

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 13 de maio de 1892, do Ministerio das Obras Publicas



Anvers—1894

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

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA



Anvers—1894

SUMMARIO

	Pag.
Congresso de caminhos de ferro	193
A nossa carta da Belgica, por A. Urban	193
Parte official — Decreto de 19 de junho e portaria de 14 de junho de 1895 do Ministerio das Obras Publicas	194
Tarifas de transporte	194
Servico de banhos em 1895	194
Wagons de aluminio	195
Novos horarios	195
Notas de viagem. (Nova serie) I. Impressões em Paris	196
Estatisticas—Movimento e receita do Minho e Douro	197
A companhia de Salamanca	197
Rodas de papel	198
Caminho de ferro do Norte de Hespanha	198
O canal Guilherme	198
Tarifas na Austria	198
O funicular de Montmartre	199
Republica Argentina	199
A viação electrica	199
Tramways de Francfort	199
O caminho de ferro funicular de Jungfrau	199
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas de Lisboa e estrangeiro — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes	200 e
Pintura de wagons	201
Iluminação transitoria dos tunnels	202
Linhas portuguezas. — Tremvia electrico do Porto—Novos apeadeiros—Novo caminho de ferro em Angola—Expedições de peixe—Justo louvor	202
Linhas hespanholas. — Sagunto a Sagorba—Tarragona a França—Lucanina a Almeria—De Cadix a S. Fernando—Tremvias de Barcelona—Medina a Salamanca—Novas linhas ferreas	202
Linhas estrangeiras. — França — Allemânia — Austria	202
Ascensor Municipio-Bibliotheca — Estatutos da companhia	203
Mercado de metaes	204
Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta — Relatorio do conselho fiscal (continuação)	204
Concursos. — Avisos de servico. — Arrematações. — Annuncios. — Casas recommendadas. — Agenda do viajante. — Horario dos comboios em 1 de julho de 1895. — Vapores a sair do porto de Lisboa	204 a

Congresso de caminhos de ferro

ESTÁ inaugurada a 5.ª sessão d'este congresso e começaram os seus trabalhos que só terminarão no dia 9 de julho.

Desde muitos dias que á capital da Inglaterra affluem de toda a parte os congressistas, representantes dos estados adheridos á associação do congresso, ou ás companhias.

A ultima porção, uns cem representantes das companhias francezas, do estado austriaco e da companhia do sul d'Austria, veio no dia 25, n'um comboio especial que a companhia do norte de França organizou para esse fim, comboio composto de 11 salões e outros vehiculos de luxo, entre os quaes o mais longo e luxuoso era o do estado austriaco, em que vinha o chevalier von Bilinski, presidente da direcção geral de caminhos de ferro d'aquelle paiz, Emil Leber, inspector chefe da fiscalização e outros funcionarios superiores.

Por amabilidade d'estes cavalheiros, o nosso director e sua filha tomaram logar n'esse salão até Calais, onde um dos maiores vapores da Chatham Dover esperava os excursionistas.

A viagem do comboio foi, por vezes, com uma velocidade pasmosa, especialmente á sahida de Paris, para dar linha ao comboio ordinario que o seguia com intervallo de 5 minutos.

O vapor levou 75 minutos na travessia do canal, viagem excellente com um tempo magnifico.

De Dover, dois comboios especiaes partiram com os convidados, um para a estação Victoria, outro para a Charing-Cross.

Foi este o mais aproveitado, vindo os salões completamente cheios.

Sobre esta viagem voltaremos a falar, notando a rapidez pasmosa com que o servico de bagagens foi feito.

No dia 26 realizou-se a abertura do congresso na feia galeria do museu imperial de South Kensington, sendo essa sessão presidida pelo principe de Galles, como estava no programma, o qual fez um discurso felicitando-se por vêr ali reunidos os membros do congresso, na capital da nação em que se estabeleceu a primeira linha ferrea.

Respondeu-lhe Mr. Dubois, presidente do congresso e director do Estado Belga, agradecendo ao principe a comparencia e exaltando o alto alcance d'esta reunião, e o presidente da secção ingleza sir Andrew Fairbairn.

Em seguida os congressistas reuniram para eleger a sua mesa.

A galeria onde se realizou a sessão é um feio baracão de madeira, que nos pareceu pouco proprio para uma sessão d'esta importancia.

As asnas que sustinham o tecto estavam apenas ornadas de bandeiras e tropheus, vendo-se ao centro as bandeiras da India e aos lados as de todas as nações, entre as quaes a nossa, que era o terceiro galhardete á direita do presidente.

A noite os congressistas foram recebidos nas esplendidas salas do ministerio dos estrangeiros, em Westminster, pelo sr. James Brice, presidente da camara do commercio.

A reunião foi enormemente concorrida de congressistas, senhoras e convidados, ostentando aquellas as mais elegantes toilettes e os mais ricos adereços de brilhantes, alguns d'um valor extraordinario.

As salas, e mais ainda do que ellas, a bella escadaria de entrada que estava ornada com o mais fino gosto por meio de enormes feixes de flôres, estavam de um effeito brilhante com a sua rica ornamentação e repletas da mais alta sociedade londrina, incluindo o principe de Galles.

No dia 27 os congressistas, em tres grupos, partiram para varias excursões, das quaes daremos noticia.

Para terminar, diremos, que a proxima sessão do congresso fala-se que será em Constantinopla ou Stockolmo.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 1 de julho de 1895.

A linha de Ostende-Dover está ameaçada de uma nova concorrência, em resultado de combinações muito importantes levadas a effeito entre a Companhia do

Norte de França e a South-Eastern. O serviço de correio entre Dover e Calais foi completamente reorganizado. O trajecto marítimo foi diminuído 15'.

Os comboios teem agora velocidade muito maior, de forma que o percurso entre Calais e Londres ficou reduzido a menos meia hora. A Companhia South-Eastern procedeu do mesmo modo com os comboios Londres-Calais-Bruxellas. Os passageiros que tomam estas linhas ganham uma hora sobre a antiga duração da viagem.

Todas estas disposições entraram em vigor em 1 de junho ultimo e tudo faz prevêr que muitas pessoas aproveitarão estas facilidades, concedidas aos passageiros que temem uma longa viagem pelo mar.

E' isto um motivo mais para que a administração dos caminhos de ferro belgas estude novamente a organização dos comboios entre Bruxellas e Ostende e a do correio entre Ostende e Dover.

As companhias inglezas estudam, por sua vez, d'uma maneira constante, os meios de augmentar o seu tráfego e de fazer uma concorrência séria á linha de Ostende. Teem n'isso verdadeiro interesse, pelas taxas que recebem sobre o transporte nos barcos a vapor que lhes pertencem e que lhes dão importantes lucros.

* *

Tendo o grande expresso Ostende-Vienna dado excellentes resultados, trata-se activamente de organizar mais tres expressos europeus: o de Ostende-Colonia-Berlin, depois o de Ostende-Colonia-Carlsbad, e por fim o de Ostende-Luxemburgo-Roma. Estuda-se tambem o itinerario Ostende-St. Petersburgo.

O Estado belga está convencido do resultado da exploração d'essas linhas, e resolvido por isso a não lhes regatear nenhum sacrificio.

Uma officina especial para a reparação dos vehiculos destinados a estes diferentes comboios será construída perto de Ostende — testa de linha. Uma vasta cocheira será edificada para serviço de resguardo de material, calculando-se a despesa a fazer com estas obras em muitas centenas de mil francos.

Como se vê, a administração dos caminhos de ferro belgas tem em vista chamar o tráfego actual para Calais em proveito da nossa linha marítima Ostende-Dover.

A lucta é séria e os sacrificios consideraveis, mas a parada vale a pena e é de crêr que a tentativa dê bom resultado, conforme a opinião de pessoas competentes.

A. Urban.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de estradas, obras hydraulicas e edificios publicos

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem, que tendo-me pedido Narciso Teixeira Martins Ferro, concessionario do caminho de ferro americano da ponte de Luiz I a Vendas de Grijó e á ponte de Tabuaços, licença para construir e explorar um ramal da mesma linha assente no troço da estrada real n.º 10, Coimbra ao Porto, comprehendido entre o taboleiro inferior da ponte Luiz I e a rua de Camões, em Villa Nova de Gaia: hei por bem conceder ao referido Narciso Teixeira Martins Ferro a licença que sollicita, debaixo das clausulas e condições constantes do alvará de 4 de maio de 1893, de concessão do alludido caminho de ferro, sendo o praso a que se refere a condição 3.ª contado da data d'este alvará e aquelles a que se refere a condição 16.ª e § 1.º da condição 32.ª, contados da data do *Diario do Governo* em que elle fôr publicado; sendo outrossim de 100.000 réis a importancia do deposito de garantia e de 200.000 réis a verba a que se refere o § 3.º da condição 32.ª

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e pessoas a quem o conhecimento d'este alvará competir, que o cumpram e guardem, e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'elle se contém.

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

E por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e sellado com o sello das armas reaes e com o de verba.

Dado no paço, aos 20 de junho de 1895. — EL-REI. — *Arthur Alberto de Campos Henriques*.

Alvará pelo qual Vossa Magestade ha por bem conceder a Narciso Teixeira Martins Ferro, concessionario do caminho de ferro americano da ponte Luiz I a Vendas de Grijó e á ponte de Tabuaços, licença para construir e explorar um ramal da mesma linha assente no troço da estrada real n.º 10, Coimbra ao Porto, comprehendido entre o taboleiro inferior da ponte Luiz I e a rua de Camões, em Villa Nova de Gaia, pela forma retro declarada. Para Vossa Magestade vêr.

Pagou 3.370 réis de emolumentos e respectivo imposto adicional e complementar pela guia n.º 12 da série de 1895. — *V. Sequeira*.

Sello de verba. — Lisboa. — Pagou de sello, verba n.º 19, a quantia de 100.000 réis.

Lisboa, repartição da 5.ª secção, 19 de junho de 1895. — *Azevedo = Costa*.

Augusto Cesar Maria de Araujo Reis o fez.

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto para a construção de um muro de defesa junto á ponte do Caia, ao kilometro 272,080 da linha de leste, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes e datado de 24 de maio proximo passado: ha por bem, conformando-se com o parecer de 6 do corrente mez, do conselho superior das obras publicas e minas, approvar o referido projecto; o que se comunica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro para seu conhecimento e devidos effeitos.

Paço, em 14 de junho de 1895. — *Arthur Alberto de Campos Henriques*.

Para o director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Deve ser posta em vigor em 1 de agosto proximo, na linha da Beira Baixa, uma nova tarifa para o transporte de passageiros de 3.ª classe, por preços reduzidos, entre as estações de Castello Branco a Covilhã.

Esta nova tarifa, que terá a designação 3 B. B., tem por fim desenvolver as relações entre as povoações importantes da Beira Baixa, como Castello Branco, Alcains, Lardosa, Castello Novo, Alpedrinha, V. Prazeres, Fatella, Penamacôr, Alcaide, Fundão, Fortozendo e Covilhã.

Com o proximo numero da *Gazeta* distribuiremos esta tarifa.

Serviço de banhos em 1895

Começa em 5 do corrente o serviço especial da temporada de banhos que a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes costuma estabelecer todos os annos.

Os bilhetes especiaes são de ida e volta, sendo os preços adoptados muitissimo reduzidos.

O praso de validade é de 2 mezes, havendo bilhetes para uma ou duas pessoas, e para 3 ou mais.

A venda começa, como dissémos, em 5 do corrente, e termina em 15 de outubro, sendo o ultimo dia para regresso o de 31 do mesmo mez.

Os passageiros podem deter-se, á ida ou á volta, em qualquer estação de transito, comprando para esse fim senhas de paragem ao preço de 500 réis cada uma.

A validade dos bilhetes pôde ser prorogada por um ou dois periodos de um mez, mediante compra de senhas especiaes e pagamento de uma sobretaxa equivalente a 10 % do preço do bilhete.

Os passageiros de Leste e Ramal de Caceres para S. Martinho, Cella, Vallado ou Marinha Grande, e os de Santarem, Torres Novas, Leste, Ramal de Caceres e Beira Baixa para banhos d'Amieira e Figueira, poderão, em lugar de seguir á ida ou á volta por Alfarellos, seguir por Lisboa-Rocio, comprando á ida na estação de origem, ou á volta na estação de onde começam a viagem de volta, uma senha que lhes permita esta mudança de itinerario.

Os de Leste, Ramal de Caceres e Beira Baixa que se destinem a Espinho, Granja, Gaia ou Porto poderão igualmente, á ida ou á volta, comprar senhas de mudança de itinerario, as quaes lhe permitem fazer o tracto por Lisboa-Rocio, Torres Vedras, Figueira e Alfarellos ou vice-versa.

Os preços d'estas senhas são, por passageiro: 1.^a cl. 2.500 réis, 2.^a classe 2.000 réis e 3.^a classe 1.500 rs.

A mudança para classe superior poderá fazer-se pagando-se a differença pelos preços das tarifas geraes.

Os passageiros que constituírem grupo devem viajar sempre na mesma classe e comboio. Fóra d'estes casos fica o bilhete nullo. Só se vendem portanto senhas de paragem, de ampliação de praso ou de mudança de itinerario a todos os passageiros de que se componha o grupo, e não, portanto, a uma parte d'elles.

Cada passageiro tem direito ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem registada. Os excedentes serão taxados pela tarifa geral.

Para regressar com estes bilhetes da estação de destino é indispensavel que o passageiro apresente o bilhete n'essa estação a fim de ser datado e carimbado. Todo o bilhete a que faltar esta formalidade é absolutamente nullo, tenha o passageiro ou não comprado senha de paragem, de ampliação de praso, etc.

Não são validos os bilhetes de 1.^a classe para o aluguer de logares de luxo.

Os bilhetes não podem ser utilizados á volta por outras pessoas que não sejam as que com elles viajaram á ida, reservando-se a companhia real o direito de considerar fraude a venda ou cedencia d'elles.

A falta de espaço com que sempre luctamos impede-nos de publicar os preços de todos os bilhetes; indicamos, porém, os seguintes, por passageiro:

Para Amieira ou Figueira — Bilhetes para 1 ou 2 passageiros — De Lisboa-Rocio ou C. Soldados: 1.^a classe, 7.450 réis; 2.^a classe, 5.600 réis; 3.^a classe, 4.150 réis; — de Santarem: 1.^a, 4.990; 2.^a, 3.880; 3.^a, 2.780; — de Crato, Portalegre, Pezo, Castello de Vide e Belder a Rodam: 1.^a, 6.100; 2.^a, 4.900; 3.^a, 3.400; — de Elvas, Marvão e Castello Branco a Covilhã: 1.^a, 7.200; 2.^a, 5.800; 3.^a, 4.000; — de Gaia e Porto: 1.^a, 4.500; 2.^a, 3.500; 3.^a, 2.500; — Bilhetes para 3 ou mais pessoas entre as mesmas estações: 1.^a, 6.710; 2.^a, 5.040; 3.^a, 3.740; — 1.^a, 4.500; 2.^a, 3.500; 3.^a, 2.510; — 1.^a, 5.490; 2.^a, 4.410; 3.^a, 3.000; — 1.^a, 6.480; 2.^a, 5.220; 3.^a, 3.600; — 1.^a, 4.050; 2.^a, 3.150; 3.^a, 2.250, respectivamente.

Para Espinho, Granja, Gaia ou Porto — Bilhetes para 1 ou 2 passageiros — De Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados: 1.^a classe, 11.580 réis; 2.^a classe, 9.010 réis; 3.^a classe, 6.450 réis; — de Santarem: 1.^a, 8.840; 2.^a, 6.890; 3.^a, 4.920; — de Torres Novas: 1.^a, 7.500; 2.^a, 5.700; 3.^a, 4.000; — de Coimbra e Coimbra B: 1.^a, 4.100; 2.^a, 3.180; 3.^a, 2.280; — Bilhetes para 3 ou mais passageiros: 1.^a, 10.430; 2.^a, 8.110; 3.^a, 5.810; — 1.^a, 7.960; 2.^a, 6.210; 3.^a, 4.430; — 1.^a, 6.750; 2.^a, 5.130; 3.^a, 3.600; — 1.^a, 3.690; 2.^a, 2.870; 3.^a, 2.060, respectivamente.

Para Aveiro — De Lisboa-Rocio: 1.^a classe, 9.460 réis; 2.^a classe, 7.370 réis; 3.^a classe, 5.260, ou 8.520 em 1.^a, 6.640 em 2.^a, e 4.740 em 3.^a, quando sejam 3 ou mais passageiros; para Torres Vedras respectivamente: 1.^a 2.500; 2.^a, 1.900; 3.^a, 1.300; — 1.^a, 2.250; 2.^a, 1.710; 3.^a, 1.170.

Gaia ou Porto para Torres Vedras — Um ou dois passageiros: 1.^a classe, 10.000 réis; 2.^a classe, 7.800 réis; 3.^a classe, 5.580 réis; 3 ou mais: 1.^a, 9.000; 2.^a, 7.020; 3.^a, 5.030.

Para as Caldas da Rainha — Por 1 ou 2 passageiros — De Lisboa-Rocio: 1.^a classe, 3.800 réis; 2.^a classe, 3.000 réis; 3.^a classe, 2.100 réis; — de Elvas e Marvão: 1.^a, 9.000; 2.^a, 7.000; 3.^a, 5.500; — de Gaia e Porto: 1.^a, 8.620; 2.^a, 6.720; 3.^a, 4.800; —

Por 3 ou mais passageiros: 1.^a, 3.420; 2.^a, 2.700; 3.^a, 1.890; — 1.^a, 8.100; 2.^a, 6.300; 3.^a, 4.950; — 1.^a, 7.760; 2.^a, 6.050; 3.^a, 4.320 respectivamente.

Para S. Martinho, Cella, Vallado e Marinha Grande — Por 1 ou 2 passageiros — De Lisboa-Rocio: 1.^a classe, 4.580 réis; 2.^a classe, 3.570 réis; 3.^a classe, 2.550 réis; — de Elvas e Marvão: 1.^a, 8.200; 2.^a, 6.600; 3.^a, 4.500; — de Gaia e Porto: 1.^a, 7.800; 2.^a, 6.100; 3.^a, 4.300; — Por 3 ou mais passageiros: 1.^a, 4.130; 2.^a, 3.220; 3.^a, 2.300; — 1.^a, 7.380; 2.^a, 5.940; 3.^a, 4.050; — 1.^a, 7.020; 2.^a, 5.490; 3.^a, 3.870 respectivamente.

Para os banhos da Fadagosa (Marvão) — Por 1 ou 2 passageiros — De Portalegre e Elvas: 1.^a classe, 2.500 réis; 2.^a classe, 2.000 réis; 3.^a classe, 1.200 réis; — de Abrantes: 1.^a, 2.900; 2.^a, 2.300; 3.^a, 1.600; — da Covilhã: 1.^a, 6.500; 2.^a, 5.000; 3.^a, 3.600; — Por 3 ou mais passageiros: 1.^a, 2.250; 2.^a, 1.800; 3.^a, 1.080; — 1.^a, 2.610; 2.^a, 2.070; 3.^a, 1.440; — 1.^a, 5.850; 2.^a, 4.500; 3.^a, 3.240 respectivamente.

Para as estações balneares e praias do Minho e Douro vender-se-hão no Porto bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, validos tambem por 2 mezes, não estando ainda resolvido a data em que esse serviço deve começar.

Desde hoje fica tambem estabelecido o serviço combinado a preços reduzidos com a linha de Madrid-Caceres-Portugal, e desde 15 com a de Madrid-Zaragoza-Alicante.

Na impossibilidade de publicar todos os restantes preços que constam dos cartazes que a Companhia Real mandou distribuir largamente, recommendamos aos nossos leitores o *Guia Official dos Caminhos de Ferro* que publicará na integra todo o serviço de banhos e os novos horarios de verão. O *Guia* deve ser publicado por estes dias.

Wagons de aluminio

Em França, a direcção dos caminhos de ferro do Estado está estudando um projecto que tem por fim empregar nas carruagens de caminhos de ferro a maior quantidade possível d'este metal, conseguindo-se assim uma grande diminuição no peso bruto dos vehiculos.

Até nas divisões dos compartimentos se projecta a substituição da madeira pelo aluminio.

Tem dado excellentes resultados, nas primeiras provas, o metal laminado no seu estado mais puro, enquanto que o aluminio fundido não deu resultado capaz.

Novos horarios

O novo horario dos comboios da linha da Beira Alta começa a vigorar n'esta data, passando o comboio *sud-express* a effectuar-se por Pampilhosa e Villar Formoso, com o seguinte horario:

Rocio, part. ás 4.^{as} feiras e sabbados, ás 11 e 45 n.

Paris, cheg. ás 2.^{as} e 6.^{as} feiras, ás 8 e 15 n.

Paris, part. ás 4.^{as} feiras e sabbados, ás 7 e 27 t.

Rocio, cheg. ás 2.^{as} e 6.^{as} feiras, ás 12 e 25 t.

Para regularizar o serviço effectuam-se, nos dias 1, 2 e 3 do corrente, comboios *sud-express* extraordinarios, com o horario acima indicado.

Altera tambem o horario dos seus comboios a Companhia Real, afim de satisfazer o seu importante serviço de verão. Não está ainda fixada a data em que deve vigorar o novo horario, por se aguardar approvação official, mas tudo faz suppôr que não passe dos meados do corrente mez.

O horario estabelecido para as linhas de Cascaes e Cintra deve ser bem recebido pelo publico, pois, se-

gundo ouvimos, attende-se n'elle ás conveniências dos passageiros frequentadores d'aquellas linhas, estando mesmo resolvido a criação d'um serviço de tramways na linha de Cintra, com carruagens de 2.^a e 3.^a classe, a preços reduzidos.

Segundo informações que temos sobre o assumpto, o serviço dos comboios tramways, entre Rocio e Sacavem, é mantido com pequenas alterações; é organizado o serviço de tramways na linha de Cintra, e em agosto será inaugurado o troço da linha de Cascaes, entre Caes do Sodré e Alcantara-Mar.

O serviço para Cintra compôr-se-ha de oito comboios de ida e de oito de volta, aos domingos e dias santos, e de sete de ida e sete de volta, aos dias de semana.

Para Cascaes, do Rocio, partirão cinco comboios, sendo outros tantos os de regresso.

Para o Leste e Norte soffrerão também modificações os comboios actuaes.

Nas linhas do Sul e Sueste são as seguintes as alterações, a partir de hoje:

Haverá mais os seguintes comboios: n.º 14, que parte de Setubal ás 4 e 50 t., chegando o vapor a Lisboa ás 7 h. da t.; n.º 15, que parte do Pinhal Novo ás 5 e 40, chegando a Setubal ás 6 e 7 t.; n.º 3, 53, que chega a Pias ás 2 e 40 m., partindo o vapor de Lisboa ás 4 e 30 t.; e o n.º 34, 4, que parte de Pias ás 8 e 30 n., largando com o vapor que chega a Lisboa ás 7 h. da m.

O horario da Beira Alta é provavel que soffra ainda importantes modificações.

NOTAS DE VIAGEM

(Nova série)

I

Impressões em Paris

Paris é como as grandes operas de Wagner, que é mister ouvir muitas vezes para bem se lhes apreciar as bellezas.

Com effeito, repetindo as visitas á grande cidade é que ella mais e mais nos vae encantando.

Eu não me esqueço de que, nas columnas d'este jornal, descrevi em tempo a entrada em Paris, sob a má impressão que essa primeira entrada produz. E não me arrependo d'isso, porque assim diz a nota sincera do verdadeiro effeito que esse primeiro golpe de vista nos causa.

Já se vê que essa impressão varia conforme o paiz de onde procede o visitante. Para os habitantes do norte ella deve ser muito mais agradável do que para nós, os meridionaes.

Elles estão acostumados á sua atmospheria cinzenta, aos seus grandes edificios negros, aos géllos dos seus invernos, e tudo isto encontram em Paris em menor escala do que na sua terra.

Nós, porém, os peninsulares do sudoeste da Europa, que temos esse sol brilhante, ridente a reflectir-se nos nossos edificios brancos, vindo d'essas cidades onde a vegetação tem todas as tonificações do verde n'uma promiscuidade encantadora, onde a natureza nos convida a sorrir sob um ceu azul e nos imprime a nota alegre logo ao alvorecer das esplendidas manhãs, achamos tudo isto pesado e, a principio, triste, enquanto uma mais demorada permanencia não nos habitua a encontrar compensação a esta tristeza, na animação das ruas, dos estabelecimentos, dos habitantes; animação que é aqui extraordinaria em comparação com a nossa.

E afinal, no meio d'esta sociedade que ri, que se di-

verte como nenhuma outra, que se movimenta continuamente na mais prodigiosa velocidade, somos nós que temos a fama do povo mais alegre do mundo!

Uma pequenissima causa produz muitas vezes um grande effeito.

Miss Fuller não pensou, ao inventar a sua dança serpentina com que visava apenas apresentar, no theatro, uma novidade scenica, que, mais que deusa da moda, seria ella que faria a transformação de todos os gostos na sciencia do colorido. Com as côres iricas que as projecções electricas davam á sua grande vestimenta de gaze, esperava ella enthusiasmar os espectadores com as suas evoluções, mas não se propunha fazer alterar a fabricação dos tecidos, impondo ás machinas, com uma vontade de ferro, o fazerem variar os tons com a mesma rapidez com que os fôcos electricos mudavam de côr.

E, não obstante, a moda tomou aquella mistura de côres como uma imposição, variou-as, amassou as e produziu a total transformação dos vestidos femininos.

Um dia cansada já de inventar novas combinações de colorido, foi ainda á dançarina americana buscar nova variedade, e vendo-lhe a ondulação do tecido que ella agitava, creou as fazendas onduladas...

Mas então eu estou escrevendo para um jornal de *boudoir* ou para uma revista de caminhos de ferro? Vejam o que é a influencia do meio! Como escrevo do paiz onde essa rainha invisivel, a moda, tem o seu throno, deixei-me levar para os assumptos de *toilette*.

Isto vinha a proposito de lhes dizer que temos por cá uma bella fama de alegres.

Um dia, um poeta de opera comica tinha que fazer um *refrain* na sua peça e precisava de uma rima em *ais*. Havia um portuguez (*portugais*) na peça, e elle que queria dois quadrisyllabos para o seu motivo musical, escreveu:

*«Les portugais
sont toujours gais.»*

E o maestro fez a musica rebatendo esta nota muitas vezes, porque lhe convinha, e os cantores acharam chiste e sublinharam a phrase, e o publico riu, e a *claque* — peste estúpida que infesta os theatros francezes — pediu bis, e o ouvido publico decorou a phrase, e o que foi uma simplissima exigencia de rima passou a ser a definição d'um paiz.

Da chalaça dos boulevards a affirmacão passou ao interior das casas; a tradição vae-a levando de paes a filhos e quem não viu a opera comica, quem nunca soube a origem do dito, não deixa de consagrar ao nosso paiz a fama de «sempre alegre».

E' falar-se de Portugal e ouvir se logo: — Ah! bem sei; um bello paiz que dizem que é muito alegre.

Visto que assim o querem não os contrariemos; deixemos perpetuar a fama; e como estes povos buscam sempre a alegria, talvez que essa fama nos consiga mais do que as mirabolantes festas do centenario, talvez que uma vez ou outra nos leve ahí viajantes francezes, e os nossos caminhos de ferro ainda tenham que agradecer uma parte das suas receitas ao librettista comico que nos afivelou a mascara da alegria.

Em compensação temos por cá outra fama que nos tira muitissimos visitantes.

As nossas alfandegas conseguiram horrorizar a Europa. Por toda a parte, quem ahí tem ido e, peor ainda, os que nunca foram a Portugal, dizem que é impossivel visitar um paiz onde os viajantes são vexados, as bagagens revolvidas, as senhoras apalpadadas, e todos obrigados a pagar direitos por não terem por costume usar as gravatas e os vestidos remendados e nodentos.

E teem razão os que o dizem.

Basta a passagem em Hespanha para se sentir a diferença.

Nas alfandegas francezas o guarda pergunta se nada temos a declarar para direitos — tabaco, alcool, phosphoros — e á resposta negativa fazem-nos fechar a mala que abrimos e não nos deixam abrir outra.

A' passagem em Hespanha o guarda espera paciente que nós impacientes lhe escancaremos todas as malas, perguntam o que contém as mais pequenas caixas, vasculham tudo até o fundo.

Uma simples chapelleira não prova, pela sua leveza, que contém apenas o chapéu — é preciso abril-a!

Em Portugal o caso ainda é peor e é isso que horroriza o estrangeiro.

Se fosse possível fazer a estatística do que nos produz em receita o nosso rigor aduaneiro para com os estrangeiros e comparar com o que elle nos faz perder na diminuição dos visitantes, estou certo que os algarismos dariam um resultado pasmoso.

Grande serviço nos prestaria o librettista da opera se em lugar de cantar a nossa alegria, proclamasse a amenidade das nossas leis aduaneiras.

E agora vejo que enchi esta nota de frivolidades sem lhes falar de Paris.

Mas a grandiosa cidade não offerece differença do que eu vi ha um anno, justo, e na sua viação encontrei apenas a novidade dos grandes vehiculos a ar comprimido, systema *Serpolet*, que fazem o serviço desde a egreja de Santo Agostinho até á *Cour de Vincennes*. São enormes, pesadissimos, levando 60 passageiros. Só n'uma cidade com tão largas ruas como estas se poderiam admittir estes monumentos ambulantes.

Estatísticas

Movimento e receitas do Minho e Douro

O ultimo boletim publicado d'estas linhas, alcança a 22 d'abril e dá-nos os esclarecimentos seguintes, do periodo desde 1 de janeiro :

Passageiros	1895	1894
1. ^a classe.....	13.599	14.370
2. ^a »	32.211	34.833
3. ^a »	164.991	169.698
Totales.....	210.801	218.901
Productos.....	101.045 ²³⁸	112.696 ³⁷⁵
Diminuição em 1895 :		
em quantidade.....	8.100	—
em producto.....	11.651 ⁰⁷³	—
Mercadorias :		
toneladas.....	80.921	77.299
producto.....	125.484 ⁹³⁰	122.146 ⁰⁸⁶
Augmento em 1895 :		
em peso, toneladas.....	3.622	—
em producto.....	3.338 ⁸⁴⁴	—
Producto total :		
Minho.....	112.049 ¹⁸⁵	115.932 ⁹⁵³
Douro.....	150.566 ⁹⁸²	147.958 ⁷³⁸
Totales.....	262.616 ¹⁶⁷	263.891 ⁶⁹¹
A menos.....	1.275 ⁵²⁴	—

A companhia de Salamanca

Devido á falta de espaço, retirámos do ultimo numero da *Gazeta* a noticia da importante reunião da assembléa geral d'esta companhia, que se realizou em 7 de junho, e a que nos vamos referir.

Presidiu o sr. Francisco Ignacio Xavier, sendo apresentado pelo sr. conselheiro Lourenço Pinto o parecer da commissão nomeada na ultima assembléa para estudar e propôr as reduções a fazer nas despesas da administração.

O mesmo sr. precedeu essa apresentação de algumas considerações contrarias á dissolução da companhia, entre as quaes disse que essa solução não é o primeiro passo para resolver o complicado problema do syndicato, embora possa vir a ser uma consequencia da formula achada para essa solução, terminando por declarar que considerava o projecto do *Commercio do Porto* digno de apreço, como base de estudo. Que para elle, porém, a questão prévia era julgar qual a oportunidade para entabolar as negociações tendentes a resolver a questão.

N'este sentido se expressa tambem o relatorio que foi apresentado, no qual se diz :

«A Companhia das Docas é a fiadora de duas concessões importantes, que constituem a grande valorização do capital, que os Bancos portuenses immobilizaram nos caminhos de ferro de Salamanca, e são elementos imprescindiveis para se realizar uma operação que os liberte das suas responsabilidades no Syndicato Portuense. Da dissolução, pois, da Companhia, antes de se encontrar a fórmula de uma liquidação definitiva, resultaria para os Bancos interessados no Syndicato Portuense avultadissimo prejuizo, que aggravaria e perigosamente a sua situação, muito melhorada com o contracto de 10 de maio ultimo.

Na resolução d'este problema não nos parece que possa entrar como parte activa a Companhia das Docas, que sómente haverá de submeter-se passivamente á melhor solução que se puder encontrar.

Não é, pois, n'este lugar que a questão tem de ser debatida em primeira instancia ; é em outras espheras de acção, que primariamente cumpre resolver, para que a situação não fique peor do que antes d'aquelle contracto, arriscando-se elementos valiosissimos de valorização, enquanto não estiver assegurado o resgate das responsabilidades dos Bancos portuenses.

Assegure-se uma fórmula accetavel de resolver definitivamente esta questão, ou, pelo menos, assegure-se, por outra forma, aos interessados, sem intervenção da Companhia das Docas, a effectividade da subvenção de 270.000⁰⁰⁰, quando se entenda que sem prejuizo se pôde abandonar a concessão de Leixões, e o destino da Companhia das Docas será aquelle que ficar assignado n'essa solução.»

Em relação á redução das despesas annuaes, a commissão propõe que de 10.028⁶⁷⁰ réis, ellas passem a 5.484⁶⁷⁰ réis, fazendo-se uma economia de 4.544⁰⁰⁰ réis ou uns 45 % em diversas verbas, entre as quaes avulta a de renda de casa, que fica reduzida a 150⁰⁰⁰ réis.

Estas economias restringem-se aos encargos da administração propriamente dita, não curando a commissão de investigar se os vencimentos do pessoal de exploração seriam, porventura, susceptiveis de redução, por considerar alheio ao seu mandato essa incumbencia, que só pôde desempenhar uma commissão composta de individuos com a precisa competencia technica.

Por ultimo, lembra que, dispondo a companhia de um mobiliario importante, que não pôde ser aproveitado por completo em alojamento de mais modestas proporções, muito convém que se utilize só o que fôr absolutamente indispensavel, alienando-se os moveis que não fôrem necessarios.

Este parecer foi aprovado, com a conservação da gratificação concedida aos empregados do Minho e Douro, em virtude de ser considerada obrigatoria pela disposição

do decreto de 10 de maio de 1894, que determina que o trabalho da superintendencia seja de conta da Companhia das Docas.

Em seguida procedeu-se á eleição, que incidiu sobre os seguintes senhores:

Assembléa geral: — Presidente, Banco Alliança; vice-presidente, Banco Commercial do Porto; secretarios, Henrique de Vasconcellos Monteiro e Eduardo Pinto da Silva; vice-secretarios, Banco do Minho e Antonio de Moura Soares Velloso.

Conselho de administração: — Effectivos: Henrique Carlos de Meirelles Kendall, Antonio Manoel Lopes Vieira de Castro, Henrique d'Oliveira Soares, José Maria d'Almeida Outeiro e dr. Manoel de Souza Avides; substitutos: Antonio José Lopes Antunes, Manoel de Souza Machado, Antonio Gonçalves Vallada, Antonio Vieira Pinheiro e Antonio Simões Lopes.

Conselho fiscal: — Januario José Rodrigues Bastos, Banco Alliança, Eduardo Augusto Ramos, Manoel Gomes dos Santos e dr. Licinio Pinto Leite.

Rodas de papel

Todas as carruagens de 1.^a classe para caminhos de ferro, que se fabricam na casa Pullman, nos Estados-Unidos, estão sendo montadas sobre rodas de papel comprimido. A fabrica produz annualmente 12.000 rodas de papel, as quaes teem, sobre todas as outras, a vantagem de poder percorrer 800.000 a 1.300.000 kilometros sem necessitarem de substituição.

Caminhos de ferro do norte de Hespanha

Reuniu em 18 de junho a assembléa geral da *Companhia dos Caminhos de ferro do Norte de Hespanha*, para leitura do relatório referente aos tres ultimos annos de exploração, do qual se conclue que houve durante esse periodo uma diminuição de 39 milhões de pesetas nos lucros geraes, devido á importantissima diminuição de trafego e aos gastos de cambio cada dia mais avultados.

N'este relatório a administração da companhia accentua os altos esforços que empregou para obter do governo a protecção a que se julga com direito.

As resoluções da assembléa geral foram as seguintes:

Approvar as contas e o relatório do exercicio de 1894;

Reeleger para o cargo de administradores os srs. Elissen e Rouen;

Conceder todos os poderes ao conselho de administração para que continue, junto do governo, as negociações encetadas, e para que acceite os convenios que procedam pelo melhor dos interesses da companhia;

E, finalmente, confirmar as auctorizações dadas anteriormente e, se fôr preciso, auctorizar de novo o conselho de administração a adoptar todas as medidas que entenda convenientes, procedendo judicial ou extra-judicialmente e entrar em negociações com os obrigacionistas.

O canal Guilherme

E' esta a designação que o imperador Guilherme deu ao canal de Kiel, inaugurado ha pouco com enorme pompa. A tarifa que vigorará para a passagem de na-

vios n'este novo canal é, pelo que vemos em jornaes estrangeiros, a seguinte: navios com carga, 75 centimos por tonelada nas primeiras 600 toneladas, e 50 centimos d'ahi em diante; navios em lastro, barcos de cabotagem até 50 toneladas e embarcações procedentes ou destinadas ao rio Eider, 50 centimos por tonelada; navios á véla, 50 centimos a tonelada.

Serão postos á disposição dos barcos á véla bons rebocadores ao preço de 50 centimos pelas primeiras 200 toneladas e 40 d'ahi em diante. Os navios á véla em lastro pagarão 30 centimos a tonelada até 200 toneladas, e 25 d'ahi em diante.

Estes preços serão augmentados de 25 % de outubro a março.

Tarifas na Austria

Nos caminhos de ferro do Estado austriaco vão ser adoptadas novas tarifas de passageiros a partir de hoje.

Serve de base ás novas tarifas o principio da divisão de distancias por zonas, porém as subdivisões soffrem varias modificações. A base do preço dos bilhetes será o myriametro e as zonas de 5 kilometros só serão admittidas até 50 kilometros.

Eis as bases geraes da nova tarifa:

Kreuzers por kilom.

	1. ^a clas.	2. ^a clas.	3. ^a clas.
De 1 a 100 kilometros.....	3,4	2,4	1,4
» 101 a 300 »	3,2	2,2	1,2
» 301 a 600 »	3	2	1
» 600 kilom. para cima.....	2,8	1,8	0,8

Como se vê, continúa a ser mantido o antigo principio da diminuição do preço kilometrico conforme o augmento do percurso. Igualmente continúa em vigor o principio estabelecido do preço minimo nos pequenos trajectos, qualquer que seja a distancia. Mas nos comboios ordinarios o minimo estipulado é de 10, 20 e 30 kreuzers para as tres classes, o que representa uma diminuição da tarifa antiga.

O augmento de preços nos comboios expressos varia entre 0,5 e 1,13 kreutzers por kilometro para as tres classes. Mas o preço minimo não é tambem modificado e continúa sendo respectivamente 15, 30 e 45 kreuzers.

Avalia-se o systema ao qual foram subordinados os calculos dos preços da nova tarifa, tomando para exemplo o trajecto comprehendido entre Vienna e Salzburg, ou seja 314 kilometros. Segundo a lei da subdivisão por zonas myriametricas, o percurso comprehende 320 kilometros, quando pela antiga tarifa comprehendia 350 kilometros. As bases ficam, pois, sendo as seguintes:

	Florins
100 kilometros a 3,4 kreutzers =	3,40
200 » a 3,2 » =	6,40
20 » a 3 » =	0,60

Pela tarifa anterior o preço era 10-71 florins.

A grande vantagem d'esta reforma tarifaria consiste na extincção das grandes differenças de preço para as distancias, por exemplo de 300 a 301 kilometros, porque esta ultima era comprehendida na distancia maxima de 350 kilometros.

Varios exemplos demonstrarão as modificações de preço em differentes trajectos:

Vienna-Nausdorf (5 kilometros)	1. ^a clas.	2. ^a clas.	3. ^a clas.
Tarifa antiga	31	21	11 kr.
Nova tarifa	30	20	10 »

Vienna-Parkersdorf ou Kritzendorf

(15 kilometros)

Tarifa antiga	62	41	21 kr.
Nova tarifa	51	36	21 »

Vienna-Pressbaum ou Greifenstein

(20 kilometros)

Tarifa antiga	62	41	21 kr.
Nova tarifa	68	48	28 »

Vienna-Salzburg (314 kilometros)			
	1. ^a clas.	2. ^a clas.	3. ^a clas.
Tarifa antiga (comboios ordinarios)..	10,71	7,14	3,57 fl.
" " (" expressos)...	16	10,71	3,56 "
Nova tarifa (" ordinarios)...	10,40	7,20	4 "
" " (" expressos)...	15,20	10,40	5,60 "

Vienna-Praga (351 kilometros)

Tarifa antiga (comb. ordin.).....	12,24	8,16	4,08 fl.
" " (" expres.).....	34,00	12,24	6,12 "
Nova tarifa (" ordin.).....	22,72	8,00	4,20 "
" " (" expres.).....	33,82	11,60	6,20 "

Vienna-Bregens (735 kilometros)

Tarifa antiga (comb. ordin.).....	22,75	15,25	7,65 fl.
" " (" expres.).....	34,00	22,75	11,48 "
Nova tarifa (" ordin.).....	22,72	15,32	7,92 "
" " (" expres.).....	33,82	22,82	11,62 "

Por aqui se vê que a nova tarifa favorece com consideráveis reduções as tres classes de passageiros. Nos trajectos maiores o preço dos bilhetes de 3.^a classe é um pouco augmentado, emquanto que se observa diminuição nos bilhetes de 2.^a e 1.^a classe. Na zona de 291 a 300 kilometros é que ha um augmento geral de 60 a 70 kreuzers. As differenças entre a antiga e a moderna tarifa são, na totalidade, de pouca importancia. No transporte de bagagens tambem é estabelecida uma redução proporcional, porque a taxa, que era de 0,2 kreuzers, para um determinado peso, foi substituida por outra, de 0,1 $\frac{1}{2}$ kreuzers.

O Funicular de Montmartre

Realizou-se em Paris, no *Hotel de Ville*, a adjudicação da concessão do *tramway* electrico de Montmartre.

Foi declarada concessionaria a *Société d'Études françaises et étrangères*, com sede na rua de Marivaux.

Com estes novos *tramways*, Paris realiza um importante progresso no ponto de vista da tracção electrica.

O systema empregado será o de corrente continua com cabo subterraneo, que hoje está reconhecido como sendo o melhor.

A linha partirá da praça Cadet, indo terminar á porta Montmartre.

Republica Argentina

Na mensagem que o presidente da Republica Argentina dirigiu aos representantes da nação, encontrámos as seguintes interessantes informações relativamente aos caminhos de ferro existentes n'aquelle florescente paiz.

A extensão total da rede ferro-viaria attingiu, durante o anno de 1894, o já bonito numero de 14.098 kilometros, isto é, só um pouco mais do que no anno anterior, devido a dois motivos principaes: o terem as linhas ferreas chegado ao seu maximo desenvolvimento em relação ás regiões que atravessam, e á crise geral que, actuando sobre todas as industrias, impediu o levantamento de capitaes para novas empresas.

O producto bruto da exploração de todas as linhas foi de pesos 75.023.917,65 moeda nacional e os gastos de pesos 42.411.510,98 m/n, havendo, pois, um saldo a favor de pesos 32.612.404,75, o qual reduzido a ouro equivale a pesos 9.059.001,88.

Em relação a 1893 houve um augmento de 8.259.245 pesos m/n no rendimento das linhas.

O numero de passageiros transportados foi de 13.783.855; a tonelagem de mercadorias de 7.473.399 e a de recovagens de 85.995.

O material circulante estava representado por 1.020 locomotivas, 1.393 carruagens e 29.524 wagons de diversos systemas.

As linhas do Estado, incluídas nos numeros citados, mediam 1.025 kilometros e déram apenas um saldo positivo de 69.027,41 pesos, com o que se deu por satisfeito o paiz, visto obedecerem as tarifas, applicaveis nas linhas exploradas pelo governo, ao criterio, muito justo afinal, de só deverem produzir o sufficiente para a satisfacção das despesas.

Entre as medidas de maior vulto, tomadas durante 1894, notaremos a criação de um regulamento do serviço do caminho de ferro em relação ao publico e ás empresas entre si, e a fixação de uma hora commum em todas as linhas.

A viação electrica

Em 1 de janeiro d'este anno era de 70 o numero de linhas de tremvias electricos na Europa, com a extensão de 700 kilometros, dos quaes 366 pertencentes á Allemanha, 96 á França, 68 á Inglaterra, 44 á Austria, 37 á Suissa, etc.

Tramways de Francfort

Referimo-nos já, nas nossas *Notas de Viagem*, aos excellentes tremvias de Francfort, que tivemos occasião de pessoalmente apreciar á nossa passagem por aquella cidade.

O movimento verdadeiramente excepcional d'aquelles tremvias, cujo serviço regularissimo se póde tomar para modelo, impõe-se de tal forma á nossa attenção, que não póde facilmente ser esquecido.

No relatorio ultimamente apresentado á assembléa geral da sociedade encontram-se, entre outros, os seguintes importantes dados:

A extensão total da via, em 1894, foi de 24.791 metros. Incluindo os serviços communs, a extensão total util em exploração é de 38.337 metros.

Além d'isso, depois de encerrado o serviço do anno findo, foi resolvida a criação de 3 novas linhas com um percurso geral de cerca de 4 kilometros.

Quanto á exploração e ao movimento, o relatorio consigna que a média diaria de passageiros, sem incluir as assignaturas, attingiu a elevada cifra de 44.496, tendo sido o numero total, durante o anno, de 16.240.866. Houve, sobre 1893, um augmento total de cerca de um milhão de passageiros.

A companhia não esquece o seu pessoal, para beneficio do qual foi fundada uma caixa economica, que se encontra n'um grau de bastante prosperidade.

No fim do anno a sociedade possuia um effectivo de 582 cavallos.

A situação financeira é tambem muito satisfactoria, apresentando o balancete annual um saldo de 469.853 marcos.

O caminho de ferro funicular de Jungfrau

Constituiu-se ha tempo uma companhia com o fim de construir um caminho de ferro funicular até o cume da montanha de Jungfrau, n'uma altitude de 4.167 metros.

Surgiu, porém, desde logo, a duvida de ser possivel a projectada ascensão, em consequencia do conhecido *mal da montanha*, e a esse respeito foi consultado um distincto physiologista, o dr. Kronecker.

O dr. Kronecker respondeu que o homem póde, sem perigo algum, realizar uma ascensão de 3.000 metros,

tendo o pleno uso de todos os seus movimentos; porém a 4.000 metros de altura os movimentos são difficeis, a falta de pressão atmospherica torna-se insupportavel, e o organismo humano fica sujeito a graves e perigosos accidentes.

Apesar d'esta decisão scientifica, a empresa não desiste de levar por diante o seu projecto, tendo já declarado que a permanencia no cume da montanha terá uma duração de poucos segundos e que o trajecto, especialmente na parte mais alta do percurso, será, tanto na subida como na descida, feito com extrema rapidez.

Resta saber se não será justamente esta solução a mais perigosa, porque a transição rapida da atmosphera respiravel para o ar rarefeito parece-nos que será pelo menos incommoda, senão impossivel de supportar.

E tudo isto para poucos segundos de permanencia, parece-nos forte e inutil.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro atravez da Africa

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de julho de 1895, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 7, 7:248 e 9:005 de 450.000 réis; e os n.ºs 14:513, 15:099, 16:169, 16:871, 21:040, 23:391, 24:157, 32:699, 35:157, 38:800, 40:413, 41:659, 48:779, 49:657, e 52:886 de 90.000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de julho proximo:

No Porto, na sede da companhia, rua de Bellomonte n.º 49.
Em Lisboa, no London and Brazilian bank, limited.
Em Londres, no Capital and Countries Bank, limited.
Em Paris, em casa dos srs. Marcuard Krauss & C.
Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorps & C.
Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.
Porto, 20 de junho de 1895.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Em harmonia com o disposto no art. 31.º dos estatutos d'esta companhia, approvados por alvará de 30 de novembro de 1894, são convocados os srs. accionistas para se reunirem em Lisboa, na sede social, em assembléa geral ordinaria, no dia 29 de julho proximo futuro á 1 hora da tarde.

Ordem do dia

Apresentação de:

1.º — Relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal;

2.º — Relatorios e contas d'esta companhia nos exercicios de 1892, 1893 e 1894, elaborados pela respectiva direcção geral.

Esta assembléa geral, segundo os preceitos do art. 28.º compor-se-ha dos accionistas possuidores de 100 ou mais acções da companhia.

Para poder tomar parte na assembléa devem as acções nominativas ter sido averbadas até o dia 29 do corrente inclusivé, e as acções ao portador ser depositadas até ás 4 horas da tarde do dia 14 de julho proximo futuro.

Em Lisboa: — na sede da companhia.

Em Paris: — nas caixas do Crédit Lyonnais, na Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, na Société Générale pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie en France, Comptoir National d'Escompte e no Banco de Paris et des Pays Bas.

Em Londres: — nas caixas dos banqueiros Glyn Mills Currie & C.

Em Berlim e Francfort: — nas caixas do Bank für Handel & Industrie. Os bilhetes de admissão á assembléa serão passados pela commissão executiva em vista das acções averbadas ou dos recibos dos depositos das acções depositadas.

A assembléa geral constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos do art. 23.º, 36.º e 37.º dos estatutos.

Lisboa, 22 de junho de 1895.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de junho de 1895.

A quinzena correu geralmente pouco animada, sendo muito reduzidas as transacções, tanto que na ultima semana apenas um dia houve cotações na Bolsa de Lisboa. O dinheiro continuou a haver com abundancia, regulando no mercado para reportes a 6 p. c. e para descontos a 5 1/2 e 6 p. c. As inscrições de assentamento (j. r.) regularam a 34,97, e as obrigações de 1888 (4 p. c.) a 15,900, as prediaes de 4 1/2 a 87,000. Os titulos bancarios não soffreram alteração. O cheque sobre Londres regulou a 41 1/2, sobre Paris a 691.

O cambio Rio-Londres subiu a 10, o que fez modificar, embora pouco sensivel, o estado dos nossos cambios. Houve alguma exportação de ouro, mas em quantidade pouco apreciavel. A ultima hora chega-nos do Rio de Janeiro a noticia de haver fallecido o marechal Floriano Peixoto, antigo vice-presidente da republica e uma das grandes personalidades influentes do exercito. Posto que de ha muito doente, soffrendo de uma profunda affecção hepatica, attribuia-se geralmente ao marechal Floriano Peixoto a ambição de ser o presidente da republica, ambição a que correspondia uma forte corrente de opinião nos elementos militares. Por varias vezes se falou na probabilidade de uma tentativa de restauração do poder militar do marechal, por meio de um pronunciamento, que teria o principal centro d'apoio nos alumnos da escola militar. E' certo que tambem se dizia que o marechal Floriano, doente e alquebrado, era alheio a todos estes maneios, que seriam apenas o resultado das ambições d'outros chefes militares, que haviam tido certa preponderancia durante a presidência interina do marechal. Seja, porém, como fôr, a morte do marechal Floriano desembaraça o governo da republica, se não de um agitador de certo prestigio, d'um elemento excitador, directo ou indirecto, que lhe poderia, mesmo sem nada fazer por si, crear-lhe difficuldades. A republica brasileira, para se consolidar, carece de ordem e tranquillidade absolutamente garantidas. O receio constante de novas sedições militares estava prejudicando muito os interesses internos e externos do Brazil.

Annuncia-se para esta semana a subscrição publica das obrigações da nova Companhia dos Phosphoros. As novas obrigações serão do typo de 6 p. c. amortizaveis em 30 annos e serão emitidas pelos bancos de Portugal, Lisboa & Açores, Commercial de Lisboa e Portuguez e Brasileiro.

Está publicada a estatistica do movimento commercial nos primeiros dez mezes dos annos de 1891 a 1894, accusando n'este um augmento de 400 contos (numeros redondos) sobre igual periodo do 1893. O deficit, em 1891, era de 12.935 contos; em 1894, de 4.004 contos apenas, entre as exportações e as importações.

O Diario do Governo publica amanhã o decreto dictatorial approvando o orçamento geral do estado. O decreto, que é precedido do costumado relatorio de fazenda, diz que nos primeiros nove mezes do actual anno economico as receitas se elevaram a 34.124 contos, as despesas ordinarias a 30.707 e as extraordinarias a 1.090, havendo por consequencia um saldo de 1.427 contos. Nota o augmento das receitas publicas, encarece a importancia do contracto celebrado entre o governo e o Banco de Portugal, accentua a extensão do nosso movimento commercial, indicando que a situação geral melhorou consideravelmente.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v...	41 11/16	41 5/8	Desconto no Ban-	
" cheque...	41 1/2	41 3/8	co de Portugal.	6 0/0
Paris 90 d/v.....	686	687	No mercado.....	5 1/2 0/0
" cheque.....	689	691	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v....	276	278	res	244
" cheque...	281	283	Cambio Brazil...	11
Francfort 90 d/v..	276 1/2	278 1/2	Premio libra.....	1 7/290
" cheque	281 1/2	283 1/2		
Madrid cheque...	1.000	1.015		

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

JUNHO

	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	—	—
Bolsa de Lisboa:														
Inscrições assent.....	36,20	35,15	35,17	35,15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» coupon.....	—	35	35	35	—	35	—	34,97	—	—	—	—	—	—
Divida externa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. 4 1/2 0/0 1888, premios....	—	15.950	15.900	—	—	15.900	—	15.900	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 1888 assent....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 0/0 1890 coupon.....	42.700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 88-89 assent....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accções B. de Portugal.....	120.000	120.000	120.000	120.000	—	120.000	—	120.000	—	—	—	—	—	—
» » Commercial.....	—	—	—	102.000	—	102.000	—	—	—	—	—	—	—	—
» » N. Ultramarino....	—	—	—	54.000	—	54.000	—	—	—	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon.....	—	—	65.000	—	—	65.000	—	—	—	—	—	—	—	—
» Comp. Real.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6 0/0.....	94.700	95.000	97.400	94.700	—	94.500	—	—	—	—	—	—	—	—
» » 5 0/0.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Comp. Real 3 0/0.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» C. Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Atravez Africa.....	73.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bolsa de Paris:														
3 0/0 portuguez.....	26,01	25,93	26	26	25,90	25,81	26,31	26,31	26,31	26,31	26,31	—	—	—
Accções Comp. Real.....	—	44	—	—	—	—	—	—	44	—	44	44	—	—
» Madrid-Caceres.....	—	46	—	47	46,25	46,25	46	46	—	46	—	—	—	—
» Norte de Hespanha..	86	86	86	87	88	86	86	88	—	—	85	—	—	—
» Mad. Zaragoza.....	138	138	137	136	137,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes.....	161	161	164	167	169	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real.....	128	128	127	124	124	124	125	124	125	124	124	—	—	—
» C. Beira Alta.....	75	76	75	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres.....	143	143	—	140	140	140	138	138,50	—	140	139	140	—	—
» N. Hesp. (1.ª hyp.)...	218	219,50	221,50	227,50	230	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bolsa de Londres:														
3 0/0 portuguez.....	25,87	25,87	25,87	25,87	25,87	25,87	26,31	26,37	26,35	26,35	26,37	26,35	—	—
Obrig. Atravez Africa.....	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	—	—
Amsterdam:														
Obrig. Atravez Africa.....	64,50	—	—	64,62	—	64,75	—	64,87	—	64,94	—	—	—	—
Bruxellas:														
Obrig. Atravez Africa.....	66,25	66,25	66,25	66,25	66,25	66,25	66,25	66,25	66,25	66,25	66,25	66,25	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas		Periodo de exploração		RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
				1895			1894			Totaes		Diferença a favor de	
				Kil.	Totaes	Kilometricas	Kil.	Totaes	Kilometricas	1895	1894	1895	1894
COMPANHIA REAL	de a				Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	4 10	Junho	690	53:419.000	77.418	690	50:313.718	72.913	1.153:152.000	1.099:655.461	53:496.539	—	—
	11 17	»	»	69:977.000	101.415	»	50:313.718	72.918	1.223:129.000	1.149:969.179	73:159.821	—	—
	4 10	Junho	380	6:579.000	17.313	380	6:141.471	16.161	126:851.000	121:903.890	4:947.110	—	—
Sul e Sueste...	11 17	»	»	8:608.000	22.652	»	6:141.471	16.161	135:459.000	128:045.361	7:413.639	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	475	—	—	475	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Minho e Douro.	12 18	Fev.	353	12:795.685	36.248	353	16:046.776	45.458	100:249.614	101:162.012	—	912.401	—
	19 25	»	»	15:044.458	42.618	»	15:720.269	44.533	116:294.069	116:882.281	—	588.212	—
	26 4	Março	»	14:665.723	41.545	»	30:163.172	85.448	130:959.792	147:045.453	—	17:095.661	—
	28 3	Junho	253	4:735.063	18.716	253	4:318.662	17.070	111:435.904	104:153.544	7:282.360	—	—
Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional (Mirandella e Vizeu).....	23 29	Abril	105	1:166.253	11.107	105	829.497	7.899	18:532.885	18:620.066	—	87:181	—
	30 6	Maio	»	1:264.331	12.041	»	1:163.912	11.084	19:797.216	19:783.978	13.238	—	—
	7 13	»	»	1:336.343	12.727	»	976.509	9.300	21:133.559	20:760.487	373.072	—	—
	—	—	34	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—
Guimarães.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norte de Hespanha.....	13 19	Maio	3656	Ps. 1:459.614	Ps. 399	3393	Ps. 1:649.252	Ps. 467	Ps. 27:933.204	Ps. 30:841.248	—	2:908.044	—
	20 26	»	»	1:345.317	368	»	1:566.951	443	29:278.521	32:408.200	—	3:129.679	—
	27 2	Junho	»	1:559.499	426	»	1:645.281	466	30:838.021	34:053.481	—	3:215.460	—
	28 3	Junho	2927	1:091.307	372	2672	1:021.862	382	20:838.310	21:673.237	—	834.927	—
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	4 10	»	»	1:072.594	366	»	1:032.985	386	21:910.904	22:706.222	—	795.317	—
	11 17	»	»	1:022.259	349	»	1:003.960	375	22:933.164	23:710.182	—	777.018	—
	7 13	Maio	894	302.697	339	894	293.491	328	5:361.332	5:483.208	—	121.876	—
	14 20	»	»	313.048	350	»	284.197	318	5:674.381	5:767.406	—	93.025	—
Zafra a Huelva.	21 27	»	»	288.532	322	»	271.198	303	5:962.913	6:043.604	—	80.691	—
	4 10	Junho	180	52.595	292	180	49.133	272	1:080.498	1:107.636	—	27.138	—
	11 17	»	»	49.172	273	»	50.559	280	1:129.670	1:158.195	—	28.525	—
	18 24	»	»	48.720	290	»	53.645	298	1:178.390	1:211.840	—	33.450	—

Pintura de wagons

N'uma das ultimas revistas scientificas do *Temps* encontramos os seguintes interessantes pormenores sobre a pintura de wagons á americana.

Esse systema, de que é auctor David Paterson, director das fabricas de Salt-Lake, nos Estados Unidos, tem por fim a simplificação d'esta operação, por meio d'um mecanismo especial, que dispensa o trabalho manual e do pincel.

O systema Paterson, que é, na verdade, engenhoso, consiste no emprego d'uma especie de trombeta, dentro da qual ha um pulverizador combinado com um injector.

O ar sae comprimido d'um reservatorio, e chega, por um tubo flexivel, á embocadura da trombeta, enquanto que, por um tubo lateral, o instrumento aspira a tinta collocada n'um recipiente *ad hoc*. A tinta é, pois simultaneamente aspirada, pulverizada, e projectada pela corrente do ar.

O operario colloca-se a dois metros de distancia do wagon que deseja pintar, e executa, com a trombeta, uma serie de movimentos muito semelhantes, na accentuação, aos movimentos habituaes do pincel. A tinta é projectada, n'uma chuva finissima, sobre a superficie, onde penetra nitidamente, entrando em todas as falhas e em todos os angulos, muito melhor do que com a pintura usual.

Quando os wagons estão renovados, em lugar de tinta, aspira-se, pela trombeta, areia fina, que vae alisar perfeitamente as superficies. E' este tambem o systema usado para despolir os vidros das carruagens, executando-se sobre elles desenhos, que constituem reclamos genuinamente americanos.

Por este processo, que tem tido a maior acceitação na America do Norte, n'um quarto de hora pinta-se um wagon de 27 toneladas, um wagon ordinario leva apenas oito minutos, e um especialista, que trabalhe desembaraçadamente com a trombeta Paterson, faz, no mesmo espaço de tempo, trabalho igual ao de quinze operarios trabalhando pelo antigo methodo.

Iluminação transitoria dos tunneis

Ha cousas de tão facil realização que não se percebe porque não foram inventadas ha muito tempo.

Está n'este caso a iluminação transitoria dos tunneis ou a das carruagens.

Agora que a electricidade está em actividade, facil seria crear um aparelho que, por meio de uma mola sobre a via, em que, á entrada do tunnel, o comboio tocasse, se accendessem lampadas, ou dentro do tunnel ou nas carruagens.

A' saída, uma outra mola fal-as-hia apagar.

Crêmos que se algum electricista se dedicasse a isto, ser-lhe-hia facil resolver o problema.

LINHAS PORTUGUEZAS

Tremvia electrico do Porto. — É a conhecida casa allemã Thompson Houston a encarregada de estabelecer o tremvia electrico do Porto. A nova linha medirá 2.800 metros d'extensão.

Novos apeadeiros. — Estão quasi terminados os novos apeadeiros na linha de Cintra, que em breve devem entrar em serviço, por occasião da inauguração do serviço dos tramways. Os novos apeadeiros são: Cruz da

Pedra, Buraca, Damaia, Rio de Mouro, Mercês e Alqueidão.

Novo caminho de ferro em Angola. — Entre os projectos que o sr. ministro da marinha apresentou ultimamente ao conselho superior do ultramar, figura um que tem por fim a construcção de um caminho de ferro que atravesse a região sul da provincia de Angola.

Expedições de peixe. — De hoje em diante, não se acceitam nas estações dos caminhos de ferro do Minho e Douro expedições de peixe fresco ou salpicado para além da fronteira de Barca d'Alva, limitando-se, portanto, o transporte de remessas d'aquelle genero unicamente até aquella estação.

Justo louvor. — Foram louvadas, a direcção fiscal das linhas ferreas, a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro e a administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, pelo cuidado e acerto que mostraram por occasião da recente viagem da familia real ao norte. O louvor estende-se a todo o pessoal inferior das linhas por onde passou o comboio real.

LINHAS HESPAÑOLAS

Sagunto a Sagorba. — As obras já feitas n'este caminho de ferro serão, ao que se diz, adquiridas pela nova empresa de Calatayud, Teruel e Sagunto. A construcção tem caminhado muito rapidamente, devendo a linha abrir á exploração dentro de 8 mezes.

Tarragona a França. — Na importante linha de Tarragona a Barcelona e França circularam durante o mez de maio ultimo 257.273 passageiros. O producto da grande velocidade durante o mesmo periodo foi de 652.658,43 pesetas, e o da pequena velocidade de 902.705,38 pesetas, ou seja um total de 1.555.363,81 pesetas, receita bruta que equivale ao rendimento annual kilometrico de 25.329,40 pesetas.

Lucainena-Almeria. — Deve abrir em outubro este novo caminho de ferro, destinado a servir a região mineira de Lucainena de las Torres a Almeria.

De Cadiz a S. Fernando. — Está em estudos a construcção de um tremvia electrico que atravessa Cadiz e vae terminar em S. Fernando.

Tremvias de Barcelona. — A companhia dos tremvias de Barcelona projecta substituir a tracção animal pela electrica em todos os seus carros que fazem serviço dentro e fóra da cidade. Em Bilbao continua a tratar-se da installação de tremvias electricos, com a maior actividade; trabalham dia e noite 480 operarios. A linha deve estar parcialmente concluida em agosto proximo.

— A companhia do tremvia de Barcelona a Badalona entregou ao governo hespanhol a magnifica ponte de ferro suspensa sobre o rio Besós, a qual mede 200^m de comprimento, por mais de 10 de largo.

Medina a Salamanca. — Refere o nosso collega de Madrid, o *Boletín de Obras Publicas*, ter sido nomeado director da exploração do caminho de ferro de Medina del Campo a Salamanca, mr. Rennes, engenheiro francez.

Novas linhas ferreas. — A companhia interessada está tratando com todo o empenho da construcção da nova linha de Madrid a Santona, por Burgos.

— As obras das linhas de Malaga a Coin e de Malaga a Nerja, devem começar muito brevemente.

— Em Cuba, devido ás necessidades da guerra e ao proposito de attenuar a crise de trabalho, está resolvido que se dê começo, quanto antes, á construcção dos caminhos de ferro de Manzanillo a Bayamo, n'uma extensão de 54 kilometros e de Santa Cruz del Sur a Puerto Principe, n'um percurso de 76 kilometros.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

O governo francez recommendou novamente a todas as administrações de caminhos de ferro que estudem a melhor forma de desinfectar as carruagens e salas de espera, com substancias anti-septicas de reconhecido valor. Tornou tambem obrigatorio a affixação de avisos em que se prohiba que se cuspa nos tapetes ou no chão das carruagens e salas de passageiros, e ordenou que em todas estas dependencias existam escarradeiras em condições hygienicas.

Calcula-se em 350.000 o numero de operários e empregados das diversas linhas ferreas da França.

ALLEMANHA

Reuniu em Berlim a comissão constituída no mez de março ultimo para estudar a questão da construção de um caminho de ferro que vae da costa oriental da Africa aos lagos Tanganica e Victoria. A comissão foi de opinião que se deviam principiar os trabalhos o mais cedo possível.

AUSTRIA

O ministro das obras publicas d'este paiz, interrogado na comissão do orçamento acerca do projectado resgate das linhas ferreas, respondeu referindo-se especialmente á possibilidade de resgatar a linha do Sul da Austria.

Acerca do andamento das negociações n'esse sentido, o ministro declarou que ellas permanecem estacionarias, desde o anno passado, em consequencia de se não ter chegado ainda a um accôrdo a tal respeito com a Hungria.

Sob o ponto de vista financeiro não se pronunciou o ministro nem favoravel nem desfavoravelmente, consignando no entanto que o trafego da linha do Sul tende a augmentar, o que, na sua opinião, fará com que, quanto mais se demorar o resultado final das negociações entabuladas, mais cara fique ao estado a aquisição da linha.

Terminou, declarando que o governo não é responsavel pelos factos apontados.

Ascensor Municipio-Bibliotheca

Estatutos da companhia

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

CAPITULO I

Denominação, sede, fim e duração da companhia

Artigo 1.º — É creada, nos termos da lei e dos presentes estatutos, uma sociedade anonyma de responsabilidade limitada, que se denominará *Companhia do ascensor Municipio-Bibliotheca*.

Art. 2.º — A sede da companhia é em Lisboa.

Art. 3.º — O fim da sociedade é a aquisição da concessão e estudos, construção e exploração de um ascensor do largo do Municipio para o largo da Bibliotheca de Lisboa.

Art. 4.º — A duração da companhia é por tempo illimitado, podendo, todavia, dissolver-se ou liquidar quando os accionistas assim o resolverem nos termos da lei e d'estes estatutos.

CAPITULO II

Capital social, fundo de reserva, acções e accionistas

Art. 5.º — O capital social será de 20:000\$000 réis, representado por duzentas acções de 100\$000 réis cada uma.

Art. 6.º — A companhia terá um fundo de reserva destinado a melhor garantir o capital social e occorrer a qualquer despesa imprevista e urgente.

§ 1.º — Dos lucros liquidos da companhia serão destinados annualmente 5 por cento para fundo de reserva, emquanto não attingir 10 por cento do capital emittido.

§ 2.º — A importancia do fundo de reserva será depositada em um banco, a praso ou á ordem, á escolha da gerencia, de accordo com o conselho fiscal.

Art. 7.º — As acções serão nominativas ou ao portador.

Art. 8.º — Quando alguma acção fôr transmittida por endosso antes do seu completo pagamento, fica o endossante solidariamente responsavel com o novo proprietario.

Art. 9.º — O capital social subscripto será pago em duas prestações de 50 por cento e com intervallo de oito dias.

CAPITULO III

Assembléa geral

Art. 10.º — A assembléa geral governa os negócios da companhia nos termos da lei e d'estes estatutos, e compõe-se de todos os accionistas que tenham as acções averbadas no registo da companhia dois mezes antes da sua reunião.

§ unico. As acções ao portador darão igualmente voto na assembléa geral, desde que sejam depositadas na sede da companhia com sessenta dias de antecedencia.

Art. 11.º — Podem tomar parte na assembléa geral, como representantes de outros accionistas, mas são inelegiveis para os cargos gerentes:

- 1.º — O marido por sua mulher;
- 2.º — O pae pelos filhos menores;
- 3.º — O tutor pelos tutelados;

4.º — O socio pela firma social.

Art. 12.º — Os accionistas podem ser representados por procuradores, tambem accionistas, devendo as procurações ser apresentadas ao presidente da assembléa geral antes de aberta a sessão; mas é prohibido substabelecer procurações ou ser procurador de mais de dois accionistas cumulativamente.

Art. 13.º — O accionista possuidor de uma a cinco acções terá um voto, e assim successivamente, contando-se um voto por cada mais cinco acções.

§ 1.º — Nenhum accionista, qualquer que seja o numero de acções que possua, terá mais de dez votos.

§ 2.º — Aos procuradores de accionistas contar-se-hão os votos pelas acções proprias e pelas dos seus constituintes.

Art. 14.º — Os trabalhos da assembléa geral serão dirigidos por um presidente, um vice-presidente e dois secretarios, eleitos pela forma estabelecida no artigo 22.º, e esses trabalhos recairão sempre sobre assumptos mencionados na convocação.

§ 1.º — Nas funcções da mesa da assembléa o presidente é substituido no seu impedimento pelo vice-presidente, e na falta d'este pelo accionista eleito por aclamação.

§ 2.º — As attribuições da mesa da assembléa geral regulam-se pelas praxes e usos estabelecidos, em harmonia com a lei.

Art. 15.º — Em cada assembléa geral será presente uma relação dos nomes dos accionistas nas condições do artigo 10.º, designando o numero de acções que cada um possui e os votos que lhe correspondem, conforme o disposto no artigo 13.º e seu § 1.º.

Art. 16.º — Haverá assembléas geraes ordinarias e extraordinarias, bastando para constituir as primeiras dez accionistas, que representem, pelo menos, um terço do capital emittido, e para constituir as segundas doze accionistas, que representem metade do capital.

Art. 17.º — Reune-se a assembléa geral ordinaria por convocação do presidente, ou, na falta d'este, do vice-presidente, no dia que fôr designado dentro do primeiro trimestre do anno; a assembléa geral extraordinaria, sempre que a sua convocação fôr requisitada pela gerencia, conselho fiscal ou por seis accionistas e em petição motivada, devendo n'esse caso ser presentes, pelo menos, quatro dos requerentes.

Art. 18.º — A convocação das assembléas geraes será sempre feita pelo presidente ou quem suas vezes fizer, por meio de annuncios nos jornaes e avisos directos aos accionistas, com anticipação de oito dias, pelo menos, e com declaração do fim da reunião.

Art. 19.º — Quando em qualquer reunião da assembléa geral ordinaria ou extraordinaria não comparecerem accionistas, como preceitua o artigo 16.º, será annunciada nova reunião, podendo funcionar com qualquer numero de accionistas, seja qual fôr o capital que representem.

Art. 20.º — Compete á assembléa geral:

- 1.º — Interpretar os estatutos;
- 2.º — Eleger de tres em tres annos a mesa da assembléa geral, gerencia e conselho fiscal;
- 3.º — Discutir e votar as contas e relatorios da gerencia e parecer do conselho fiscal;
- 4.º — Fixar, sob proposta da gerencia, apresentada pelo conselho fiscal, o dividendo annual;
- 5.º — Fixar em cada anno, em conformidade com a primeira parte do artigo 38.º, a gratificação que ha de ser dada ao gerente;
- 6.º — Fixar igualmente a gratificação que deve ser dada ao conselho fiscal e á gerencia, nos termos do artigo 38.º;
- 7.º — Finalmente, nomear, quando o julgue conveniente, comissões especiaes para syndicar dos actos da administração.

Art. 21.º — As eleições serão por escrutinio secreto, as demais votações serão feitas por signaes convencionaes indicados pelo presidente da assembléa, salvo quando se resolve que haja votação nominal.

Art. 22.º — Quando não se apure maioria absoluta no primeiro escrutinio, proceder-se-ha a segundo, recaíndo a eleição nos individuos que forem mais votados.

CAPITULO IV

Administração

Art. 23.º — Os negocios da companhia serão administrados por um gerente, e na falta d'este por um vice-gerente, que serão eleitos em uma só lista.

§ 1.º — Não pôde ser eleito gerente o que não possuir, pelo menos, dez acções averbadas em seu nome, ou depositadas, se forem ao portador.

§ 2.º — Estas acções serão inalienaveis durante a administração do gerente, e ficarão depositadas na sede da companhia á ordem do conselho fiscal, como garantia da sua responsabilidade até á approvação das respectivas contas.

Art. 24.º — O gerente, auctorizado pelo conselho fiscal, deve representar a companhia em todos os actos judiciaes e extra-judiciaes, elaborar os regulamentos de serviço necessarios, fixar os ordenados dos empregados, examinar e fiscalizar a escripturação da companhia.

CAPITULO V
Conselho fiscal

Art. 25.º — Haverá um conselho fiscal composto de tres vogaes effectivos e dois supplentes, eleitos pelo modo que dispõe o artigo 21.º para as eleições de direcção.

Art. 26.º — Incumbe ao conselho fiscal, além das attribuições geraes concedidas pela lei, o seguinte :

- 1.º — Chamar, de accordo com o gerente, os supplentes aos diferentes cargos, conforme o disposto no artigo 34.º;
- 2.º — Celebrar, pelo menos, uma sessão de tres em tres mezes, e reunir todas as vezes que o gerente lhe pedir conselho;
- 3.º — Vigiar pelo exacto cumprimento do artigo 27.º

(Continúa.)

MERCADO DE METAES

Londres, 27 de junho de 1895.

Cobre—Recuou hoje $\frac{2}{6}$ por tonelada, havendo falta de ordens novas. Em primeira mão venderam-se 650 toneladas a Lb. 42 $\frac{5}{8}$ a dinheiro; Lb. 42 $\frac{12}{6}$, $\frac{11}{3}$, de novo $\frac{12}{6}$ e finalmente Lb. 42 $\frac{13}{9}$ a 3 mezes. Em segunda mão não houve nem uma venda, mas ficou firme a Lb. 42 $\frac{5}{3}$ a dinheiro e Lb. 42 $\frac{13}{9}$ a 3 mezes. Preço de liquidação Lb. 42 $\frac{7}{6}$.

Estanho—Avançou $\frac{2}{6}$ por tonelada. De manhã transaccionaram-se 100 toneladas a Lb. 62 $\frac{5}{8}$, $\frac{3}{9}$ e de novo $\frac{5}{8}$. De tarde 40 toneladas vendidas a Lb. 62 $\frac{10}{8}$ e $\frac{12}{6}$, fechando a Lb. 62 $\frac{7}{6}$ a dinheiro e Lb. 62 $\frac{12}{6}$ a 3 mezes. Preço de liquidação Lb. 62 $\frac{7}{6}$.

Ferro—Transacções em primeira mão a $\frac{43}{8}$ $\frac{1}{2}$ a dinheiro (2.000 ton.) e $\frac{43}{11}$ a um mez (1.500 ton.); em segunda mão a $\frac{43}{11}$ $\frac{1}{2}$ a um mez. Preço de liquidação: Scotch $\frac{43}{11}$; Middlesbro' $\frac{35}{5}$; Hematite $\frac{44}{1}$ por tonelada.

Prata—Sem alteração a 30 $\frac{3}{16}$ d. por oz. Standard; 32 $\frac{7}{16}$ por oz. fino.

Mercurio—Importadores Lb. 7 $\frac{10}{8}$, segunda mão Lb. 7 $\frac{8}{6}$ por frasco.

Chumbo—Lb. 10 $\frac{3}{9}$ a Lb. 10 $\frac{5}{8}$ por tonelada.

Zinco—Lb. 14 $\frac{12}{6}$ por tonelada.

Antimonio—Lb. 32 por tonelada.

Companhia dos Caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta

(Continuado do n.º 180)

Parecer do Conselho Fiscal

Senhores:—Cumprindo o mandato que lhe haveis confiado, na vossa ultima assembléa geral, o Conselho Fiscal procedeu ao exame do balanço e contas do exercicio de 1894.

Como indicámos nos relatorios precedentes, os resultados em francos, dados em relação aos exercicios passados, correspondiam á conversão de réis em francos ao cambio de 180 réis por cada franco.

Esta conversão, em consequencia da elevação consideravel do cambio, apresentava certas difficuldades, assim vimos com satisfação, este anno, que as contas foram apresentadas, d'uma parte, em réis, dando os resultados que apparecem na contabilidade, e, d'outra parte, em francos, ao par, o que permite aos interessados estrangeiros comparar, sem difficuldade, o exercicio de 1894 com os anteriores. Apresentar-vos-hemos egualmente, nas duas moedas, o resultado do nosso exame.

Deduzidos os reembolsos e o imposto sobre os transportes, as receitas de exploração elevaram-se a réis.....	278:464#961
ou seja, em francos, ao par, 1.547.027,55, menos 72.170,96, de que no exercicio precedente ou réis.....	12:990#773
As despesas, comprehendida a verba do renova-mento da via, ou seja réis 17:649#467 ou fr. 98.052,59, não attingiu senão a réis.....	155:811#404
seja, em francos, ao par, 865.618,90, menos em relação ao exercicio anterior 10.885,98 fr. ou réis.....	1:959#476
O excedente das receitas de exploração resulta, pois, para o exercicio de 1894 em réis.....	122:653#557
seja, em francos, ao par, 681.408,65, ou menos 61.284,98 fr. ou réis.....	11:031#296

O vosso Conselho de Administração vos fará conhecer, em seu relatorio, as causas que determinaram esta redução de receita, mas nós indicar-vos-hemos muito particularmente os esforços que constantemente se fazem para obter uma diminuição das despesas de exploração, mantendo-se, comtudo, a linha em perfeito estado de conservação.

Para facilitar o nosso trabalho de verificação, pedimos que se fizessem algumas modificações de detalhe, no modo de se fazer a escripturação, e estamos convencidos de que não resultará d'isso nenhum inconveniente para o estabelecimento da contabilidade.

O producto liquido da exploração, seja réis.....	122:653#557
augmentado do saldo do exercicio anterior, seja 307.361,18 fr., ou réis.....	55:325#012
Total.....	177:978#563

permittiu que se pagasse aos obrigatarios :

Em 30 de junho, o premio de 1,20 fr. sobre o coupon n.º 17, seja fr.	145.340,40
Em 31 de dezembro, 2,50 fr. por conta do coupon n.º 18, seja fr.	302.792,50
Total 3,70 fr. por exercicio, seja fr.	448.132,90

Além d'isto separou-se :

1.º — Para direitos de sello e trans-missão, imposto sobre o rendimento, despesas relativas ao pagamento de coupons-obrigações, fr.....	48.168,43
Total.....	496.301,33

Se esta somma fosse paga em França, conforme as condições da divida-obrigações, seria necessario, se o cambio estivesse ainda ao par, um total de 89:334#240 réis, enquanto que com as operações feitas durante o exercicio a Companhia desembolsou, réis..... 114:750#968

(O cambio médio sahio a 69 $\frac{3}{8}$, dando, por essa fórmula, para o serviço das obrigações uma perda de 25:416#728 réis).

2.º — Para differença de cambio sobre pagamentos feitos em Paris, réis.....	8:973#058
3.º — Para o premio annual attribuido á conta «fundos de seguros» (1.765 fr. ao par) réis.	317#700
4.º — Para trabalhos de modificação na estação commum da Guarda, levados á conta do primeiro estabelecimento réis.....	583#505

Total réis..... 124:625#231

de que é preciso deduzir :

Juros de fundos depositados....	1:052#685
Liquido réis.....	123:572#546
Resto disponivel em 31 dezembro 1894, réis.....	54:406#023

representando ao par 302.255,70 fr. que ao cambio de 31 de dezembro de 1894, seja 678 réis por 3 francos, só equivale a 240.734,61 fr.

D'este saldo disponivel, o vosso conselho retem, como nos annos precedentes, para fazer face ás eventualidades da exploração, uma somma de (135.000 francos) réis..... 24:300#000

O excedente, réis..... 30:106#023

será junto aos resultados do 1.º semestre de 1895.

O valor em francos d'estes 30:106#023 réis não pôde fixar-se desde já, pois que elle depende inteiramente do cambio da occasião em que se fizer a transferencia dos fundos de Lisboa para Paris. Ao cambio de 31 de dezembro de 1894 daria 133.212,50 fr.

Como já dissémos, a alta do cambio causou, n'este exercicio, tanto para o serviço das obrigações como para os pagamentos feitos em Paris, o prejuizo de 34:389#786 réis, o que quer dizer que, se o cambio estivesse ao par, teria sido possivel distribuir a mais aos portadores de obrigações 191.054,35 fr. ou cerca de 1,50 fr. por obrigação.

(Continúa.)

CONCURSOS

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Direcção

Annuncia-se que, nos termos dos artigos 27.º e 30.º do decreto n.º 6 de 1 de dezembro de 1892, está aberto concurso publico,

documental, para o preenchimento de uma vaga de factor de 2.^a classe do quadro d'esta direcção.

Os concorrentes, que não forem apontadores de 3.^a classe de obras publicas, deverão dirigir os seus requerimentos á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, até ao dia 12 de julho proximo futuro, acompanhados de attestados comprovativos do seguinte:

- 1.^o Ser portuguez;
- 2.^o Não ter mais de 30 annos de idade;
- 3.^o Ter sufficiente robustez;
- 4.^o Ter cumprido as leis do recrutamento;
- 5.^o Não ter nenhuma responsabilidade criminal;
- 6.^o Ter exame de instrucção primaria;
- 7.^o E de quaesquer habilitações literarias, e serviços prestados ao estado, se os tiverem.

Porto, 20 de junho de 1895.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Aviso ao publico

Desde 1 de julho o serviço do actual comboio *Sud-express*, entre Lisboa-Rocio e Valencia de Alcantara, fica substituido pelo seguinte:

Serviço ascendente: part. do Rocio (quartas e sabbados) ás 11-45 da n. Cheg. a Pampilhosa (quintas e domingos) 5-50 da m.
Serviço descendente: part. de Pampilhosa (segundas e sextas) 6-40 da m. Cheg. a Lisboa (segundas e sextas) 12-25 da t.
Lisboa, 25 de junho de 1895.

Temporada de banhos do mar e aguas mineraes

Desde 5 de julho começa a vigorar o serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos por motivo de temporada de banhos e aguas mineraes do presente anno.

Para esclarecimentos sobre preços, prazos e condições, vêr os cartazes affixados em todas as estações da companhia e logares do costume.

Lisboa, 25 de junho de 1895.

ARREMATACÕES

Fornecimento de artigos de caoutchouc

No dia 11 de julho, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de artigos de *caoutchouc*.

As condições e desenhos estão patentes na repartição dos armazens em Santa Apollonia, e em Paris nos escriptorios da companhia, 28, rue Chateaudun.

Lisboa, 6 de junho de 1895.

Asmelhores velas de estearina
são as fabricadas pela
COMPANHIA ALLIANÇA FABRIL
Pedir a "MARCA NAVIO,"

VERDADEIRA
E NACIONAL
E AS CONHECIDAS VELAS SOL
A venda em todas as mercarias do
paiz e depositos da Companhia.

MARCA DA VERDADEIRA
VELA NAVIO

NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS



NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS

MARCA REGISTRADA
9 OZ 12 OZ 14 OZ
(254 grs.) (340 grs.) (397 grs.)
Fabricas e escriptorio, Rua 24 de Julho, 940, Lisboa
Deposito, Lisboa, T. do Corpo Santo, 28 e 30

FUNDIÇÃO DO OURO PORTO

Na **Fabrica da Fundição do Ouro** existem em boas condições de venda:

- 1 prensa para azeite, do melhor systema conhecido.
- 1 machina lithographica, systema Allouzé.
- 1 machina de vapor e caldeira, systema vertical da força de 6 cavallos uteis.
- 1 machina de vapor e caldeira, systema horizontal—Pantin—locomovel, semi-fixa, da força de 6 a 8 cavallos uteis.
- 1 machina de vapor e caldeira, systema Pantin, horizontal, da força util de 10 cavallos.
- 1 dita, idem, idem, idem, da força de 15 a 20 cavallos.
- 1 dita, idem, idem, idem, locomovel, de 4 a 5 cavallos.

Fogões de cozinha de fogo circular, de grandes e pequenas dimensões, os mais economicos em combustivel que se conhecem.

Bombas aspirantes e de repuxo para todas as profundidades e alturas.

Estanca-rios com bombas aspirantes e de rosario, de variadas proporções.

Charruas S. S. as mais uteis até hoje conhecidas.

Porto, 23 de abril de 1895.

O director gerente e fundador da fabrica
Luiz Ferreira de Souza Cruz.

J. B. FERNANDES & C.^a

SUCCESSORES DE

JOSÉ GREGÓRIO FERNANDES

**19, Largo de S. Julião, 19
LISBOA**

Armazem de ferro e aço de todas as qualidades, carvão para forjas, folles para ferreiro, forjas portateis, safras, bigornas, tornos, engenhos de furar, linho para cordoaria e cimento de Portland,

Beco do Carvalho, a S. Paulo, 37-A

Armazem de ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, regulo de antimónio, cobre, latão, chumbo em barra, em chapa e de munhão; louça de ferro estanhada e esmaltada; garrações, garrafas e muitos outros artigos.

Largo de S. Julião, 15 a 17

Sulphato de cobre inglez, especial para o tratamento das vinhas, com percentagem garantida **marca ancora** exclusiva dos annunciantes. **Sulphostéatite cuprica** belga, para o tratamento das vinhas, batataes e tomateiros, **marca caveira** exclusiva dos annunciantes. **Pulverizadores Éclair**, de Vermorel, para a calda bordeleza. **Pulverizadores** para applicar a sulphostéatite cuprica. **Injectores Excelsior** de Vermorel, para applicar o sulphureto de carbone. **Flôr de enxofre** de Brandram. **Enxofre moido**. **Nitrato de soda**, poderoso agente de fertilização para as vinhas e outras culturas. **Bombas para trasfego**. **Arame de bicos** para vedações. **Arame** para enfardamento de palha.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Manceau.
Antuerpia.—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.
Berlim.—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.
Bremen.—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—Casa de commissões.
Covilhã.—Cezar d'Oliveira—Agente commercial da companhia real dos caminhos de ferro—Commissões, consignações e conta propria.

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbrencke.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras commissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º
Lisboa.—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.
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.
Londres.—E. C.—A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Cesar Fereal—Agente commercial da C.ª Real.
Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

LISBOA Hotel Avenida—Maison de 1.º ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures—Avenida, 53—Prop. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

LISBOA Hotel Borges—Chiado, 108—Tres frentes, proximo dos theatros e centro da cidade—ascensor—telephone—banhos, etc.

LISBOA Grand Hotel de l'Europe—Maison française de 1.º ordre—au centre de la ville—Prop. M. Estrade, 16, rua do Carmo.

LISBOA Hotel Francfort—T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio—Grande confort, bons quartos de 15000 a 25000 rs. por pessoa.

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

LISBOA Hotel Americano—P. de S. Paulo, n.º 3.—Proximo dos caes e banhos do arsenal.—Bons quartos e aposentos.—Preços: 15000 rs. para cima.

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

CASCAES Hotel do Globo—Praça da Rainha D. Amelia. Um dos melhores da villa, cozinha esmerada, jantares para casamentos, etc.—Proprietaria Anna Vieira.

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

CINTRA Hotel Nunes—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 15600 a 25000 rs.—Prop. João Nunes.

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

MAFRA Hotel Moreira—no largo, em frente do convento.—Bellas accomodações desde 15000 reis por dia até 15500.—Redueção de preços para caixeiros viajantes.

TORRES VEDRAS Hotel Natividade—Largo de D. Carlos, 1 e R. Paiva d'Andrada, 3—No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro—Excellentes quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano.—Carreiras a 100 reis, para os Cucos—Diaria de 800 a 15200 reis.

CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lisbonense—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias.—Cozinha esmerada e farta. Prop. Vic nte C. de Paramos.

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

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

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

PORTO Hotel Bragança—A melhor situação da cidade, excellentes comodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.ª ordem e com vinhos á descripção.—Diaria 15000 a 15500 rs.—Prop. B. Machado Coelho.

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

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

PORTO Grande Hotel America Central—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. 15000 a 15400 rs. diários.

COVILHÃ Hotel Central do Castella—Largo do Pelourinho—Bom serviço de mesa, quartos confortaveis desde 15000 rs. por dia.

SEVILHA Hotel d'Europe—Fonda de Europa—Prop. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação, Calle Gallegos, 19, Sierpes 93. Mesa redonda ás 6 horas. Falla-se italiano, inglez, francez e portuguez.

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

SEVILHA Fonda de Jesus Madrid—Calle Moratin—no centro da cidade—casa confortavel e economica—mesa a qualquer hora. Diaria 5 pesetas.

MALAGA Nuevo Hotel Victoria—Prop. Cristóbal Gambero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bellos aposentos, excellent serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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

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

BRUXELLAS Hôtel de la Poste—Rue Fossé aux Loups, 32. Près de la Place de la Monnaie et de la Poste.—Prop. H. the Tilmans.

ROMA Grande Hotel Continental—Proximo da Estação Central e de todas as antiguidades e attractivos, na parte mais hygienica da cidade—250 quartos—todo o conforto moderno.—Diaria, desde 10 francos, sem vinho—Prop. P. Lugani.

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

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

SOCIÉTÉ ANONYME DES FORGES, FONDERIES ET LAMINOIRS DU MARAIS

à MONTIGNY-SUR-SAMBRE (Belgique)

Fers marchands et profilés pour toutes constructions, pour ponts, wagons, roues, etc. Longrines, cornières, T, U, poutrelles, châssis.
Rails pour mines et pour tramways. Spatés et feuillards.

Fers pour Rivets et Câbles

Fabrication spéciale et brevetée de ronds parfaitement cylindriques pour boulonniers. — Brevet pour plaques calleja. — Spécialité de tramways et chemins de fer économiques purement métalliques. — Système breveté.

Atelier spécial de cylindres bruts et tournés de toute espèce pour laminoirs.

Pièces mécaniques diverses en fonte pour ateliers de construction, verreries et charbonnages

L'usine entreprend à forfait la fourniture de toutes les pièces nécessaires à l'installation de trains complets de laminoirs; le tout parfaitement conditionné et prêt à être monté.

Adresser les lettres à Mr. L. Lebrun, Directeur-Gérant

Officina de fundição **J. Thonar-Dejaiffe**, Namur (Belgica)

ESPECIALIDADE: Serração de pedra e marmores — ferramentas diversas para pedreiras — Cabrestantes, Pontes gyratorias, Gruas, Perfuradores, Bombas, etc.

Apparelhos de serração de pedras duras e molles de todas as classes

Aplicações diversas da serra de folha helicoidal e dos perfuradores, para extracção e serração directa na rocha, corte das grande massas nas pedreiras, etc. Systema privilegiado. — Transmissões teledinamicas dirigiveis em todos os sentidos.

Agente em Portugal — AD. SEGHERS — Rua Nova do Almada, 11, 2.º



FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições — Depósitos: em Lisboa

R. da Magdalena, 17, 1.º, no Porto: R. do Almada, 141

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, prego d'arame quadrado e redondo, carda de machina, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazendas de lã, seda, etc., etc., e botões de carvão. Colchêtes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos em todas as cores e tamanhos.



EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



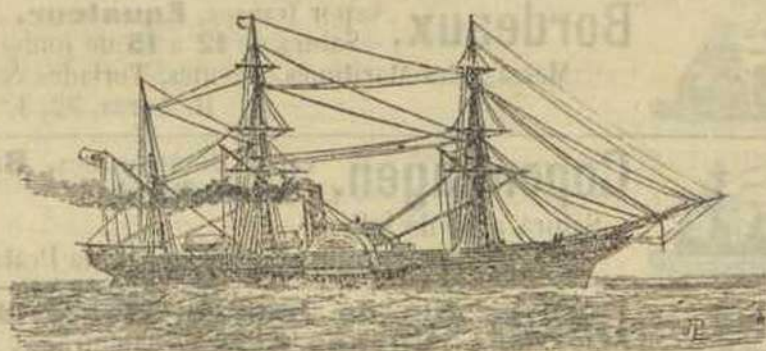
SAIRÁ no dia 16 de julho, ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro
Montevideo e Buenos Ayres

O paquete **MAGDALENA** sahirá a 15 de julho

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

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

AGENTES

Em Lisboa: — **KNOWLES RAWES & C.ª** — R. dos Capellistas, 31, 1.º

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

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de julho de 1895.

LINHAS DA COMPANHIA REAL				Lisboa R.-Fig. ^a Fig. ^a -Lisboa R.				Abrantes-Guard. Guard-Abrantes				Mang.-Guarda Guarda-Mang.				Beja-Faro Faro-Beja			
Lisboa R.-Porto				Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
8-45 t. 7-30 m.				7-0 m.	3-0 t.	3-15 t.	11-0 t.	1-15 m.	9-25 m.	7-0 m.	4-0 t.	4-30 t.	12-50 m.	6-40 m.	19-28 m.	11-20 m.	7-35 t.	6-30 m.	2-40 t.
10-0 t. 10-30 m.				Lisboa R.-Leiria Leiria-Lisboa R.				Lisboa R.-Sagav Sagav-Lisboa R.				Lisboa T.P.-Faro Faro-Lisboa T.P.				Porto-Vianna Vianna-Valença			
7-0 t. 5-30 m.				6-0 t.	1-15 m.	1-30 m.	8-40 m.	6-45 m.	7-29 m.	8-30 m.	9-15 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	5-0 m.	10-23 m.	7-0 m.	9-15 t.
Lisboa R.-Pamp. Pamp.-Lisboa R.				Leiria-Figueira Figueira-Leiria				Lisboa T.P.-Beja Beja-Lisboa T.P.				Lisb. T.P. Plas Plas-Lisb. T.P.				Porto-Valença Valença-Porto			
4. ^{as} e sab.	2. ^{as} e 6. ^{as}	2-45 t.	4-30 m.	5-40 t.	7-55 t.	5-45 m.	8-5 m.	9-0 m.	9-45 m.	10-30 m.	11-14 m.	8-0 m.	3-5 t.	10-0 m.	4-40 t.	8-20 m.	1-26 t.	2-40 m.	8-19 m.
11-45 t.	5-50 m.	6-40 m.	12-25 t.	Figueira-Alfar. Alfar-Figueira.				Lisboa T.P. Ext. Ext.-Lisboa T.P.				Lisb. T.P. Pias Pias-Lisb. T.P.				Porto-Braga Braga-Porto			
Lisboa C.S. port. Port.-Lisboa C.S.				4-50 m.	5-32 m.	5-45 m.	6-45 m.	Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.				Lisb. T.P. Pias Pias-Lisb. T.P.				5-0 m.	8-19 m.	5-40 m.	8-19 m.
7-30 m.	9-0 t.	8-45 m.	10-30 t.	2-0 t.	3-0 t.	3-15 t.	4-15 t.	7-0 m.	8-11 m.	7-30 m.	8-40 m.	Lisb. T.P. Pias Pias-Lisb. T.P.				8-20 m.	10-45 m.	11-45 m.	2-15 t.
Aveiro a Porto Porto a Aveiro				7-0 t.	7-59 t.	8-5 t.	8-49 t.	Lisboa R.-Badaj. Badaj.-Lisboa R.				Lisb. T.P. Pias Pias-Lisb. T.P.				11-0 m.	1-20 t.	3-25 t.	6-0 t.
Excepto aos domingos				Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.				7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	6-30 m.	Lisb. T.P. Pias Pias-Lisb. T.P.				5-40 t.	8-25 t.	6-50 t.	10-30 t.
4-0 m.	6-25 m.	4-15 t.	6-37 t.	Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.				Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.				Lisb. T.P. Pias Pias-Lisb. T.P.				Porto-Braga Braga-Porto			
11-20 m.	3-35 t.	5-30 m.	9-35 m.	7-0 m.	8-11 m.	7-30 m.	8-40 m.	7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	6-30 m.	Lisb. T.P. Pias Pias-Lisb. T.P.				5-0 m.	8-19 m.	5-40 m.	8-19 m.
Lisboa R.-V. Alc. V. Alc.-Lisboa R.				11-0 m.	12-3 t.	9-0 m.	10-0 m.	Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.				Lisb. T.P. Pias Pias-Lisb. T.P.				8-20 m.	10-45 m.	11-45 m.	2-15 t.
7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	6-30 m.	4-30 t.	5-32 t.	3-0 t.	4-0 t.	Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.				Lisb. T.P. Pias Pias-Lisb. T.P.				11-0 m.	1-20 t.	3-25 t.	6-0 t.
Lisboa R.-Badaj. Badaj.-Lisboa R.				6-0 t.	7-16 t.	5-45 t.	6-46 t.	Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.				Lisb. T.P. Pias Pias-Lisb. T.P.				5-40 t.	8-25 t.	6-50 t.	10-30 t.
7-30 t.	6-35 m.	7-0 t.	6-30 m.	8-0 t.	9-33 t.	9-50 t.	11-0 t.	Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.				Lisb. T.P. Pias Pias-Lisb. T.P.				Porto-Braga Braga-Porto			
Lisboa C.S.-Bad. Bad.-Lisboa C.S.				Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.				Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.				Lisb. T.P. Pias Pias-Lisb. T.P.				Porto-Braga Braga-Porto			
7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	10-30 t.	Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.				Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.				Lisb. T.P. Pias Pias-Lisb. T.P.				5-0 m.	8-19 m.	5-40 m.	8-19 m.
Lisboa C.S.-Sant Sant Lisboa C.S.				Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.				Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.				Lisb. T.P. Pias Pias-Lisb. T.P.				8-20 m.	10-45 m.	11-45 m.	2-15 t.
11-0 m.	1-40 t.	6-45 m.	9-20 m.	Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.				Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.				Lisb. T.P. Pias Pias-Lisb. T.P.				11-0 m.	1-20 t.	3-25 t.	6-0 t.
4-30 t.	7-10 t.	6-15 t.	8-52 t.	Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.				Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.				Lisb. T.P. Pias Pias-Lisb. T.P.				5-40 t.	8-25 t.	6-50 t.	10-30 t.
Lisb.-C. S. Entr. Entr. Lisb.-C. S.				Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.				Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.				Lisb. T.P. Pias Pias-Lisb. T.P.				Porto-Braga Braga-Porto			
4-0 m.	11-10 m.	5-30 m.	1-5 t.	Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.				Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.				Lisb. T.P. Pias Pias-Lisb. T.P.				Porto-Braga Braga-Porto			

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, pelo **Cabo de Boa Esperança**, vapor allem. **Reichstag**. Sahirá a 3 de julho. Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Algarve, vapor portuguez, **Gomes IV**. Sahirá a 16 de julho. Agentes, Alberto R. Centeno & C.^a Largo dos Torneiros, n.º 3.



Alicante, Barcelona, Cette e Marse-Iha, vap. franc. **Saint-André**. Sahirá a 4 de julho. Agente, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros 10.



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vap. allem. **Itaparica**. Sahirá a 10 de julho. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez, **Saint-Luc**. Sahirá a 11 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Bordeaux, vapor francez, **Equateur**. Sahirá de 12 a 15 de junho. Messageries Maritimes. Agentes, Torlades & C.^a R. Aurea, 32, 1.º



Copenhagen, vapor dinamarquez, **Baron Stjernblad**. Sahirá a 10 de julho. Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. franc., **Portugal**. Sahirá a 8 de julho. Messageries Maritimes. Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Hamburgo, vapor allemão, **Bahia**. Sahirá a 2 de julho. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Havre, e Anvers, vapor francez, **Saint-Marc**. Sahirá a 3 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



La Pallice, (La Rochelle), Plymouth e Liverpool, vap. ingl., **Iberia**. Sahirá a 12 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez, **S. Thomé**. Sahirá a 6 de julho. Empresa Nacional de Navegação, R. d'El-Rei.



Pará, Maranhão e Ceará, vap. ingl., **Clement**. Sahirá a 7 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, **Paraguassu**. Sahirá a 17 de julho. Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. franc., **Matapan**. Sahirá de 6 a 7 de julho. — Messageries Maritimes. — Agent, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor inglez, **Clyde**. Royal Mail. Sahirá a 1 de julho. Agentes, Knowles Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. inglez, **Tagus**. Royal Mail. Sahirá a 8 de julho. Agentes, Knowles Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Pernambuco e Maceió, vapor ingl., **Editor**. Sahirá a 8 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vapor holandez, **Mendoza**. Sahirá a 3 de julho. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Rio de Janeiro, e Santos, (carga portos do Sul), vapor inglez, **King Cadwallon**. Sahirá a 11 de julho. Agent, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.º



Rio de Janeiro e portos do Pacifico, vap. ing., **Orcana**. Sahirá a 10 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.º



Rotterdam e Hamburgo, vapor allemão, **Patagonia**. Sahirá a 9 de julho. Agente, E. George, R. da Prata, 8.



S. Miguel, Terceira, Graciosa, (Santa Cruz), S. Jorge, (Calheta), Caes do Pico, Fayal, Flores e Corvo, vapor portuguez, **Açor**. Sahirá a 5 de julho. Agente, Germano Serrão Arnaud, C. do Sodré, 84, 2.º



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



Valencia, Barcelona, Cette e Marse-Iha, vap. franc., **Saint-Pierre**. Sahirá a 5 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.

