

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers—1894

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

Anvers—1894

REDACÇÃO—Rua Nova da Trindade, 48—LISBOA

SUMMARIO

Lei de auxílio aos caminhos de ferro hespanhóis	273
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett	274
O desconto aos domingos	275
Quelimane ao Ruo	276
Notas de viagem — O papão de África — Prevenções — O síroco — Revólver dormente — A França colonizadora — O soldado francês — Canções do regimento — Uma grande novidade	277
Lourenço Marques e uma opinião de valor	278
O maior túnel do mundo	279
Os tramways a gás	279
O paquistão — D. Amelia	279
Parte financeira — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis	280
Linhos portuguesas. — Ponte do Tejo — Caminho de ferro do Pungo — Vendas Novas — Santarém — Novo caminho de ferro em Angóla — Cintra a Colares — Horário de Cascaes — Urbana do Porto — Falta de material	282
Linhos hespanhóis — Valencia a Lirias — Calatayud a Teruel e Sagunto — Calamancha a Zaragoza — Mureja a Granada — Granada a Calahonda — Fondón a Almeria	282
Linhos estrangeiros — França — Bélgica — Turquia — Bulgária — Congo — Rep. Pública de Orange — Estados Unidos — República Argentina	283
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses — Relatório (continuação)	283
Avisos de serviço	284
Arrematações	285
Exposição Imperial	285
Casas recomendadas	286
Agenda do viajante	286
Anúncios	287
Horário em 18 de setembro de 1896	288
Vapores a sair do Porto de Lisboa	288

Lei de auxílio aos caminhos de ferro hespanhóis

ESTÁ, finalmente, resolvida esta grande questão que tanto tem afectado o crédito do paiz vizinho na praça de Paris, ou que, melhor dito, não era mais que o reverbero, sobre as companhias de caminhos de ferro, da má situação financeira do paiz e mesmo da excessiva intolerância com que os governos teem tratado a industria ferro-viaria em Hespanha.

Conforme dissemos no numero anterior, o governo resolveu-se, afinal, a submeter ás camaras o projecto de lei que não sabemos se deve ser classificado de auxílio ás companhias, se ao thesouro, porque, a pretexto de umas pequenas concessões feitas ás empresas ferro-riarias, o verdadeiro auxiliado é o erário, obtendo a coloção no mercado francês de um grande empréstimo destinado a obtemperar aos seus enormes encargos de occasião.

E, veja-se o epígramma do destino! as companhias de caminhos de ferro, vítimas em parte das consequências do desequilíbrio das finanças do paiz, para o bem do qual concorreram com quantiosas sommas de impostos e direitos aduaneiros, com o desenvolvimento que promoveram ao commercio, á industria e á agricultura, vítimas ainda da animadversão da imprensa de todas as cores, que reputava um escândalo a adopção de qualquer medida tendente a livral-as da angustiosa situação em que se achavam, em grande parte pelas consequências da má política internacional da nação, são as que vão prestar ao estado o mais poderoso

auxílio, são as que são chamadas a proteger o thesouro, n'este momento terrível em que já não ha dinheiro nas suas arcas para occorrer ás despesas d'uma guerra, e ainda mais é necessário para acudir a uma sublevação.

E pequeno o favor que o estado faz — apenas a prolongação, por alguns annos, do periodo de concessão das linhas — não se tratou da elevação de tarifas, que tão necessaria se tornava, em muitos casos, nem de outras medidas que mais protegessem a grande somma de capitais despendidos na construcção d'essas linhas.

A ampliação dos prazos da concessão significa apenas um adiamento por alguns annos da reversão das linhas para o Estado, mas calculando que este, n'essa epocha, não dispendera um centimo em subvenções e só receberá o producto dos impostos, e que, explorando por sua conta, verá nos primeiros annos diminuir o rendimento, ninguem pôde estabelecer a que infimo sacrifício se sujeitou o paiz para, em compensação, obter das potencias financeiras, que teem interesses ligados com as companhias, a collocação de um novo empréstimo sem garantia especial.

A negociação foi, pois, vantajosissima para a nação, e muito mais por que terá, alem dos resultados immedios que se pretendem, a vantagem de restabelecer o equilibrio de relações financeiras da Hespanha com os grandes mercados do norte, que tomaram esta medida não pela segurança que ella lhes dá aos seus capitais invertidos em papel hespanhol, mas como o primeiro passo para uma nova politica financeira e económica do Estado para com as companhias e os seus agentes no estrangeiro.

N'este ponto o final do artigo 3.º da lei, que abaixo damos na integra, deixa antever uma esperança fagueira que oxalá vejamos realizada.

A praça de Paris vae, pois, abrir de novo a sua bolsa para occorrer ás finanças hespanholas, e este envio de capitais ao banco de Hespanha trará como consequencia a diminuição das diferenças de cambios que actualmente fazem perder milhões de pesetas aos caminhos de ferro d'aquelle paiz.

E não só ás companhias, como a todo o commercio a elevação dos cambios, que tem chegado a 20 %, representa um gravame enorme que mais se accentuava cada anno, cada dia, em perdas consideraveis nas transacções internacionaes.

O serviço, pois, que representa o concurso prestado pelas grandes companhias de caminhos de ferro, deve ser levado em conta por todo o paiz, relevando-as de qualquer falta que tenham commetido, pelos beneficos efeitos que da intervenção d'ellas n'este negocio todo o paiz vae utilizar.

Assim a epocha da normalização da situação das companhias parece aproximar-se, pelo que nos felicitamos.

Segue o decreto aprovado pelo Senado no dia 5 do corrente:

«Artigo 1.º—E' auctorizado o governo de sua magestade para que possa realizar, junto ou separadamente com as companhias ferro-riarias, um convenio prorrogando os terminos das suas respectivas concessões, como maximo, até 1 de julho de 1880, sempre que, com o concurso e intervenção das mesmas companhias, ou de seus representantes ou estabelecimentos de credito com os quaes tenham relações, faça o governo uma operação de credito por valor minimo de mil milhões de pesetas effectivas, com a garantia geral da nação ou com a especial para que está auctorizado por lei de 10 de julho de 1896, que continuará vigente.

Formarão parte do capital da operação 100 a 200 milhões de pesetas em ouro, pelo menos. O conselho de ministros, tendo em consideração o valor da prorrogação das concessões que outorga ás companhias ferro-riarias, e os interesses dos possuidores da actual Dívida publica de Hespanha, determinará a importancia e condições que representa a operação, se esta ha de ser dívida perpetua ou amortizavel, o typo do juro, prazo ou prazos da amortização, o mais approximados possivel ao termo da prorrogação, e a garantia que se ha de dar.

As prescripções d'esta lei não modificam a legislação vigente sobre subvenções e tarifas de caminhos de ferro.

Art. 2.º—O governo, ao dar conta ás cōrtes do uso da presente auctorização, o fará nos mesmos termos, que o faça da lei de 10 de julho de 1896, especialmente destinada a obter os recursos necessarios para o restabelecimento da ordem publica na ilha de Cuba.

Art. 3.º—As companhias, sem excederem o prazo da concessão respectiva ás suas linhas, poderão substituir por outros, os titulos que actualmente teem emitidos, ou introduzir nos seus quadros de amortização as modificações ou alargamento de prazos que considerarem necessarios, sempre que para isso obtenham o consentimento dos interessados nos mesmos titulos, ou a sua admissão em numero e forma que indica o presente artigo.

As companhias, sem necessidade de constituir-se para isto em estado de suspensão de pagamentos, nem depositar, por tanto, os sobrantes das suas receitas, poderão apresentar ao juiz da 1.ª instancia de seu domicilio o projecto de modificações ou convenio que em assembléa geral tenham concordado submeter á aceitação dos seus credores, sollicitando, ao fazer esta apresentação, o chamamento dos mesmos pelo prazo de 3 meses para que manifestem a sua conformidade ou oposição ao referido convenio, cuja apresentação, e pedido, produzirão os efeitos que, para a declaração de suspensão de pagamento, determina o n.º 1.º do art. 934.º do Código do Commercio.

Se as companhias tiverem obtido anteriormente adhesões ao projecto de que se trata, acompanhando este com os justificantes das mesmas, tanto estas adhesões como as que se verifiquem dentro dos prazos que se abram judicialmente, deverão ser feitas conforme o prescripto no art. 12.º da lei de 12 de novembro de 1869, podendo substituir-se o deposito de titulos ao portador ou negociaveis que representem as ditas adhesões pela estampilha das mesmas, de cuja efectividade e do numero e qualidade dos titulos assim adheridos terá de certificar agente consular, tabellão ou oficial de fé publica que resida no logar onde seja posta a estampilha, ou legalizando-se pessoalmente estas certificações.

O convenio será aprovado se se reunir a adhesão dos tres quintos dos titulos, ou das obrigações corres-

pondentes, calculadas como estabelece o citado código, e não reunindo se fará segunda chamada pelo prazo de 2 meses, entendendo-se e declarando-se tambem aprovado o convenio, se dentro d'este novo prazo reunir a adhesão dos dois quintos do total d'aquelles titulos e não fizerem oposição ou derem o seu voto contrario, representações que excedam de outros dois quintos d'esse mesmo total.

Aos titulos, valores, cedulas, ou efeitos de qualquer classe, sujeitos a serem sellados ou a satisfazer o imposto de direitos reaes que as companhias emittam, em substituição ou por conversão dos que tenham emitidos, será levado em conta no pagamento d'esses tributos a quantia que por emissão dos antigos se acha satisfeita em ambos os conceitos, pagando-se unicamente a diferença a mais que corresponda á maior quantidade que possam representar os novos titulos em relação com os que se apresentem, se modifiquem ou substituam, entendendo-se vigentes, tanto para a emissão como para a amortização de uns e de outros, o art. 11.º da lei de orçamento de 29 de junho de 1887, com estricta sujeição a que se ultimarão todas as liquidações que hoje se encontrem pendentes em qualquer estado, ou que devam praticar-se no futuro.

Art. 4.º—As companhias de caminhos de ferro, para o cumprimento do convenio a que esta lei se refere, ficam exceptuadas do pagamento dos direitos reaes e mais impostos que pela legislação actual possam dever.

Art. 5.º—O governo apresentará ás cōrtes um projecto de lei para dispensar a protecção devida á industria siderurgica, no relativo á introdução de material de caminhos de ferro.

Palacio do Senado, 1.º de setembro de 1896.

Juan de la Concha Castañeda, presidente; Leonardo Garcia de Leaniz; Firmin Hernandez Iglesias; José de Vilaseca; Manuel Gonzalez Langoria; Conde de Pallares; Duque de Cerranova, secretario.»

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 8 de setembro de 1896.

Ha dias publicou-se um relatorio interessante sobre a exploração dos caminhos de ferro do Reino Unido, durante o anno passado. O capital auctorizado attingiu, n'esse anno, a somma de 1.114.686.980 libras sterlinas.

O da companhia *Lancashire & Yorkshire* foi de 57.503.950 libras-acções, 39.258.246 libras, empréstimos e obrigações, 18.245.713 libras; e o da *Manchester, Sheffield & Lincolnshire* 45.658.315 libras, sendo a somma das acções 33.333.489 e a dos empréstimos e obrigações 12.324.826 libras. O capital do *Midland Railway* foi de 102.821.283 libras, o do *London & North Western* 121.642.553, e o do *Great Northern* 54.195.901.

O numero de passageiros transportados durante o mesmo anno foi de 929.770.909, sem contar os bilhetes especiaes, e a somma recebida d'este trafego 37.361.162 libras sterlinas.

As receitas do trafego de mercadorias attingiram a importancia de 44.034.855 libras e as despesas totaes d'exploração a de 47.876.637 libras.

Ao fim do referido anno havia em exploração 21.174 milhas de via.

*
Acaba de formar-se uma grande união dos principaes proprietarios de minas e negociantes em carvões de todo o paiz, com o objecto de pôr fim á excessiva com-

Notícias ultimamente recebidas da Zambezia dão conta da grande animação que reina em Quelimane, por causa d'esta projectada obra.

Os terrenos em que se presume que será construída a estação são disputados.

Oxalá as cousas se encaminhem regularmente, para que não surjam novas dificuldades a impedir a execução de um melhoramento de considerável importância como este.

Os caminhos de ferro em África são presentemente tão necessários e é tão urgente a sua construção, que tudo que seja adiar ou demorar é prejudicar os nossos interesses.

NOTAS DE VIAGEM

III

O papão d'África. — Prevenções. — O Sirôco. — Revólver dormente. — A França colonizadora. — O soldado francês. — Canções do regimento. — Uma grande novidade.

Coincidemente, escrevo d'esta vez do mesmo ponto onde devem começar as descrições da minha excursão na África francesa — de Oran — a primeira cidade que me deu a impressão, que, de resto, eu já esperava, do que é esta parte da África, apesar dos papões que aí me mostraram antes de sahir de Lisboa.

Porque, por mais que os benemeritos exploradores de todos os paizes tenham demonstrado à Europa o que é a sua collega, a África, por mais que d'esta parte do mundo voltem a Lisboa caras gordas e rosadas e espíritos alegres como Nuno Queriol, Ferreira d'Almeida e tantos outros, a África continua a ser, para a maior parte da gente, um paiz de selvagens onde a traz de cada palmeira nos aparece um árabe de bacamarte, ou um preto de zagaia, onde o sol torra como um brazeiro, e a água e o ar teem microbios de febres paludosas e venenos subtils que nos corrompem o sangue.

Foi por isso que quando eu aí disse que, para dar aos meus leitores da *Gazeta* algumas descrições novas, vinha fazer uma excursão à África, toda a gente franzia a testa, e me dizia: — Ir à África no verão! que demonio de ideia! deixe-se d'isso, olhe que a África é má; você é capaz de lá ficar.

E ao verem a minha decisão inabalável, encolhiam os hombros, tristes, como quem diz: — coitado! é mais um que vai ao sacrifício pelo dever profissional!

Ora esta posição de vítima dos meus leitores da *Gazeta* ainda mais me espicaçava o desejo; esta situação de herói ia ao pintar ao meu espírito e mais me accentuava a resolução de vir à África.

Que demonio! não se é herói assim com a facilidade com que se toma uma cerveja no Suisso; o capacete do heroísmo é um brilhante adorno d'uma cabeça, embora seja — capacete e heroísmo — de cortiça envernizada.

Depois vinham os conselhos, as prevenções, os avisos prudentes:

— Envolva-se todo em lã, dos pés à cabeça; nunca beba água sem cognac; nunca ande ao sol sem um casco na cabeça que o proteja bem; nunca saia das cidades sem revólver no bolso, e à noite conserve-o sob o travesseiro, carregado sempre, bem carregado.

Um distinto médico, calculando que eu estaria por cá 30 dias mandou-me tomar, desde 10 dias antes, quinino, três hostias por dia, total 150 pelo menos que devia comprar.

Outro amigo falava-me do vento do deserto.

— Que horror! Se você o apanha por lá, está bem servido. Aquillo, quasi todos os dias, é da gente fugir.

Outro ainda lembrava os oculos pretos, por causa das paredes brancas chapadas pelo sol.

Ora depois de tudo isto, eis-me aqui, de volta, próximo a embarcar para Lisboa, de perfeita saúde, que disfrutei sempre na viagem, apesar de, por excesso de prevenção, apenas ter tomado umas 10 hostias de quinino; sem cólicas, não obstante ter bebido água por toda a parte sem lhe misturar alcool; sem doenças cutâneas, tendo só vestido camisola de lã... quando tinha frio; um pouco queimado mas não torrado, embora arrostasse algumas vezes o *sirôco*, o tal vento do deserto.

Na minha mala conservou-se dormindo, inocente, empantorrado de cargas, o meu revólver Smith, enquanto eu passeava, de noite, mãos nas algibeiras e cadeia do relógio à vista, por estradas mal iluminadas.

Os oculos só me serviram quando um pé de vento, à porta do Grande Hotel, em Tunis, me atirou um grão de areia para um olho.

Devem concordar, à vista de tais receios e de tais resultados, que ou eu tenho uma saúde de ferro e uma coragem de grande herói, ou aquelas prevenções todas são um grande papão que se levanta ante os que, não conhecendo o que é a África do norte, a confundem com as possessões mortíferas do centro ou do sul.

Não quero dizer que, para uma permanência prolongada, algumas precauções não sejam necessárias.

A envoltura do ventre numa larga cinta de lã é indispensável, e tanto que a ordenança francesa prescreve a cinta de lã como parte integrante do uniforme dos soldados, e castiga os com tres guardas quando elles sahem sem cinta.

E que as mudanças de temperatura, rápidas e energicas, produzem cólicas se não se tem o estômago sempre bem resguardado.

Com a água há que ter certos cuidados; não a beber sem que algum europeu do local nos assegure que ella é boa. O quinino prevê os resultados dos grandes calores, mas só em casos especiais precisa usar-se.

Em quanto ao revólver é tão necessário aqui como em qualquer paiz da Europa, sempre que se ande de noite por estradas afastadas e escuras.

Afinal talvez menos do que em qualquer estrada de Espanha, ou mesmo do que a deshoras nos boulevards exteriores de Paris.

E que a França tem conseguido, nos incompletos 50 anos do seu domínio nestas possessões, transformá-las por tal forma, que esta África está mais Europa do que muitas cidades do continente europeu.

Cada cidade que se avista é um monumento honrosíssimo para aquelle paiz, atestando o seu bom sistema de administração colonial, o seu espírito empreendedor, a sua actividade incessante; e quantos não demonstram também a coragem d'aqueles soldados de animos de ferro que tão pouco temeram as febres dos pantanos como os ataques dos árabes, para conquistarem as mais difíceis escarpas, como a Kabila, para se manterem e se deixarem morrer nos mais insalubres vales, como o de Bau-Farik.

E que o soldado francês está provado pelas inclemências das batalhas e marcha através dos perigos rindo e cantando.

E já que este artigo vai mais de apresentação, de generalidades, que de descrições de viagem, contarei uma anedota d'aqui que dá bem a medida do que é o soldado francês:

Um dia, na guerra de Tunisia, marchando sobre Kairouan uma column da vanguarda sob o commando do general Saussier, os soldados iam tristes e doentes com as febres e o cansaço. O calor era insuportavel e elles a custo se mantinham, com 10 horas de marcha, sem agua, cahindo victimados uns atras os outros pelo caminho.

No exercito francez é costume os soldados, em marcha, cantarem para se entreter, mas estes iam calados, tristes.

De repente o general volta-se para o chefe do batalhão e diz-lhe :

— Os seus homens não cantam?

O commandante manda um sargento que dê o exemplo, e este, com voz secca pela febre, começa uma canção então em voga no exercito, em que successivamente havia uma copla referente a cada posto, desde o soldado até o mais elevado cargo.

As primeiras coplas poucos soldados acompanharam; a fadiga impedia-os de cantar; quando acabou a copla do coronel tudo se calou.

Então Saussier, do alto do seu cavallo entoa com voz vibrante a copla do general. Toda a column lhe respondeu, e a canção recomeçou e repetiu-se até o fim da marcha. A chegada viu-se que nem um soldado mais faltava á chamada.

E já que trato de musica e que as descripções de Oran teem que ficar para outro artigo, dir-lhes-hei que, de regresso aqui, vou procurar o meu amigo fabricante de cornetins, ao qual me referi no artigo passado, que me prometteu uma raridade que vae fazer ahí mais successo do que o animatographo.

Numa excursão que fizemos, a pé, ao forte de Santa Cruz, apanhámos um camaleão enorme, e verificámos então que estes animaes, que eu sempre suppus mudos, quando se zangam ou tem medo, produzem um som como o de uma borracha que se esvasia.

O meu amigo prometeu-me que, ao meu regresso, teria cá um camaleão para eu levar.

Ora como o sympathico e alegre artista esteve uns tempos em Portugal e conhece o nosso hymno da carta, eu encarreguei-o de, com a ajuda dos seus cornetins, ensinar o nosso canto nacional ao camaleão.

Vou ver agora como elle se sahiu da empresa, e se o bicharoco canta bem, será sem duvida a maior novidade do seculo, e eu tenho a minha fortuna feita dando-o em espectaculo, que, em todo o caso, será gratis para os leitores da *Gazeta*.

Lourenço Marques e uma opinião de valor

Pelo sr. Casement, consul inglez em Lourenço Marques, foi publicado um relatorio ácerca do movimento commercial entre aquelle porto e o Transvaal e os territorios britannicos ao norte d'aquelle republica.

O consul inglez diz que a conclusão do caminho de ferro da Beira até Salisbury desviará da via de Lourenço Marques as importações para a Mashonalandia, mas dará logar a um movimento considerável de mercadorias para a linha de Lourenço Marques a Johannesburg que é mais curta 80 milhas que a do porto de Durban. Explicando as razões que asseguram um desenvolvimento importante ao caminho de ferro portuguez, diz tambem que, de resto, as dificuldades naturaes que o porto de Durban apresenta não existem em Lourenço Marques que será, em breve, o concorrente mais temivel para os portos do Cabo no que diz respeito ao commercio com o norte, pelo menos entre o Transvaal e Johannesburg; o fundo do porto permitte que acostem

ahi os maiores navios, e toda a bahia é um immenso porto d'ancoramento em agua profunda, offerecendo completa segurança.

O desenvolvimento commercial com Johannesburg por via de Lourenço Marques parece até agora ter tentado os comerciantes e os navios allemaes mais do que os ingleses. As importações inglesas pelo Cabo não cessaram, durante os tres ultimos annos, de augmentar regularmente: de 9.250.000 libras sterlinas, o seu total subiu a 10.500.000 libras. Porem, durante o mesmo periodo, as importações allemaes triplicaram; eram em 1893, de 244.576 libras sterlinas e em 1895 attingiram 722.940 libras, resultado tanto mais notavel quanto, na sua grande maioria, se effectuou dos portos ou vias de navegação inglesas ou de outras nações.

A Alemanha não possue ainda serviço absolutamente regular, com excepção d'uma linha de *carboboats* que tocam nos territorios portuguezes. No dia em que funcione regularmente um serviço allemão com a Africa do Sudoeste, os industriaes allemaes aproveitarão essa situação mais vantajosa, e a progressão das importações allemaes será muito mais rapida.

E' ainda muito para ponderar que a Beira, o futuro terminus d'uma linha de caminho de ferro, que foi começada para estabelecer uma comunicação mais directa das colonias inglesas do interior á costa, vae tornar-se ponto de partida d'uma via de penetração para os productos da Alemanha, conduzidos por uma linha regular de paquetes allemaes.

O sr. Casement mostra tambem os pontos em que os ingleses se deixam distanciar pela iniciativa dos negociantes allemaes, censurando-lhes sobretudo o facto de não enviarem numero sufficiente de viajantes, de os não munirem das amostras convenientes, de não estudarem nos seus fornecimentos os gostos e as necessidades das populações de cada região, etc. Com tudo o commercio Transvaal não é coisa para desprezar. Em 1891 já se importavam 2.313.511 libras sterlinas de mercadorias; em 1895, o total das importações ultrapassava 9.816.304 libras.

Por este relatorio, de que damos os topicos, feito por um funcionario inglez, que só desejaria elevar a Inglaterra, reconhece-se mais uma vez a importancia do porto portuguez e a extraordinaria rivalidade das duas poderosas nações: Inglaterra e Alemanha.

O maior tunnel do mundo

Vão começar os trabalhos de construcção do tunnel maior que se conhece, que é o que atravessará *Pikes Peak* em Colorado, região muito rica de minas de oiro nos Estados Unidos. A sahida do tunnel é por Colorado-City e a entrada por Cripple-Creek.

O tunnel principal medirá $22\frac{1}{3}$ milhas de comprimento e os lateraes, $25\frac{1}{3}$ de modo que o total da obra representa um comprimento de 48 milhas, não atingido até hoje, ou 77 kilometros.

Tera via dupla, tendo 14 pés de largo e 8 de alto.

Os extremos do tunnel principal serão á mesma altura, ficando a 6.800 pés sobre o nível do mar.

A pendente será de um pé por 1.000 e o custo avalia-se em 20 milhões de dollars.

A companhia *Pikes Peak Tunnel Mining Railway* constituiu-se com um capital de 25 milhões de dollars, coberto em grande parte por capitalistas de Paris e Londres.

Espera-se descobrir ricos jazigos mineralogicos no percurso dos trabalhos de perfuração.

Os tramways a gaz

A sociedade dos engenheiros civis de França, n'uma das suas sessões do mez de julho ultimo, occupou-se da questão dos tramways a gaz.

O sr. A. Lavezzari fez sobre este assumpto uma comunicação, da qual extrahimos o seguinte :

A approximação da exposição de 1900 e o estudo dos meios de transporte em Paris dão a este assumpto uma grande actualidade; tanto mais que se pôde considerar como certo que Paris não terá para essa época, por falta de tempo, o seu metropolitano.

M. Lavezzari não lamenta esta falta do caminho de ferro urbano, cuja necessidade, em Paris, lhe não parece absoluta, pelo menos por agora, e pensa que uma rede de tramways bem estudada, com meios de tracção aperfeiçoados, assegurando a regularidade e a frequencia de passageiros com tarifas reduzidas, satisfará a todas as necessidades; que, se se deseja construir em Paris verdadeiras linhas de caminhos de ferro, seria, parece-lhe, suficiente que se lancem linhas de penetração ligando o centro aos arrabaldes que venham a ser percorridos por grandes expressos, que poderiam tomar e deixar passageiros nos diversos bairros, como se faz em Londres e em Berlim.

Uma linha diametral, ao longo do Sena, faria parte d'esta rede e seria completada por uma outra circular sobre os boulevards exteriores. O resto dos transportes seria feito por tramways de tracção mechanica. Por esta forma, todos os systemas podiam ser usados logo que fossem convenientemente applicados.

Estes systemas pôdem ser classificados em duas categorias: d'um lado os que conservam toda a energia em todo o percurso (electricidade sem conductores aereos ou subterrâneos ou antes a tracção funicular) para as linhas de maior frequencia, ou para as rampas mais fortes; d'outro lado os que possuem em si proprios a precisa energia, para as outras linhas.

D'esta segunda categoria existem já empregados em Paris muitos systemas diversos; o tramway a gaz é um dos mais interessantes. Mas enquanto que os outros systemas estão já muito aperfeiçoados, os motores a gaz encontram-se ainda no começo da sua carreira e devem certamente ser melhorados.

Diversos systemas teem sido apresentados, mas o que dá melhores resultados é o de Lührig.

Além d'este, indica o sr. Lavezzari os seguintes mais:

Em Dresden: Inaugurado em julho de 1894, composto de quatro carruagens automaticas de pequenas dimensões; o consumo de gaz tem sido de 640 litros por kilometro-carruagem.

Esta installação de experencia vae ser transformada e augmentada.

Em Dessau: Data a exploração do fim de 1894; a linha tem o comprimento de 6,2 km. servida por 13 automaticos e 7 carruagens.

Os automaticos podem fazer 20 km. sem serem carregados de novo; a sua velocidade é de 10 km., por hora, contando as paragens, e o consumo de gaz 510 litros por kilometro-carruagem.

Por ultimo citou tambem as experiencias da companhia parisiense de gaz. Foi feito o primeiro ensaio com uma carruagem pequena, agora já se substituiu por outra maior com imperial. O consumo foi de 550 litros de gaz por kilometro-carruagem.

Os numeros acima provam que esta tracção é economica. O sistema tem com tudo inconvenientes. Não se podem vencer com elle grandes rampas, e o motor não está sufficientemente estudado.

Paquete «D. Amelia»

Por um amavel convite do sr. J. H. Andresen tivemos o prazer de visitar aquelle bello barco destinado á carreira do Brazil.

A's 2 horas da tarde d'esse dia partiu do caes das Columnas um rebocador conduzindo grande numero de convidados.

O commandante do paquete gentilmente acompanhou os convidados na visita, dando todos os esclarecimentos sobre as diferentes dependencias do vapor.

A sala de jantar de 1.^a classe, ainda que pequena, é cheia de luz e bem ventilada, com logar para 60 passageiros.

Tem 4 camarotes por banda e ao fundo o retrato da rainha D. Amelia.

Ha mais 7 camarotes além d'estes para passageiros de 1.^a classe.

Tem logar á proa para 700 passageiros de 2.^a classe, em porões bem arejados.

O *D. Amelia* mede 320 pés inglezes de comprimento, 43 de boca e 19 de calado.

Tem 1.711 toneladas de registo com a força de 300 cavalos e tem o andamento de 10 milhas e um quarto por hora.

E' um vapor elegante, solidamente construido. E' illuminado a luz electrica, tem 4 grandes porões de carga, 4 guindastes movidos a vapor, sendo igualmente movidos por este processo o molinete e o leme.

Acabada a visita, fomos convidados a passar á sala de jantar onde foi servido um lauto *lunch*.

Ao *champagne* o nosso digno amigo Pinto Bastos, presidente da camara do commercio e industria, brindou o sr. Andresen, fazendo o elogio do paquete.

O sr. Andresen respondeu agradecendo.

Apoz estes brindes foram ainda levantados outros á marinha mercante, ás damas presentes, ao commandante, á imprensa, etc.

PARTE FINANCEIRA

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 septembre 1896.

Le marché après quelques jours de reprise commence à broyer de nouveau un peu de noir. On a été désagréablement impressionné par l'élévation du taux de l'Escompte de la Banque d'Angleterre, Londres ayant cru devoir défendre l'encaisse contre un drainage d'or à destination des Etats-Unis: les mauvaises nouvelles apportées par le dernier courrier de Madagascar, et le ralentissement des transactions qui se traduit par une certaine difficulté des offres qui se produisent, tout cela influence notre place.

La *Rente* attaquée par les vendeurs termine plus faible à fr. 102,80, le $3\frac{1}{2}$ revient à 105,50 fr.

L'*Italien* est assez ferme à 88,55 fr.

L'*Extérieure 4 % espagnole* se ressent du courant général de baisse, reste à 64 $\frac{3}{4}$ fr. On n'est pas encore fixé sur le montant exact de l'emprunt. On dit qu'il sera d'un milliard, émis pour moitié à l'étranger contre souscription en or, et l'autre moitié serait réservée aux marchés intérieurs espagnols.

Le *Portugais* se maintient à 27 $\frac{1}{4}$ fr.

L'*obligation Tabacs Portugais* s'approche du cours de 500 fr., voici le tableau des ventes du sixième exercice (1^{er} avril 1896 au 31 mars 1897) :

	Kilog.	Réis
Ventes du mois d'août 1896 (y compris la recette provenant des droits d'importation directe).....	167.724	663:743#545
Ventes des mois antérieurs.....	659.569	2.611:371#278
Total des ventes au 31 août 1896...	827.293	3.275:114#823
Période correspondante du précédent exercice.....	829.141	3.273:135#936
Différence sur l'exercice précédent..	— 1.848	+ 1.978#887

Le *Hongrois* s'avance à 104 $\frac{3}{4}$ fr.

Les *Fonds Egyptiens* n'éprouvent pas de changement; de même les *Fonds Russes*.

On retrouve à 79,50 fr. et 72,50 fr. les *Rentes Brésiliennes* 4 1/2 et 4 %, soutenues et bénéficiant d'une légère amélioration du change.

Le *Vénézuela* 6 % intérieur cote 60 1/2 fr. Il se confirme que l'emprunt nouveau sera émis prochainement par la *Disconto-Gesellschaft*. L'émission sera de 50 millions de bolivars, en obligations rapportant 5 % d'intérêts. On ajoute que la somme entière a été prise ferme par le syndicat au taux de 80 %. L'emprunt est garanti par les douanes du Vénézuela.

La *Banque de France* vaut 3.600 fr. La lecture du dernier bilan hebdomadaire fait ressortir une diminution de 15 millions et demi à l'encaisse or. Cette diminution provient de l'exportation à destination des Etats-Unis.

Le *Crédit Foncier* s'inscrit à 640 fr.

Le *Crédit Lyonnais* se traite à 795 fr. Ses affaires prennent un développement chaque jour plus considérable, ce qui l'oblige à augmenter sans cesse le nombre de ses agences.

La *Banque Ottomane* revient à 547,50 fr.

La situation à Constantinople reste toujours tendue.

Les recettes des grandes compagnies de chemins de fer continuent à progresser: aussi toutes les actions gagnent-elles du terrain.

L'*Est* atteint 982,50 fr., le *Lyon* 1.600 fr., le *Midi* 1.300 fr., le *Nord* 1.815 fr., l'*Orléans* 1.640 fr. et l'*Ouest* 1.120 fr.

Les achats sont toujours actifs sur les obligations et même aux cours élevés où ces titres sont parvenus, les demandes ne font pas défaut, ce qui se comprend facilement si on considère leur sécurité absolue.

Les actions des *Chemins de fer Espagnols* demeurent assez bien tenues.

Faiblesse des obligations *Porto-Rico* à 45 fr. Les obligataires de cette compagnie se sont réunis le 31 août en assemblée.

Il leur a été donné connaissance des mesures récentes prises par le gouvernement espagnol et qui ne tendraient à rien moins qu'à les dépouiller des lignes qui ont été construites avec leur argent.

L'assemblée a reçu également communication d'un mémoire adressé au gouvernement français dont l'appui pourrait être d'autant plus efficace que l'Espagne ne peut se passer du marché de Paris pour effectuer son emprunt projeté.

Après un échange de vues, les résolutions suivantes ont été votées à l'unanimité:

“1° Les obligataires des chemins de fer de Porto-Rico, réunis en assemblée extraordinaire à Paris le 31 août 1896, approuvent les mesures prises par leurs délégués dans le conseil d'administration, et notamment l'appel le plus énergique à la protection du gouvernement français.

“2° Les obligataires de Porto-Rico estiment qu'il y aurait lieu de commencer une campagne de presse et d'affiches contre tout projet d'emprunt que le gouvernement espagnol se proposerait de présenter sur la place de Paris, tant que leurs intérêts n'auront pas reçu une légitime satisfaction.”

Les *Chemins de fer Lombards* se consolident à 230 fr., et les *Méridionaux* à 600 fr.

Les obligations des *Chemins de fer Portugais* hausse à 133 fr. Les recettes du 26 août au 1^{er} septembre sont en augmentation de 30.194 fr. La plus value depuis le 1^{er} janvier s'élève à 430.217 francs.

L'action des *Wagons-lits* ferme à 577 fr.

Etat comparatif des recettes nettes des voitures: du 1^{er} janvier au 20 août 1896, 4 766.688 fr. contre 4 220.790 fr. en 1895; du 21 au 31 août 1896, 262.030 fr. contre 230.641 fr. en 1895. Différence en faveur de 1896, 577.287 fr.

Valeurs industrielles.—Le *Suez* se traite aux environs de 3.370 fr. Le *Bon Panama* varie de 142 à 145 fr. L'obligation 5 % faiblit à 25 fr.

La *Compagnie générale des eaux* est à 1.905 fr.

Il vient de se former une société anonyme dite—*Société franco-portugaise des eaux*, ayant pour objet toutes études et opérations concernant le service des eaux et les travaux de toute nature nécessaires pour l'exploitation des concessions pour ce sujet dans le Portugal. Siège social: 83, boulevard Port-Royal, à Paris. Capital: 500.000 francs par 1.000 actions de 500, dont 300 libérées attribuées aux apporteurs pour concessions et priviléges; les autres souscrites 1/4 payé. Administrateurs: MM. Mainfroy, Tourrel et da Fonseca Cruz. Commissaire: M. Faymoreau.

Excellent tenue des compagnies de navigation maritime; la *Transatlantique* s'inscrit à 320 fr.; les *Chargeurs Réunis* à 1.410 fr.; les *Messageries* s'avancent à 680 fr. à la suite de l'annonce de l'ouverture à l'exploitation d'une nouvelle ligne de paquebots.

La *Société Générale des Téléphones* vaut 72 fr.; une répartition de 70 fr. sera mise en paiement après l'assemblée du 5 octobre, après quoi il y aura encore un petit solde à revenir aux actions.

Le *Bec Auer* ex-dividende de 60 fr. termine à 1.170 fr.

Le *Marché des Mines d'Or* est calme, et à peu de chose près nous retrouvons les mêmes cours que le mois précédent.

Très fermes les valeurs cuprifères, le *Rio* clôture à 600 fr., le *Tharsis* à 146,25 fr. et le *Cape Copper* à 63 fr.

L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de setembro de 1896.

Não se modificou o estado de apatia em que se acha o nosso mercado interno, principalmente desde a primeira quinzena de agosto. A situação política permanece inalterável, posto que nos últimos dias parece terem-se agravado as dificuldades financeiras. Estamos no mês de setembro e esta foi a época fixada pelas folhas governamentais para se realizar o empréstimo de 9.000 contos, cuja primeira tentativa de realização se malogrhou há meses, segundo foi público e notório. O exame das propostas para a construção dos novos navios de guerra deve estar quasi concluído e a não ser que se declare que nenhuma das propostas satisfaçõe aos requisitos do programma, o governo terá que fazer os respectivos contratos, para o que necessitará de ter disponíveis as sommas necessárias.

O facto mais importante da quinzena foi o voto unanimemente contrário da junta consultiva do ultramar, ao projecto de fusão das companhias de Moçambique e da Zambezia e o voto com importantes emendas aos projectos de remodelação da carta orgânica da primeira d'aqueelas companhias e para a construção do caminho de ferro de Quelimane ao Ruo, linha que a companhia da Zambezia estava obrigada a construir sem encargo, subsídio ou garantia de juro do estado e que afinal será construída com garantia de juro sobre hipoteca das receitas aduaneiras do distrito da Zambezia, receitas que já estão hypothecadas á garantia das obrigações emitidas em 1894, pela mesma companhia e contrato com o Banco Ultramarino.

Todos estes projectos ficam dependentes da sancção parlamentar.

Também se tem falado n'um contrato a celebrar entre o governo e o Banco Ultramarino para a construção d'uma ponte em Lourenço Marques. Os planos e orçamento da ponte serão elaborados por conta do governo, e sobre esta base o banco tratará de realizar as empreitadas, devendo embolsar-se do capital e juros pelos rendimentos da ponte. Não são ainda conhecidos os termos d'este contrato, que aliás já se disse na imprensa se não faria, facto este que não seria para notar, visto que me parece que pela sua lei orgânica não é esta uma operação que possa ser comprehendida no numero d'aqueelas em que o banco pôde intervir. Decerto que esta questão será previamente resolvida antes de ser assignado definitivamente o contrato a que alludimos.

O movimento do nosso mercado de títulos foi bastante escasso. As inscrições d'assentamento regularam de 36,14 a 36,40, as de coupon de 35,97 a 36,17, as obrigações de 1888 (4 p. c.) a réis 16.800, as de 4 1/2 p. c. a 50.840 réis (ass.) e 50.700 réis (coup.), as obrigações prediais de 6 p. c. a 94.300 réis, de 5 p. c. a réis 91.500. Mantiveram-se a 80.000 réis as obrigações Loanda-Ambarca. As acções do Banco de Portugal ficam a 136.500 réis, do Lisboa & Açores a 114.000 réis e do Commercial de Lisboa a 113.000 réis.

Foi insignificante a procura de papel cambial. Continua a ser muito criticada a impossibilidade com que o Banco de Portugal está olhando para a situação dos cambios na nossa praça. A essa inexplicável atitude se deve continuarem a vigorar os seguintes preços do cheque: — sobre Londres, 40 7/8, e sobre Paris, 701. O cambio Rio-Londres tem-se mantido com ligeiras oscilações entre 8 1/2 e 9. A situação política e financeira do Brazil continua a ser pouco tranquillizadora. Também continua a ser bastante desanimador o estado de sensível baixa no preço dos generos coloniais. Todos estes elementos contribuem a influir poderosamente nas condições do nosso mercado, que aliás poderiam ser attenuadas, se o governo fizesse o seu dever. A exportação de generos coloniais nos primeiros cinco meses d'este anno foi de 3.118 contos contra 3.379 em igual período do anno passado.

Todos os annos, n'este período, que vai de agosto a novembro, era costume desenvolver-se certa actividade na promulgação de leis e de decretos especiais relativos ao ultramar. Nota-se que este anno este período vai decorrendo com uma absoluta esterilidade, dando-se a circunstância de se tornar evidente a necessidade de resolver de prompto varias questões pendentes, de manifesta necessidade para a nossa administração ultramarina. Está-se perdendo tempo e com sacrifício de interesses os mais graves e os mais ponderosos quer os consideremos sob o ponto de vista moral, quer os apreciemos exclusivamente sob o ponto de vista material.

J. F.

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

BOLSAS	SETEMBRO														
	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15		
Lisboa: Inscrições assent...	36,11	36,15	36,14	36,14	36,14	36,14	36,14	36,25	36,40	36,30	36,35	36,35	36,40		-
» coupon	35,95	35,95	35,95	35,97	35,95	-	35,97	36,80	36,15	36,15	36,17	36,18	36,19		-
Obrig. 4% 1888	-	16.800	16.800	16.800	16.750	-	16.800	16.800	16.800	-	-	-	-	16.900	-
» 4% 1890 assent...	-	44.300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4% 1890 coupon...	-	44.500	-	44.400	-	-	-	44.400	-	44.400	-	-	-	-	-
» 4% 1890 externo...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2% assent...	-	50.500	50.400	-	-	50.400	-	-	-	50.500	-	-	-	-	-
» 4 1/2% coup. int...	-	-	50.500	50.500	-	-	-	-	50.500	-	50.700	50.700	-	-	-
» 4 1/2% externo...	-	-	-	-	-	-	-	-	48.800	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon...	-	-	-	-	-	-	116.000	-	116.000	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal....	137.500	-	137.500	137.500	137.000	137.000	-	-	137.000	-	136.500	136.000	-	-	-
» Commercial....	143.000	113.000	-	113.000	-	-	-	113.000	-	-	-	-	69.500	-	-
» N. Ultramarino...	71.000	71.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	77.300	-	-
» Tabacos coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Comp. Real....	-	-	-	14.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%....	94.300	-	-	94.300	-	-	94.300	94.200	94.300	94.200	94.300	-	-	-	-
» 5%	91.500	-	-	91.500	91.500	-	91.500	91.500	-	-	91.500	91.500	-	-	-
» Comp. Real 3%....	-	-	30.000	-	-	-	-	-	-	-	-	30.650	-	31.100	-
» C. Nacional....	-	-	-	-	-	-	28.000	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa....	80.000	-	80.000	-	-	80.000	80.000	-	-	80.000	80.000	-	-	-	-
Paris: 3% portuguez....	26,12	26,12	26,75	27,12	27,43	27,25	27,16	27,06	27	27	26,93	26,93	26,93	-	-
Acções Comp. Real....	-	-	-	65	-	65	-	-	-	-	63,75	-	-	-	-
» Madrid-Caceres....	-	39,25	39,35	40	40	-	40	40	-	40	39,50	40	-	-	-
» Norte de Hespanha...	114	116	116,50	115	115	115	113	114,50	113	114	-	-	-	-	-
» Mad. Zaragoza....	172	170,25	175	173	173	-	172,50	172,25	173	170,25	-	-	-	-	-
» Andaluzes....	129,75	131	126	126	127,50	129	129	-	125	125,50	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real....	130	131	131	130,50	131	132	132	-	132,50	133	133	132,50	132,50	-	-
» C. Beira Alta....	84,50	-	-	83	82,50	82,50	84	84	81,25	81	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres....	127,50	130	130	130	131	-	130	130	-	128,25	-	-	-	-	-
» N. Hesp. (4.ª hyp.)...	265	264	264	265	265	264	264	262,50	262,25	261	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez....	26	26	26,75	26,87	27	27,12	27	27	27	27	26,87	26,87	26,87	26,87	-
Obrig. Atravez Africa....	66,75	66,75	66,75	66,75	66,75	66,75	66,75	66,75	66,75	66,75	66,75	66,75	66,75	66,75	-
Amsterdam: Atravez Africa....	68,50	68,94	68,94	68,94	68,75	69	69	69,37	69	69,50	69,50	69	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa....	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						
		1896			1895			Totaes			1896			
		Kil.	Totaes	Kilometr.	Kil.	Totaes	Kilometr.	Kil.	Totaes	Kilometr.	Kil.	Totaes	Réis	
COMPAGHIA REAL	de 25 Agosto	693	76.180.000	109.927	690	74.195.262	107.529	1.969.992.000	1.901.808.149	68.183.851	-	-	-	
	26 1 Setemb.	»	78.480.000	113.246	»	73.824.869	106.992	2.048.472.000	1.975.633.018	72.838.982	-	-	-	
	2 8 "	-	78.635.000	113.470	-	72.889.376	105.636	2.127.107.000	2.048.522.394	78.584.606	-	-	-	
Nova réde garantida.	19 25 Agosto	380	8.996.000	23.673	380	9.166.738	24.122	223.895.000	222.074.851	3.820.149	-	-	-	
	26 1 Setemb.	»	10.184.000	26.800	»	9.404.131	24.747	236.079.000	231.478.982	4.600.018	-	-	-	
	2 8 "	»	10.297.000	27.097	»	9.997.624	26.309	246.376.000	241.476.606	4.899.394	-	-	-	
	30 5 Agosto	475	17.057.270	35.910	475	14.903.020	34.374	428.488.205	400.404.843	28.083.360	-	-	-	
Sul e Sueste...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	10 16 Junho	353	16.279.913	46.118	353	18.068.192	51.184	459.427.122	412.827.945	46.599.177	-	-	-	-
Minho e Douro.	17 23 "	»	25.958.651	73.537	»	26.521.369	75.131	483.385.773	439.349.314	46.036.459	-	-	-	-
	24 30 "	»	21.528.606	60.987	»	17.444.389	49.417	506.914.379	436.793.703	50.120.676	-	-	-	-
	6 12 Agosto	253	6.711.902	26.529	253	5.334.983	21.087	182.330.631	166.337.289	15.993.362	-	-	-	-
Beira Alta....	13 19 "	»	6.887.197	27.222	»	5.639.660	22.370	189.217.848						

LINHAS PORTUGUEZAS

Ponte do Tejo.—Acha-se concluida a construcção do 6.º pilar da ponte do caminho de ferro, sobre o Tejo, proximo da estação da Praia, o qual, como já dissemos, teve de ser construido de novo, em consequencia do antigo estar fendido, e em estado de não inspirar confiança para o regular serviço dos comboios.

Caminho de ferro do Pungue.—Refere a *South Africa* que a secção da Beira a Fontesvilla, do caminho de ferro do Pungue, está completa, com excepção das vizinhanças da ponte; que o caes da Beira está muito adeantado e que o movimento de comboios tem augmentado d'uma forma extraordinaria.

Vendas Novas a Santarem.—Foi concedida á compa-
nhia dos caminhos de ferro meridionaes mais 6 mezes de prorrogação do prazo para começar os trabalhos de construcção do caminho de ferro de Vendas Novas a Santarem.

Novo caminho de ferro em Angola.—Os engenheiros Serrão e Granger regressaram já a Benguela, depois de prolongada permanencia no sertão, onde foram fazer o estudo da linha ferrea para o Bihé. Ao que consta, para a extensão de 260 kilometros já reconhecidos, só ha relativamente difficeis 17 kilometros, na parte em que o reconhecimento acompanha o rio Cubale, mais uns 5 kilometros na descida do solo para Catengue, 9 na subida do Chicutucuto para a serra de Lengue e 4 na descida d'esta serra até o rio Lengue. São ao todo 35 kilometros, ainda assim de construcção que se não pôde dizer muito difficult. No resto do traçado suppõe-se que haverá ainda mais uns 5 kilometros difficeis na região que desce para o Cavaco, ficando, portanto, sendo o total de 40 kilometros em uma extensão superior a 300. O trabalho a fazer em Mossamedes está tambem iniciado e a cargo de Arthur de Paiva, que tem já procedido a varios trabalhos preparatorios para se effectuar um reconhecimento do traçado do caminho de ferro por aquella região.

Como o leitor se recordará, esta missão de estudo foi ordenada pelo sr. Ferreira de Almeida que desejava se apurasse, no local, qual das duas linhas era preciso fazer primeiro, se a de Benguela a Caonda, se a de Mossamedes ao planalto.

Consta que os trabalhos feitos correram com a maior regularidade.

De Cintra a Collares.—Como já dissemos, o sr. José Ignacio Paulo da Costa pediu a concessão d'um caminho de ferro de via reduzida entre Cintra e Collares, com prolongamento até a praia das Maçãs.

Ao requerente foram exigidos os seguintes documentos:

1.º—Carta chorographica da regiao que tiver de ser atravessada pela referida linha e seus ramaes, indicando as povoacões ou estabelecimentos industriaes que por ella serão servidos e vias de comunicação que com ella se ligarão.

2.º—Planta geral das estradas em que pretende assentar a linha ferrea na escala de 1/5000 pelo menos, indicando as respectivas pontes, sua largura e sistema de construcções dos diversos edificios ou quaequer construcções proximas das mesmas estradas ou da linha ferrea; porções d'esta que assentarão sobre leitos de estradas ou em terreno proprio com simples ou com dupla via, locaes das estações e mais dependencias da linha ferrea.

3.º—Perfil longitudinal na escala de 1/5 : 1000 para componentes e de 1/5.000 para alturas, indicando as inclinações dos traileis das estradas ou das linhas ferreas e seus desvios.

4.º—Perfis transversaes na escala de 1/2 : 1000, indicando as disposições da via no sentido transversal es-
pecialmente, correspondentes aos sitios em que as es-
tradas apresentam as mesmas larguras ou onde se dêem circumstancias especiaes que devam ser attendidas, tanto sob o ponto de vista da commodidade como da segurança do publico.

Estão concluidos os estudos da praia das Maçãs a Collares, e principiaram já os de Cintra a Collares.

Quasi todos os proprietarios cedem os terrenos gra-
tuitamente para estabelecimento da linha. A parte do terreno mais importante pertence ao sr. visconde de Monserrate, que tambem cedeu gratuitamente.

Horario de Cascaes.—A camara municipal de Cas-
caes remetteu á direcção da Companhia Real copia da acta, na qual vem consignados louvores á direcção d'aquelle companhia pelo estabelecimento do horario dos comboios no ramal de Cascaes.

Urbana do Porto.—Deve terminar por todo este mez o revestimento da fachada da boca do tunnel da Ave Maria, que dá para a estação central de S. Bento.

Falta de material.—O commercio portuense queixa-
se da falta de material circulante nas linhas do Minho e Douro, e em especial das más condições em que se encontra a estação de Porto A.

LINHAS HESPAÑOLAS

Valencia a Lirias.—Os engenheiros do caminho de ferro do Leste estão em trabalhos de reconhecimento no troço da via da estação de Valencia (zona do Cuarte), na linha ferrea de Valencia a Liria por Manises a ligar com a de Utiel a Valencia, de que é concessionaria a sociedade dos caminhos de ferro de Valencia e Aragon.

Quando esteja aprovado o projecto de assentamento da agu-
lha de entroncamento com a linha de Utiel a Valencia, dar-se-hão as convenientes ordens para que a linha seja aberta ao serviço publico.

Calatayud a Teruel e Sagunto.—As obras do caminho de ferro de Calatayud a Teruel e Sagunto, prosseguem com bastante moro-
sidade, estando apenas um pouco adeantados os trabalhos da sec-
ção de Sagunto a Segorbe.

Calamacha a Zaragoza.—Foi apresentado ao congresso um projecto de lei sobre a concessão de um caminho de ferro que, partindo de Calamacha vá ligar á linha directa de Zaragoza a Barcelona.

Murcia a Granada.—Levantou-se no congresso discussão aca-
lorada sobre a construcção d'esta linha, cuja concessão se fez ha
quasi 11 annos, parecendo ainda hoje que as obras nunca terão
fim.

De Granada a Calahonda.—Já estão em Granada os engenhei-
ros que vão dirigir os trabalhos de caminho de ferro de via es-
treita d'aquelle cidade a Calahonda.

Parece que já está resolvida a immediata construcção d'esta
linha feita por uma companhia ingleza, afim de ser inaugurada na
proxima primavera.

Fondon a Almeria.—Está em projecto a construcção de uma
linha ferrea na mina do Fondon ao porto de Almeria, para facilitar a sahida dos productos mineiros encontrados nas escavações
da Serra Nevada.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

A companhia do Oeste foi auctorizada a abrir á exploração a secção da linha de Chateaubriant a Ploermel comprehendida entre Chateaubriant e Menac.

Esta secção tem só uma via na extensão de 42.807,45 metros, entre os eixos dos edificios dos passageiros de Chateaubriant e Menac, e de 38 kilometros 830,67 metros entre os pontos de enlace das plataformas das linhas de Chateaubriant a Redon e de Rennes a Redon.

Além das estações de Chateaubriant e Menac, tem mais as de Rougé, Erée, Télau e Bain e os apeadeiros de Ruffigne, Saint Au-
bindes, Chateaux e Robinais.

O ministro das obras publicas auctorizou a abertura do serviço de passageiros e grande velocidade na linha de Brohinière a Dinan, permittida já, provisoriamente, desde 26 de julho ultimo.

O serviço de mercadorias não pode funcionar enquanto não estejam concluidas as instalações necessarias na estação de Dinan.

A nova linha é de via normal e tem 38 kilometros 435,56 metros de extensão. Além das estações que existem já em Brohinière e Dinan, tem mais as de Medréac, Plenasne-Recherel, Guian-Evran e Hinglé e os apeadeiros de Saint-André, Saint-Juvat e Trevou.

BELGICA

Foi constituida em Bruxellas uma companhia russo-franceza de caminhos de ferro e de tramways, que tem por fim o estudo, construcção e exploração de caminhos de ferro e tramways na Russia, na China, na França e nas colonias ou protectorados franceses.

A séde social é em Bruxellas, mas a sociedade terá séde administrativa em Paris e em S. Petersburgo.

O capital é de 3.500.000 francos divididos em 35.000 acções de 100 francos amortizaveis ao par. Foram criadas mais 55.000 acções de dividendo que foram distribuidas aos subscriptores dos títulos privilegiados.

TURQUIA

Os administradores dos caminhos de ferro orientaes e da linha Salonica-Constantinopla receberam ordem de substituir imediatamente os seus actuaes empregados por ottomanos.

A primeira d'estas companhias respondeu que antes pararia a circulação dos comboios de que cederia a tal imposição.

BULGARIA

O governo bulzaro abriu concurso para a construcção de duas vias ferreas, uma de Roustchouk a Timovo e Nova-Zagara e outra de Sarambey-Bazardjik a Philippopolis e Nova-Zagara.

A primeira terá de comprimento 242 kilometros e necessitará da construcção de um tunnel de 2 kilometros. Calcula-se a importancia da despesa em 28.700.000 francos. O deposito será de 1.400.000 francos, fechando o concurso em 5 de outubro proximo.

A segunda linha terá de extenção 193 kilometros, calculando-se o custo em 13.300.000 francos e o depósito em 750.000 francos, terminando o prazo para o concurso no dia 19 de outubro proximo.

CONGO

A inauguração oficial do caminho de ferro de Matabi a Tumba assistiu o inspector do Estado mr. Wangerinéz representando o governador geral, delegados dos governos belga e frances, consul da Inglaterra, vice-consul da Italia, altos funcionários do Estado Independente e do pessoal superior dos caminhos de ferro.

REPUBLICA D'ORANGE

A comissão dos caminhos de ferro do estado livre d'Orange acaba de publicar um relatorio em que se mostra favorável à aquisição da grande linha d'Orange ao Transvaal, actualmente propriedade do governo do Cabo, que d'ali auferá um lucro líquido de 30.000 libras sterlinas por mez.

Esta linha seria cedida ao estado d'Orange por 2.750.000 libras. Para esta operação se realizar, o Estado Livre faria um emprestimo de cerca de 3.250.000 libras que a comissão conta poder collocar a 3 1/2 % ao par, reembolsavel em 25 annos.

O governo do Transvaal, e a companhia dos *Netherlands Railway* mostram-se dispostas a entrar n'um acordo com o Estado Livre para a exploração da linha, contanto que não sejam feitas alterações nas tarifas em vigor e nos convenios feitos. O Transvaal por sua parte, compromette-se a não auctorizar o estabelecimento de outra qualquer linha que lhes possa fazer concorrência.

E' de prever, tambem, que o systema, actualmente empregado, do aluguer de material circulante poderá ser mantido em parte, não devendo haver mais do que a compra de uma pequena porção de material, cujo custo está previsto no total das despesas.

ESTADOS UNIDOS

A companhia de caminhos de ferro New-York Central está fazendo experiencias com um novo motor, cuja força motriz não é nem electricidade nem ar comprimido, mas sim agua quente introduzida em caldeiras e conservada n'ellas sob uma grande pressão. Se as experiencias derem bons resultados, o systema será adoptado pela companhia.

REPUBLICA ARGENTINA

O novo ministro da fazenda d'esta republica, depois de ter regularizado a questão das garantias dos caminhos de ferro, trata presentemente de unificar a exploração das linhas de via estrei-

ta, para o que se constituirá uma sociedade que se tornará proprietaria de todos os caminhos de ferro d'esta classe que existem actualmente e que se dividem em:

Linhos de governo.....	1.182	kilom.
" francesas.....	2.042	"
" de diversos.....	1.197	"
Total.....	4.421	"

Estas linhas sommam um total de 4.421 kilometros que atingirão perto de 6.000 com a construcção das linhas complementares de Sabana a Resistencia, Ratquia a Riga e S. João e do Rosario a Buenos-Aires.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal á assembléa geral dos accionistas de 29 de julho de 1896

(Continuado do n.º 209)

Despesa

Os resultados de exploração no anno de 1895 mostram que se applicou a mais stricta economia a todos os serviços, como provam os coëfficientes da exploração já indicados no principio d'este relatorio.

Como os mappas annexos são bastante elucidativos, desnecessario se torna o exame de cada uma das contas, bastando apenas notar os resultados fundamentaes.

O producto liquido por trem-kilometro pas-

sou de	744	réis em
1894 a.....	773	" "
1895 ou sejam	29	" a
favor de 1895.		

O producto liquido por kilometro passou de:

em 1894	2:054	802
" 1895 a	2:196	723
sendo a favor de 1895	141	921

O producto liquido da tonelada kilometrica passou de:

em 1894	6	382
" 1895	6	829
ou, a favor de 1895		447

Infelizmente os encargos excessivos, resultantes das reparações das pontes metallicas, da via e do material circulante, inhibiram o conselho de pôr em pratica quanto era de seu desejo para melhorar a situação do pessoal, de todas as classes, que tão desveladamente tem secundado os esforços da administração em todos os ramos do serviço.

Comtudo, sob proposta da direcção, aprovada pelo conselho, o vencimento dos amanuenses de quarta classe, que era de réis 15.000 mensaes, foi melhorado, passando estes empregados a perceber este vencimento em Lisboa, só durante o primeiro anno de serviço—anno de pratica—findo o qual ganharão 20.000 réis, em vez de ficarem vencendo 15.000 réis por tempo indeterminado.

Além d'isto foi concedido um passe gratuito de ida e volta a todos os empregados e pessoas de suas famílias, afim de facilmente poderem ir gosar na província o tempo de licença legal, sem que isto lhes afecte de nenhum modo as reduções de preços de transporte regulamentares.

Confiamos que os resultados futuros da nossa empresa permitirão ao conselho adoptar providencias tendentes a melhorar as condições de vida dos nossos agentes.

Prejuizos de cambio

O excesso de despesa com o pagamento em ouro nos paizes estrangeiros pelas diversas encomendas de material para a exploração da nossa rede elevou-se a 39:198.824 que se dividem da forma seguinte:

De productos diversos comprados	11:802	8280
De carvão.....	27:395	955

Em 1895 compraram-se 31.112.580 toneladas inglezas de hulha que custaram, ao cambio corrente	130:250	505
sendo o cambio ao par, o seu custo seria de	102:854	550
havendo pois a diferença, em perda, de	27:395	955

O preço real do carvão por tonelada, a bordo em Lisboa, foi de 4\$186 réis. Em 1894 o preço por tonelada foi de 5\$059 nas mesmas condições. O novo carvão só entrou em consumo no fim de junho de 1895.

Os preços da adjudicação foram, em 1894, 17s. 7d e em 1895 13s. 11d 1/4 por tonelada ingleza de 1.016 kilogrammas.

SEGUNDA PARTE

Conta de estabelecimento

Apesar das importantes alterações que esta conta tivera em 31 de dezembro de 1894, em virtude da convenção, entre a nossa companhia e os seus credores, aprovada por decreto real de 16 de maio de 1894 e homologada pelo tribunal do Commercio de Lisboa, por sentença, passada em julgado, de 11 d'outubro do mesmo anno, como do relatorio já aprovado na ultima assembléa geral, — a nova administração da companhia não podia deixar de introduzir n'esta conta novas modificações, tendentes a demonstrar, de modo claro, a nossa situação real.

Continuam no balanço, que vos apresentamos, inscriptas, como em 31 de dezembro de 1895, pelo seu valor nominal, as obrigações novamente criadas e as antigas, estampilhadas, que subsistem, indicando-se para todas, pela sua ordem, os juros, garantias e privilegios que lhes foram atribuidos na referida convenção. E não foram, ainda, incluidas as 14.867 obrigações de 3% da reserva extraordinaria estabelecida no numero 3.º do art.º 63.º dos novos estatutos e nas bases 5.º e 13.º da convenção, porque estão ainda em carteira, e são uma disponibilidade de que o conselho pôde fazer uso, nos termos dos artigos citados do convenio e dos estatutos.

N'este balanço vereis que figura em mera conta de ordem a importancia valiosissima de créditos sobre diversos na quantia de 2.318:808\$913 réis, que não reputamos perdida, mas que, pela sua situação litigiosa, entendemos dever apresentar à assembléa não como recursos de prompta e facil realização, mas sim como receita eventual, e para a cobrança d'ella continuaremos a empregar todos os esforços.

Não vae, outro sim, incluido no activo n'este balanço qualquer importancia representativa do saldo das 50.000 obrigações entregues ás companhias ferro viarias hespanholas, para resgate completo dos nossos compromissos com essas companhias, porque depende de circumstancias fortuitas, que, n'este momento, escapam á apreciação, o avaliar quantas d'essas obrigações poderão vir de facto á posse da nossa companhia.

Capital, acções e obrigações

Assim, o capital, acções e obrigações, conserva-se o mesmo que já existia em 31 de dezembro de 1894, ou seja 95.574:420\$000 réis.

As despesas, sob a rubrica geral de estabelecimento, em 1894 montavam a.....	87.228:086\$056
Em 31 de dezembro de 1895 estão elevadas a.....	95.551:930\$287
Augmento em 1895.....	8.323:844\$231
que se explica como segue :	

Sommas a debito :

Liquidacao n'este exercicio, com as Companhias hespanholas..	4.823:153\$368
Despesas da reconstituição da Companhia	15:460\$813
Depreciação de valor em 1.300 obrigações da C.º d'Alcanena	64:999\$000
Importancias correspondentes ao valor por que estavam escripturados diferentes bens moveis e immoveis d'esta companhia, afim de constituiram as reservas, especial e extraordinaria, art.º 61 e 63 dos estatutos	699:136\$598
Transferencia do saldo devedor da conta «Obrigações de 4% a comprar»	44.880\$000
Transferencia do valor de 4 obrigações privilegiadas de 3% 1.º grau, que estavam escripturadas na conta «Obrigações de 3% privilegiadas em 1.º grau em carteira	302\$449
A transportar.....	5.647:932\$228

Transporte.....	5.647:932\$228
Provisão para diferenças de cambio, relativas ao 2.º semestre de 1894, retirada do saldo que representava no Estabelecimento a conta de «Ganhos e Perdas»	220:844\$830
Transferencia da importancia resultante do valor por que estavam escripturados os inventarios dos serviços.....	177:191\$451
Custo de uma caldeira para locomotiva.....	3:447\$269
Transferencia de diversas contas litigiosas.....	2.318:808\$913 8.368:224\$691

Sommas a crédito :

Importancia restituída pela caixa de reformas do juro relativo ao 1.º trimestre de 1894 de 2.564 obrigações de 4 1/2% do governo portuguez, visto na liquidação de seu credito ter recebido 1.282 obrigações de 3% privilegiadas de 1.º grau com o coupon de 1.º de janeiro de 1894	1:128\$160
Transferencia de saldo credor da conta «fundo de reserva estatutaria»	42:847\$889
Credito para formar a contra partida da conta «cautellas de minimos d'obrigações».....	404\$411 44:380\$460
Importancia igual...	8.323:844\$231

Representando, pois, em 31 de dezembro de 1895 :

o capital acções e obrigações emitidas	95.574:420\$000
as despesas, sob a rubrica geral de estabelecimento	95.551:930\$287
ha um excedente de capital de...	22:489\$713

(Continua).

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Romaria ao Senhor Jesus da Piedade em Elvas

Feira franca de S. Matheus, touradas, arraial, fogos d'artificios, illuminações a luz electrica, bailes populares, concertos etc., etc. nos dias 20 a 24 de setembro de 1896.

Bilhetes de ida e volta, por preços reduzidos, validos para: *Ida*, nos dias 19 a 23 inclusivé e *volta*, nos dias 21 a 26 inclusivé, por todos os comboios ordinarios.

Preços de ida e volta: De Lisboa Rocio ou Santa Apolonia, 4\$500 réis em 2.º classe e 3\$200 réis em 3.º

Não se concede meios bilhetes nem se aceita bagagens para transporte gratuito.

Não se permite mudança de classe.

Para demais preços e condições ver os cartazes affixados nos lugares do costume. Lisboa, 10 de setembro de 1896.

Festa de Nossa Senhora d'Ajuda em Espinho

Procissões e outras festividades religiosas, tourada e arraial etc., etc. no domingo, 20 de setembro de 1896.

Comboio especial de 3.º classe com bilhetes de ida e volta por preços reduzidos.

Do Porto, Gaia ou Valladares 200 réis, de Granja 100 réis.

O comboio parte do Porto ás 10 horas da manhã, e chega a Espinho ás 10 horas e 52 minutos.

De Espinho regressa ás 6 horas da tarde, chegando ao Porto ás 6 horas e 55 minutos.

Estes bilhetes são tambem validos para todos os comboios mixtos, do mesmo dia 20, que circulam entre Porto e Espinho e entre Porto e Aveiro. Não são validos para os comboios correios nem mixtos que fazem serviço entre Lisboa e Porto e vice-versa.

Para mais esclarecimentos ver os cartazes affixados nos lugares do costume. Lisboa, 10 de setembro de 1896.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de 35.000 travessas de pinho, divididas em sete lotes de 5.000 cada um

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 29 do corrente, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 35.000 travessas de pinho, divididas em sete lotes de 5.000 cada um.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 87.500, para cada lote, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5% da importância total da arrematação por aquele dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depósitos que terão lugar, aquelle na thesouraria dos caminhos de ferro, quando se refira a um só lote, e quando abranja mais de um, e este na caixa geral de depósitos, 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 em todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 2 de setembro de 1896.

Fornecimento de 4 conductas e 6 chapas de ferro para caldeiras de vapor

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 30 do corrente, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 4 conductas e 6 chapas de ferro para caldeiras de vapor.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 21.500, o qual será posteriormente elevado ao definitivo ou seja de 5% da importância total da adjudicação, por aquele dos licitantes a quem essa adjudicação for feita, depósitos que terão lugar, aquelle na thesouraria do respectivo caminho de ferro, e este na caixa geral de depósitos, á ordem 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 em todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 3 de setembro de 1896.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Lavagem e engommagem de roupa de carruagens e dormitorios

No dia 30 do corrente mês, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia serão recebidas propostas para a lavagem e engomagem de roupa das carruagens e dormitorios do pessoal do serviço do material e tracção durante o período de 5 de outubro de 1896 a 31 de dezembro de 1897.

As condições relativas a esta tarefa estão patentes na repartição central do serviço de material e tracção, estação de Lisboa

(Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

As propostas serão endereçadas á direcção da companhia na estação central de Lisboa (Rocio), com a indicação no sobreescrito: «Proposta para lavagem e engommagem» e redigidas segundo a formula seguinte: «Eu abaixo assignado residente em... obrigo-me para com a companhia real dos caminhos de ferro portugueses, a lavar e engomimar a roupa das carruagens e dormitorios do serviço do material e tracção, pelos preços indicados na relação junta a esta proposta, na conformidade das condições patentes, durante o prazo d'este concurso, das quaes tomei pleno conhecimento.» Data e assignatura (por extenso e bem legivel).

Lisboa, 1 de setembro de 1896.

Fornecimento de apparelhos d'illuminacão e peças de sobrecelente

No dia 3 de outubro 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 apparelhos d'illuminacão e peças de sobrecelente:

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

Lisboa, 1 de setembro de 1896.

Fornecimento de artigos de ferro

No dia 10 do corrente, 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 artigos de ferro.

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

Lisboa, 4 de setembro de 1896.

Exposição Imperial

Uma diversão muito usada no estrangeiro — este género de exposições — que se adaptou bem em Lisboa, é a exhibição de vistas que ha mais de um anno se acha installada nas lojas do Avenida-Palace.

Deve-se isso a ser aquella exposição um entretenimento, ao mesmo tempo que instructivo, decente e economico, e á variedade de colecções que tem apresentado.

Quem lá vae uma vez, acha-a tão apreciavel que se acostuma a frequental-a todas as semanas, porque todas as semanas ha nova colecção.

Na presente semana temos uma bella colecção de Cintra e Mafra em que se apresenta as melhores vistas da Pena, Castello dos Mouros, Monserrate, Mafra, etc

EMPRESA DE ANNUNCIOS NOS CAMINHOS DE FERRO

PARA

AFFIXAÇÃO DE ANNUNCIOS NAS ESTAÇÕES

48, 1.º, Rua Nova da Trindade, 48, 1.º — LISBOA

EXPOSIÇÃO IMPERIAL

AVENIDA-PALACE

ENTRADA 100 RÉIS

ESPLENDIDAS COLECCÕES DE

50 vistas de cada paiz, variando sempre cada semana

Na presente semana uma bella colecção de Cintra e Mafra

Guia Official dos Caminhos de Ferro de Portugal

UNICA publicação auctorizada pelas DIRECCÕES

Proprietarios:

Fundador — José Duarte do Amaral

& L. Mendonça e Costa — Director

PREÇO 50 RÉIS

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR

SAIRÁ no dia 1 de outubro, 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.º



**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

Antwerpia.—A. Manceau.
Antwerpia.—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.
Berlim.—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.
Bremen.—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.
Hendaye e Irun.—(Fronteira franco-hespanhola) J. Gou-
 telle et Mitjaville.—Agentes de alfandegas e de transportes
 internacionaes—Casas em Paris e Barcelona.

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras commis-
 sões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.^o
Lisboa.—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.
Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspon-
 dance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Londres.—E. C. A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.º Real.
Porto.—Grijo & C.º—Rua de Traz, 28.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

AGENDA do VIAJANTE

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

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

LISBOA **Avenida-Palace.**—Rua do Príncipe, junto à
 Estação Central.—Établissement de premier ordre—tout
 le luxe et confort—200 chambres et salons.

LISBOA **Bragança Hotel**—Salons, vue splendide sur
 la mer, service de 1.^o ordre—Propri. Victor Sasseti

LISBOA **Hotel Durand**—Rua das Flores, 71—1.^o 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 **Hotel Francfort**—T. de S. Justa. No cen-
 tro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio—Gran-
 de conforto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 rs. por pessoa.

LISBOA **Francfort Hotel**—No centro da cidade—
 Aposentos para familias. **Preços modicos.** Mesa redonda
 às 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Trés frentes. Praça de D. Pedro, 143.

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

CASCAES **Hotel Central**—De 1.^o ordre—Cuisine et
 service français—Salles de lecture et de conversa-
 tion—Grand confortable—On parle toutes les langues.

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

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

CINTRA **Hotel Netto**—Serviço de primeira ordem, apo-
 sentos confortaveis e agradados, 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 con-
 vento.—Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia
 até 1\$500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

CALDAS DA RAINHA **Grande Hotel Lis-
 bonense**—Estabelecimen-
 to de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para fami-
 lias.—Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Paramos.

LEIRIA **Hotel Central**—Bons aposentos.—Tratamento
 esmerado e agradável.—Carros para a Batalha,
 Marinha e outros pontos.—Restaurante—Preços modicos.

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

PRAIA DA NAZARETH **Grand Hotel Club**
 —Magnificas accommodações,
 agradável, bom serviço, **preços modicos**, trens d'aluguer e car-
 reira, para as estações de Cella e Vállado.—Prop. A. de S. Romão.

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

PORTO **Hotel Continental**—R. Entreparedes (Frente
 à Batalha). Serviço de 1.^o ordem, **preços moderados**.
 Frente do correio, theatros, muito central.—Prop. Lopez Munhos.

PORTO **Grande Hotel America Central**—
 Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos
 banhos Aceito 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—Ser-
 viço de 1.^o ordem—Prop. Adriano & François.

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

GIBRALTAR **Hotel Metropole e Nuevo Ho-
 tel Espaniol.**—Situado à entrada da ci-
 dade.—Cozinha excelente. Bons quartos com vista de mar. Casa de
 jantar a mais luxuosa da cidade. **Preços modicos.**—Proprietario, Lo-
 renzo Sacarello.

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

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

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

CARTAGENA **Grand Hotel de Roma.**—No
 centro da cidade, 70 quartos espacosos, salões,
 gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas.—
 Excellent cozinhas—Hospedagem completa desde 5 pesetas—Proprieta-
 rio Teófilo Garcia.

ORAN **(Algeria) Hotel restaurant du Lou-
 vre.**—Quartos confortaveis desde 2 francos, cozinhas farta
 a preço fixo, desde 2 francos, ou por lista—situação ao centro da cida-
 de em face do theatro. Proprietario Clusters Martin, rua de Turim.

TIZI OUZOU **(Kabila, Algeria) Grand Hotel
 des Postes**—Excellent service de cozi-
 nha, bellos aposentos, carros para visitar Fort National, Michelet e a
 grande Kabila. Preços economicos. Proprietario, P. Despous.

BONE **(Algeria) Grand Hotel d'Orient.**—Cours
 National, principal avenida. Casa de 1.^o ordem. Grandes
 quartos e salões, boa cozinhas. Proprietaria, Madame Leon Peyraud.

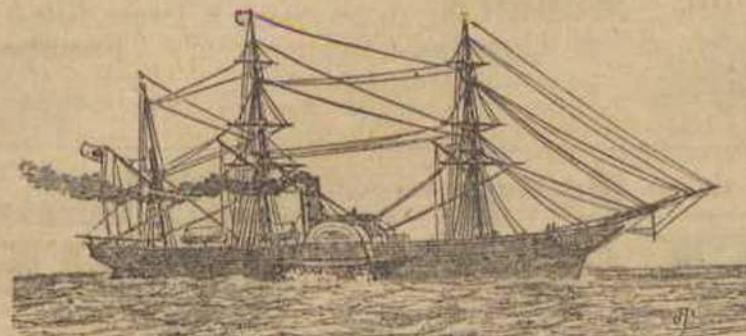
TUNIS **Hotel de France.**—Très recommandé par son
 confortable, sa situation et son excellente cuisine, apparte-
 ments de familles, omnibus à tous les trains, salon de lecture, jardin—
 Propriet. Ferrier, Rue de Constant ne. 12.

NICE **Riviera-Palace-Hotel**—Merveilleux panora-
 ma sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchester—
 Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisines de 1.^o ordre.

CONSTANTINOPLA **Pera-Palace-Hotel**—
 Grands salons—luxueux apparte-
 ments—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 con-
 fort—grands salons.

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 eletrica, 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 acceptam passageiros para **Paranaguá, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul**, com transferencia no Rio de Janeiro para o paquete **Mœwe**, 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 Balhoeiros, 135, 1.º

HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 18 de setembro de 1896

COMPANHIA REAL

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

Lisboa R.-Pamp. Pamp.-Lisboa R.
8.º e sextas 9.º e 6.º
6-00 t. 11-7 t. 5-51 m. 11-29 m

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

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

Espinho-Porto Porto-Espinho
9-0 m. 8-45 m. 7-45 m. 8-27 m.
4-20 t. 5-6 t. 12-0 t. 12-12 t.
11-15 t. 12-0 t. 7-0 t. 7-12 t.

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

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

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

Lisboa C. S.-Bad. Bad.-Lisboa C. S.
7-30 m. 9-15 t. 8-45 m. 19-0 t.

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

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

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

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

Lisboa R.-Alfar. Alfar.-Lisboa R.
Part. Cheg. Part. Cheg.

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

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

Figueira-Alfar. Alfar.-Figueira
7-30 m. 5-35 m. 6-0 m. 7-3 m.

12-5 t. 12-47 t. 1-0 t. 2-0 t.

2-20 t. 3-18 t. 3-30 t. 4-13 t.

6-25 t. 7-30 t. 7-40 t. 8-43 t.

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

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

1-45 t. 12-10 m. 5-15 t. 12-33 m

Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.
7-30 m. 8-34 m. 5-15 m. 6-30 m

9-30 m. 10-36 m. 6-30 m. 7-30 m

11-30 m. 12-32 t. 7-45 m. 8-45 m

1-30 t. 2-36 t. 9-0 m. 10-0 m.

4-30 t. 5-38 t. 11-0 m. 12-0 t.

5-15 t. 6-15 t. 1-0 t. 2-0 t.

7-0 t. 8-22 t. 3-0 t. 4-0 t.

9-0 t. 10-2 t. 6-15 t. 7-15 t.

Excepto aos sáb.

7-30 t. 8-29 t.

10-30 t. 11-35 t. 9-15 t. 10-20 t.

Só aos domingos 10-15 t. 11-15 t.

12-15 m. 1-20 m. — —

Excepto aos dom. — —

3-30 t. 4-34 t. — —

Só aos domingos — —

12-30 t. 1-34 t. — —

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

Alo. M.-Bemfica Bemfica-Alo. M.
Part. Cheg. Part. Cheg.

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

Lisboa R.-Sacav Sacav-Lisboa R.
6-15 m. 7-0 m. 6-30 m. 7-15 m

7-45 m. 8-29 m. 7-45 m. 8-29 m

10-0 m. 10-44 m. 8-45 m. 9-29 m

12-0 t. 12-44 t. 11-0 m. 11-45 m

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

4-45 t. 5-29 t. 3-0 t. 3-45 t.

5-30 t. 6-14 t. 6-0 t. 6-44 t.

7-15 t. 7-59 t. 7-0 t. 7-45 t.

8-45 t. 9-29 t. 8-15 t. 8-59 t.

Excepto aos sáb. 10-0 t. 10-44 t.

11-0 t. 11-45 t. — —

Só aos sábados — —

12-0 m. 12-44 m. — —

Domingos e dias santificados — —

Alo. M.-Bemfica Casc Casc.-C. Sodré
5-15 m. 7-0 m. 4-30 m. 5-35 m.

7-0 m. 8-14 m. 5-30 m. 6-46 m.

9-0 m. 10-14 m. 7-30 m. 8-40 m.

11-0 m. 12-15 t. 8-30 m. 9-40 m.

1-0 t. 2-15 t. 12-30 t. 1-35 t.

3-0 t. 4-4 t. 3-0 t. 4-3 t.

5-30 t. 6-40 t. 4-15 t. 5-17 t.

6-30 t. 7-45 t. 6-30 t. 7-48 t.

8-0 t. 9-5 t. 8-0 t. 9-15 t.

9-15 t. 10-19 t. 8-0 t. 9-15 t.

Excepto aos sáb. 9-30 t. 10-46 t.

10-30 t. 11-35 t. 12-0 n. 12-55 n.

Só aos sábados — —

12-15 n. 1-19 n. — —

Excepto aos dom. e santificados — —

4-40 t. 5-25 t. 10-30 m. 11-20 m.

4-45 t. 5-50 t. — —

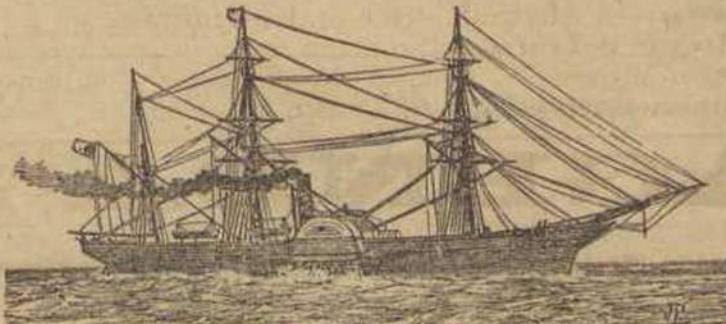
Domingos e dias santificados 12-0 t. 1-15 t. 10-30 m. 11-32 m

2-0 t. 3-14 t. 1-45 t. 2-17 t.

4-45 t. 5-59 t. 7-0 t. 8-16 t.

8-45 t. 9-49 t. — —

Royal Mail
STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres

O paquete **DANUBE**, sairá a 21 de setembro

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

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

AGENTES

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

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

BEIRA ALTA

Fig.-V. Form. V. Form.-Fig.
5-30 m. 4-20 t. 9-35 m. 8-00 t.

Figueira-Pamp. Pamp.-Figueira
3-10 t. 4-48 t. 7-30 m. 9-20 m

Pamp. F. Oñoro V. Form.-Pamp.
3.º e sextas 2.º e 6.º

11-13 t. 5-34 m. 12-27 m. 5-45 m.

Pampilh.-Mang. Mang.-Pampilh.
6-85 t. 9-47 t. 7-35 m. 10-50 m

Mang.-Guarda Guarda-Mang.
4.º feiras e sáb. 5.º feiras e dom.

10-0 t. 12-50 m. 4-30 m. 7-19 m.

MINHO E DOURO

Porto-Vaiença Vaiença-Porto
8-0 m. 1-10 t. 2-50 m. 8-20 m.

11-10 m. 3-25 t. 9-45 m. 2-10 t.

5-30 t. 11-25 t. 1-50 t. 7-5 t.

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

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

Porto-Braga Braga-Porto
5-0 m. 8-10 m. 5-40 m. 8-20 m.

8-0 m. 10-35 m. 11-45 m. 2-10 t.

11-10 m. 1-20 t. 4-30 t. 7-5 t.

5-30 t. 8-25 t. 6-55 t. 10-30 t.

Domingos e dias santificados 7-10 m. 8-57 m. 9-46 t. 11-40 t.

Nine-Braga Br

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, (via Suez), vap. allem., **Reichstag**.
Sahirá a 2 de outubro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Algarve, vapor portuguez, **Gomes IV**.
Sahirá a 1 de outubro.
Agentes, Alberto R. Centeno & C.ª
Largo dos Torneiros, n.º 5.



Anvers e **Hayre**, vap. portuguez, **Rio Tejo**.
Sahirá a 21 de setembro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª,
R. dos Funqueiros, 10.



Bahia, Rio e Santos, vap. alem., **Amazonas**.
Sahirá a 16 de setembro.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Bahia, Victoria, Rio e Santos, v. allem., **Corrientes**.
Sahirá a 30 de setembro.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Barcelona, **Cette** e **Marselha**, vapor franez,
Saint-Paul.
Sahirá a 18 de setembro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.



Bordeaux, vapor franez, **Portugal**.
Sahirá de 22 a 24 de setembro.— **Messageries Maritimes**.
Agentes, Torlades & C.ª, R. Aurea, 32, 1.º



Bristol, vapor inglez, **Douro**.
Sahirá a 16 de setembro.
Mascarenhas & C.ª
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Cabo Verde e **Guiné**, vap. port., **Bolama**.
Sahirá a 2 de outubro.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e
Buenos Ayres, v. franc., **Brésil**.
Sahirá a 23 de setembro.— **Messageries Maritimes**.
Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



Gibraltar e **Malaga**, vapor inglez, **Galicia**.
Sahirá a 16 de setembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª,
C. do Sodré, 64, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Oporto**.
Sahirá a 19 de setembro.
Mascarenhas & C.ª
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Minho**.
Sahirá a 26 de setembro.
Mascarenhas & C.ª,
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Loanda, Lourenço Marques e Madagascar, vap.
franc., **Ville de Pernambuco**.
Sahirá a 21 setembro.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Londres, vapor hespanhol, **Miguel Saenz**.
Sahirá a 22 de setembro.
Mascarenhas & C.ª
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres, vapor inglez, **Lisbon**.
Sahirá a 17 de setembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª,
C. do Sodré, 64, 1.º



Londres e Anvers, vap. hespan., **Montanez**.
Sahirá a 26 de setembro.
Mascarenhas & C.ª
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Madeira, S.ª Maria, S. Miguel, Terceira, Gra-
ciosa (Praia), S. Jorge (Vellas), Caes
do Pico e Fayal, vapor portuguez, **Funchal**.
Sahirá a 20 de setembro.
Agente, Germano S. Arnaud, Caes Sodré, 84, 2.º



Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia e Bar-
celona, vap. hesp., **Campeador**.
Sahirá a 20 de setembro.
Mascarenhas & C.ª, T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Natal e Lourenço Marques pelo Cabo, vap. alle-
mão, **Scindia**.
Sahirá a 16 de setembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Natal, Lourenço Marques, Inhambane e Chinde
pelo Cabo, vapor allemão, **Admiral**.
Sahirá a 20 de setembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Pará e Manaus, vap. portug., **Donna Maria**.
Sahirá a 12 de outubro.
Agente, João P. A. Ferreira,
R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão,
Curityba.
Sahirá a 23 de setembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão,
Olinda.
Sahirá a 7 de outubro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e
Danube.
Sahirá a 21 de setembro.
Agentes, James Rawes & C.ª, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio e San-
tos, vapor franez, **Ville de San Nicolas**.
Sahirá a 19 de setembro.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos,
vap. franc., **Corrientes**.
Sahirá a 3 de outubro.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Rio de Janeiro e **Pacifico**, vapor inglez,
Liguria.
Sahirá a 16 de setembro.
Agente, E. Pinto Basto & C.ª, C. do Sodré, 64, 1.º



Rio de Janeiro e **Santos**, vapor franez,
Concordia.
Sahirá a 26 de setembro.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Rio de Janeiro e **Santos**, vapor franez,
Colonia.
Sahirá a 14 de outubro.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, S.º Antonio
do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo
Redondo, Benguela e Mossamedes, vap. portug.,
Zaire.
Sahirá a 23 de setembro.
Empresa Nacional de Navegação. R. d'El-Rei, 75.



Valencia, Barcelona, Port-Vendres, **Cette** e
Marselha, vapor franez, **Saint-Marc**.
Sahirá a 22 de setembro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.