

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



Anvers—1894

REDACÇÃO—Rua Nova da Trindade, 48—LISBOA

TELEPHONE N.º 27

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 concorrencia de productos portuguezes à Exposição Internacional de Bruxellas, à 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 enobrece não só o nosso jornal como o paiz, que elle representou n'aquelle Exposição.

SUMMARIO

	Pág
Commercio de importação e exportação	322
Carta de Lourenço Marques, por J. M. C.	322
Estatística	323
Automobilismo (ilustrado)	324
Notas de viagem. — XXVIII — Começa o regresso — Beja arabe e Beja alemã — Estações, casas de guarda, pontes e tunneis — Caminho de Bispo — Um lago delicioso — As portas do deserto — Palmeiral immenso — Rampas continuas e curvas enormes — A agua.	325
Publicações recebidas	326
A Lusitana	327
O «Segundo» & nós	327
Madrid-Cáceres-Portugal e Oeste de Hespanha	327

Parte financeira. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos caminhos de ferro, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas Bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes	328 e	329
Linhas portuguezas. — Minho e Douro — Falta de material — Horário de inverno — Quelimane ao Ruo	330	
Linhas hespanholas. — Bilbao a San Sebastian — Cantábrico	330	
Linhas estrangeiras. — Russia — Turquia — Estados Unidos — Chili — Honduras	330	
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatório — (Conclusão)	331	
Arrematações	332	
Casas recomendadas	334	
Agenda do viajante	334	
Anúncios	335	
Horário em 1 de novembro de 1897	333 e	335
Vapores a sair do porto de Lisboa	335	
	336	



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

Commercio de importação e de exportação

PUBLICOU-SE o volume da *Estatística 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 estatística 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 estatística, o que daria em resultado que teríamos hoje sobre a mesa os mappas de 1896, por certo muito mais uteis a consultar do que as de 1895.

O estudo de uma estatística recente pôde conduzir à correção dos erros economicos que por esse exame se põe em evidencia.

Uma reforina 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 *Estatística 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.

É os elementos que essa estatística 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 económica e financeira do nosso paiz.

Desses resumos vê-se que a nossa balança comercial continua desequilibrada, sendo os valores das mercadorias importadas os seguintes, em contos de réis:

	Import. para consumo	Export. nacional	Diferença
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 diferença 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 panico que a declaração da crise produziu no commercio e nos consumidores e no receio de maiores dificuldades futuras na liquidação de contas, receio que mais afectou 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) agravamento da crise, este foi comprando e aquelle enviando sucessivamente 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 protecionista 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 estatística indicámos por erro typographic, «Janeiro a Outubro» quando devíamos dizer «Janeiro a Dezembro»); fazer agora a comparação de 1895 com os annos anteriores seria escusado.

Por essa estatística, extraída do Boletim mensal que a mesma Administração Geral das Alfandegas publica, e que é muito util porque aparece 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 melhoria as diferenças que se notam, aumentando 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 aumentou 99.

E ainda ha quem diga que vamos melhorando ! O verdadeiro cego é o que não quer ver.

CARTA DE LOURENÇO MARQUES

Lourenço Marques, 25 de setembro de 1897.

O tráfego da linha de Lourenço Marques tem diminuído nestes ultimos mezes (agosto a setembro) devido á crise que actualmente o commercio da Republica Sul Africana está atravessando.

Esta diminuição de tráfego não atinge só a linha de Lourenço Marques, mas igualmente 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 tráfego que se destina a Lourenço Marques, por ser esta a via mais curta entre a costa marítima e o centro do Transvaal.

Espera-se, no entanto, 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 Neerlandesa, 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 elles acabou a agglomeracão de mercadorias que constantemente havia em Lourenço Marques, esperando transporte para o Transvaal, ficando por esta fórmula 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 fórmula 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 Movene
» 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 direccão 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 Neerlandesa, 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 igual numero em via descendente.

Estabeleceram-se igualmente novas tomas d'água nos kilometros 27, 46 e 62, onde existem grandes reservatórios, sendo a agua recolhida dos rios e ribeiras mais proximas, trabalhando na sua condução 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 rête da Companhia Real no primeiro semestre do anno corrente, demonstram um ligeiro augmento em relação a igual 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	
Totaes	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
Totaes.....	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 criado 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 ahi 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 conhecelas.

Os productos foram os seguintes, em mil réis.

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

No augmento total da rête 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 diferença provém de maiores ou menores augmentos em todas as linhas.

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

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

O aumento na réde 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 aumento, no anno corrente, de 75.953 π 569 réis, o que dá a média annual kilometrica de

3:113 π 151 réis em 1897
2:962 π 178 " " 1896

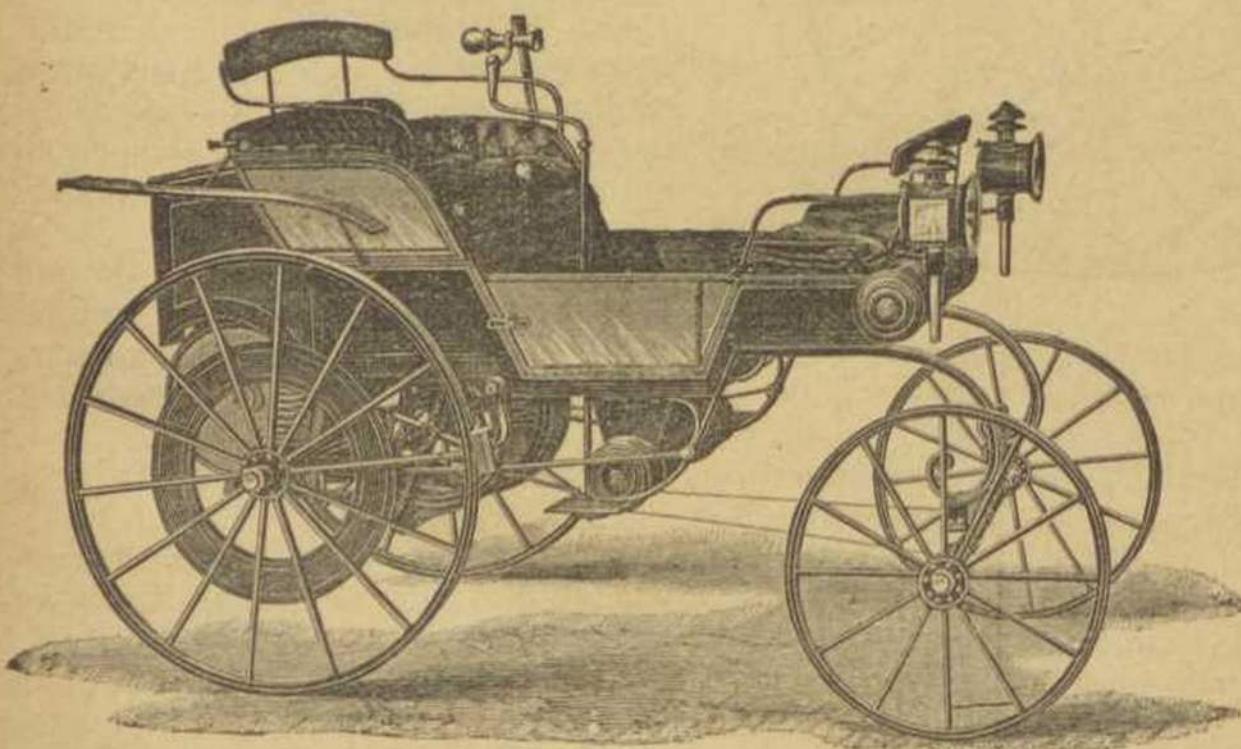
Desde então até hoje, sabe-se pelos boletins que temos publicado na tabella respectiva, o aumento de receitas tem continuado, sendo natural que em todo o anno se elevará a cerca de 200 contos.

AUTOMOBILISMO

Carros de motor Daimler

Tendo á sua disposição um motor portatil, seguro, leve e de facil manobra, natural era que o sr. Daimler, distinto engenheiro de Cannstadt, o applicasse ao automobilismo em todas as suas diferentes 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 pôdem 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, reunem em si todas as commodidades, superioridades e perfeições que pôdem 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, *Phænix*, 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 forma 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 forma obtem-se a tracção mais barata que se pôde imaginar.

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

A força motriz é transmitida do motor por meio de uma nova especie de correia transmissora para um comunicador e d'allí 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'un 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 forma dá-se uma consideravel regularidade no modo como se efectua, 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 obtém.

Os trens automaticos attingem velocidades entre 5 e 25 kilom., ou mais, por hora, e pôdem 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 atinge 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.

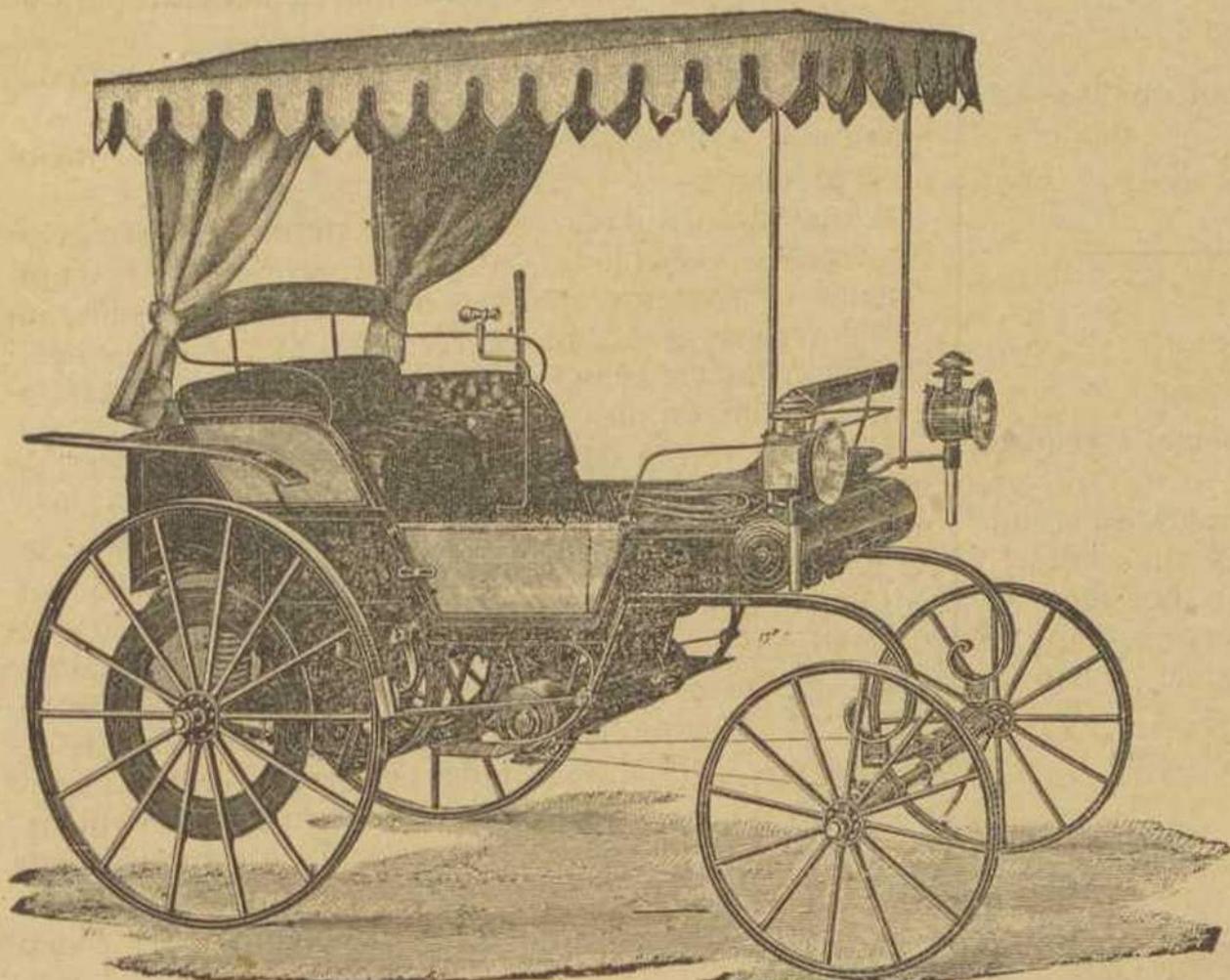
O apparelho para a circulação e resfriamento da agua é tambem de novo genero, sem bomba ou outro qualquier accessorio mechanico. A agua introduz-se no disco de rotação e é assim posta tambem em movimento e recolhida por um tubo receptor, que origina uma pressão na tubagem, tornando-se a circulação automatica 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 estofoes de panno ou cabedal, conforme se deseje.

As carruagens automaticas de Daimler teem até agora obtido os primeiros premios nos grandes concursos internacionaes, 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 escaleres 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. Hebold & 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 forma 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 sucessivamente 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 atrazado, o chefe da estação, um attencioso arabe, respeitou-nos o tempo necessário 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 falei 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 forma 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 plantaçao de eucaleptos 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 vai 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 carroagens da companhia Este-Algeriano, á qual pertence a linha de Biskra; material muito confortavel como as nossas carroagens fechadas de 1.^a classe; e o mesmo sucede 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 pôde subir, para só mais tarde vir encontrar-se comnosco, 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 vér 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 *Famus-Sahara*, a *Bócca 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 Essor — um panorama novo nos apparece como se uma nuvem se rasgassem deante de nós.

E o deserto immenso que se extende á nossa vista,

como uma toalha de neve interminavel, apenas longinquaamente 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.

Viemos 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 lá 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 aparecerá no dia 20 de cada mez; ocupando-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 colaboradores 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 — «Algumas 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 Lagos-ta». 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 veículos e estarem continuamente tres officinas fabricando outros, devendo em breve apresentar-se na rua 30 carros, numero que irá ainda aumentando 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 elles 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 provadamente activa, demonstrando um grande tacto administrativo, que faz singular confronto com os numerosos conselhos directores, bem remunerados, de varias companhias que por ahí tem havido e teem cahido na ruina.

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

Felicitamos 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. Felicitamol-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 expicalos 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 colaboradores, empregados em repartições onde a ha, pôdem obtel-a.

E por outro lado, suspendendo-nos o jornal, sempre nós, leyados 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 occasões, mas de vez em quando, lá irão os dezreisinhos 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 descarrilamento 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 grifho é nosso.

Que singular locomotiva aquella, que descarrilla quando se mette pelos *rails*, e quando descarrilla sâe 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 necessário 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 provável, 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 reducção de um *coupon*. Passado que seja este prazo, 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 exercícios, 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	1896
	Pesetas	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 cinquenta 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 cinquenta 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 escrupulosamente 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 inevitáveis, não consiga chegar a introduzir nos seus serviços economias apreciaveis. As obrigações da Madrid-Caceres, calculando-se as cousas pelo lado peior, 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 ex-gottados 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 também a assegurar que qualquer operação financeira que se realize n'esta conjunctura visará, em primeiro lugar, a melhorar, quanto possível, a posição dos credores estrangeiros, o que parece indicar que se trata realmente de uma larga operação envolvendo a conversão dos titulos da nossa dívida.

No nosso mercado interno continuou a manifestar-se um certo retrahimento em todas as operações, que aliás se teem limitado ao mais strictamente necessário, não havendo, por isso, alteração apreciavel nas cotações. No Porto, a situação continua bastante tensa, tendo sido requeridas novas fallencias, principalmente no pequeno commercio vivendo na dependencia de casas comerciales, 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'un 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 brazileiros, a repentina baixa dos fundos brazileiros em Londres. Parece que a causa d'esta brusca descida foi devida a um artigo acerca das finanças brazileiras, publicado pelo *Times*, e attribuido a um notavel publicista e parlamentar brazileiro, 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 meses, um sensivel decrescimento das receitas aduaneiras faz recuar bem que o primeiro calculo tenha de sofrer importantes correccões.

Accrescenta o articulista que, para fazer face ao *deficit* occorrente, o governo da republica tem apenas, além da facultade 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 oposição 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 realização 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'un lapso de tempo que não deve vir longe, o governo brazileiro terá que entender-se com os seus credores, no sentido de fazer com elles uma concordata. É natural, pois, o sobresalto causado por estas informações autorizadas, e a inquietação mesmo que produziu nos que teem interesses ligados ás finanças brazileiras. O paiz é, porém, muito rico, tem recursos valiosos, e decerto que, com uma administração regada e prudente, desenvolvendo a riqueza publica e honrando os seus compromissos, logrará sahir-se a salvo das dificuldades 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.	
» cheque..	36 1/8	36 1/16	No mercado.....	5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	789	790	Agio Buenos Ayres.....	5 1/2 0/0
» cheque.....	790	791	Cambio Brazil...	7 3/8
Berlim 90 d/v....	320	321	Premio libra.....	2 \$ 120
» cheque....	322	324		
Francfort 90 d/v...	320 1/2	321 1/2		
» cheque..	322 1/2	324 1/2		
Madrid cheque.....	1 \$ 000	1 \$ 020		

AOB 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: Inscrições 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% 1888	45.300	45.300	-	-	15.400	-	-	15.500	15.500	15.500	15.600	15.500	-	39.600
" 4% 1890 assent....	-	-	-	40.200	-	-	-	-	39.500	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon...	-	40.600	-	40.200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 externo ..	-	-	-	-	44.400	-	-	44.400	44.200	39.600	44.000	44.000	44.000	-
" 4½% assent.....	-	-	44.800	-	44.900	-	44.800	44.700	44.600	44.300	44.200	44.200	-	-
" 4½% coup. int....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4½% externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal	-	124.000	124.000	124.000	124.000	124.000	-	-	124.000	-	-	123.500	-	-
" " Commercial	-	-	88.000	88.200	-	88.100	88.000	88.000	88.000	-	-	-	-	-
" " N. Ultramarino	80.500	-	-	79.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Comp. Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%	94.500	-	94.600	94.500	-	94.500	94.500	94.500	94.500	94.600	-	94.400	-	-
" " 5%	-	93.500	-	93.500	93.500	93.500	93.500	93.500	93.500	-	-	93.500	-	-
" Co np. Real 3% 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% portuguez.....	21,80	21,60	21,55	21,60	21,65	21,50	-	21,50	21,50	21,90	21,65	21	21	-
Acções Comp. Real	-	-	47,25	48,75	48	-	48	-	44,50	45	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	49	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 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 gran)	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.º hyp)	226	225	224	223,50	221	213	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez	24,67	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	-	-	-	-	-	-	61,50	-	61,37	60,50	60,50	-
Bruxellas: Atravez Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

Linhos	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1897			1896			Totaes			Differença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1897	1896	Réis	1897	1896	Réis
COMPANHIA REAL	de 1 a 30 Out.	693	Réis 83.289.000	Kilometrícias 120.186	693	Réis 71.118.294	Kilometrícias 102.623	Réis 2.548.038.000	Réis 2.422.215.722	Réis 125.822.278	Réis	Réis	Réis
Antiga rede nova não garantida.	8 14 *	*	Réis 78.090.000	Kilometrícias 112.683	*	Réis 70.679.460	Kilometrícias 101.990	Réis 2.626.128.000	Réis 2.492.894.882	Réis 133.233.118	-	-	-
Nova rede garantida.	1 7 0ul.	380	Réis 9.869.000	Kilometrícias 25.974	380	Réis 9.070.706	Kilometrícias 23.870	Réis 310.721.000	Réis 301.123.278	Réis 9.597.722	-	-	-
Sul e Sueste.	10 16 Setem	475	Réis 23.561.245	Kilometrícias 49.602	475	Réis 19.297.740	Kilometrícias 40.626	Réis 582.533.330	Réis 538.591.843	Réis 43.941.483	-	-	-
Minho e Douro.	17 23 *	353	Réis 20.911.095	Kilometrícias 44.023	*	Réis 17.442.920	Kilometrícias 36.721	Réis 603.444.425	Réis 556.034.765	Réis 47.409.660	-	-	-
Beira Alta.	-	253	-	-	253	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional (Mindella e Vizcaya).	27 2 Setem	105	Réis 4.760.817	Kilometrícias 16.769	105	Réis 4.770.070	Kilometrícias 16.857	Réis 46.165.426	Réis 43.088.893	Réis 3.076.533	-	-	-
Guimarães.	3 9 *	*	Réis 4.599.878	Kilometrícias 15.236	*	Réis 4.599.964	Kilometrícias 15.237	Réis 47.765.304	Réis 44.688.857	Réis 3.076.447	-	-	-
Norte de Hespanha.	10 16 *	*	Réis 4.844.630	Kilometrícias 17.539	*	Réis 4.650.487	Kilometrícias 15.718	Réis 49.606.934	Réis 46.319.344	Réis 3.267.590	-	-	-
Madrid — Zara-goa-Alicante.	17 23 Setem	34	Réis 1.668.600	Kilometrícias 49.076	34	Réis 1.751.560	Kilometrícias 51.516	Réis 60.801.490	Réis 56.769.728	Réis 4.031.762	-	-	-
Zafra a Huelva.	24 30 *	*	Réis 1.837.950	Kilometrícias 54.057	*	Réis 1.747.273	Kilometrícias 51.390	Réis 62.639.448	Réis 58.517.001	Réis 4.122.447	-	-	-
Andaluzes.	30 6 Out.	3656 Ps.	Ps. 2.190.783	Ps. 599	3656 Ps.	Ps. 2.029.068	Ps. 534 Ps.	Ps. 66.590.843	Ps. 68.606.441	Ps. -	-	Ps. 2.015.598	-</

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 Covellinhos 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 abundância 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 dificuldades para arranjar pessoal que lhes faça as descargas com presteza. D'ahi a demora dos wagons e o agravamento da crise para os ter para novos transportes.

Ninguem podia estar prevenido para uma tal abundância de trasego, que é verdadeiramente extraordinária.

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 Ruo. — Segundo refere o *Economista*, a companhia dos Caminhos de Ferro da Zambezia estuda actualmente a realização do projecto da construcção de uma ponte-caes em Quelimane. Esta construcção liga-se com a da projectada construcção do caminho de ferro do Ruo, ácerca do qual pende ainda a resolução final do parlamento.

Como se sabe, o governo aprovou 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 Zambezia se abalancará a realizar a construcção da ponte caes de Quelimane, sem que o parlamento resolva ácerca do caminho de ferro do Ruo. 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 comunicação 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, funcionários do governo nos 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 quē dividirão os diversos productos em onze categorias, comprehendendo: a 1.^a os productos extraídos do solo, 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 animaes; 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 necesario.

Como esclarecimento, diremos que o exame das tarifas incidirá sobre todos os productos, excepto grãos, ferro, hulha, petróleo, 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 favorável 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 fórmula 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	Kilometros
Caminhos de ferro de Anatolia	1.020,8
Moudianou-Brousse.....	41,3
Aïdin-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 sacrifício 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 notícias temerárias; 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 dificuldades 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 atraso, a 111,6 kilom. obrigando as rodas a 277 voltas por minuto.

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

Com uma velocidade d'estas iríamos 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 se-rá 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 prazo 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 prazo da primeira e concedendo ao syndicato a preferencia para a de quaisquer linhas lateraes ou ramificações da principal.

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

Cobraria 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 uso fructo (amortizadas)	6.027:120\$000
-----------------------------------	--------------------------	------------------------------------	----------------

Capital-obrigações

526.212 2/3 obrigações pri- vilegiadas 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 pri- vilegiadas de 2.º grau	3 0/0 ... 371.370 ... 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
<i>Ca transportar</i>	<i>95.570:820\$000</i>			

Transporte 95.570:820\$000

Somma retirada do fundo de reserva

Insuficiencia de capital s/as despesas de Estabelecimento	2:934\$043
Excedentes das receitas	470:823\$495
Edifícios em Lisboa	581:235\$074
Inscrições de assentamento da dívida interna portuguesa	5:684\$500
Titulos em carteira	87:032\$880
Produto da venda de titulos	7:365\$033
	1.152:140\$982

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

Excedentes das receitas	470:823\$495
Edifícios em Lisboa	581:235\$074
Inscrições de assentamento da dívida interna portuguesa	5:684\$500
Titulos em carteira	87:032\$880
Produto da venda de titulos	7:365\$033
	1.152:140\$982

Fundo de reserva extraordinario (Art. 63.º)

Obrigações privilegiadas de 3% 1.º grau a emitir	1.338:030\$000
Obrigações privilegiadas de 3% 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	43:635\$187
Depositos de garantia (dinheiro)	52:900\$033
Material comprado em Lisboa	7:074\$737
Provisão para a compra de obrigações de 4%	44:880\$000
Caixa de Socorros, 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 metalicos	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 depósito	814:403\$000
Obrigações a recolher	331:560\$000
Governo portuguez, c/garantias a reembolsar	2.417:565\$510
Cautellas de mínimos	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 Cândido Freire.

Visto — O Presidente do Conselho de Administração, António 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 antevê esperanças de bom futuro para a nossa Companhia.

O percurso dos nossos comboios aumentou durante esse anno, comparado com o anterior, em 340.682 kilometros, devido aos tramways supplementares entre Lisboa e Sacavém 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 accrescimo efectivo de 185.856\$472 réis, sendo no to-

tal da exploração o lucro líquido 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 kilómetro via rendeu mais 173\$211 réis e que o kilometro-trem diminui em \$022 réis. Este ultimo facto explica-se pelo maior percurso dos comboios e pelo abaixamento de certas tarifas; porém, como o resultado final foi favorável, vê-se que tais providências foram acertadas.

O coeficiente 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 favorável e até excepcional. A parte da linha garantida também beneficiou da boa administração, pois que foi este o primeiro anno em que a linha da Beira Baixa se explorou sem prejuízo, e a de Torres Figueira-Alfarelhos 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 favoráveis nos 72 quilómetros 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 sacrifícios que a nossa Companhia tem feito por caminhos de ferro construídos em Espanha e de cuja exploração esperavam benefícios. A administração empenha-se, e assim deve ser, em tirar todo o proveito, para serviço internacional, do nosso excelente porto do Tejo, e em atrair ás nossas bellas praias os banhistas espanhóis de certas regiões além da fronteira.

O facto importante, de ordem geral, que o relatório e seus documentos patenteiam, é que no aumento 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 accrescimo 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 líquido, 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 termômetro da actividade comercial, 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 fôr de 2\$309), houve um accrescimo de receita de réis 70:815\$864, pois que se transportaram mais 80.782 toneladas. Serviu-se melhor o público e beneficiou a Companhia. Vê-se também 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 perícia. Reformou-se a linha na parte que mais o necessitava, concluiu-se a segunda via do Entroncamento a Lisboa, e substituiram-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 despendioso serviço da dupla tracção: nas nossas officinas fizeram-se importantes reparações em máquinas, transformando-se em de cilindros eguaes uma do sistema *Compound*: sahiram para serviço duas máquinas novas completas, que foram aprovadas 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 possível 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 fosse tão precário para o nosso paiz. Por este desastroso motivo, que tão gravemente está pesando sobre a riqueza publica, exgostando-nos o ouro, nós perdemos em transferencia de fundos 558:557\$769 réis. Se tal caso se não desse, 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.

E' importante para os numerosos empregados da nossa Companhia o serviço que a estes é prestado pela *Caixa de Socorros* e pela de *Reformas e Pensões*. Não nos podemos desinteressar d'este assunto e recommendamo-lo, 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 aumentando as despesas da companhia, garantir as regalias e direitos dos actuais empregados e operários.

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

mente exercia o lugar de director geral dos serviços da Companhia, pediu a demissão d'este cargo. Ainda que substituído por pessoa aliás competente, não podemos deixar de sentir a sua ausência, porque á sua colaboração são devidos em parte os excelentes 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 approveis 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 actuais empregados e operários da companhia Real e de não serem aumentados os nossos encargos.

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

ARREMATAÇÕES

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 Apolónia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escritórios 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",836 de diâmetro para carruagens e wagons, e ás 2 horas da tarde no mesmo local se receberão também propostas para o fornecimento de 80 aros para máquinas locomotivas, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisório 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 provisório 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 as 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 mes de novembro, perante o sr. governador civil do distrito 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 provisório para poder licitar é da quantia de réis 2.170.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5% da importância total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão lugar 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 provisório para poder licitar é da quantia de réis 45.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo (5% da importância 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 mês 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 provisório para poder licitar é da quantia de réis 100.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5% da importância total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão lugar 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 para apparelhos de choque e tracção.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 17.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5% da importância 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 provisório para poder licitar é da quantia de réis 40.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5% da importância 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 anuncio 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.º 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 provisório de 42.000 réis.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente, a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5% da importância 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 anuncio 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.º 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 provisório 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 importância 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.º, 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 COMISSÕES
RECOMMENDADAS**
**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

Antwerpia.—A. Manceau.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Ad. Seghers.—Rua Victor Cordon, 1-A.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, frutas e outras comissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.

Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.
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.º Real.
Paris.—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.
Porto.—Grijó & C.º—Rua de Traz, 28.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.
Valencia d'Alcantara.—Justo M. Estellez—Agente internacional de aduanas y transportes.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estes os UNICOS estabelecimentos que lhes recomendamos, 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 Príncipe, junto á Estação Central.—Établissement de premier ordre—toujours luxe et confort—200 chambres et salons.

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

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

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

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

LISBOA Francfort Hotel—No centro da cidade—Aposentos para famílias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Trés frontes. 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.er ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.

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

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

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

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

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

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

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

LEIRIA Hotel Central—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e acoio inexcedivel.—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; cozinha abundante e esmerada, quartos confortaveis, e inexcedivel acoio. 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 à Batalha). Serviço de 1.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Propri. Lopez Munhós.

PORTO Grande Hotel America Central—Um dos melhores da cidade, magnificas salas 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.º ordem—Propri. Adriano & François.

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel do Elevador—Grande Hotel da Boa Vista.—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para dietéticos. Bons quartos. Luz 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, 40. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para familias preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e alleman

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

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

GIBRALTAR Hotel Metropole e Nuevo Hotel Espanol.—Situado á entrada da cidade.—Cozinha excelente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—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.—Excellent cozinhe—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—Excellent service de cozinha, bellos aposentos, carros para visitar Fort National, Michelet e grande Kabila. Preços economicos. Proprietario, P. Despous.

BONE (Algeria) Grand Hotel d'Orient.—Cours National, principal avenida. Casa de 1.º ordem. Grandes quartos e salões, boa 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, orchester—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.º ordre.

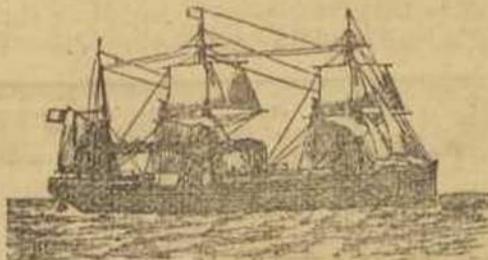
CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hotel—Grands salons — luxueux appartements—Vue du Bosphore — Cuisine et cave de 1.º ordre.

CAIRO Ghesireh-Palace-Hotel—Etablissement de premier ordre.—Grand 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 accommodações para passageiros são inexcedíveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incomodos de uma viagem por mar.

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

AGENTES

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

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

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

COMPANHIA REAL

Lisboa	Porto	Porto	Lisboa
a 7-30 m.	9-15 n.	a 6-35 m.	8-30 n.
9- 0 n.	7-35 m.	2- 8 t.	3- 5 n.
10-30 n.	11- 5 m.	7-45 t.	5-55 m.

Lisboa V.	Alcant.	V. Alcant.	Lisboa
a 7-30 m.	8- 0 n.	a 8-45 m.	8-30 n.
8-15 n.	5-25 m.	8-35 n.	5-35 m.

Lisboa	Badajoz	Badajoz	Lisboa
a 7-30 m.	9-10 n.	a 7-30 m.	8-30 n.
8-15 n.	6-45 m.	7- 0 t.	5-35 m.

Lisboa	Figueira	Figueira	Lisboa
7-15 m.	3- 3 t.	12-15 n.	10-20 m.
7-15 t.	5-23 m.	1- 0 t.	9-50 t.

Lisboa	Guarda	Guarda	Lisboa
a 7-30 m.	11-40 n.	a 6-30 m.	9-45 n.
10-30 n.	11- 5 m.	3-30 t.	3- 5 m.

Lisboa	Santarem	Santarem	Lisboa
a 2- 0 t.	4-34 t.	a 6-30 m.	9- 0 m.
a 4-30 t.	7- 4 t.	a 12-30 t.	3- 0 t.

Lisboa	Entrono.	Entrono.	Lisboa
a 11- 0 m.	3- 0 t.	a 4-30 m.	12-30 t.

Lisboa	Coimbra B.	Coimbra B.	Lisboa
a 4- 0 m.	8-40 n.	4- 0 m.	9-30 m.

Lisboa	Pampilhosa	Pampilhosa	Lisboa
6-30 t.	11-22 n.	5-19 m.	10-10 m.

Aveiro	Porto	Porto	Aveiro
9- 3-50 n.	6-18 m.	b 4- 0 m.	8-12 m.
10- 0 m.	2-25 t.	b 4-15 t.	6-20 t.

Ovar	Porto	Porto	Ovar
1-50 t.	3-30 t.	11-15 m.	12-15 t.

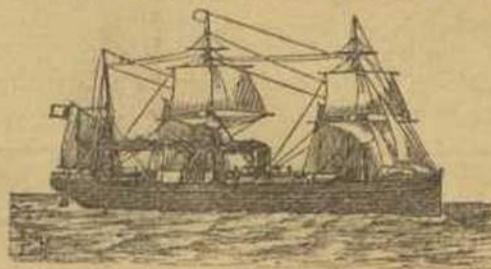
Espinho	Porto	Porto	Espinho
b 6-40 m.	7-32 m.	b 5-15 m.	6-12 m.

Figueira	Alfarelos	Alfarelos	Figueira
4-30 m.	5-33 m.	12-10 n.	1-13 n.
12- 5 t.	12-48 t.	6-10 m.	7-10 m.

Caldas	Figueira	Figueira	Caldas
2-30 t.	7-23 t.	6-15 m.	11- 0 m.



BERNHARD LEUSCHNER AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA NORDDEUTSCHER LLOYD



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

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

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

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

Por estes paquetes tambem se aceitam passageiros para Paranaú, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul, com transferencia no Rio de Janeiro para o paquete Moewe, 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 Patrício Alvares Ferreira, rua dos Baçalhoeiros, 135, 1.^o

Figueira Amieira Amieira Figueira

Figueira	Amieira	Amieira	Figueira
12-15 n.	12-38 n.	5- 0 m.	5-23 m.
6-15 m.	6-38 m.	2-44 t.	3- 3 t.
1- 0 t.	1-24 t.	5- 0 t.	7-23 t.

Coimbra	Figueira	Figueira	Coimbra
7-15 m.	9- 2 m.	7-15 m.	9- 2 m.
4-30 t.	6-16 t.	11- 0 m.	12-48 t.

C. Sodré	Cascaes	Cascaes	C. Sodré
5-30 m.	6-43 m.	5-30 m.	6-41 m.
7- 0 m.	8-12 m.	7-30 m.	8-41 m.
9- 0 m.	10-12 m.	8-30 m.	9-40 m.

Fig. Sodré	Algarve	Algarve	Fig. Sodré
5-30 t.	4-43 t.	1-30 t.	2-32 t.
4-40 t.	5-24 t.	3-15 t.	4-20 t.

P. Arcos	C. Sodré	C. Sodré	P. Arcos
6- 0 m.	6-38 m.	7- 0 m.	7-38 m.
7-30 m.	8- 6 m.	8-25 m.	9- 0 m.

P. Arcos	C. Sodré	C. Sodré	P. Arcos
8- 0 m.	8-37 m.	8-45 m.	9-20 m.

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL

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



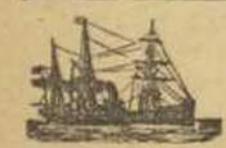
SAHIRÁ no dia 16 de novembro ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. — Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

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, **Cordillère**. 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. fran., **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 Município, 19, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, 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



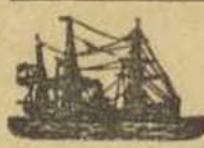
Pernambuco, e Maceió, vap. ingl., **Explorador**. Sahirá a 3 de novembro. Agent., Garland Laidley & C.ª, R. do Alecrim, 10, 1.º



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, Maceió, Rio e Santos, vapor francez, **Ville de S. Nicolas**. Sahirá de 1 a 2 de novembro. Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Município, 19, 1.º



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



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez, **Médoc**. Sahirá de 3 a 4 de novembro.—Messageries Marimes.—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 Município, 19, 1.º



Rio de Janeiro, e Santos, vap. franc., **Cor-doba**. Sahirá de 25 a 26 de novembro. Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Município, 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, **Babitonga**. Sahirá a 5 de novembro. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



S. Miguel, Terceira, Graciosa, (S.ª Cruz), S. Jorge, (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flôres, vap. port., **Açor**. Sahirá a 5 de novembro. Agente, G. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu 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 Pacífico, vap. 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