

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers — 1894

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



Anvers — 1894

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

## SUMMARIO

Congresso de caminhos de ferro . . . . .	Pag. 193
A nossa carta da Belgica, por A. Urban . . . . .	193
Parte oficial — Decreto de 19 de junho e portaria de 14 de junho de 1895 do Ministerio das Obras Publicas . . . . .	194
Tarifas de transporte . . . . .	194
Serviço de banhos em 1895 . . . . .	194
Wagons de aluminio . . . . .	195
Novos horarios . . . . .	195
Notas de viagem. (Nova serie) I. Impressões em Paris . . . . .	196
Estatísticas—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 Gulherme . . . . .	198
Tarifas na Austria . . . . .	198
O funicular de Montmartre . . . . .	199
Republ. Argentina . . . . .	199
A viação eléctrica . . . . .	199
Tramways de Francfort . . . . .	199
O caminho de ferro funicular da Jungfrau . . . . .	199
Parte financeira. — Carteira dos acionistas — Boletim da praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios—Cotações nas bol- sas de Lisboa e estrangeiro — Receitas dos caminhos de ferro portu- gueses e hespanhóes . . . . .	200 e 201
Pintura de wagons . . . . .	202
Illuminação transitoria dos tunnells . . . . .	202
Linhas portuguezas. — Tremvia eléctrica do Porto—Novos apeadeiros—No- vo caminho de ferro em Angola—Expedições de peixe—Justo louvor . . . . .	202
Linhas hespanholas. — Sagunto a Sagorria—Tarragona a França—Lucainena a Almeria—De Cadiz a S. Fernando—Tremvias de Barcelona—Medina a Salamanca—Novas linhas ferreas . . . . .	202
Linhas estrangeiras. — França — Alemanha — Austria . . . . .	202
Ascensor Municipio-Biblioteca — Estatutos da companhia . . . . .	203
Mercado de metais . . . . .	204
Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta — Relatório do conselho fiscal (continuação) . . . . .	204
Concursos. — Avisos de serviço. — Arrematações. — Anúncios. — Casas recomendadas. — Agenda do viajante. — Horário dos comboios em 1 de julho de 1895. — Vapores a sahir do porto de Lisboa . . . . .	204 a 208

## Congresso de caminhos de ferro

ESTÁ inaugurada a 5.<sup>a</sup> sessão d'este congresso e começados 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 francesas, do estado austriaco e da companhia do sul d'Austria, veiu 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 veículos 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 funcionários 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 saída 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 serviço 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 comparecencia 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 barracão 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 flores, estavam de um efecto 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 notícia.

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 diminuido 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-Bruxelas. 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 prevê 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 Bruxelas e Ostende e a do correio entre Ostende e Dover.

As companhias inglesas estudam, por sua vez, d'uma maneira constante, os meios de aumentar 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-Viena dado excelente resultado, trata-se activamente de organizar mais três expressos europeus: o de Ostende-Colonia-Berlin, depois o de Ostende-Colonia-Carlsbad, e por fim o de Ostende Luxemburgo-Roma. Estuda-se também 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 sacrifício.

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 luta é séria e os sacrifícios consideraveis, mas a parada vale a pena e é de crér que a tentativa dê bom resultado, conforme a opinião de pessoas competentes.

*A. Urban.*

## PARTE OFICIAL

### Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria

Direcção dos serviços de obras públicas

Repartição de estradas, obras hidráulicas e edifícios públicos

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem, que tendo-me pedido Narciso Teixeira Martins Ferro, concessionário do caminho de ferro americano da ponte de Luiz I a Vendas de Grijó e à 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, compreendido entre o taboleiro inferior da ponte Luiz I e a rua de Camões, em Villa Nova da 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 prazo 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 Diário do Governo em que elle fôr publicado; sendo outrossim de 100.000 réis a importância do depósito 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 vai 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, concessionário do caminho de ferro americano da ponte Luiz I a Vendas de Grijó e à 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, compreendido entre o taboleiro inferior da ponte Luiz I e a rua de Camões, em Villa Nova da Gaia, pela fórmula retro declarada. Para Vossa Magestade vér.

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 portugueses 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, aprovar o referido projecto; o que se communica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro para seu conhecimento e devidos efeitos.

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 portugueses costuma estabelecer todos os annos.

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

O prazo 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 pode ser prorrogada por um ou dois periodos de um mez, mediante compra de senhas especiais 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 permitta 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 trajecto por Lisboa-Rocio, Torres Vedras, Figueira e Alfarellos ou vice-versa.

Os preços d'estas senhas são, por passageiro: 1.<sup>a</sup> cl. 2\$500 réis, 2.<sup>a</sup> classe 2\$000 réis e 3.<sup>a</sup> classe 1\$500 rs.

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

Os passageiros que constituirem 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 prazo 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 prazo, etc.

Não são validos os bilhetes de 1.<sup>a</sup> classe para o aluguer de lugares 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.<sup>a</sup> classe, 7\$450 réis; 2.<sup>a</sup> classe, 5\$600 réis; 3.<sup>a</sup> classe, 4\$150 réis; — de Santarem: 1.<sup>a</sup>, 4\$990; 2.<sup>a</sup>, 3\$880; 3.<sup>a</sup>, 2\$780; — de Crato, Portalegre, Pezo, Castello de Vide e Belver a Ródam: 1.<sup>a</sup>, 6\$100; 2.<sup>a</sup>, 4\$900; 3.<sup>a</sup>, 3\$400; — de Elvas, Marvão e Castello Branco a Covilhã: 1.<sup>a</sup>, 7\$200; 2.<sup>a</sup>, 5\$800; 3.<sup>a</sup>, 4\$000; — de Gaia e Porto: 1.<sup>a</sup>, 4\$500; 2.<sup>a</sup>, 3\$500; 3.<sup>a</sup>, 2\$500; — Bilhetes para 3 ou mais pessoas entre as mesmas estações: 1.<sup>a</sup>, 6\$710; 2.<sup>a</sup>, 5\$040; 3.<sup>a</sup>, 3\$740; — 1.<sup>a</sup>, 4\$500; 2.<sup>a</sup>, 3\$500; 3.<sup>a</sup>, 2\$510; — 1.<sup>a</sup>, 5\$490; 2.<sup>a</sup>, 4\$410; 3.<sup>a</sup>, 3\$060; — 1.<sup>a</sup>, 6\$480; 2.<sup>a</sup>, 5\$220; 3.<sup>a</sup>, 3\$600; — 1.<sup>a</sup>, 4\$050; 2.<sup>a</sup>, 3\$150; 3.<sup>a</sup>, 2\$250, respectivamente.

Para Espinho, Granja, Gaia ou Porto — Bilhetes para 1 ou 2 passageiros — De Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados: 1.<sup>a</sup> classe, 11\$580 réis; 2.<sup>a</sup> classe, 9\$010 réis; 3.<sup>a</sup> classe, 6\$450 réis; — de Santarem: 1.<sup>a</sup>, 8\$840; 2.<sup>a</sup>, 6\$890; 3.<sup>a</sup>, 4\$920; — de Torres Novas: 1.<sup>a</sup>, 7\$500; 2.<sup>a</sup>, 5\$700; 3.<sup>a</sup>, 4\$000; — de Coimbra e Coimbra B: 1.<sup>a</sup>, 4\$100; 2.<sup>a</sup>, 3\$180; 3.<sup>a</sup>, 2\$280; — Bilhetes para 3 ou mais passageiros: 1.<sup>a</sup>, 10\$430; 2.<sup>a</sup>, 8\$110; 3.<sup>a</sup>, 5\$810; — 1.<sup>a</sup>, 7\$960; 2.<sup>a</sup>, 6\$210; 3.<sup>a</sup>, 4\$430; — 1.<sup>a</sup>, 6\$750; 2.<sup>a</sup>, 5\$130; 3.<sup>a</sup>, 3\$600; — 1.<sup>a</sup>, 3\$690; 2.<sup>a</sup>, 2\$870; 3.<sup>a</sup>, 2\$060, respectivamente.

Para Aveiro — De Lisboa-Rocio: 1.<sup>a</sup> classe, 9\$460 réis; 2.<sup>a</sup> classe, 7\$370 réis; 3.<sup>a</sup> classe, 5\$260, ou 8\$520 em 1.<sup>a</sup>, 6\$640 em 2.<sup>a</sup>, e 4\$740 em 3.<sup>a</sup>, quando sejam 3 ou mais passageiros; para Torres Vedras respectivamente: 1.<sup>a</sup>, 2\$500; 2.<sup>a</sup>, 1\$900; 3.<sup>a</sup>, 1\$300; — 1.<sup>a</sup>, 2\$250; 2.<sup>a</sup>, 1\$710; 3.<sup>a</sup>, 1\$170.

Gaia ou Porto para Torres Vedras — Um ou dois passageiros: 1.<sup>a</sup> classe, 10\$000 réis; 2.<sup>a</sup> classe, 7\$800 réis; 3.<sup>a</sup> classe, 5\$580 réis; 3 ou mais: 1.<sup>a</sup>, 9\$000; 2.<sup>a</sup>, 7\$020; 3.<sup>a</sup>, 5\$030.

Para as Caldas da Rainha — Por 1 ou 2 passageiros — De Lisboa-Rocio: 1.<sup>a</sup> classe, 3\$800 réis; 2.<sup>a</sup> classe, 3\$000 réis; 3.<sup>a</sup> classe, 2\$100 réis; — de Elvas e Marvão: 1.<sup>a</sup>, 9\$000; 2.<sup>a</sup>, 7\$000; 3.<sup>a</sup>, 5\$500; — de Gaia e Porto: 1.<sup>a</sup>, 8\$620; 2.<sup>a</sup>, 6\$720; 3.<sup>a</sup>, 4\$800; —

Por 3 ou mais passageiros: 1.<sup>a</sup>, 3\$420; 2.<sup>a</sup>, 2\$700; 3.<sup>a</sup>, 1\$890; — 1.<sup>a</sup>, 8\$100; 2.<sup>a</sup>, 6\$300; 3.<sup>a</sup>, 4\$950; — 1.<sup>a</sup>, 7\$760; 2.<sup>a</sup>, 6\$050; 3.<sup>a</sup>, 4\$320 respectivamente.

Para S. Martinho, Cella, Vallado e Marinha Grande — Por 1 ou 2 passageiros — De Lisboa-Rocio: 1.<sup>a</sup> classe, 4\$580 réis; 2.<sup>a</sup> classe, 3\$570 réis; 3.<sup>a</sup> classe, 2\$550 réis; — de Elvas e Marvão: 1.<sup>a</sup>, 8\$200; 2.<sup>a</sup>, 6\$600; 3.<sup>a</sup>, 4\$500; — de Gaia e Porto: 1.<sup>a</sup>, 7\$800; 2.<sup>a</sup>, 6\$100; 3.<sup>a</sup>, 4\$300; — Por 3 ou mais passageiros: 1.<sup>a</sup>, 4\$130; 2.<sup>a</sup>, 3\$220; 3.<sup>a</sup>, 2\$300; — 1.<sup>a</sup>, 7\$380; 2.<sup>a</sup>, 5\$940; 3.<sup>a</sup>, 4\$050; — 1.<sup>a</sup>, 7\$020; 2.<sup>a</sup>, 5\$490; 3.<sup>a</sup>, 3\$870 respectivamente.

Para os banhos da Fadagosa (Marvão) — Por 1 ou 2 passageiros — De Portalegre e Elvas: 1.<sup>a</sup> classe, 2\$500 réis; 2.<sup>a</sup> classe, 2\$000 réis; 3.<sup>a</sup> classe, 1\$200 réis; — de Abrantes: 1.<sup>a</sup>, 2\$900; 2.<sup>a</sup>, 2\$300; 3.<sup>a</sup>, 1\$600; — da Covilhã: 1.<sup>a</sup>, 6\$500; 2.<sup>a</sup>, 5\$000; 3.<sup>a</sup>, 3\$600; — Por 3 ou mais passageiros: 1.<sup>a</sup>, 2\$250; 2.<sup>a</sup>, 1\$800; 3.<sup>a</sup>, 1\$080; — 1.<sup>a</sup>, 2\$610; 2.<sup>a</sup>, 2\$070; 3.<sup>a</sup>, 1\$440; — 1.<sup>a</sup>, 5\$850; 2.<sup>a</sup>, 4\$500; 3.<sup>a</sup>, 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 servico 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 servico de banhos e os novos horarios de verão. O *Guia* deve ser publicado por estes dias.

## Wagons de alumínio

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 possivel 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 alumínio.

Tem dado excellente resultado, nas primeiras provas, o metal laminado no seu estado mais puro, enquanto que o alumínio 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.<sup>as</sup> feiras e sabbados, ás 11 e 45 n.  
Paris, cheg. ás 2.<sup>as</sup> e 6.<sup>as</sup> feiras, ás 8 e 15 n.  
Paris, part. ás 4.<sup>as</sup> feiras e sabbados, ás 7 e 27 t.  
Rocio, cheg. ás 2.<sup>as</sup> e 6.<sup>as</sup> feiras, ás 12 e 25 t.

Para regularizar o servico 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 servico de verão. Não está ainda fixada a data em que deve vigorar o novo horario, por se aguardar approvação oficial, 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 conveniencias dos passageiros frequentadores d'aquellas linhas, estando mesmo resolvido a creaçao d'um serviço de tramways na linha de Cintra, com carruagens de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe, a precos 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 compõr-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 sofrerão tambem modificações os comboios actuaes.

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

Haverá mais os seguintes comboios: n.<sup>o</sup> 14, que parte de Setubal ás 4 e 50 t., chegando o vapor a Lisboa ás 7 h. da t.; n.<sup>o</sup> 15, que parte do Pinhal Novo ás 5 e 40, chegando a Setubal ás 6 e 7 t.; n.<sup>o</sup> 3, 53, que chega a Pias ás 2 e 40 m., partindo o vapor de Lisboa ás 4 e 30 t.; e o n.<sup>o</sup> 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 journal, 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 agradavel do que para nós, os meridionaes.

Elles estão acostumados á sua atmosphera cinzenta, aos seus grandes edificios negros, aos gêlos 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 cōres iricas que as projecções electricas davam á sua grande vestimenta de gaze, esperava ella entusiasmar 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 fócos electricos mudavam de cōr.

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

Um dia cançada 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 propósito 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 estupida que infesta os theatros franceses — 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 affirmation 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 ahi viajantes franceses, e os nossos caminhos de ferro ainda tenham que agradecer uma parte das suas receitas ao librettista comico que nos afeiou a mascara da alegria.

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

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

E tem 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 à 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 chapeu—é preciso abril-a!

Em Portugal o caso ainda é peior 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, proclamassem a ameaçade das nossas leis aduaneiras.

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

Mas a grandiosa cidade não offerece diferença do que eu vi ha um anno, justo, e na sua viação encontrei apenas a novidade dos grandes vehiculos a ar comprimido, sistema *Serpolet*, que fazem o serviço desde a egreja de Santo Agostinho até á *Cour de Vincennes*. São enormes, pesadíssimos, 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:

	1895	1894
Passageiros		
1. <sup>a</sup> classe.....	13.599	14.370
2. <sup>a</sup> " "	32.211	34.833
3. <sup>a</sup> " "	164.991	169.698
Totaes.....	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
Totaes.....	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 notícia da importante reunião da assemblea 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 comissão nomeada na ultima assemblea 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 apreco, 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 formula de uma liquidação definitiva, resultaria para os Bancos interessados no Syndicato Portuense avultadíssimo prejuizo, que agravaría e perigosamente a sua situação, muito melhorada com o contrato de 10 de maio ultimo.

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

Não é, pois, n'este logar que a questão tem de ser debatida em primeira instância; é em outras esferas de accão, que primariamente cumpre resolver, para que a situação não fique peior do que antes d'aquelle contracto, arriscando-se elementos valiosíssimos de valorização, enquanto não estiver assegurado o resgate das responsabilidades dos Bancos portuenses.

Assegure-se uma formula aceitável de resolver definitivamente esta questão, ou, pelo menos, assegure-se, por outra forma, aos interessados, sem intervenção da Companhia das Docas, a efectividade da subvenção de 270.000\$000, 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 comissão propõe que de 10.028\$670 réis, elles passem a 5.484\$670 réis, fazendo-se uma economia de 4.544\$000 réis ou uns 45 % em diversas verbas, entre as quaes avulta a de renda de casa, que fica reduzida a 150\$000 réis.

Estas economias restringem-se aos encargos da administração propriamente dita, não curando a comissão de investigar se os vencimentos do pessoal de exploração seriam, porventura, susceptíveis de redução, por considerar alheio ao seu mandato essa incumbencia, que só pôde desempenhar uma comissão 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 Goncalves 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 carroagens de 1.<sup>a</sup> 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 kilómetros 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 relatorio 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.

Neste relatorio 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 relatorio 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 aceite 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 obrigatoristas.

### 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 vêmos 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 à vela, 50 centimos a tonelada.

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

Estes preços serão aumentados 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. <sup>a</sup> clas.	2. <sup>a</sup> clas.	3. <sup>a</sup> 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, continua a ser mantido o antigo principio da diminuição do preço kilometrico conforme o aumento do percurso. Igualmente continua 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 aumento 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 também modificado e continua sendo respectivamente 15, 30 e 45 kreuzers.

Avalia-se o sistema 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 diferenças 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 diferentes trajectos:

#### Vienna-Nausdorf (5 kilometros)

	1. <sup>a</sup> clas.	2. <sup>a</sup> clas.	3. <sup>a</sup> clas.
Tarifa antiga .....	31	21	11 kr.
Nova tarifa .....	30	20	10 "

#### Vienna-Parkersdorf ou Kitzendorf

(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 kilómetros)	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 kilómetros)				
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 kilómetros)				
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 três classes de passageiros. Nos trajectos maiores o preço dos bilhetes de 3.ª classe é um pouco aumentado, enquanto que se observa diminuição nos bilhetes de 2.ª e 1.ª classe. Na zona de 291 a 300 quilómetros é que há um aumento geral de 60 a 70 kreuzers. As diferenças entre a antiga e a moderna tarifa são, na totalidade, de pouca importância. No transporte de bagagens também é estabelecida uma redução proporcional, porque a taxa, que era de 0,2 kreuzers, para um determinado peso, foi substituída por outra, de 0,1 1/2 kreuzers.

## O Funicular de Montmartre

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

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

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

O sistema empregado será o de corrente contínua com cabo subterrâneo, que hoje está reconhecido como sendo o melhor.

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

## República Argentina

Na mensagem que o presidente da República 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 quilómetros, 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 capitais 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 aumento 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 sistemas.

As linhas do Estado, incluidas nos numeros citados, mediam 1.025 quilómetros 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 suficiente 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 eléctrica

Em 1 de janeiro d'este anno era de 70 o numero de linhas de tremvias eléctricos na Europa, com a extensão de 700 quilómetros, dos quaes 366 pertencentes á Alemanha, 96 á França, 68 á Inglaterra, 44 á Áustria, 37 á Suíça, 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 pôde tomar para modelo, impõe-se de tal forma á nossa atenção, que não pôde 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 quilómetros.

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 aumento total de cerca de um milhão de passageiros.

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

No fim do anno a sociedade possuia um efectivo 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 possível a projectada ascenção, em consequencia do conhecido *mal da montanha*, e a esse respeito foi consultado um distinto physiologista, o dr. Kronecker.

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

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

Apesar d'esta decisao 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 incomoda, 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 através 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 4º dos estatutos, coube a sorte aos n.º 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 33:157, 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 séde da companhia, rua de Bellomonte n.º 49.  
Em Lisboa, no London and Brasilian 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. 31º dos estatutos d'esta companhia, aprovados por alvará de 30 de novembro de 1894, são convocados os srs. accionistas para se reunirem em Lisboa, na séde social, em assembléa geral ordinaria, no dia 29 de julho proximo futuro á 1 hora da tarde.

#### Ordem do dia

Apresentação de:

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

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

Esta assembléa geral, segundo os preceitos do art. 28º 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 séde 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.<sup>a</sup>

*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 depósitos das acções depositadas.

A assembléa geral constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos do art. 23º, 36º e 37º, 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 predias de 4 1/2 a 87,000. Os titulos bancarios não sofreram 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 falecido o marechal Floriano Peixoto, antigo vice-presidente da republica e uma das grandes personalidades influentes do exercito. Posto que de ha muito doente, sofrendo de uma profunda affecção hepatica, atribuia-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 alunos da escola militar. E' certo que tambem se dizia que o marechal Floriano, doente e alquebrado, era alheio a todos estes manejos, que seriam apenas o resultado das ambições d'outros chefes militares, que haviam tido certa preponderancia durante a presidencia 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 dificuldades. A republica brazileira, 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 subscricção publica das obrigações da nova Companhia dos Phosphoros. As novas obrigações serão do tipo de 6 p. c. amortizaveis em 30 annos e serão emitidas pelos bancos de Portugal, Lisboa & Açores, Commercial de Lisboa e Portuguez e Brazileiro.

Está publicada a estatística do movimento commercial nos primeiros dez meses dos annos de 1891 a 1894, accusando n'este um aumento 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 ámanhã o decreto dictatorial approvingo o orçamento geral do estado. O decreto, que é precedido do costumado relatorio de fazenda, diz que nos primeiros nove meses do actual anno economico as receitas se elevaram a 34.124 contos, as despesas ordinarias a 30.707 e as extraordinarias a 1.990, havendo por consequencia um saldo de 1.427 contos. Nota o aumento das receitas publicas, encarece a importancia do contrato 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 Banco de Portugal.
" cheque..	41 1/2	41 3/8	No mercado.....
Paris 90 d/v.....	686	687	Agio Buenos Ayres .....
" cheque.....	689	691	Cambio Brazil....
Berlim 90 d/v....	276	278	Premio libra.....
" cheque ...	281	283	1\$290
Francfort 90 d/v...	276 1/2	278 1/2	
" 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	35,45	35,47	35,45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" coupon.....	—	35	35	35	—	35	—	34,97	—	—	—	—	—	—
Dívida externa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. 4 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.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções B. de Portugal.....	120.000	120.000	120.000	120.000	—	120.000	—	120.000	—	—	—	—	—	—
" " Commercial.....	—	—	—	402.000	—	402.000	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 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	26,34	26,31	26,31	26,31	—	—	—
Acções Comp. Real.....	—	44	—	—	—	—	—	—	44	—	44	44	—	—
" Madrid-Cáceres .....	—	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-Cáceres.....	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	26,34	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 hespanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1895			1894			Totais			Totais		
		Kil.	Totais	Kilometrícias	Kil.	Totais	Kilometrícias	1895	1894	1895	1894	1895	1894
COMPANHIA REAL													
Antiga rede	4 10	Junho	690	Réis 53:419.000	Kilometrícias 77.418	690	Réis 30:313.718	Kilometrícias 72.913	Réis 1.453:152.000	Réis 1.099:655.461	Réis 53:496.539	Réis	—
e nova não garantida	11 17	"	"	Réis 69.977.000	Kilometrícias 101.445	"	Réis 50:313.718	Kilometrícias 72.918	Réis 1.223:129.000	Réis 1.149:969.479	Réis 73:159.821	Réis	—
Nova rede garantida	4 10	Junho	380	Réis 6.579.000	Kilometrícias 17.343	380	Réis 6:141.471	Kilometrícias 16.161	Réis 426:851.000	Réis 121:903.890	Réis 4:947.140	Réis	—
Sul e Sueste...	—	—	475	—	—	475	—	—	—	—	—	—	—
Minho e Douro	12 18	Fer.	353	Réis 12:795.685	Kilometrícias 36.248	353	Réis 16:046.776	Kilometrícias 45.458	Réis 100:249.614	Réis 101:162.012	—	—	912.401
	19 25	"	"	Réis 15:044.458	Kilometrícias 42.618	"	Réis 15:720.269	Kilometrícias 44.533	Réis 116:294.069	Réis 116:882.281	—	—	588.212
	26 4	Março	"	Réis 14:665.723	Kilometrícias 41.545	"	Réis 30:163.172	Kilometrícias 85.448	Réis 130:959.792	Réis 147:045.453	—	—	17:095.661
Beira Alta....	—	—	253	Réis 4:735.063	Kilometrícias 18.716	253	Réis 4:318.662	Kilometrícias 17.070	Réis 111:435.904	Réis 104:153.544	Réis 7:282.360	Réis	—
Nacional (Mirandella e Vizeu).....	23 29	Abril	105	Réis 1:166.253	Kilometrícias 11.107	105	Réis 829.497	Kilometrícias 7.899	Réis 18:532.885	Réis 18:620.066	—	—	87.484
	30 6	Maio	"	Réis 1:264.331	Kilometrícias 12.041	"	Réis 1:163.912	Kilometrícias 11.084	Réis 19:797.216	Réis 19:783.978	Réis 43.238	Réis	—
	7 13	"	"	Réis 4:336.343	Kilometrícias 12.727	"	Réis 976.509	Kilometrícias 9.300	Réis 21:433.559	Réis 20:760.487	Réis 373.072	Réis	—
Guimarães....	—	—	34	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—
Norte de Hespanha.....	13 19	Maio	3656	Ps. 4:459.644	Ps. 399	3393	Ps. 1:649.252	Ps. 467	Ps. 27:933.204	Ps. 30:841.248			

## Pintura de wagons

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

Esse sistema, 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 sistema 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 coloca-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 sistema 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 aceitação 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.

## Illuminação 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 illuminacão transitoria dos tunneis ou a das carruagens.

Agora que a electricidade está em actividade, facil seria crear um apparelho 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' saida, 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 província de Angola.

**Expedições de peixe.** — De hoje em diante, não se aceitam 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 meses.

**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 kilometri-co de 25.320,40 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<sup>m</sup> de comprido, por mais de 10 de largo.

**Medina a Salamanca.** — Refere o nosso collega de Madrid, o *Boletin 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 antisepicas de reconhecido valor. Tornou tambem obrigatorio a affixação de avisos em que se proibia 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 operarios 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 construcção 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 ácerca do projectado resgate das linhas ferreas, respondeu referindo-se especialmente á possibilidade de resgatar a linha do Sul da Austria.

A cerca do andamento das negociações n'esse sentido, o ministro declarou que elles 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 entabolidas, mais cara fique ao estado a aquisição da linha.

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

## Ascensor Municipio-Biblioteca

### Estatutos da companhia

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

#### CAPITULO I

##### Denominação, sede, fim e duração da companhia

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

Art. 2.<sup>o</sup> — A sede da companhia é em Lisboa.

Art. 3.<sup>o</sup> — O fim da sociedade é a aquisição da concessão e estudos, construcção e exploração de um ascensor do largo do Municipio para o largo da Biblioteca de Lisboa.

Art. 4.<sup>o</sup> — 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.<sup>o</sup> — O capital social será de 20:000\$000 réis, representado por duzentas acções de 100\$000 réis cada uma.

Art. 6.<sup>o</sup> — A companhia terá um fundo de reserva destinado a melhor garantir o capital social e ocorrer a qualquer despesa imprevista e urgente.

§ 1.<sup>o</sup> — Dos lucros líquidos da companhia serão destinados annualmente 5 por cento para fundo de reserva, enquanto não attingir 10 por cento do capital emitido.

§ 2.<sup>o</sup> — A importancia do fundo de reserva será depositada em um banco, a prazo ou á ordem, á escolha da gerencia, de acordo com o conselho fiscal.

Art. 7.<sup>o</sup> — As acções serão nominativas ou ao portador.

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

Art. 9.<sup>o</sup> — 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.<sup>o</sup> — 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.<sup>o</sup> — Podem tomar parte na assembléa geral, como representantes de outros accionistas, mas são inelegíveis para os cargos gerentes :

- 1.<sup>o</sup> — O marido por sua mulher;
- 2.<sup>o</sup> — O pae pelos filhos menores;
- 3.<sup>o</sup> — O tutor pe os tutelados;

4.<sup>o</sup> — O socio pela firma social.

Art. 12.<sup>o</sup> — 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.<sup>o</sup> — O accionista possuidor de uma a cinco acções terá um voto, e assim successivamente, contando-se um voto por cada mais cinco acções.

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

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

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

§ 1.<sup>o</sup> — Nas funções da mesa da assembléa o presidente é substituído no seu impedimento pelo vice-presidente, e na falta d'este pelo accionista eleito por aclamação.

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

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

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

Art. 17.<sup>o</sup> — 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.<sup>o</sup> — A convocação das assembléas geraes será sempre feita pelo presidente ou quem suas vezes fizer, por meio de anuncios nos jornaes e avisos directos aos accionistas, com antecipação de oito dias, pelo menos, e com declaração do fim da reunião.

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

Art. 20.<sup>o</sup> — Compete á assembléa geral :

1.<sup>o</sup> — Interpetrar os estatutos;

2.<sup>o</sup> — Eleger de tres em tres annos a mesa da assembléa geral, gerencia e conselho fiscal;

3.<sup>o</sup> — Discutir e votar as contas e relatorios da gerencia e parecer do conselho fiscal;

4.<sup>o</sup> — Fixar, sob proposta da gerencia, apresentada pelo conselho fiscal, o dividendo annual;

5.<sup>o</sup> — Fixar em cada anno, em conformidade com a primeira parte do artigo 38.<sup>o</sup>, a gratificação que ha de ser dada ao gerente;

6.<sup>o</sup> — Fixar igualmente a gratificação que deve ser dada ao conselho fiscal e á gerencia, nos termos do artigo 38.<sup>o</sup>;

7.<sup>o</sup> — Finalmente, nomear, quando o julgue conveniente, comissões especiaes para syndicar dos actos da administração.

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

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

#### CAPITULO IV

##### Administração

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

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

§ 2.<sup>o</sup> — 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.<sup>o</sup> — 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.<sup>o</sup> — Haverá um conselho fiscal composto de tres vogaes effectivos e dois supplentes, eleitos pelo modo que dispõe o artigo 21.<sup>o</sup> para as eleições de direcção.

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

1.<sup>o</sup> — Chamar, de acordo com o gerente, os supplentes aos diferentes cargos, conforme o disposto no artigo 34.<sup>o</sup>;

2.<sup>o</sup> — Celebrar, pelo menos, uma sessão de tres em tres mezes, e reunir todas as vezes que o gerente lhe pedir conselho;

3.<sup>o</sup> — Vigiar pelo exacto cumprimento do artigo 27.<sup>o</sup>

(Continua.)

 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  $\frac{5}{6}$  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  $\frac{5}{9}$ ,  $\frac{3}{9}$  e de novo  $\frac{5}{6}$ . De tarde 40 toneladas vendidas a Lb. 62  $\frac{10}{6}$  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  $\frac{13}{8}\frac{1}{2}$  a dinheiro (2.000 ton.) e  $\frac{13}{11}$  a um mez (1.500 ton.); em segunda mão a  $\frac{13}{11}\frac{1}{2}$  a um mez. Preço de liquidação : Scotch  $\frac{13}{11}$ ; Middlesbro'  $\frac{25}{5}$ ; Hematite  $\frac{11}{1}$  por tonelada.

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

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

**Chumbo** — Lb. 10  $\frac{3}{9}$  a Lb. 10  $\frac{5}{6}$  por tonelada.

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

**Antimonio** — Lb. 32 por tonelada.

 Companhia dos Caminhos de ferro portugueses da Beira Alta

(Continuado do n.<sup>o</sup> 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 considerável do cambio, apresentava certas dificuldades, assim vimos com satisfação, este anno, que as contas foram apresentadas, d'uma parte, em réis, dando os resultados que aparecem na contabilidade, e, d'outra parte, em francos, ao par, o que permite aos interessados estrangeiros comparar, sem dificuldade, o exercicio de 1894 com os anteriores. Apresentar-vos-hemos igualmente, 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..... ou seja, em francos, ao par, 1.547.027,55, menos 72.170,96, de que no exercicio precedente ou réis .....

As despesas, comprehendida a verba do renovaamento da via, ou seja réis 17.649,467 ou fr. 98.052,59, não attingiu senão a réis..... ou seja, em francos, ao par, 865.618,90, menos em relação ao exercicio anterior 10.885,98 fr. ou réis .....

O excedente das receitas de exploração resulta, pois, para o exercicio de 1894 em réis..... ou seja, em francos, ao par, 681.408,65, ou menos 61.284,98 fr. ou réis.....

O vosso Conselho de Administração vos fará conhecer, em seu relatorio, as causas que determinaram esta reducção 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, contudo, 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'issso 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

permitti que se pagasse aos obrigatarios :

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

Além d'isto separou-se :

1. <sup>o</sup> — Para direitos de sêllo e transmissão, 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 dívida-obrigações, seria necessário, 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 saiu a 69  $\frac{5}{8}$ , dando, por essa forma, para o serviço das obrigações uma perda de 25.416\$728 réis).

2. <sup>o</sup> — Para diferença de cambio sobre pagamentos feitos em Paris, réis .....	8.973\$058
3. <sup>o</sup> — Para o premio annual atribuído á conta «fundos de seguros» (1.765 fr. ao par) réis.	317\$700
4. <sup>o</sup> — Para trabalhos de modificação na estação commun 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 retém, 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.<sup>o</sup> semestre de 1895.

O valor em francos d'estes 30.106\$023 réis não pode 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 possível distribuir a mais aos portadores de obrigações 191.054,35 fr. ou cerca de 1,50 fr. por obrigação.

(Continua.)

 CONCURSOS

## Caminhos de ferro do Minho e Douro

## Direcção

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

documental, para o preenchimento de uma vaga de factor de 2.<sup>a</sup> classe do quadro d'esta direcção.

Os concorrentes, que não forem apontadores de 3.<sup>a</sup> 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 atestados comprovativos do seguinte:

- 1.<sup>o</sup> Ser portuguez;
  - 2.<sup>o</sup> Não ter mais de 30 annos de idade;
  - 3.<sup>o</sup> Ter sufficiente robustez;
  - 4.<sup>o</sup> Ter cumprido as leis do recrutamento;
  - 5.<sup>o</sup> Não ter nenhuma responsabilidade criminal;
  - 6.<sup>o</sup> Ter exame de instrucção primaria;
  - 7.<sup>o</sup> E de quaisquer 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 :

As melhores velas de estearina  
são as fabricadas pela  
COMPANHIA ALLIANÇA FABRIL  
Pedir a "MARGA NAVIO",  
VERDADEIRA  
VELA NAVIO  
E AS CONHECIDAS VELAS SOL  
4º venda em todas as mercerias do  
paiz e depositos da Companhia.



## 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  
*Luis Ferreira de Souza Cruz.*

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, vê os cartazes affixados em todas as estações da companhia e logares do costume.

Lisboa, 25 de junho de 1895.

## ARREMATAÇÕES

#### 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 Apolonia, e em Paris nos escriptorios da companhia, 28, rue Chateaudun.

Lisboa, 6 de junho de 1895.

## J. B. FERNANDES & C.<sup>A</sup>

SUCCESSIONES DE

**JOSÉ GREGORIO 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 antimonio, cobre, latão, chumbo em barra, em chapa e de munição; louça de ferro estanhada e esmaltada; garrafões, 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 aplicar a sulphostéatite cuprica. Injectores Excelsior de Vermorel, para aplicar o sulphureto de carbono. 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 COMISSÕES  
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS  
RECOMMANDÉES**

**Antwerpia.** — A. Manceau.

**Antwerpia.** — A. Hartrodt. — 36, rue Zirk.

**Berlim.** — S. O. — A. Hartrodt. — 54, Wienerstrasse.

**Bremen.** — A. Hartrodt. — 90 e 91, Langenstrasse.

**Covilhã.** — José do Nascimento Arraiano — Casa de comissões.

**Covilhã.** — Cezar d'Oliveira — Agente comercial da companhia real dos caminhos de ferro — Comissões, consignações e conta propria.

**Hamburgo.** — Augusto Blumenthal.

**Hamburgo.** — A. Hartrodt. — 4, Kattrepelsbrencke.

**Leiria.** — António C. d'Azevedo Batalha.

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

**Lisboa.** — Carlos C. Dias — (vinhos, frutas e outras comissões) — Rua do Jardim do Regedor, 35.

**Lisboa.** — C. Mahony & Amaral. — Rua Augusta, 70, 2.<sup>o</sup>

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

**LISBOA Avenida-Palace** — Rua do Príncipe, junto à Estação Central. — 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.<sup>er</sup> ordre — Propri. Victor Sasseti.

**LISBOA Hotel Durand** — Rua das Flores, 71 — 1.<sup>st</sup> class — English family hotel — Proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

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

**LISBOA Hotel Avenida** — Maison de 1.<sup>er</sup> ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures — Avenida, 53 — Propri. João da Matta, 1.<sup>er</sup> cuisinier du Portugal.

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

**LISBOA Grand Hotel de l'Europe** — Maison française de 1.<sup>er</sup> ordre — au centre de la ville — Propri. M. Estrade, 46, rua do Carmo.

**LISBOA Hotel Francfort** — T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio — Grande conforto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 rs. por pessoa.

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

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

**CASCAES Hotel Central** — De 1.<sup>er</sup> 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, cosinha esmerada, jantares para casamentos, etc. — Proprietaria Anna Vieira.

**CASCAES Hotel Bragance.** — Appartements pour famille. — Vue splendide sur la mer. Service de 1.<sup>er</sup> ordre. — Service au jardin et pour la ville. — Prix moderés. — Prop. Victor Lestage.

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

**CINTRA Hotel Netto** — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e asselados, 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 1\$000 réis por dia até 1\$500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

**TORRES VEDRAS Hotel Natividade** — Largo de D. Carlos, 1 e R. Paiva d'Andrade, 3 — No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro. — Excellentes quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano. — Carreiras a 100 réis, para os Cucos — Diaria de 800 a 1\$200 réis.

**CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lisboense** — Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias. — Cosinha esmerada e farta. Propri. Vicente G. de Paramos.

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

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

**PORTO Hotel de Francfort** — O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.<sup>st</sup> ordem — Propri. 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.<sup>st</sup> ordem e com vinhos à descrição. — Diaria 1\$000 a 1\$500 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 à Batalha). Serviço de 1.<sup>st</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. — Propri. Lopez Munhós.

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

**COVILHÃ Hotel Central do Castella** — Largo do Pelourinho — Bom serviço de mesa, quartos confortaveis desde 1\$000 rs. por dia.

**SEVILHA Hotel d'Europe** — Fonda de Europa — Propri. 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 — illuminacão electrica — luxuosos pateos — sala de jantar para 200 pessoas — banhos.

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

**MALAGA Nuevo Hotel Victoria** — Propri. Cristóbal Ganbero — Calle del Marqués de Larios, 9 — Bellos aposentos, excelente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

**GRANADA Hotel Victoria** — Propri. 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, orchester — Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.<sup>er</sup> ordre.

**BRUXELAS Hôtel de la Poste** — Rue Fossé aux Loups, 32. Près de la Place de la Monnaie et de la Poste. — Propri. H. 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.<sup>er</sup> 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*

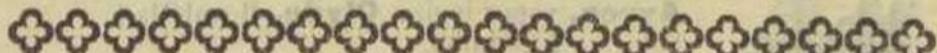
Officina de fundição **J. Thonar-Dejaiffe**, Namur (Belgica)

**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 grandes massas nas pedreiras, etc. Sistema privilegiado. — Transmissões teledinâmicas dirigíveis 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 máquina, carda inglesa, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinários, botões de fazendas de lã, seda, etc. etc., e botões de caroço. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boîtes e frascos em todas as cores e tamanhos.



**EMPREZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR**

PARA O

**ALGARVE E GUADIANA**

Carreira oficial

**O vapor GOMES IV**

Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 16 de julho, às 9 horas da manhã  
 para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro,  
 Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António.

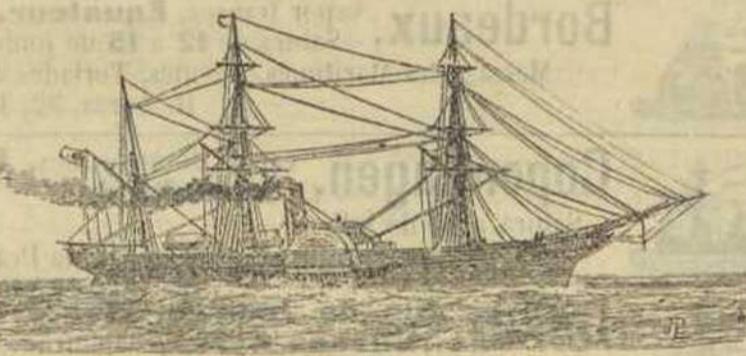
Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no  
 Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.º

**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 sairá a 15 de julho

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

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

AGENTES

Em Lisboa: — KNOWLES RAWES & C.º — R. dos Capelistas, 31, 1.º

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

