, pois, que acima deixamos teem applicação tambem ao anno findo.

E pelos mesmos Boletins publicados, já do anno corrente, vê-se que, infelizmente, são bem contrarias á melhora as differenças que se notam, augmentando a importação e estacionando a exportação.

Unicamente no ouro e prata é que se dá o contrario: a importação até maio findo diminuiu 428 contos e a exportação augmentou 99.

E ainda ha quem diga que vamos melhorando!

O verdadeiro cego é o que não quer vêr.

CARTA DE LOURENÇO MARQUES

Lourenço Marques, 25 de setembro de 1897.

O trafego da linha de Lourenço Marques tem diminuido n'estes ultimos mezes (agosto a setembro) devido á crise que actualmente o commercio da Republica Sul Africana está atravessando.

Esta diminuição de trafego não attinge só a linha de Lourenço Marques, mas egualmente a de Natal, e principalmente a do Cabo da Boa Esperança.

O governo da colonia do Natal resolveu ultimamente considerar o seu porto franco para a entrada da maior parte das mercadorias que se destinam á Republica Sul Africana, afim de vêr se assim attrahia ao seu porto o maior numero de mercadorias; mas, ao que parece, esta medida, que á primeira vista se a figura ser d'um grande alcance, não desviará o trafego que se destina a Lourenço Marques, por ser esta a via mais curta entre a costa maritima e o centro do Transvaal.

Espera-se, no emtanto, que este estado de apathia não se deva prolongar por muito tempo, visto acharem-se em marcha para este porto importantes carregamentos de mercadorias que decerto virão compensar o que n'estes mezes temos perdido.

O movimento dos comboios e a tonelagem approximada transportada nos mezes de junho e julho ultimos,

comparado com o havido em eguaes mezes do anno anterior, é representado pelos seguintes algarismos:

Mezes	1897		1896	
	N.º de comboios	Toneladas	N.º de comboios	Toneladas
Junho.....	163	11.122	170	10.794
Julho.....	230	19.705	193	13.360

J. M. C.

De uma outra carta de 12 de junho do nosso sollicito correspondente, carta que se extraviou no correio e de que só agora recebemos copia, extractamos ainda os esclarecimentos seguintes:

Das tres machinas de que o governo auctorizou a compra á Companhia Neerlandeza, duas já se acham ao serviço. Pesam 47 toneladas e a sua força de tracção é de 240 toneladas brutas, que é a carga que regularmente rebocam entre Lourenço Marques e Ressano Garcia.

Estas machinas teem feito já um excellente serviço e com ellas acabou a agglomeração de mercadorias que constantemente havia em Lourenço Marques, esperando transporte para o Transvaal, ficando por esta forma resolvido o complicado problema de se fazerem transportar 1.000 toneladas diariamente.

Nos 89 kilometros de linha férrea de Lourenço Marques á fronteira do Transvaal foram estabelecidos quatro desvios, ficando portanto a linha dividida pela forma seguinte:

Kilometro	1 — Estação de Lourenço Marques
"	10 — Desvio
"	21 — Estação de Matolla
"	27 — Desvio
"	38 — Estação de Pessene
"	46 — Desvio
"	53 — Apeadeiro
"	62 — Desvio
"	70 — Estação de Movené
"	81 — Estação de Incomati
"	89 — Estação de Ressano Garcia

o que permite effectuar maior numero de comboios, tanto ascendentes como descendentes.

Cada um dos desvios tem, como as estações e apeadeiros, telegrapho Morse, por meio do qual o seu encarregado, um agente especial do serviço do movimento, dirige a circulação dos comboios.

Obedecendo a este grande melhoramento é que a direcção d'este caminho de ferro pôz no dia 1.º de junho em vigor um novo horario de comboios de passageiros e mercadorias, em serviço combinado com a Companhia Neerlandeza, por meio do qual se consegue pôr em movimento diario, e sempre que isso seja preciso, 12 comboios de mercadorias e 2 de passageiros, em sentido ascendente, e egual numero em via descendente.

Estabeleceram-se egualmente novas tomas d'agua nos kilometros 27, 46 e 62, onde existem grandes reservatórios, sendo a agua recolhida dos rios e ribeiras mais proximas, trabalhando na sua conducção excellentes pulsometros que foram tambem ultimamente adquiridos.

Todos estes melhoramentos teem concorrido para o augmento do trafego.

As receitas d'este caminho de ferro, relativas a 1896 e 1895, foram as seguintes:

1896.....	679:445#351 réis
1895.....	369:803#460 "

Estatistica

O movimento e productos das linhas constituindo a rede da Companhia Real no primeiro semestre do anno corrente, demonstram um ligeiro augmento em relação a egual periodo do anno anterior, como vamos detalhar:

O movimento nos dois primeiros semestres foi:

Passageiros	1897	1896
Leste, Norte e ramaes.....	1.253.318	1.167.029
Cintra-Torres	307.826	286.099
Cascaes	507.266	366.102
Urbana	556.852	499.074
Torres-Figueira.....	169.526	132.399
Beira Baixa	63.919	61.771
Totales	2.858.707	2.512.474

Mercadorias em pequena velocidade; toneladas:

Leste, Norte e ramaes	387.662	374.689
Cintra-Torres	75.997	57.638
Cascaes	18.435	23.954
Torres-Figueira.....	62.522	59.114
Beira Baixa	22.907	25.915
Totales.....	567.523	541.310

Como se vê, em passageiros houve augmento em todas as linhas, sendo mais accentuado o do ramal de Cascaes, não obstante esta linha ter o seu principal elemento de prosperidade nas praias de banhos que serve e para as quaes o grande movimento começa no segundo semestre.

Na Beira Baixa, por mais que a companhia tenha creado tarifas de preços reduzidos e incluindo as procedencias d'esta linha nos mais importantes serviços especiaes, parece que o espirito sedentario d'aquellas povoações não se altera, e assim o augmento de circulação de passageiros é o mais insignificante.

Em relação a mercadorias não se percebe bem como, havendo augmento, e consideravel, em todas as linhas, sendo recente a abertura da maior parte das estações de Cascaes ao serviço de pequena velocidade, se demonstre ali uma diminuição sensivel de tonelagem.

O mesmo succede na Beira Baixa, não obstante todos os esforços que a Companhia tem feito para desenvolver o trafego d'aquella linha.

Questão, em grande parte, da rotina e da apathia commercial que não é facil combater por mais que se estudem as causas e se chegue a conhecê-las.

Os productos foram os seguintes, em mil réis.

Passageiros:	1897	1896
Rêde não garantida que compre-		
hende todas as linhas excepto		
Torres e Beira Baixa	688.485	656.339
Torres-Figueira	40.836	35.245
Beira Baixa	28.701	27.775
Totales	758.022	719.359

No augmento total da rede não garantida entram as linhas de Leste e Norte com 20 contos, Cintra-Torres com 3, cintura com 1, Cascaes com 9, havendo diminuição nas demais, pouco importante.

Os productos da grande velocidade foram:

em 1897.....	126:223#257 réis
" 1896.....	113:942#105 "

A differença provém de maiores ou menores augmentos em todas as linhas.

Em pequena velocidade houve os seguintes productos, em mil réis:

	1897	1896
Rêde não garantida.....	677.538	654.185
Torres-Figueira.....	53.459	48.878
Beira Baixa.....	41.237	44.160
Totales.....	772.234	747.223

O augmento na rêde não garantida accentuou-se mais ou menos proporcionalmente em todas as linhas, sendo a maior percentagem nas de Cintra-Torres, em que o excesso attingiu mais de 20 %, e de Cascaes, em que se elevou a 40 %.

A linha de Torres-Figueira progrediu em receitas em pequena velocidade uns 9,5 % e a da Beira Baixa teve diminuição de cerca de 7 %.

O total geral das receitas foi, em mil réis:

	1897	1896
Passageiros.....	758.021	719.358
Grande velocidade.....	126.223	113.942
Pequena.....	772.234	747.223
Total.....	1.656.478	1.580.523

ou um augmento, no anno corrente, de 75.953.7569 réis, o que dá a média annual kilometrica de

3:113.151 réis em 1897
2:962.178 " " 1896

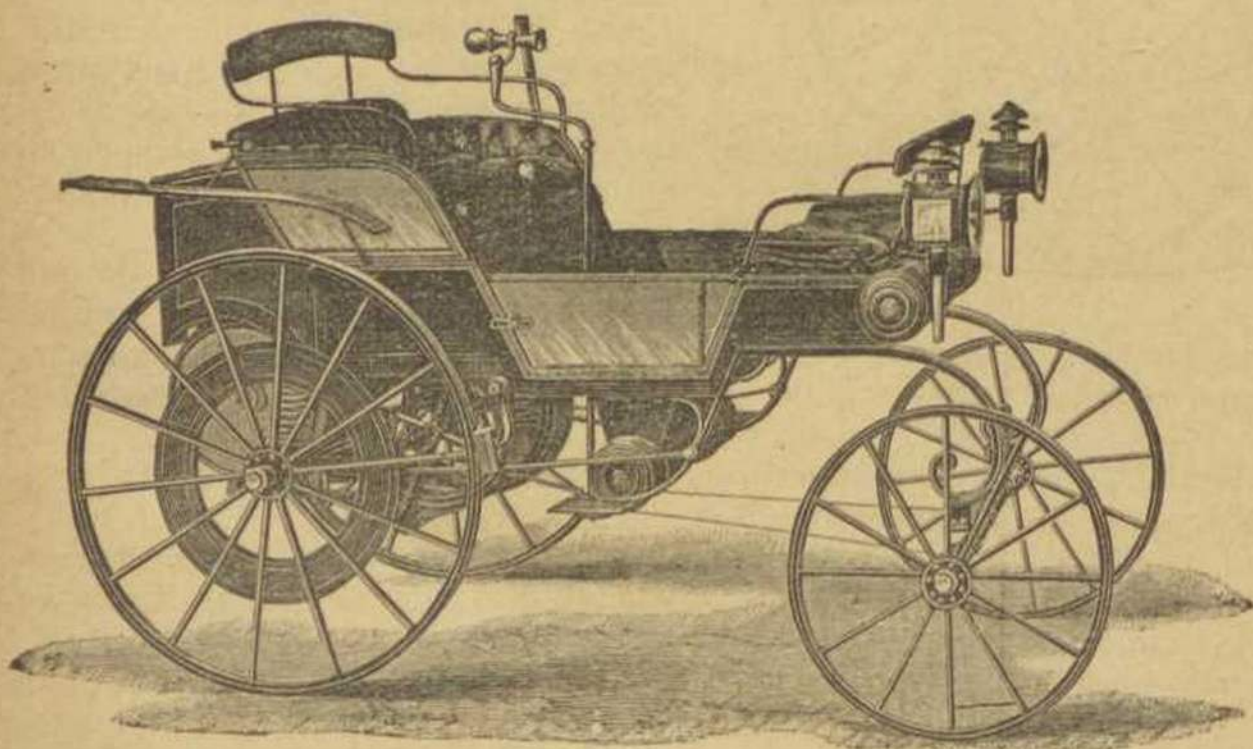
Desde então até hoje, sabe-se pelos boletins que temos publicado na tabella respectiva, o augmento de receitas tem continuado, sendo natural que em todo o anno se elevará a cerca de 200 contos.

AUTOMOBILISMO

Carros de motor Daimler

Tendo á sua disposição um motor portatil, seguro, leve e de facil manobra, natural era que o sr. Daimler, distincto engenheiro de Cannstadt, o applicasse ao automobilismo em todas as suas differentes utilizações.

É por isso que esta casa constroe variados modelos de carros, dos quaes vamos tratar agora; e como os automoveis Daimler, pela sua qualidade, se podem di-



vidir em tres categorias:—trens sobre estradas para passageiros isoladamente, carros para viagem em comum e para bagagens, e viação sobre carris—trataremos hoje só da primeira parte ou categoria.

O trem automovel de Daimler para transito nas ruas, provido de motor de benzina, em substituição da

tracção animal, attingiu a maxima perfeição pela sua construcção especial, entre os melhores typos d'este genero de vehiculos automaticos, desde as primeiras exposições que datam do anno de 1885. Estes trens, como os outros vehiculos do mesmo auctor, reúnem em si todas as commodidades, superioridades e perfeições que podem desejar-se em vehiculos d'esta ordem, quer no que diz respeito á disposição geral, quer quanto aos detalhes de construcção, ou ao seu feitio, que é da maxima elegancia, alliando a mais completa solidez a um peso limitado, e tendo, além d'isso, adaptação a todas as irregularidades que o caminho apresente.

A força motriz é fornecida pelo novo motor de Daimler, *Phoenix*, cuja construcção calculada e adaptada especialmente para emprego em vehiculos, é sob todos os pontos de vista a mais perfeita.

Este motor é disposto de fôrma que o consumo de benzina se effectua automaticamente e conforme a necessidade eventual de maior ou menor força, sem que se torne preciso regulal o, (incommodo que se dá com os outros motores), e por esta fôrma obtem-se a tracção mais barata que se pôde imaginar.

O motor acha-se apropriadamente situado na parte posterior do vehiculo, e como descança sobre molas elasticas, é por esta fôrma quasi annullada a transmissão da vibração do motor em funcionamento para a carruagem.

A força motriz é transmittida do motor por meio de uma nova especie de correia transmissora para um comunicador e d'alli para as rodas do vehiculo por meio de engrenagens.

A organização dada ao vehiculo permite obter quatro diversas velocidades, usando-se para este fim d'um engenhoso systema quadruplo de contra-transmissão por correias, avançando e recuando as correias singelas por meio de cylindros multiplicadores, e bastando para isso um simples movimento da alavanca.

Por esta fôrma dá-se uma consideravel regularidade no modo como se effectua, de uma maneira perfeitamente segura, a mudança de velocidade, porque antes de se poder fazer recuar uma das correias é preciso que a outra tenha avançado, não podendo haver mais do que uma correia funcionando ao mesmo tempo. A vantagem que este novo systema de transmissão da força

motriz tem sobre os outros systemas de rodas dentadas ou correntes em uso, consiste na eliminação do ruido, não só quando se altera a velocidade como tambem durante o funcionamento regular, especialmente no andamento suave e sem solavancos que assim se obtem.

Os trens automaticos attingem velocidades entre 5 e 25 kilom., ou mais, por hora, e podem subir inclinações de 15 %.

O guiador consiste n'uma alavanca de mão, em communicação com o eixo movel das rodas da frente, as quaes funcionam por meio de pistons munidos de dobradiças, communicando com o eixo posterior. Este apparelho é igualmente comodo, simples e de funcionamento seguro.

O reservatorio de benzina acha-se situado em sitio protegido sob a caixa da

carruagem; a sua capacidade attinge o consumo de uma viagem de cerca de 200 kilometros sem ter de encher-se novamente; para viagens de mais longa duração pôde applicar-se sobre este um segundo reservatorio de igual capacidade, comportando assim a quantidade necessaria para uma viagem de cerca de 400 kilometros.

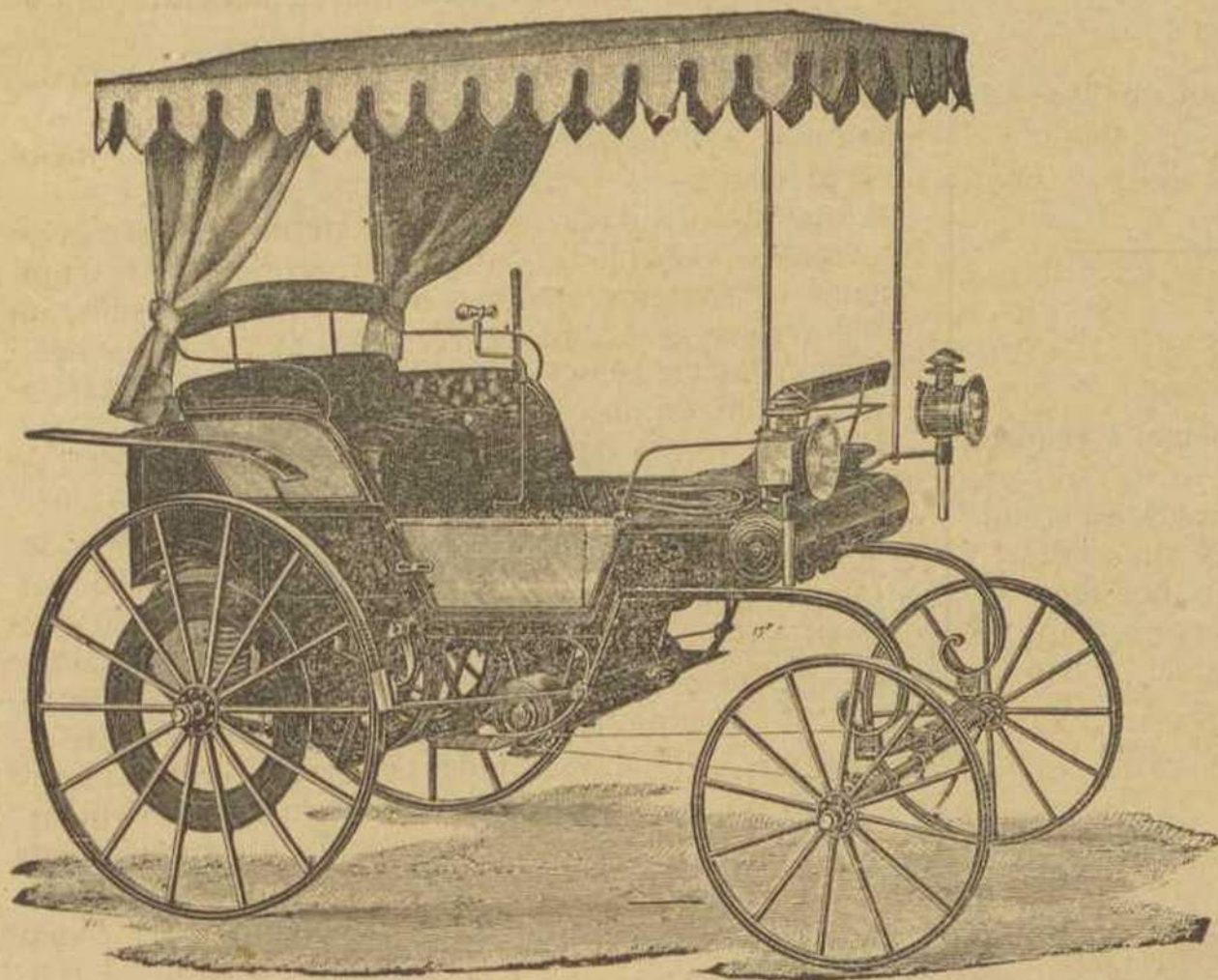
O aparelho para a circulação e resfriamento da agua é tambem de novo genero, sem bomba ou outro qualquer accessorio mechanico. A agua introduz-se no disco de rotação e é assim posta tambem em movimento e recolhida por um tubo receptor, que origina uma pressão na tubagem, tornando-se a circulação automatica effectuada mais efficaz.

A carruagem é munida de dois travões, um manual e outro de pé; o uso do ultimo só por si basta, em quasi todos os casos, para diminuir a velocidade do vehiculo, mesmo quando, em grande andamento, e quer em caminho plano, descida ou subida; para fazer parar rapida e seguramente o vehiculo, pôde ser usado o travão de mão, o qual é especialmente destinado a paragens subitas e no fim da viagem.

O funcionamento do travão de pé effectua-se facil e rapidamente.

Estes carros são construidos em varios modelos, como os que hoje apresentamos, e outros, fabricados todos com os melhores materiaes, e os estofos de panno ou cabedal, conforme se deseje.

As carruagens automaticas de Daimler teem até agora obtido os primeiros premios nos grandes concursos internacionais, a saber:



Em Paris (Paris-Rouen) em julho de 1897;

Em Turim (Turim-Asti) na exposição internacional, em maio de 1895;

Em Paris (Paris-Bordeus) em julho de 1895;

Entre Paris e Marselha, e volta, em outubro de 1896, na qual os 3 primeiros premios couberam ás carruagens Daimler. O primeiro trem de Daimler percorreu a distancia de 1.728 kilometros, ida e volta, n'um espaço de tempo de 67 horas e 42 minutos, limite que não tinha ainda sido attingido por nenhum outro vehiculo.

O sr. engenheiro Daimler, de Cannstadt, não se limitou á factura dos seus vehiculos automaticos e escaleiros movidos pelos seus motores, mas conseguiu tambem, em cerca de dez annos, e em resultado dos aperfeiçoamentos que lhes tem introduzido, obter o primeiro logar n'esta nova e importante industria.

Os unicos representantes para Portugal e colonias são os activos commerciantes de Lisboa, srs. O. Herold & C.^o, aos quaes devemos os esclarecimentos constantes d'esta descripção e das dos outros carros do mesmo auctor, que mais tarde daremos.

NOTAS DE VIAGEM

XXVIII

Começa o regresso. — Beja arabe e Beja alemtejana. — Estações, casas de guarda, pontes e tunneis. — Caminho de Biskra. — Um lago delicioso. — As portas do deserto. — Palmeiral immenso. — Rampas continuas e curvas enormes. — A agua.

A volta de Tunis pelo mesmo caminho da ida não se me tornou fastidiosa, porque, nada tendo visto então, por começar a anoitecer e a haver frio e chuva desde *Beja-gare*, tive a novidade de gosar, ao regresso, as bonitas paizagens tunisianas até a fronteira algeriana em Ghardimaou.

Primeiramente, e por meio de verdejantes prados, passámos sobre as altas arcarias do aqueducto romano, que conduzia as aguas de Zaghouan a Carthago. Depois entrámos no valle do Medjerda, rio que vamos, ora atravessando em elegantes pontes, hora ladeando, encontrando aqui e alli vestigios romanos bem pronunciados, até que, feitos cerca de 100 kilometros de percurso, a via se encontra apertada entre as duas encostas e estas por tal fôrma são irregulares que não houve outro remedio, na construcção, senão passar-se d'uma margem á outra nove vezes, que tantas são as pontes que successivamente atravessamos, até concluir por um tunnel de 350 metros.

Tendo partido de Tunis ás 8 horas da manhã, é necessario almoçar em *Beja-gare* ou *Pont du Trajan*, que é a mesma cousa, nome que lhe vem da admiravel ponte romana sobre o rio Beja, que lhe fica perto.

Em Beja temos, com effeito, 25 minutos para almoçar, e por mais que o comboio viesse atrasado, o chefe da estação, um attencioso arabe, respeitounos o tempo necessario para matarmos a fome.

Muito mais humano, afinal, do que o chefe de estação de igual nome na

nossa linha do sul, que ainda ha poucos dias nem uma desenxabida sôpa nos deixou tomar no detestavel bufete.

Isto prova que tambem por cá temos verdadeiros homens das arabias...

Do resto do caminho até Constantina não lhes falarei para não repetir o que já disse na descripção da ida.

Não deixarei de notar, porém, que na fronteira novas impertinencias da alfandega nos esperam.

Bagagens muito cuidadosamente revistadas, hesitações e consultas sobre se devo ou não pagar direitos por quatro chechias e dois frascos de essencias que eu trazia de Tunis, e tres pares de meias novas que me restavam das que levára de Lisboa.

Ha pouco, na capital do Alemtejo, lembrei-me da Beja tunisiana; pois em Ghardimaou julguei-me em El-

vas, a memoravel fronteira onde ainda ha dias quizeram fazer pagar direitos a um amigo nosso por um charuto e 35 grammas de tabaco, e o ameaçavam com a prisão, por elle, sendo francez, não saber falar portuguez (!)

No que respeita á linha, noto que as estações são de muito simples construcção, sem *marquise*, e com o nome só ao lado, nas empenas, como, por grande falta de comprehensão das commodidades do publico, ainda se usa em muitas estações portuguezas e hespanholas.

As casas de guarda são em fórma de koubas ou tumulos de marabús, augmentando assim a *scie* d'estas construcções que nos perseguem por todos os lados.

Tambem notei que a grande plantação de eucalyptos aos dois lados da via, se bem que refresca e purifica o ar e abriga os viajantes dos ataques do *siróco*, vento do deserto, intercepta a vista dos bellissimos panoramas que se desfructariam do comboio.

Cêrca das 6 horas da tarde temos que jantar em Duvivier, cujo bufete é fóra da estação, do outro lado da rua publica.

Ahi ha bastante tempo, porque o comboio liga com o que vem de Bone, seguindo, portanto, para Constantina reunidos os passageiros vindos não só d'estes dois extremos, como de Alger, comboio ao qual se ligam em Kroubs.

Já se vê que a mesma recepção nos espera em Constantina, estação isolada, pouca luz e empregados com somno.

Como já havia visto Constantina, no dia seguinte parti pelo primeiro comboio, 9 h. e 25' da manhã, para entroncar com o que vae a Biskra.

Depois de um appetitoso almoço por 3 francos no bufete de El Guerrha, que é a estação de entroncamento, toma-se logar nas carruagens da companhia Este-Algeriano, á qual pertence a linha de Biskra; material muito confortavel como as nossas carruagens fechadas de 1.^a classe; e o mesmo succede na 2.^a.

Até Tamarins, 10.^a estação, a linha não offerece interesse especial senão, ao pé da estação de *Les Lacs*, o lindo lago Tinsilt, de agua limpida, que nos fica á direita.

De Tamarins em deante, porém, as curvas são enormes e o telegrapho desaparece-nos repetidas vezes, galgando as montanhas que o comboio não póde subir, para só mais tarde vir encontrar-se connosco, ou nós com elle.

Afinal, farta de subir rampas e de serpentear pelo valle do Fedala, resolve-se a linha a atravessal-o por 3 pontes e encurtar caminho furando-lhe as margens em 3 tunneis, depois dos quaes se nos desenrola á vista a mais pittoresca paizagem.

Paramos na estação de El Kantara, depois da qual é interessantissimo vêr o traçado que seguimos.

Ao nosso lado, toda a pequena aldeia formada em volta d'uma mina d'agua, que dizem ser purissima. Na frente erguem-se as montanhas do Tell, para as quaes o comboio avança, sem que, não havendo tunnel, como não ha, se perceba como vamos passar aquelle monstro.

Mas a natureza abriu alli uma estreitissima garganta, chamada com toda a propriedade pelos arabes *Famues-Sahara*, a *Bôcca do Sahara*.

Com effeito, por aquelle desfiladeiro unico passa a estrada sobre a mais pittoresca ponte que tenho visto, e superiormente o caminho de ferro.

Ao penetrarmos entre aquellas fauces de pedra, que ameaçam estrangular-nos unindo-se — o Gaous e o Es-sor — um panorama novo nos apparece como se uma nuvem se rasgasse deante de nós.

É o deserto immenso que se estende á nossa vista,

como uma toalha de neve interminavel, apenas longinquamente manchada de pequenissimos pontos escuros.

Estes pontos que se nos afiguram pequenissimos são, todavia, os ultimos oasis onde se agrupam milhares de palmeiras, como succede no que se alojou alli, logo ao pé da ponte, onde ha 90.000 arvores.

Começamos então a descer mais rapidamente, apesar da enorme curva em ferradura que a linha descreve para a direita.

Vimos de El Biar, que está a 1.069 metros de altitude; passámos em El Kantara, 54 kilometros além, a 537 metros e havemos de descer ainda mais, para chegar a Biskra, a 122 metros, depois de 56 kilometros.

Frequentes viaductos e alguns tunneis facilitam-nos a descida.

O calor aperta e a agua que eu cuidadosamente conservára até alli em uma garrafa encapada de lã e pendurada da portinhola do lado da sombra, acho-a transformada em agua quente, que me lembra o nosso chá familiar.

Aproveitei-a para lavar as mãos, no que fiz um grandissimo disparate, de que me arrependi no dia seguinte, porque tive que beber agua de Biskra, que, dizem os habitantes, é muito boa...

Será; mas eu prefiro a de Janos.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Revista portugueza, colonial e maritima. — Começou a publicar-se esta interessante revista, que apparecerá no dia 20 de cada mez; occupando-se de todas as questões que se relacionam com os assumptos indicados no seu titulo, e, dentro d'esta esphera, de todas as questões que especialmente respeitam ao nosso paiz.

São seus redactores os srs. Ernesto de Vasconcellos, Camara Manoel e João Marques Pereira, tendo por collaboradores muitos dos principaes homens da sciencia, da politica, da administração colonial e metropolitana, officiaes da armada, professores etc.

O primeiro numero, que recebemos e agradecemos, contém os seguintes artigos: por J. Sousa Monteiro — «Uma lei de D. Affonso II»; J. Batalha Reis — «Alguas particularidades da colonização portugueza»; A. J. d'Araujo — «Commercio e industria nacionaes na Africa do Sul»; «A ordem de Christo»; «A missão Geographica, Commercial e Agricola da Guiné»; «Chronicas d'além-mar»; Ferreira do Amaral — «O *Adamastor*»; A. A. Baldaque da Silva — «Interesses Nacionaes, Marinha»; E. de Vasconcellos — «Notas Navaes», e Almeida d'Eça «Pescas portuguezas, A Lagosta». Varias informações commerciaes, cambios e generos coloniaes. A redacção é na Livraria Ferin.

«A Lusitana»

Festejou-se no domingo, 24, o primeiro anniversario do serviço de carros d'esta sociedade, fundada por um grupo de conductores e cocheiros da viação lisbonense, e hoje em pleno caminho de prosperidade.

Diversas causas teem concorrido para o desenvolvimento que esta sociedade tomou, a ponto de ter já hoje em circulação 20 vehiculos e estarem continuamente tres officinas fabricando outros, devendo em breve apresentar-se na rua 30 carros, numero que irá ainda augmentando no proximo anno.

Primeiramente o favor do publico, que sympathiza com a cooperativa por a vêr nascida do esforço de alguns empregados modestos, por serem os carros lim-

pos, novos e commodos, o pessoal tratar com extrema delicadeza os passageiros.

Depois ha sempre uma louvavel tendencia para proteger os opprimidos, e as empresas de carros volantes em Lisboa hão de sempre desempenhar o papel de victimas, enquanto sobre ellas pesar o enormissimo imposto de 500.000 réis por anno, a que a camara as obrigou para proteger a poderosa companhia Carris de ferro.

Pelo seu lado, a gerencia da sociedade é rigorosamente honesta e providamente activa, demonstrando um grande tacto administrativo, que faz singular confronto com os numerosos conselhos directores, bem remunerados, de varias companhias que por ali tem havido e teem cahido na ruina.

Não temos que descrever as festas commemorativas do anniversario, que foram, se póde dizer, festas da familia socialista, á qual, como extranhos, não deixamos, todavia, de louvar todos os esforços de propaganda e lucta, sempre que elles se manifestam pelo trabalho honrado e productivo.

Felicitemos a sympathica sociedade pelo seu anniversario e desejamos-lhe as maiores prosperidades de que é digna, agradecendo-lhe tambem o convite que nos enviou para a sua festa.

O «Seculo» e nós

A empresa exploradora do jornal da rua Formosa, dos periodicos que com elle trocam e... do publico teve uma idéa excellente. Felicitemol-a.

Suspendeu-nos a troca do jornal, troca que a antiga empresa, quando aquella folha era dirigida com seriedade, havia proposto a esta *Gazeta* e a que correspondemos, como de costume.

Está no seu direito, como o empresario o está de ser descortez, não respondendo á carta em que lhe pedimos por favor nos dissesse se a suspensão fôra motivada por ordem da administração, se por irregularidade do distribuidor.

Mas tambem o desculpamos d'essa falta, porque comprehendemos que não podia explicar-nos os motivos d'essa determinação.

Vamos nós explical-os e fazer assim justiça ao tacto administrativo que caracteriza aquella empresa.

Entendeu ella, e bem, que, para nos roubar quantos artigos e noticias lhe apraz, não precisava receber a nossa *Gazeta*, porque alguns dos seus redactores e collaboradores, empregados em repartições onde a ha, podem obtel-a.

E por outro lado, suspendendo-nos o jornal, sempre nós, levados pela curiosidade de vêr as rapinagens que o *Seculo* faz dos nossos artigos, compraremos alguns numeros, que serão outros tantos 10 réis a fortalecer aquellas finanças combalidas.

Pois não se enganou; vejam o que é ser esperto!

Não só n'essas occasiões, mas de vez em quando, lá irão os deuréisinhos por que elle almeja.

Até já começámos, comprando o jornal de segunda feira 25.

E bem empregado dinheiro! Vale-o bem um jornal que assim nos diverte.

Imaginem que elle descreve assim o descarrillamento do comboio em que ia o rei de Sião:

«... a locomotiva do comboio, que ia a toda a velocidade, esbarrou com o montão de terra e agua e mettendo-se a machina pelos rails desviados da sua po-

sição normal, descarrillou, sahindo fóra da via as duas rodas pequenas da frente e as duas grandes da recta-guarda.»

O gripho é nosso.

Que singular locomotiva aquella, que descarrilla quando se mette pelos rails, e quando descarrilla sãe fóra da via!

Delicioso... de tolice!

Madrid-Caceres-Portugal e Oeste de Hespanha

A respeito da situação d'esta linha diz o nosso estimado collega *La Revue Economique et Financière*:

«Sabe-se que actualmente o serviço das obrigações *Caceres*, assim como o das do *Oeste de Hespanha*, se completa pelo embolso dos *coupons*, e, se assim é preciso, pela venda tambem das obrigações da 1.^a série dos caminhos de ferro portuguezes, das quaes 50.000 foram enviadas a *trustees* especialmente encarregados d'esta missão. Como nem o producto liquido da exploração, nem a importancia dos *coupons* embolsada, chegaram para assegurar o serviço dos titulos, tornou-se necessario vender obrigações, pelo que o *stock* d'estas ultimas em 31 de dezembro de 1896 era apenas de 14.800 titulos. Se admittirmos, o que infelizmente é provavel, que o exercicio corrente necessitará de alienações de titulos tão consideraveis como precedentemente, temos que as 14.800 obrigações restantes não chegarão mesmo a representar o complemento de 3 *coupons*, isto é, será preciso desde abril de 1898 contar com a redução de um *coupon*. Passado que seja este praso, deixará de existir o fundo de garantia, e tanto os portadores de obrigações de *Caceres* como os do *Oeste de Hespanha* poderão apenas contar com o producto liquido das respectivas linhas.

Os resultados dos ultimos exercicios, embora não nos forneçam dados alguns senão sobre o passivo, são uteis a examinar, podendo ser tomados por ponto de partida, abaixo do qual os obrigatarios não devem descer nas suas esperanças.

Eis esses resultados:

	1895 Pesetas	1896 Pesetas
Madrid-Caceres:		
Grande velocidade.....	1.414.813	1.312.408
Pequena velocidade.....	1.752.190	1.817.428
Total do trafego.....	3.167.003	3.129.836
Receita fóra do trafego.....	24.169	47.674
Total das receitas.....	3.191.172	3.177.510
Despesas geraes e de exploração..	2.517.417	2.631.955
Producto liquido da exploração.....	673.755	545.555
Oeste de Hespanha:		
Grande velocidade.....	108.646	388.753
Pequena velocidade.....	106.753	539.940
Total do trafego.....	215.399	928.693
Receitas fóra do trafego.....	188	2.032
Total das receitas.....	215.587	930.725
Despesas geraes e de exploração..	287.497	997.889
Deficit.....	71.910	67.164

Em primeiro logar, está admittido que logo que o fundo de garantia se exgotte, tanto a *Madrid-Caceres* como a *Oeste d'Hespanha* terão cada qual a sua conta separada, isto é, que não se sommarão os productos da exploração das duas linhas para que esse producto

possa ser dividido indistinctamente por todas as obrigações.

A *Caceres* tem os seus encargos, assim como a *Oeste de Hespanha* tem os seus; cada qual que os cubra conforme puder, e, partindo d'este principio, vejamos quaes são os encargos annuaes das duas companhias:

A—*Madrid-Caceres*—1.º Reembolso tendo por base um outro, em cincoenta annos, por adeantamentos feitos pela sociedade d'exploração, com o juro de 6 % ao anno;

2.º 20 pesetas sobre 5.057 obrigações dos *Pueblos*;

3.º 10 pesetas sobre 139.202 obrigações de rendimento variavel.

B—*Oeste de Hespanha*—1.º Reembolso tendo por base um outro, em cincoenta annos, dos adeantamentos da sociedade d'exploração, com o juro de 6 %;

2.º 20 pesetas sobre 17.027 obrigações dos *Pueblos*;

3.º 20 pesetas sobre 37.500 obrigações;

4.º 10 pesetas sobre 76.612 obrigações de rendimento variavel.

Recapitulemos estes encargos sem falar, por um momento, na annuidade do reembolso á sociedade d'exploração.

Madrid-Caceres:

5.057 obrigações a 20 pesetas	101.140
139.202 " a 10 "	1.392.020
Pesetas.....	1.493.160

Se contrapuzermos estes encargos com o producto liquido da exploração obtido em 1896, ou sejam 545.555 pesetas, vêmos immediatamente que, depois de ter pago integralmente o *coupon* das obrigações dos *Pueblos*, ficariam apenas 3 pesetas a dar ás de rendimento variavel.

Para a *Oeste de Hespanha*, a conclusão que se tira é ainda muito mais desastrosa.

Tendo a exploração em 1896, primeiro anno em que a linha inteira foi explorada, dado apenas *deficit*, claro está que não haverá absolutamente nada para reembolsar, quer á sociedade d'exploração, quer ás obrigações dos *Pueblos*, quer, e ainda com mais razão, ás de rendimento variavel.

Escusamos dizer que todas estas conclusões são escurpulosamente tiradas, muito especialmente as de *Madrid-Caceres*. Não é admissivel que as receitas da exploração não progridam, e que a propria sociedade de exploração, depois de experiencias que se tornam inevitaveis, não consiga chegar a introduzir nos seus serviços economias apreciaveis. As obrigações da *Madrid-Caceres*, calculando-se as cousas pelo lado peor, e tomando para base do nosso calculo o exercicio de 1896, excepcionalmente desfavoravel, asseguram em todo o caso um *coupon*.

Poderemos, pois, esperar que, com o desenvolvimento que se possa dar na linha, e sendo esta explorada com mais rigorosa economia, o saldo a dividir pelas obrigações de rendimento variavel se vá elevando pouco a pouco para cima de um *coupon* minimo de 2 ou 3 pesetas.

Quanto á *Oeste de Hespanha*, será precisa uma fé muito solida para conceber algumas esperanças. Os adeantamentos da sociedade de exploração, que teem o privilegio no reembolso, exigirão uma verba consideravel, e se attendermos tambem a que as obrigações dos *Pueblos* teem ainda direito de prioridade sobre as outras, não nos parece que estas ultimas, uma vez exgottados os fundos de garantia, possam esperar senão muito tarde a menor repartição.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de outubro de 1897.

Na quinzena que hoje finda, nenhum facto alterou sensivelmente a situação accusada nos anteriores boletins. No entretanto, recrudesceram os boatos de que vão a bom caminho as negociações abertas em Paris para uma operação financeira, interessando o thesouro portuguez. Attribue-se certa importancia a uma publicação feita, em Paris, pelo sr. conde de Burnay, tendente não só a demonstrar os recursos de que dispõe o paiz para fazer face aos seus encargos, mas tambem a assegurar que qualquer operação financeira que se realize n'esta conjunctura visará, em primeiro lugar, a melhorar, quanto possivel, a posição dos crédores estrangeiros, o que parece indicar que se trata realmente de uma larga operação envolvendo a conversão dos titulos da nossa divida.

No nosso mercado interno continuou a manifestar-se um certo retrahimento em todas as operações, que aliás se teem limitado ao mais strictamente necessario, não havendo, por isso, alteração apreciavel nas cotações. No Porto, a situação continúa bastante tensa, tendo sido requeridas novas fallencias, principalmente no pequeno commercio vivendo na dependencia de casas commerciaes, mais ou menos directamente compromettidas na crise aberta pelas exigencias e pelas reservas da agencia do Banco de Portugal, e a que já nos temos referido. A este respeito tem-se falado muito, nos ultimos dias, n'um relatorio que, sobre a praça do Porto, em tempo publicou o director do Banco de Portugal, sr. Matheus dos Santos, e que derrama muita luz sobre as causas determinantes da actual crise.

Inquietou um pouco, na nossa praça, os interessados, que não são poucos, nos negocios brasileiros, a repentina baixa dos fundos brasileiros em Londres. Parece que a causa d'esta brusca descida foi devida a um artigo ácerca das finanças brasileiras, publicado pelo *Times*, e attribuido a um notavel publicista e parlamentar brasileiro, que foi membro d'um dos primeiros ministerios do novo regimen, como ministro da fazenda. N'esse artigo prova-se, com grande quantidade de dados estatisticos, que sendo as receitas calculadas em 10 milhões de libras, os encargos obrigatorios e indeclinaveis da republica se elevam a cerca de 16 milhões, devendo notar-se que, nos ultimos mezes, um sensivel decrescimento das receitas aduaneiras faz recear bem que o primeiro calculo tenha de soffrer importantes correcções.

Accrescenta o articulista que, para fazer face ao *deficit* occorrente, o governo da republica tem apenas, além da faculdade da emissão de mais 25.000 contos em notas, as receitas que possa produzir o arrendamento dos caminhos de ferro (Estrada Central), operação que encontra, comtudo, viva opposição no paiz, e que difficilmente poderá obter a sancção parlamentar. Accresce que esta importante linha, não só precisa de uma larga e extensa reparação e de uma completa renovação do material circulante, mas tambem tem encargos resultantes de um pessoal excessivo, que serão um sério obstaculo á realisação d'um contracto em condições tão vantajosas como seria para desejar. Além d'isso, uma lei estabelece que, na hypothese de arrendamento das linhas férreas, o lucro da operação seja applicado ao resgate do papel-moeda.

Mas o mais grave do artigo está nas conclusões. O articulista julga, com bons fundamentos, que, n'um lapso de tempo que não deve vir longe, o governo brasileiro terá que entender-se com os seus crédores, no sentido de fazer com elles uma concordata. É natural, pois, o sobresalto causado por estas informações auctorizadas, e a inquietação mesmo que produziu nos que teem interesses ligados ás finanças brasileiras. O paiz é, porém, muito rico, tem recursos valiosos, e decerto que, com uma administração regrada e prudente, desenvolvendo a riqueza publica e honrando os seus compromissos, logrará sahir-se a salvo das difficuldades presentes. São estes os votos sinceros de quantos admiram e estimam o Brazil.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v....	36 1/2	36 3/8	Desconto no Banco de Portugal. 5 1/2 %
" cheque..	36 1/8	36 1/16	No mercado..... 5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	789	790	Agio Buenos Ayres..... 181
" cheque.....	790	791	Cambio Brazil... 7 3/8
Berlim 90 d/v.....	320	321	Premio libra.... 2 1/2
" cheque.....	322	324	
Francfort 90 d/v...	320 1/2	321 1/2	
" cheque..	322 1/2	324 1/2	
Madrid cheque....	1 1/2000	1 1/2020	

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

OUTUBRO

BOLSAS	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	-
Lisboa: Inscriptões assent...	33,80	33,80	33,80	33,70	33,64	33,61	33,55	33,50	33,48	33,48	33,55	33,50	-	-
" " coupon...	-	33,72	33,70	33,68	33,60	-	33,50	33,55	-	33,58	-	-	35,55	-
Obrig. 4 0/0 1888	15.300	15.300	-	-	15.400	-	-	15.500	15.500	15.500	15.600	15.500	-	-
" 4 0/0 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	39.500	-	-	-	39.600	-
" 4 0/0 1890 coupon...	-	40.600	-	40.200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 0/0 1890 externo ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 0/0 assent.....	-	-	-	-	44.400	-	-	44.400	44.200	39.600	44.000	44.000	44.000	-
" 4 1/2 0/0 coup. int....	-	-	44.800	-	44.900	-	44.800	44.700	44.600	44.300	44.200	44.200	-	-
" 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções B. de Portugal	-	124.000	124.000	124.000	124.000	124.000	-	-	124.000	-	-	123.500	-	-
" " Commercial	-	-	-	-	122.000	122.000	-	-	-	-	-	-	-	-
" " N. Ultramarino	-	-	88.000	88.200	-	-	88.100	88.000	88.000	88.000	-	-	-	-
" Tabacos coupon.....	80.500	-	-	79.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Comp. Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0	94.500	-	94.600	94.500	-	-	94.500	94.500	-	94.500	94.600	-	94.400	-
" " 5 0/0	-	93.500	-	93.500	93.500	93.500	93.500	93.500	93.500	-	-	-	93.500	-
" Comp. Real 3 0/0 1.º grau	-	71.000	71.200	71.200	71.200	-	-	71.000	71.000	71.000	71.000	71.000	71.000	-
" " 2.º grau	12.500	-	12.450	12.450	-	12.450	-	-	-	-	-	-	-	-
" C. Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa	84.000	-	84.000	83.800	83.700	83.800	83.900	-	84.000	-	-	83.800	-	-
Paris: 3 0/0 portuguez	21,80	21,60	21,55	21,60	21,65	21,50	-	21,50	21,50	21,90	21,65	21	21	-
Accções Comp. Real.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	19	-	17,25	18,75	18	-	18	17,25	19	-	-	-	-	-
" Norte de Hespanha ..	87	85,50	86,75	87	84	84	-	-	-	-	-	-	-	-
" Mad. Zaragoza	148,50	147,50	147	146	146	144	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes	-	81	79	79	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real (1.º grau)	265	265	265	264	264	265	266	264	265,50	265	265	265	265	-
" " (2.º ")	46	46	46	46	46	46	46	46	46	45,25	45,50	46	46	-
" " (antigas)	-	-	122,50	-	-	122,50	-	-	-	-	122,50	-	-	-
" C. Beira Alta	-	-	66,50	66	-	66	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	56	-	55,50	55,50	55,50	55	54,25	54	54	53	-	55	-	-
" N. Hesp. (1.ª hyp.)	226	225	224	223,50	221	213	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez ..	21,67	21,67	21,67	21,67	21,67	21,50	21,50	21,50	21,37	21,37	21,50	21,25	21,25	-
Obrig. Atravez Africa	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	-
Amsterdam: Atravez Africa.	-	62,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1897			1896			Totaes		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1897	1896	1897	1896
COMPANHIA REAL	de a										
	1 7 Out.	693	83:289.000	120.186	693	71:118.294	102.623	2.548:038.000	2.422:215.722	125:822.278	-
	8 14 "	"	78:090.000	112.683	"	70:679.160	101.990	2.626:128.000	2.492:894.882	133:233.118	-
	1 7 Out.	380	9:869.000	25.971	380	9:070.706	23.870	310:721.000	301:123.278	9:597.722	-
Sul e Sueste...	8 14 "	"	9:172.000	24.136	"	8:785.840	23.120	319:893.000	309:909.118	9:983.882	-
	10 16 Setem	475	23:561.245	49.602	475	19:297.740	40.626	582:533.330	538:591.845	43:941.485	-
	17 23 "	"	20:911.095	44.023	"	17:442.920	36.721	603:444.425	556:034.765	47:409.660	-
	17 23 "	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro.	17 23 "	253	-	-	253	-	-	-	-	-	-
	17 23 "	253	-	-	253	-	-	-	-	-	-
	17 23 "	253	-	-	253	-	-	-	-	-	-
	17 23 "	253	-	-	253	-	-	-	-	-	-
Beira Alta.....	27 2 Setem	105	1:760.817	16.769	105	1:770.070	16.857	46:165.426	43:088.893	3:076.533	-
	3 9 "	"	1:599.878	15.236	"	1:599.964	15.237	47:765.304	44:688.857	3:076.447	-
	10 16 "	"	1:841.630	17.539	"	1:650.487	15.718	49:606.934	46:339.344	3:267.590	-
	17 23 Setem	34	1:668.600	49.076	34	1:751.560	51.516	60:801.490	56:769.728	4:031.762	-
Guimarães.....	24 30 "	"	1:837.950	54.057	"	1:747.273	51.390	62:639.448	58:517.001	4:122.447	-
	30 6 Out.	3656 Ps.	2.190.783	Ps. 599	3656 Ps.	2.029.068	Ps. 554	Ps. 66.590.843	Ps. 68.606.441	Ps. -	Ps. 2.045.598
	7 13 "	"	2.198.590	601	"	2.061.126	563	68.789.434	70.667.567	-	1.878.133
	1 7 Out.	2927	1.319.461	450	2927	1.126.267	384	44.173.189	43.921.237	251.952	-
Norte de Hespanha	8 14 "	"	1.435.880	490	"	1.201.431	411	45.609.070	45.125.668	483.402	-
	1 7 Out.	1067	412.919	386	1067	399.628	374	11.429.714	11.824.278	-	394.564
	24 30 Setem	"	350.998	328	"	331.401	310	11.780.713	12.155.679	-	374.966
	1 7 Out.	"	-	-	"	-	-	-	-	-	-
Madrid — Zараgoza — Alican-te.....	8 14 Out.	180	39.505	219	180	36.414	202	1.352.738	1.524.732	-	171.994
	15 21 "	"	38.121	211	"	43.813	243	1.390.859	1.568.545	-	177.686
	15 21 "	"	-	-	"	-	-	-	-	-	-
	15 21 "	"	-	-	"	-	-	-	-	-	-
Andaluzes	15 21 "	"	-	-	"	-	-	-	-	-	-
	15 21 "	"	-	-	"	-	-	-	-	-	-
	15 21 "	"	-	-	"	-	-	-	-	-	-
	15 21 "	"	-	-	"	-	-	-	-	-	-
Zafra a Huelva.	15 21 "	"	-	-	"	-	-	-	-	-	-
	15 21 "	"	-	-	"	-	-	-	-	-	-
	15 21 "	"	-	-	"	-	-	-	-	-	-
	15 21 "	"	-	-	"	-	-	-	-	-	-

LINHAS PORTUGUEZAS

Minho e Douro. — Mais um apeadeiro vai ser aberto na linha do Douro. É o de Gouvinhas, ao kilometro 116,230, entre as estações de Covellinhas e Ferrão. São já com este sete apeadeiros os existentes n'esta linha e nove os da linha do Minho e ramal de Braga. Por este andar ainda virão a ser tantos ou mais do que as estações.

Falta de material. — É geral, em todas as linhas portuguezas, a falta de wagons para o transporte de mercadorias.

As linhas do Estado, como as das companhias, acham-se a braços com uma verdadeira crise de abundancia de mercadorias nas estações, sem que haja meio de desembaraçar material para as transportar aos seus destinos.

E as que transportam, como é em geral mercadoria grossa, chegada á estação consignataria os recebedores encontram-se em difficuldades para arranjar pessoal que lhes faça as descargas com presteza. D'ahi a demora dos wagons e o aggravamento da crise para os ter para novos transportes.

Ninguém podia estar prevenido para uma tal abundancia de trafego, que é verdadeiramente extraordinaria.

Resultado: as administrações estão fazendo todos os esforços para acudir com material onde elle mais falta faz; todos se queixam e muitos teem razão.

Mas que fazer? Não se constroem centos de wagons como quem faz cestos.

No ministerio das obras publicas já foi auctorizada a compra de material para as linhas do Estado.

Horario de inverno. — Não começa hoje, como se preparava, o horario de inverno da linha de Cascaes, continuando o serviço de verão até 15 d'este mez.

Terpsichore campeia por mais 15 dias nos clubs balneares. E não só esta deusa da fabula impera, como outros seus collegas imperam mais uns dias.

Quelimane ao Ruio. — Segundo refere o *Economista*, a companhia dos Caminhos de Ferro da Zambesia estuda actualmente a realisação do projecto da construcção de uma ponte-caes em Quelimane. Esta construcção ligar-se-á com a da projectada construcção do caminho de ferro do Ruio, ácerca do qual pendente ainda a resolução final do parlamento.

Como se sabe, o governo approvou o contracto para a construcção d'este caminho de ferro, mas deixou a sua confirmação dependente do parlamento, por entender que assim estava obrigado pelo decreto dictatorial de 27 de setembro de 1894. Mas o parlamento nada disse a este respeito; como nada disse ácerca de nenhuma das concessões que por aquelle decreto ficaram suspensas.

Não sabemos se a companhia dos Caminhos de Ferro da Zambesia se abalancará a realizar a construcção da ponte caes de Quelimane, sem que o parlamento resolva ácerca do caminho de ferro do Ruio. É talvez arriscado, n'este paiz, em que os assumptos mais importantes são esquecidos, demorados, transtornados, em obediencia a conveniencias politicas, ou por mero desleixo e incuria dos poderes publicos.

LINHAS HESPAÑOLAS

Bilbao a San Sebastian. — Entre as companhias dos caminhos de ferro de Bilbao a Durango e a Empresa de Elgoibar a San Sebastian fechou-se o contracto pelo qual a primeira se encarregou da construcção da linha de Deva a Zarang, sua exploração e administração.

Para mais rapidamente se estabelecer a communicação directa entre Bilbao e San Sebastian, nos principios do mez corrente começarão os trabalhos.

Cantabrico. — O engenheiro sr. Revol, encarregado do projecto do caminho de ferro das Asturias, ou continuação até Infesto da linha do Cantabrico, tem quasi terminados os seus estudos.

A linha passará por Cué, Labarces, La Cebosa, Rosada, Llanes, e, do lado direito, perto de Colombres. O caminho de ferro atravessará 11 vezes o rio Escudo.

Entre as obras mais dispendiosas, citam-se as de duas pontes que teem de ser montadas sobre grandes pilastras.

LINHAS EXTRANGEIRAS

RUSSIA

Vae ser cuidadosamente estudada, pelo ministerio da fazenda do imperio moscovita, a tarifa geral dos caminhos de ferro, comprehendendo os grupos I e II, tarifa que está em vigor desde 1 de outubro de 1893.

Para prestar todos os esclarecimentos tendentes á factura d'um trabalho serio, reunir-se-ha um congresso, que elucidará o ministro sobre as vantagens de uma nova tarifa e de que farão parte representantes dos caminhos de ferro quer do Estado quer particulares, funcionarios do governo aos quaes mais particularmente interessa esta questão, e representantes do commercio, da industria e dos comités da Bolsa.

O congresso reunirá no principio do anno proximo, n'uma das repartições dos caminhos de ferro, e procederá ao exame minucioso e systematico das tarifas, para o que dividirá os diversos productos em onze categorias, comprehendendo: a 1.ª os productos extrahidos do sólo, exceptuando os metaes; a 2.ª os metaes em bruto e em obra; a 3.ª as madeiras em obra; a 4.ª diversos productos de madeira e metal; a 5.ª os productos agricolas; a 6.ª os animais; a 7.ª os productos da industria textil; a 8.ª as especiarias; a 9.ª os productos de drogaria; a 10.ª diversos productos; e a 11.ª os que não estejam mencionados em nenhuma das anteriores.

Este programma foi enviado a todos os comités de Bolsa, convidados a nomear os seus representantes, caso o julguem necessario.

Como esclarecimento, diremos que o exame das tarifas incidirá sobre todos os productos, excepto grãos, ferro, hulha, petroleo, sal, assucar, peixe, gado cornigero, e sobre os transportes feitos pelo Transcausiano e para o estrangeiro.

TURQUIA

O governo ottomano decidiu não conceder mais garantias para novas linhas férreas a construir no imperio, tendo em vista afastar os pedidos de concessão, pois que o paiz não se encontra n'um estado industrial sufficientemente favoravel para compensar as elevadas despesas de primeiro estabelecimento.

Os 7.000 kilometros da linha, que fôra já resolvida construir-se na Anatolia, serão de via estreita, o que importa uma diminuição de 30 % no seu custo.

A extensão total das linhas férreas no imperio ottomano era, em 1896, de 4.800 kilometros, divididos pela forma seguinte:

Turquia da Europa

	Kilometros
Caminhos de ferro orientaes.....	1.312,3
Salonica-Monastir.....	220,0
Salonica-Constantinopla-Juncção.....	510,0
Total.....	2.042,3

Turquia asiatica

Caminhos de ferro de Anatolia.....	1.020,8
Moudianou-Brousse.....	41,3
Aidin-railway.....	515,6
Smyrna-Cassaba.....	515,5
Mersina-Adana e quatro outras.....	664,6
Total.....	2.757,8

A garantia paga pelo Estado ás diferentes companhias attingia, em 1896, 14.780.000 fr. Não representa esta quantia um sacrificio para o thesouro, nem justifica a decisão tomada agora pelo governo, porquanto as linhas férreas prestam ao Estado serviços cujo valor vae além, e muito, da importancia das garantias.

ESTADOS UNIDOS

Corre o boato de que os americanos pensam em ligar Nova-York a S. Petersburgo por intermedio do estreito de Behring, como consequencia da proxima terminação do transsiberiano. Nada asse-

veramos sobre o assumpto, para não arriscarmos noticias temerarias; é certo, porém, que, a realizar-se, seria esta obra a mais grandiosa do seculo, no respeitante a viação.

Considera-se geralmente como o mais rapido do globo o comboio que na Atlantic City R. R., nos Estados Unidos, serve diariamente Camden e Atlantic City N. J., partindo de Philadelphia ás 3 h. e 40 m., e chegando a Atlantic City ás 4 h. e 40 m., ou seja em uma hora exacta.

E' preciso attender ás difficuldades de transito, pois que entre Philadelphia e Camden ha que atravessar o Delaware em *ferry-boat*, gastando-se só n'isto 8 minutos.

A velocidade minima d'este comboio é de 103,2 kilom. por hora, tendo já sido elevada uma vez, em consequencia d'um atrazo, a 111,6 kilom. obrigando as rodas a 277 voltas por minuto.

A' imaginação custa conceber uma tal rapidez e causa vertigens só suppô-la praticavel. E não obstante, graças á solidez do material fixo e circulante, a viagem torna-se commoda e segura.

Com uma velocidade d'estas iriamos a Cintra ou a Cascaes em 15 minutos. Que bom seria!

CHILI

Constituiu-se um syndicato estrangeiro para a construcção do caminho de ferro entre Melipilla e Valparaiso. Este syndicato será retribuido por 2 milhões de libras sterlinas pagas em bons de 4 1/2.

HONDURAS

Por um syndicato americano foi proposta ao governo a constituição d'uma companhia com o capital de 500.000 dollars em ouro, para a construcção d'um caminho de ferro de Puerto-Cortés á bahia de Fonseca passando por Comayagua, realizavel n'um praso maximo de 6 annos a partir do 1.º d'outubro proximo findo, e aproveitando o troço já construido entre Puerto-Cortés e La Pimenta.

A concessão seria feita por 99 annos, não devendo o Estado fazer qualquer outra concessão inter-oceanica durante o praso da primeira e concedendo ao syndicato a preferencia para a de quaesquer linhas lateraes ou ramificações da principal.

Ao syndicato assistiria o direito da creação d'um banco, com o capital minimo de 500.000 dollars, auctorizado para a emissão de notas.

Cobraría os direitos da alfandega garantindo ao Estado um minimo de um milhão de piastras de prata durante os cinco primeiros annos.

Nos annos restantes o embolso ao Estado seria feito por percentagens sobre o excedente de um milhão de piastras nas receitas aduaneiras.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

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

(Concluido do n.º 236)

Balanço em 31 de dezembro de 1896

PASSIVO

Capital-acções

6.968 acções a 90.000 réis..	66.265 ao portador.....	703 usufructo (amortizadas).	6.027.120.000
------------------------------	-------------------------	------------------------------	---------------

Capital-obrigações

526.212 2/3	obrigações privilegiadas de 1.º grau....	3 0/0 ... 477.543 ...	42.978.870.000	
		4 0/0 ... 32.585 2/3.	2.932.710.000	
		4 1/2 0/0. 16.084 ...	1.447.560.000	47.359.140.000
468.717 1/3	obrigações privilegiadas de 2.º grau....	3 0/0 ... 371.379 ...	33.424.110.000	
		4 0/0 ... 65.170 1/3.	5.865.330.000	
		4 1/2 0/0. 32.168 ...	2.895.120.000	42.184.560.000
	CA transportar.....			95.570.820.000

Transporte..... 95.570.820.000

Somma retirada do fundo de reserva

Insufficiencia de capital s/as despesas de Estabelecimento.....	2.934.043
---	-----------

Fundo de reserva especial (Art. 61 e 63 dos Estatutos)

Excedentes das receitas.....	470.823.495
Edificios em Lisboa	581.235.074
Inscrições de assentamento da divida interna portugueza..	5.684.500
Titulos em carteira.....	87.032.880
Productos da venda de titulos .	7.365.033
	1.152.140.982

Fundo de reserva extraordinario (Art. 63.º)

Obrigações privilegiadas de 3 0/0	
1.º grau a emittir	1.338.030.000
Obrigações privilegiadas de 3 0/0	
1.º grau em carteira.....	18.903.024
	1.356.933.024

Crédores diversos

Duparchy & Bartissol.....	954.145
Despesas a pagar	85.582.108
Bank für Handel & Industrie .	23.073.560
Juros, dividendos e amortizações a pagar	796.391.794
Fornecedores diversos	43.655.187
Depositos de garantia (dinheiro)	52.999.033
Material comprado em Lisboa	7.074.737
Provisão para a compra de obrigações de 4 0/0.....	44.880.000
Caixa de Soccorros, Reformas e Pensões ..	15.020.000
Banco Lisboa & Açores, c/especial	164.200.040
	1.234.340.796

Contas crédoras

Reembolsos	5.631.790
Renovação de taboleiros metallicos	119.822.764
Indemnizações de seguros a liquidar.....	102.705.538
Renovação da via	197.531.092
Venda de objectos abandonados	1.640.525
Crédores geraes.....	65.936.207
	493.267.916

Contas d'ordem

H. Hersent.....	597.335.153
Companhia Nacional de Caminhos de ferro, c/caução ...	2.900.000
Crédores por valores em deposito	814.403.000
Obrigações a recolher	331.560.000
Governo portuguez, c/garantias a reembolsar.....	2.417.565.510
Cautellas de minimos.....	404.411
Liquidação de contas em litigio	2.311.854.280
Depositos de garantia (letras).	29.644.813
	6.505.667.167

Somma, réis 106.316.103.928

Lisboa, 31 de dezembro de 1896.

O chefe da Contabilidade Geral, José Candido Freire.

Visto — O Presidente do Conselho de Administração, Antonio Maria Pereira Carrilho. — Visto — O Administrador-Director, H. E. Boyer.

Parecer do Conselho Fiscal

Senhores accionistas da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes:

Para cumprimento do art. 39.º dos nossos estatutos, temos de pronunciar-nos ácerca do relatorio do conselho d'administração, relativo á gerencia do anno de 1896, a que este lucido e valioso documento se refere. Segundo d'elle patentemente se deduz, o resultado da exploração foi lucrativo e deixa antevêr esperanças de bom futuro para a nossa Companhia.

O percurso dos nossos comboios augmentou durante esse anno, comparado com o anterior, em 340.682 kilometros, devido aos tramways supplementares entre Lisboa e Sacavem e ao maior numero de trens na linha de Cascaes, que no verão precedente teve grande movimento. Apesar d'isso, as despesas diminuiram 13.746.388 réis, e como as receitas crescessem 172.110.084 réis, houve um accrescimento effectivo de 185.856.472 réis, sendo no to-

tal da exploração o lucro liquido de 551:429\$502 réis, quantia a que foi dado o destino que, nos nossos estatutos, se determina.

Nos detalhes d'este lisongeiro resultado encontra-se que o kilometro via rendeu mais 173\$211 réis e que o kilometro-trem diminuiu em 2022 réis. Este ultimo facto explica-se pelo maior percurso dos comboios e pelo abaixamento de certas tarifas; porém, como o resultado final foi favoravel, vê-se que taes providencias foram acertadas.

O coefficiente de exploração (relação em que as despesas estão para as receitas) desceu em 1896 a 43,30%, tendo sido em 1895 de 45,87% e em 1894 de 47,39%; notando-se ainda que, n'aquelle anno, a rede não garantida foi explorada apenas com 38,31%, o que se considera geralmente como immensamente favoravel e até excepcional. A parte da linha garantida tambem beneficiou da boa administração, pois que foi este o primeiro anno em que a linha da Beira Baixa se explorou sem prejuizo, e a de Torres Figueira-Alfarellos o foi com 83,52% do rendimento, tendo-o sido em 1895 com 83,58% e em 1894 com 87,76%.

Não se puderam obter resultados assim lisongeiros e favoraveis nos 72 kilometros da linha de Cáceres, pois que ali as despesas excederam as receitas (mappa n.º 8). Vê-se pela simples inspecção do mappa n.º 23, que o nosso serviço das fronteiras tem perdido algumas pequenas vantagens, e que nunca foi extremamente lisongeiro, apesar dos sacrificios que a nossa Companhia tem feito por caminhos de ferro construidos em Hespanha e de cuja exploração esperavamos beneficios. A administração empenha-se, e assim deve ser, em tirar todo o proveito, para serviço internacional, do nosso excellento porto do Tejo, e em attrahir ás nossas bellas praias os banhistas hespanhoes de certas regiões além da fronteira.

O facto importante, de ordem geral, que o relatório e seus documentos patenteiam, é que no augmento das nossas receitas em 1896, entrando o transporte de passageiros por 77:396\$417 réis, o de mercadorias rendeu 94:813\$667 réis. Para o accrescimento na receita de passageiros concorreu, como dito fica, a melhor exploração da linha de Cascaes que esteve perto de duplicar o seu rendimento bruto; o rendimento liquido, esse foi dez vezes maior, pois que se realizaram nas despesas severas economias (pagina 30). No tocante a mercadorias, e nas de pequena velocidade, que são o verdadeiro thermometro da actividade commercial, vê-se pelo estudo do mappa n.º 19, que, apesar do preço médio de transporte por cada tonelada ter sido em 1896 de 2\$148 réis (quando em 1895 fôra de 2\$309), houve um accrescimento de receita de réis 70:815\$864, pois que se transportaram mais 80.782 toneladas. Serviu-se melhor o publico e beneficiou a Companhia. Vê-se tambem por isto que a nossa empresa prospera exclusivamente com os recursos do paiz.

Via e obras. Segundo a auctorização dada ao conselho de administração, para reformar as nossas pontes, montou-se a do Jamor e progrediram os trabalhos na do Tejo, trabalho este no qual os nossos engenheiros mostram muita pericia. Reformou-se a linha na parte que mais o necessitava, concluiu-se a segunda via do Entroncamento a Lisboa, e substituíram-se dez por cento do total das travessas, empregando-se pela primeira vez, com bom resultado, as de eucaliptus das nossas plantações.

Material e tracção. Reduziu-se ainda mais do que no anno precedente o dispendioso serviço da dupla tracção: nas nossas officinas fizeram-se importantes reparações em machinas, transformando-se em de cylindros eguaes uma do systema *Compound*: sahiram para serviço duas machinas novas completas, que foram approvadas pela fiscalização do governo; melhorou-se muito outro material circulante. Em tudo se fez um trabalho não menor ao do anno precedente, realizando-se ainda economias.

Na Bolsa de Paris foram admittidas á cotação as obrigações novas da nossa Companhia, o que demonstra robustecimento do nosso credito.

Liquidou-se o melhor possivel o infeliz negocio de Alcanena. Vendeu-se dos terrenos conquistados ao Tejo, uma área que rendeu 66:827\$500 réis. Esta quantia terá o devido destino.

Muito melhores teriam sido os resultados da exploração se o estado dos *cambios* não fôsse tão precario para o nosso paiz. Por este desastroso motivo, que tão gravemente está pesando sobre a riqueza publica, exgottando nos o ouro, nós perdemos em transferencia de fundos 558:557\$769 réis. Se tal caso se não dêsse, se o cambio estivesse ao par, o excedente das receitas sobre as despesas, encargos e impostos, elevar-se-hia a mais de mil contos, em vez 551:429\$502 réis.

É importante para os numerosos empregados da nossa Companhia o serviço que a estes é prestado pela *Caixa de Soccorros* e pela de *Reformas e Pensões*. Não nos podemos desinteressar d'este assumpto e recommendamol-o, como o faz o nosso Conselho de Administração, ao sabio julgamento da Assembléa Geral, que sobre a indicada reforma do regulamento de 22 de março de 1887 se deve pronunciar, no sentido de, não augmentando as despesas da companhia, garantir as regalias e direitos dos actuaes empregados e operarios.

Em 6 de maio do corrente anno, Mr. Boyer, que provisoria-

mente exercia o logar de director geral dos serviços da Companhia, pediu a demissão d'este cargo. Ainda que substituido por pessoa aliás competente, não podemos deixar de sentir a sua ausencia, porque á sua collaboração são devidos em parte os excellentes resultados da exploração do tempo em que serviu a companhia.

Examinámos o balanço e contas da Companhia, relativos ao anno precedente e reconhecemos que tudo está arrumado e em devida ordem.

Por isso vos propomos:

Que aproveis o balanço e contas do anno de 1896, todos os actos da administração, que merecem louvor, e auctorizeis o nosso Conselho de Administração a reformar o regulamento da Caixa de Reformas e Pensões, nos strictos limites de se respeitarem os direitos e regalias dos actuaes empregados e operarios da companhia Real e de não serem augmentados os nossos encargos.

Lisboa, 28 de junho de 1897.—Antonio Centeno, João Lobo de Sant'ago Gouveia, Manuel José Monteiro, Manuel Joaquim Alves Diniz, Alfredo Mendes da Silva, Francisco Teixeira de Queiroz.

ARREMATACÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de aços diversos

No dia 24 de novembro proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de aços diversos.

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

Lisboa, 18 de outubro de 1897.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de aros para rodas

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 8 de novembro proximo, pela 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental, d'esta cidade, em presença do ex^{mo} administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 120 aros de 0^{ra}836 de diametro para carruagens e wagons, e ás 2 horas da tarde no mesmo local se receberão tambem propostas para o fornecimento de 80 aros para machinas locomotivas, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 56\$000 réis para cada concurso.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente, a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5% da importancia total do mesmo fornecimento.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 13 de outubro de 1897.

Construcção do apeadeiro de Gouvinhas

Pelo presente se faz publico que no dia 5 de novembro proximo, ao meio dia, se ha de proceder, na administração do concelho de Sabrosa e perante o respectivo administrador, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de construcção do apeadeiro de Gouvinhas, ao kilometro 116,230 do Caminho de Ferro do Douro.

O deposito provisorio para ser admittido á licitação será de réis 40\$000, e o definitivo de 5% do preço da adjudicação.

O projecto da obra, caderno de encargos e condições de arrematação podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã até ás 3 da tarde, na divisão do serviço de via e obras d'estes Caminhos de Ferro, na estação de Campanhã, ou na secretaria da 4^a secção da mesma divisão, na estação do Pinhão.

Porto, 15 de outubro de 1897.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de carvão de pedra

Faz-se publico que pela 1 hora da tarde de 15 do proximo mez de novembro, perante o sr. governador civil do districto de Lisboa, serão abertas as propostas que até então fôrem apresentadas, para o fornecimento de 14.000 toneladas metricas de carvão de pedra.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 2:170\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão logar na Caixa Geral de Depositos, á ordem d'esta direcção.

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

Lisboa, 15 de outubro de 1897.

Fornecimento de madeira

Faz-se publico que pela 1 hora da tarde de 9 de novembro proximo, na administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então fôrem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 6.070 taboas de pinho da terra e 340 de casquinha.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 45\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo (5 % da importancia total do fornecimento), por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação fôr feita.

Estes depositos serão feitos, aquelle na thesouraria do Caminho de Ferro e este na Caixa Geral de Depositos, á ordem da direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

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

Lisboa, 18 de outubro de 1897.

Fornecimento de chapas de ferro

Faz-se publico que pela 1 hora da tarde de 11 do proximo mez de novembro, na secretaria da administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então fôrem apresentadas, para o fornecimento de 2.000 chapas de ferro ondulado galvanizado.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 100\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão logar na Caixa Geral de Depositos, á ordem d'esta direcção.

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

Lisboa, 21 de outubro de 1897.

Fornecimento de molas

Faz-se publico, que pela 1 hora da tarde de 12 de novembro proximo, e na administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então fôrem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 300 molas espiraes paraapparelhos de choque e tracção.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 17\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total do fornecimento, por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação fôr feita.

Estes depositos serão feitos, aquelle na thesouraria do Caminho de ferro, e este na Caixa Geral de Depositos á ordem da direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da di-

recção (largo de S. Roque n.º 22), onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até as 4 da tarde.

Lisboa, 22 de outubro de 1897.

Fornecimento de barras, chapas e varões de ferro

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 15 de novembro proximo, na administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então fôrem apresentadas para adjudicação do fornecimento de barras, chapas e varões de ferro.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 40\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total do fornecimento, por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação fôr feita.

Estes depositos serão feitos, aquelle na thesouraria do Caminho de ferro, e este na Caixa Geral de Depositos, á ordem da direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

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

Lisboa, 23 de outubro de 1897.

Fornecimento de artigos de escriptorio

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 16 de novembro proximo, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental, d'esta cidade, em presença ex.^{ma} administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diversos artigos de escriptorio para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 42\$000 réis.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente, a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 % da importancia total do mesmo fornecimento.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 22 de outubro de 1897.

Fornecimento de limas

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 15 de novembro proximo, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental, d'esta cidade, em presença do ex.^{ma} administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de limas, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 27\$000 réis, e a apresentar uma amostra das limas que se propõe fornecer, acompanhada de certificado do fabricante respectivo em que se prove serem de 1.ª qualidade.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente, a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 % da importancia total do mesmo fornecimento.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 12 de outubro de 1897.

MOTORES "DAIMLER,,

Movidos a gazolina ou petroleo

Estacionarios : para as industrias de motriz pequena ($\frac{1}{2}$ — 25 cavallos de força).

Proprios para: lanchas, trens, vagonetes para caminhos de ferro, carros-tramways, locomoveis, carros de qualquer forma, bombas de incendio, carros d'illuminação, machinas d'agricultura, etc., etc.

Existem em Lisboa e podem ser examinados

Um motor de 23 cavallos na lancha *Condor*, no Tejo. — Um motor de 1 cavallo (estacionario) na officina dos srs. Julio Gomes Ferreira & C.^a, rua da Victoria, 82.

Para mais informações, dirigir-se a

O. HEROLD & C.º

Unicos representantes da Companhia dos Motores «DAIMLER» para Portugal e colonias

—+ Rua dos Fanqueiros 19, 1.º, — LISBOA +—

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Manceau.

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.

Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

Lisboa.—Ad. Seghers.—Rua Victor Cordon, 1-A.

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

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

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

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

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

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

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

Paris.—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.

Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.

Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

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 serviço

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

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

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

LISBOA Braganza Hotel.—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.ª ordem—Prop. Victor Sassetti

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

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

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

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

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

CASCAES Hotel Central.—De 1.ª ordem—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.ª ordem.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lesage.

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

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

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

CALDAS DA RAINHA Grande Hotel (4.ª bonense).—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias.—Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Paramos.

ALCOBAÇA Hotel Gallinha.—Aposentos commodos e extremamente aceiados. Comida boa, farta e bem feita.—Proprietario, Antonio Souza Gallinha.

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

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

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

COIMBRA Hotel dos Caminhos de Ferro.—Praça 8 de maio.—Estabelecimento de primeira ordem no centro da cidade; cosinha abundante e esmerada, quartos confortaveis, e inexcédível aceio. Casa de banhos, preços modicos. Proprietario, 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 á Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Prop. Lopez Munhós.

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

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

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel—Elevador—Grande Hotel da Boa Vista.—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para dietéticos. Bons quartos. Luz electrica. 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.—Proprietarios Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para familias preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão

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

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

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

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

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

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

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

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

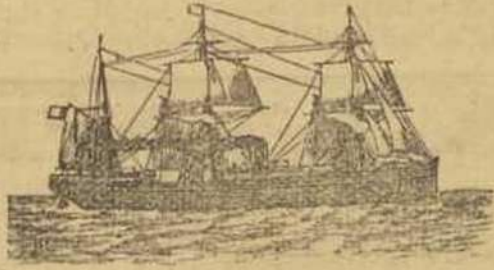
NICE Riviera-Palace-Hotel.—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchestre—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.ª ordem.

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

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 **DANUB**, sahirá a 15 de novembro.

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

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

AGENTES

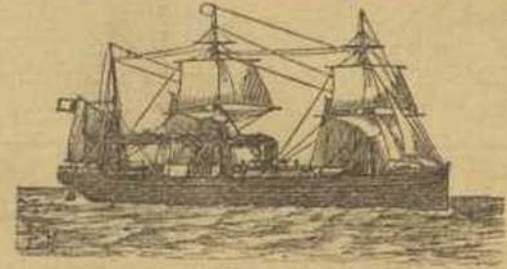
Em Lisboa: — JAMES RAWES & C.^a — R. dos Capelistas, 31, 1.^o

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

BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

NORDDEUTSCHER LLOYD



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

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

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

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

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

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de novembro de 1897

COMPANHIA REAL				Lisboa Sacavem				Mangualde Guarda			
Lisboa	Porto	Porto	Lisboa	Lisboa	Sacavem	Sacavem	Lisboa	Mangualde	Guarda	Guarda	Mangualde
a 7-30 m.	9-15 n.	a 6-35 m.	8-30 n.	6-45 m.	7-30 m.	6-15 m.	7-0 m.	g 10-5 n.	1-0 n.	h 4-25 m.	7-14 m.
9-0 n.	7-35 m.	2-8 t.	3-5 n.	7-45 m.	8-20 m.	7-45 m.	8-20 m.	MINHO E DOURO			
10-30 n.	11-5 m.	7-45 t.	5-55 m.	8-45 m.	9-20 m.	8-45 m.	9-20 m.	Porto Valença			
Lisboa V. Alcant.				Lisboa V. Alcant.				Valença Porto			
a 7-30 m.	8-0 n.	a 8-45 m.	8-30 n.	9-45 m.	10-20 m.	10-0 m.	10-44 m.	7-45 m.	1-10 t.	2-50 n.	8-35 m.
8-15 n.	5-25 m.	8-35 n.	5-35 m.	10-30 n.	11-5 m.	11-0 m.	11-45 m.	10-55 m.	3-25 t.	9-45 m.	2-25 t.
Lisboa Badajoz				Lisboa Badajoz				5-15 t.	11-25 n.	1-50 t.	7-20 t.
a 7-30 m.	9-10 n.	a 7-30 m.	8-30 n.	Lisboa Figueira				Porto Braga			
8-15 n.	6-45 m.	7-0 t.	5-35 m.	7-15 m.	8-3 t.	12-15 n.	10-20 m.	Braga Porto			
Lisboa Figueira				7-15 t.	5-23 m.	1-0 t.	9-50 t.	b 5-0 m.	8-10 m.	5-40 m.	8-25 m.
a 7-30 m.	9-10 n.	a 7-30 m.	8-30 n.	Lisboa Guarda				d 6-50 m.	8-57 m.	11-45 m.	2-25 t.
8-15 n.	6-45 m.	7-0 t.	5-35 m.	7-15 m.	8-3 t.	12-15 n.	10-20 m.	7-45 m.	10-35 m.	4-30 t.	7-20 t.
Lisboa Santarém				7-15 t.	5-23 m.	1-0 t.	9-50 t.	10-55 m.	1-20 t.	b 6-55 t.	10-30 n.
a 7-30 m.	9-10 n.	a 7-30 m.	8-30 n.	Lisboa Santarém				5-55 t.	8-25 n.	d 9-15 n.	11-15 n.
8-15 n.	6-45 m.	7-0 t.	5-35 m.	a 2-0 t.	4-34 t.	a 6-30 m.	9-0 m.	Nine Braga			
Lisboa Entrone				a 4-30 t.	7-4 t.	a 12-30 t.	3-0 t.	Braga Nine			
a 11-0 m.	3-0 t.	a 4-30 m.	12-30 t.	Lisboa Entrone				5-25 t.	6-0 t.	9-0 m.	9-35 m.
Lisboa Coimbra B.				a 11-0 m.	3-0 t.	a 4-30 m.	12-30 t.	Porto Vianna			
a 4-0 m.	8-40 n.	4-0 m.	9-30 m.	Lisboa Coimbra B.				Vianna Porto			
Lisboa Pamplhosa				a 4-0 m.	8-40 n.	4-0 m.	9-30 m.	b 5-0 m.	10-25 m.	b 5-15 t.	10-30 n.
6-30 t.	11-22 n.	5-10 m.	10-10 m.	Lisboa Pamplhosa				Vianna Valença			
Aveiro Porto				a 6-30 t.	11-22 n.	5-10 m.	10-10 m.	Valença Vianna			
a 3-50 n.	6-18 m.	b 4-0 m.	8-12 m.	Aveiro Porto				Porto Barca d'Alva			
10-0 m.	2-25 t.	b 4-15 t.	6-20 t.	a 3-50 n.	6-18 m.	b 4-0 m.	8-12 m.	Barca d'Alva Porto			
Ovar Porto				10-0 m.	2-25 t.	b 4-15 t.	6-20 t.	7-23 m.	3-15 t.	10-40 m.	6-45 t.
1-50 t.	3-30 t.	11-15 m.	12-55 t.	Ovar Porto				Porto Regoa			
Espinho Porto				a 1-50 t.	3-30 t.	11-15 m.	12-55 t.	Regoa Porto			
b 6-40 m.	7-32 m.	b 5-15 m.	6-12 m.	Espinho Porto				Porto Juncal			
8-55 m.	9-37 m.	b 7-50 m.	8-42 m.	b 6-40 m.	7-32 m.	b 5-15 m.	6-12 m.	Juncal Porto			
5-30 t.	6-32 t.	3-40 t.	4-42 t.	8-55 m.	9-37 m.	b 7-50 m.	8-42 m.	b 4-20 m.	8-38 m.	b 5-43 t.	10-0 n.
9-0 n.	10-2 n.	6-12 t.	7-5 t.	5-30 t.	6-32 t.	3-40 t.	4-42 t.	Regoa Barca d'Alva			
11-0 n.	11-55 n.	6-45 t.	7-47 t.	9-0 n.	10-2 n.	6-12 t.	7-5 t.	Barca d'Alva Regoa			
Figueira Alfaiellos				11-0 n.	11-55 n.	6-45 t.	7-47 t.	6-20 m.	12-5 t.	3-45 t.	9-20 n.
4-30 m.	5-33 m.	12-10 n.	1-13 n.	Figueira Alfaiellos				Porto Campanhã			
12-5 t.	12-48 t.	6-10 m.	7-10 m.	4-30 m.	5-33 m.	12-10 n.	1-13 n.	7-51 m.	7-56 m.	5-55 m.	6-0 m.
2-5 t.	3-6 t.	12-55 t.	1-53 t.	12-5 t.	12-48 t.	6-10 m.	7-10 m.	8-24 m.	8-29 m.	6-20 m.	6-25 m.
6-25 t.	7-40 t.	3-20 t.	4-4 t.	2-5 t.	3-6 t.	12-55 t.	1-53 t.	8-50 m.	8-55 m.	6-41 m.	6-46 m.
Caldas Figueira				6-25 t.	7-40 t.	3-20 t.	4-4 t.	9-58 m.	10-3 m.	6-56 m.	7-1 m.
2-30 t.	7-23 t.	6-15 m.	11-0 m.	Caldas Figueira				11-26 m.	11-31 m.	10-5 m.	10-10 m.
Lisboa Cintra				2-30 t.	7-23 t.	6-15 m.	11-0 m.	2-40 t.	2-45 t.	1-30 t.	1-35 t.
7-30 m.	8-34 m.	5-15 m.	6-15 m.	Lisboa Cintra				7-6 t.	7-11 t.	2-0 t.	2-5 t.
9-30 m.	10-39 m.	6-30 m.	7-30 m.	7-30 m.	8-34 m.	5-15 m.	6-15 m.	8-5 n.	8-10 n.	4-5 t.	4-10 t.
11-30 m.	12-38 t.	7-45 m.	8-45 m.	9-30 m.	10-39 m.	6-30 m.	7-30 m.	9-30 n.	9-35 n.	4-35 t.	4-40 t.
d 12-30 t.	1-36 t.	9-0 m.	10-0 m.	11-30 m.	12-38 t.	7-45 m.	8-45 m.	BEIRA ALTA			
1-30 t.	2-38 t.	11-0 m.	12-0 t.	d 12-30 t.	1-36 t.	9-0 m.	10-0 m.	Figueira F. Oñoro			
4-30 t.	5-38 t.	1-0 t.	2-0 t.	1-30 t.	2-38 t.	11-0 m.	12-0 t.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	7-55 t.
5-30 t.	6-30 t.	4-0 t.	5-0 t.	4-30 t.	5-38 t.	1-0 t.	2-0 t.	Figueira Mangualde			
7-15 t.	8-32 n.	6-30 t.	7-30 t.	5-30 t.	6-30 t.	4-0 t.	5-0 t.	3-0 t.	9-50 n.	7-30 m.	10-45 m.
8-45 n.	9-49 n.	7-30 t.	8-29 n.	7-15 t.	8-32 n.	6-30 t.	7-30 t.	Mang. Pamplhosa			
10-15 n.	11-22 n.	8-45 n.	9-50 n.	8-45 n.	9-49 n.	7-30 t.	8-29 n.	Pamplhosa Fig. ^a			
12-15 n.	1-22 n.	d 10-15 n.	11-15 n.	10-15 n.	11-22 n.	8-45 n.	9-50 n.	Pamplhosa F. Oñoro			
Lisboa F. Oñoro				12-15 n.	1-22 n.	d 10-15 n.	11-15 n.	11-28 n.	5-44 m.	11-40 n.	5-0 m.
5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	7-55 t.	Lisboa F. Oñoro				V. Formosa Pamp.			
Figueira Mangualde				5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	7-55 t.	Formosa Pamp.			
3-0 t.	9-50 n.	7-30 m.	10-45 m.	Figueira Mangualde				Formosa Pamp.			
Mang. Pamplhosa				3-0 t.	9-50 n.	7-30 m.	10-45 m.	Formosa Pamp.			
Pamplhosa Fig. ^a				Mang. Pamplhosa				Formosa Pamp.			
Pamplhosa F. Oñoro				Mang. Pamplhosa				Formosa Pamp.			
Formosa Pamp.				Pamplhosa Fig. ^a				Formosa Pamp.			
Formosa Pamp.				Pamplhosa F. Oñoro				Formosa Pamp.			
Formosa Pamp.				Formosa Pamp.				Formosa Pamp.			

a) Lisboa-Caes dos Saldados — b) Porto-Campanhã — c) só aos domingos e dias santificados — d) Excepto aos domingos e dias santificados — e) Só no dia 23 de cada mez — f) Só ás 4.^{as} e sabbados — g) Só ás 5.^{as} e domingos.

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR



SAHIRÁ no dia 16 de novembro ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. — Para carga, 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, (via canal de Suez,) vap. alemão, **Reichstag**. Sahirá a 5 de novembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor alemão, **Montevideo**. Sahirá a 10 de novembro.
Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



Barcelona, Cette e Marselha, vap. francez, **Saint Philippe**. Sahirá a 2 de novembro.
Agent., Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10.



Bordeaux, vapor francez, **Cordillere**. Sahirá a 10 de novembro. — Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.º



Copenhagen, vapor dinamarquez, **Douro**. Sahirá a 5 de novembro.
Agente E. George
Rua da Prata, 8, 1.º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vap. franc., **Brésil**. Sahirá a 8 de novembro. — Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.º



Havre e Anvers, vap. franc., **Saint Thomas**. Sahirá a 3 de novembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a,
Rua dos Fanqueiros, 10.



Liverpool, (directo), vapor inglez, **Origen**. Sahirá a 2 de novembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a,
Rua do Alecrim, 10, 1.º



Lourenço Marques, e Beira, vap. franc., **Rio Negro**. Sahirá de 21 a 22 de novembro.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, N. Redondo, Benguela, Mossamedes, Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, vapor port. **Cazengo**. Sahirá a 6 de novembro
Emp. Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



Pará, Maranhão e Ceará, vap. inglez, **Anselm**. Sahirá a 5 de novembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a,
Rua do Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, e Maceló, vap. ingl., **Explorer**. Sahirá a 3 de novembro.
Agent., Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. inglez, **Danube**. Sahirá a 15 de novembro.
Agentes, James Rawes, & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Pernambuco, Bahia, Maceló, Rio e Santos, vapor francez, **Ville de S. Nicolas**. Sahirá de 1 a 2 de novembro.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio e Santos, vap. franc., **Corrientes**. Sahirá de 18 a 19 de novembro.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **Médoc**. Sahirá de 3 a 4 de novembro. — Messageries Maritimes. — Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vap. alemão, **Cintra**. Sahirá a 17 de novembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez, **California**. Sahirá de 13 a 14 de novembro.
Agentes, F. Garay, & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



Rio de Janeiro, e Santos, vap. franc., **Coroba**. Sahirá de 25 a 26 de novembro.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



Rotterdam e Hamburgo, vap. alemão, **König**. Sahirá a 6 de novembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Rotterdam e Hamburgo, vap. alemão, **Basitonga**. Sahirá a 5 de novembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



S. Miguel, Terceira, Graciosa, (S.^{ta} Cruz), S. Jorge, (Calheta), Lagos do Pico, Fayal e Flores, vap. portu., **Açor**. Sahirá a 5 de novembro.
Agente, G. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor inglez, **Danube**. Sahirá a 15 de novembro.
Agentes, James Rawes, & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.º



S. Vicente, Rio de Janeiro, e portos do Pacifico, vapor inglez **Oropesa**. Sahirá a 10 de novembro.
Agentes, E. P. Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64.



Valencia, Barcelona, Cette e Marselha, vap. francez, **Saint Marc**. Sahirá a 7 de novembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Vigo, La Pallice (La Rouchelle) e Liverpool, vap. inglez, **Orcana**. Sahirá a 9 de novembro.
Agentes, E. P. Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.º