

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers—1894

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



Anvers—1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

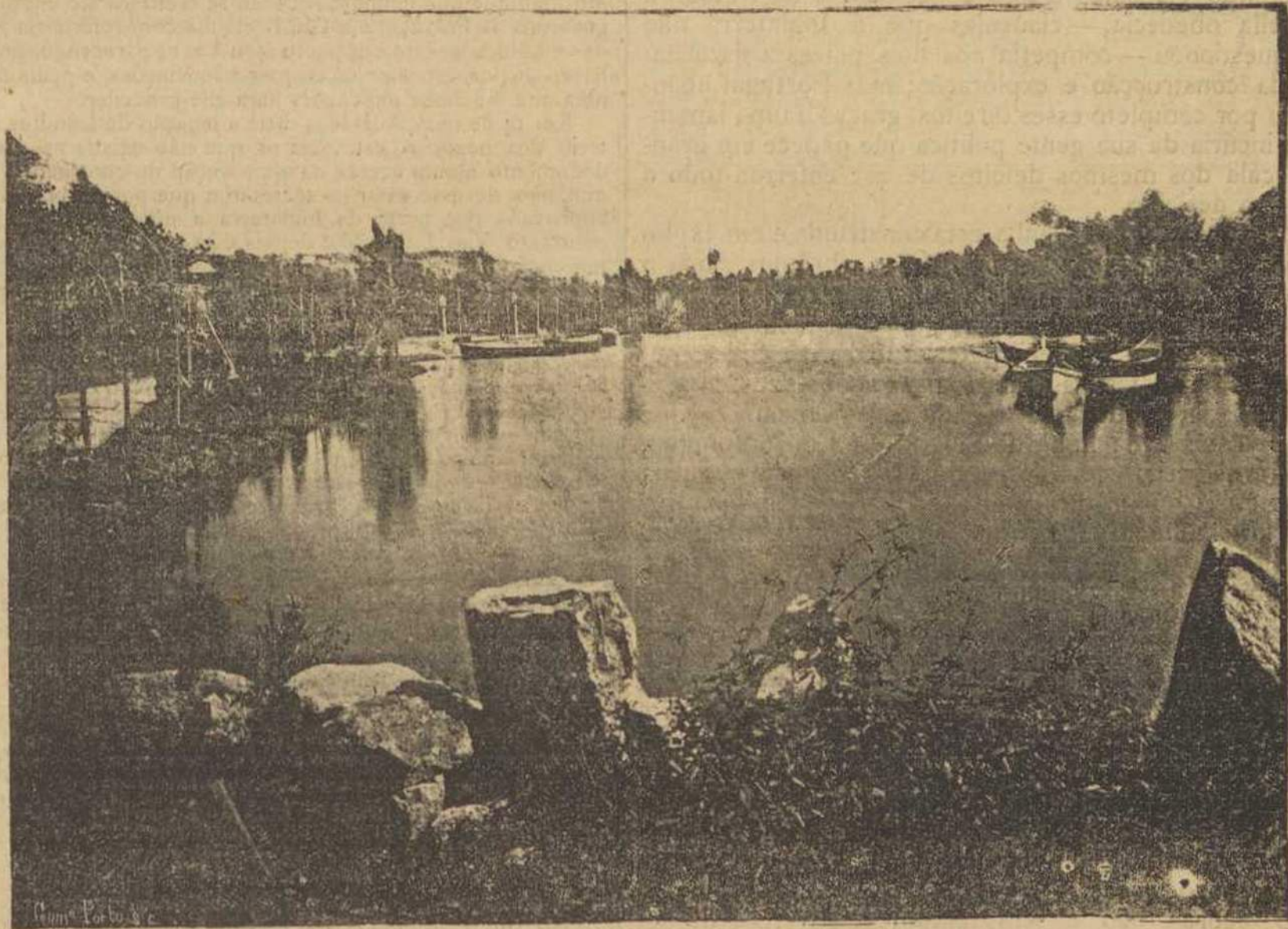
Annexo d'este numero

Ampliação da tarifa n.º 13 — pequena velocidade — da Beira Alta.

SUMMARIO

A linha do Pungue	Pag 145
Carta de Lourenço Marques, por J. M. C.	146
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett	147
Parte official. — Portaria de 30 de abril de 1896 do ministerio das obras publicas.	148
Tarifas de transportes	148
As aguas de Pedras Salgadas	148
Congresso internacional de caminhos de ferro, por A. Luciano	150
Imposto do sello	150
Mudança de horarios	151
Os passaportes	151

Parte financeira. — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	151 e 153
Quelimane a Ruvo	154
Linha de Placencia a Astorga	154
O electrico de Londres.	155
Tramways de Bruxellas	155
Linhas portuguezas. — Ascensores de Lisboa — Da Beira a Sena — Meridionaes — Tramways Coimbra-Figueira	155
Linhas hespanholas. — Linares a Almeria — Santander a Bilbao — Valencia a Alberique — Oviedo a Ribadesella.	156
Linhas estrangeiras. — França — Belgica — Suissa — Estados Unidos — Republica Argentina	156
Avisos de servico	156
Arrematações	156
Casas recommendadas.	158
Agenda do viajante.	158
Annuncios	157 e 159
Horario em 16 de maio de 1896	160
Vapores a sahir do porto de Lisboa	160



O LAGO — (Vidé artigo As aguas de Pedras Salgadas a pag. 148)

A linha do Pungue

VAMOS a vêr se conseguimos servir aos leitores uma tisana que não tenha o resaibro amargo d'esta questão, de tão desagradavel sabor e de tão tristes effeitos, a do caminho de ferro da Beira. Para nós sempre este caminho de ferro foi um mysterio, e um mysterio que nos fazia pensar por vezes como era que, dispondo das relações que temos, não

nos sendo negada informação alguma e em qualquer parte que seja, — quer nas instancias officiaes, quer nas particulares — sobre assumptos ferro-viarios, nada, se pôde dizer, conseguimos saber de positivo sobre esta linha construida em territorio portuguez.

Quando, ha anno e meio, quizemos fazer o mappa que este jornal deu aos seus leitores, e n'elle introduzir todos os caminhos de ferro portuguezes, a maior difficuldade foi obter o traçado do da Beira.

Ninguem sabia cousa alguma. No ministerio apenas

nos informavam de que a linha estava sendo construída por uma companhia inglesa, mas não existiam ali os traçados, os estudos, as plantas, os perfis, um desenho sequer que elucidasse, um documento que auctorizasse a saber-se o que por lá se estava fazendo na nossa Africa.

A direcção d'essa companhia constructora não tinha agencia em Portugal. Dirigimo-nos á companhia de Moçambique, julgando que esta, pelas suas relações com a *Beira Railway Company*, poderia facilmente dar-nos uma copia do traçado.

Ali, porém, os amigos que temos entre a direcção também nos responderam que nada sabiam ao certo, e só o sr. engenheiro Machado, tomando um mappa d'África, conseguiu, de memoria, traçar n'elle a linha, como a demos n'um dos quadros á esquerda do nosso mappa.

Foi o documento mais official que obtivemos.

Agora, por tristes e interessantes revelações de um jornal e do seu redactor, nas camaras, e pela resposta do proprio ministro dos estrangeiros, pôz-se a n'uma *toda* (?) a questão, da qual resulta, em resumo, que, tendo nós, em virtude do tratado de 11 de junho de 1891, que fazer construir um caminho de ferro do porto da Beira para Manica, fronteira inglesa, essa construcção foi por nós contractada com um engenheiro belga que passou a concessão á companhia inglesa a que acima nos referimos.

Segundo clausulas d'essa concessão, e do tratado a que ella obedecia, — clausulas que a Inglaterra não nos questionou — competia aos dois paizes a fiscalização da construcção e exploração; mas Portugal abandonou por completo esses direitos, graças a uma lamentavel incuria da sua gente politica que padece em grande escala dos mesmos defeitos de que enferma todo o paiz — o desleixo.

D'isto resulta que a linha está construída e em exploração sem que saibamos como, não cobrámos ainda o imposto de transito, não interviemos no seu regulamento de policia, não sabemos quaes as condições do seu traçado nem do seu material fixo nem circulante, quaes as suas tarifas, não nomeámos os seus empregados; nada, positivamente nada consta, menos do que se se tratasse da linha de Salonica a Constantinopla, do Transsiberiano ou de qualquer ramal de pequena importancia no sul da America!

E' perfeitamente pasmoso isto n'um paiz que tanto se esforça por manter soberania nas costas africanas, e contrasta perfeitamente esta incuria com os sacrificios que temos feito para nos conservarmos paiz colonial!

D'este odioso é de justiça que excluamos em boa parte o ministerio da marinha, que, em repetidas notas, reclamou do dos estrangeiros a realização do accordo que se tornava indispensavel com a Inglaterra, a este respeito, accordo que nunca foi feito, nem sequer sollicitado, não obstante aquellas continuas reclamações e o conhecimento de que o gabinete inglez não se negava a essas negociações.

Só agora (não é sem tempo) o governo, diz-se, mandou applicar a esta linha o regulamento ha muitos annos em vigor nos caminhos de ferro do ultramar, *agora* depois da linha estar fazendo serviço, ignora-se como, ha cerca de tres annos; isto é, vamos *começar* pelo que já devia estar feito ha que tempos, pelo que é mais simples, e pelo que não se fez!

Não se fez porém!... porque não se fez; porque, n'este malfadado paiz, a actividade e o cumprimento do dever vae sendo crime cuja repressão se tornaria necessario ser estipulada nos codigos... se esse *crime*

não fosse tão raro entre nós, que... se reprime por si...

Para que toda esta triste historia aqui fique registrada, extractamos do *Diario Popular* os documentos a que acima fazemos referencia:

Em officio de 16 de março de 1892 a Companhia de Moçambique transmittiu ao governo um officio de Van Laun, pedindo que a companhia obtivesse do governo portuguez a permissão para a transferencia do contracto para a Companhia South Africa, declarando a Companhia de Moçambique n'aquelle officio que desde logo recusára esta transferencia.

Em 14 de novembro de 1892 a Companhia de Moçambique communicou ao governo que se formára a *Beira Railway Company*, e que partira já para a Africa parte do material para a construcção da linha ferrea.

Em officio de 29 de novembro de 1892 o ministerio da marinha lembrou ao dos negocios estrangeiros, que era preciso o accordo com a Grã-Bretanha ácerca do traçado e construcção do caminho de ferro.

Em 23 de dezembro do mesmo anno o ministerio da marinha dizia ainda ao dos estrangeiros, que o caminho de ferro estava em construcção, mas que nem o governo portuguez, nem a Companhia de Moçambique tinham elementos para fiscalizarem a construcção, porque não existia o accordo luso-britannico.

Em 6 de fevereiro de 1893 o ministerio dos estrangeiros officiou ao sr. Soveral, nosso ministro em Londres, para que sollicitasse uma declaração do governo inglez de que estavam cumpridas as clausulas do tratado de 11 de junho de 1891.

Parece que o sr. Petre, ministro inglez em Lisboa, declarára por essa época que o governo britannico julgaria cumpridas as clausulas do tratado, se o caminho de ferro fosse construído em harmonia com o contracto Van Laun.

Em 23 de maio de 1894 o governo declarava á Companhia de Moçambique que nenhum accordo se realizara até então entre os governos de Portugal e a Grã Bretanha com referencia ao art. 1.º das modificações do contracto Van Laun; parecendo, porém, não haver duvida em atar quaesquer negociações, e pedia á Companhia que lhe desse indicações para elle proceder.

Em 14 de março de 1894 dizia a legação de Londres ao ministerio dos negocios estrangeiros que não existia na chancellaria documento algum ácerca da approvação do contracto Van Laun, que não devesse estar na secretaria; que por accordo verbal era approvada por parte da Inglaterra a modificação do primitivo contracto Van Laun, que depois d'isso não se realizara, com intervenção da legação, accordo algum referente ao art. 1.º do contracto modificado, nem a secretaria mandára á legação propostas que servissem de base a esse accordo, nem sequer definira com exactidão as difficuldades a remover; e que, tratando-se, segundo parecia, de iniciar uma nova negociação com a Grã-Bretanha sobre as condições da construcção do caminho de ferro, pedia instrucções.

Em 17 de abril o ministerio dos negocios estrangeiros recomendou ao sr. Soveral que obtivesse do governo inglez a confirmação da nota do sr. Petre ácerca do caminho de ferro.

Em 10 do dito mez o sr. Soveral respondeu que receava abrir as negociações e pedir a confirmação d'aquella nota, porque a South Africa podia levantar difficuldades.

Em 29 de fevereiro do corrente anno, isto é quasi 2 annos depois, enviava o ministerio dos estrangeiros á legação de Londres instrucções para negociar o accordo.

Estes documentos falam por si.

CARTA DE LOURENÇO MARQUES

(Correspondencia particular da GAZETA)

Lourenço Marques, 11 de abril de 1896.

No dia 1 do corrente foi aberta á exploração a estação de Barberton na linha da Companhia Neerlandeza.

O tempo de percurso entre a estação de Kaapmuiden (entroncamento) e a de Barberton é de 3 horas.

— No dia 1 de maio proximo futuro será posto em vigor o novo horario para o serviço combinado entre o caminho de ferro portuguez e o da Companhia Neerlandeza, começando desde esse mesmo dia a fazer-se dois comboios de passageiros, sendo um correio e outro mixto.

— A Exposição Internacional e Industrial, que devia realizar-se em Johannesburg no mez de março ultimo, ficou adiada para outra data.

— O praso para a entrega das propostas para a construcção d'um ramal de linha ferrea, a que me referi na minha ultima, de 29 de fevereiro, foi prolongado até o fim do mez de março ultimo, não se tendo de novo apresentado proposta alguma para a execução de tal trabalho.

— O governo adquiriu ultimamente 20 wagons que chegaram a este porto e que eram destinados á Companhia Neerlandeza, a qual os cedeu ao nosso caminho de ferro, visto a falta que tinhamos de material.

— Na colonia de Natal está-se procedendo aos estudos da continuação do South Coast Railway até Port Shepstone.

— A construcção do caminho de ferro entre Mossel Bay e Oudtshoorn, na colonia do Cabo, foi adiada, em vista de não se ter apresentado nenhuma proposta.

— A ultima expedição de ouro em bruto que sahiu do Cabo de Boa Esperança, a bordo do vapor *Norham Castle*, destinada a Inglaterra, era composta dos seguintes valores:

Standar Bank	11.538 onças	£ 37.600
African Banking Corporation	3.177 "	" 10.188
Natal Bank	5.203 "	" 18.080
National Bank	9.782 "	" 33.020
Robinson's S. A. Banking Co.	3.505 "	" 11.600

— As receitas das minas de carvão de pedra situadas em Springs (Transvaal), e que são exploradas pela Companhia Neerlandeza, relativas aos ultimos tres mezes, são representadas pelos seguintes algarismos:

Dezembro 1895	£ 189.037
Janeiro 1896	" 172.049
Fevereiro 1896	" 215.691

— O rendimento do caminho de ferro do Natal e minas de carvão pelo mesmo exploradas foi, no mez de fevereiro ultimo, de £ 72.654 contra £ 41.693 do mez correspondente do anno anterior, e mais £ 3.000 do que o rendimento do mez de janeiro ultimo.

A quantidade de carvão extrahido d'estas minas, durante o mez de fevereiro, elevou-se a 16.075 toneladas.

— O governo do Cabo da Boa Esperança concedeu á Grand Junction Railway Company Limited a construcção da linha de Oudtshoorn até Klipplaat e de Somerset East até Kingwilliamstown.

Os constructores são os srs. John Walker and Sons que tomaram todos os trabalhos de empreitada pela importancia de £ 2.000.000, tendo o governo contribuido para a construcção d'estas novas linhas ferreas com a importancia de £ 450.000.

— O movimento de passageiros e mercadorias, assim como a receita do caminho de ferro portuguez durante o mez de setembro de 1895, comparado com igual periodo do anno anterior, é representado pelos seguintes algarismos:

1895		1894	
Quantidade	Réis	Quantidade	Réis
Passageiros	3.254	2.240	2:096#440
Bagagens, kilos	7.150	4.262	51#862
Recovagens, kilos	23.938	14.371	244#645
Mercadorias, kilos	10.507.645	4.736.027	15:039#007
Diversos			1:681#823
			19:113#777
			19:063#858
			38:177#635
			Diferença a favor de 1895, réis

O movimento dos comboios durante o mez de março ultimo foi de 198 comboios que transportaram approximadamente 14.726 toneladas, contra 99 comboios que se effectuaram em igual periodo do anno passado e que transportaram 5.830^T.592. Quasi o triplo n'este anno.

— A affluencia de mercadorias a este porto tem augmentado extraordinariamente, avultando entre ellas grandes quantidades de madeiras da Australia.

— Deram os melhores resultados as experiencias a que procederam os navios de guerra allemães *Seeadler* e *Condor* e a canhoneira ingleza *Phoebe* com o carvão de pedra da *Transvaal Consolidated Coal Mines*, affirmando os relatorios respectivos que o carvão d'esta mina é superior ao do Natal.

J. M. C.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 9 de maio de 1896.

Acabam de inaugurar-se em Londres duas exposições que devem ter grande influencia em mais d'uma industria n'este paiz, e que certamente hão de conduzir a alguma alteração no nosso systema de locomoção sobre estradas. Refiro-me ás exposições de carros automotores — uma no Crystal Palace e outra no Imperial Institute — para as quaes se formulou e apresentou ha dias no parlamento um *bill* especial, annullando o celebre decreto restrictivo de 1863 que restringiu a velocidade de semelhantes carruagens a quatro milhas por hora e exigiu que as precedesse na estrada um homem levando bandeira vermelha; decreto que, sem duvida, reprimiu consideravelmente o desenvolvimento aqui do carro automotor, visto que já no anno de 1831, quando se nomeou uma commissão parlamentar especial para estudar a adopção de carros a vapor, percorreram as estradas de Inglaterra varias carruagens mechanicas para a conducção de passageiros.

Fala-se na inauguração, no 1.º de julho, de novo serviço de comboios expressos entre Londres e Paris. A partida de Londres será ás 3 horas e meia da tarde, e a de Paris ás 4, chegando os passageiros ao seu destino ás 11 da noite.

A exploração do novo serviço de vapores entre Tilbury e Ostende em combinação com os caminhos de ferro *London, Tilbury & Southend* e *Midland* começará no 1.º de julho proximo. Effectuar-se-ha a travessia em cinco horas. Os vapores serão construidos na Escocia e, conforme o systema privilegiado de Hodgett, com tres quilhas para diminuir os balanços, e navegarão sob bandeira ingleza.

O trafego de passageiros pelos caminhos de ferro *London Brighton & South Coast* e o *Oeste de França* pela via de Newhaven e Dieppe continúa sendo muito satisfactorio, transportando-se durante o anno de 1895 mais 20.018 passageiros do que no anno de 1894, quer dizer 153.320 contra 133.302. Convém notar que, durante as fortes tempestades prevaescentes no canal no mez de novembro passado, quando se interrompeu o serviço de passageiros tanto de Dover como de Folkstone, os vapores d'esta linha continuaram sem interrupção alguma.

Conta-se que a *Great Northern Company* vae empregar a somma de 250.000 libras esterlinas na recon-

strucção, tão rápida como possível, das suas vias principaes com carris d'aço do peso de 90 libras por jarda.

Estão-se fazendo experiencias n'um dos comboios Edimburgo-Glasgow do *North British Railway* com o systema de illuminação electrica ha tempo em uso nos comboios da companhia *Great Northern* de Irlanda e ao qual me referi em uma das minhas cartas anteriores.

Como então indiquei, o systema alludido consiste em que cada vehiculo vae provido do seu proprio material gerador, sendo a revolução do eixo da carruagem que faz funcionar o pequeno dynamo (colocado debaixo do vehiculo) que produz a electricidade para illuminar o comboio quando está em movimento e fornece aos accumuladores a corrente sufficiente para illuminal-o quando está parado nas estações.

W. N. Cornett.

O que se communica ao director dos caminhos de ferro do sul e sueste, para os devidos effeitos.

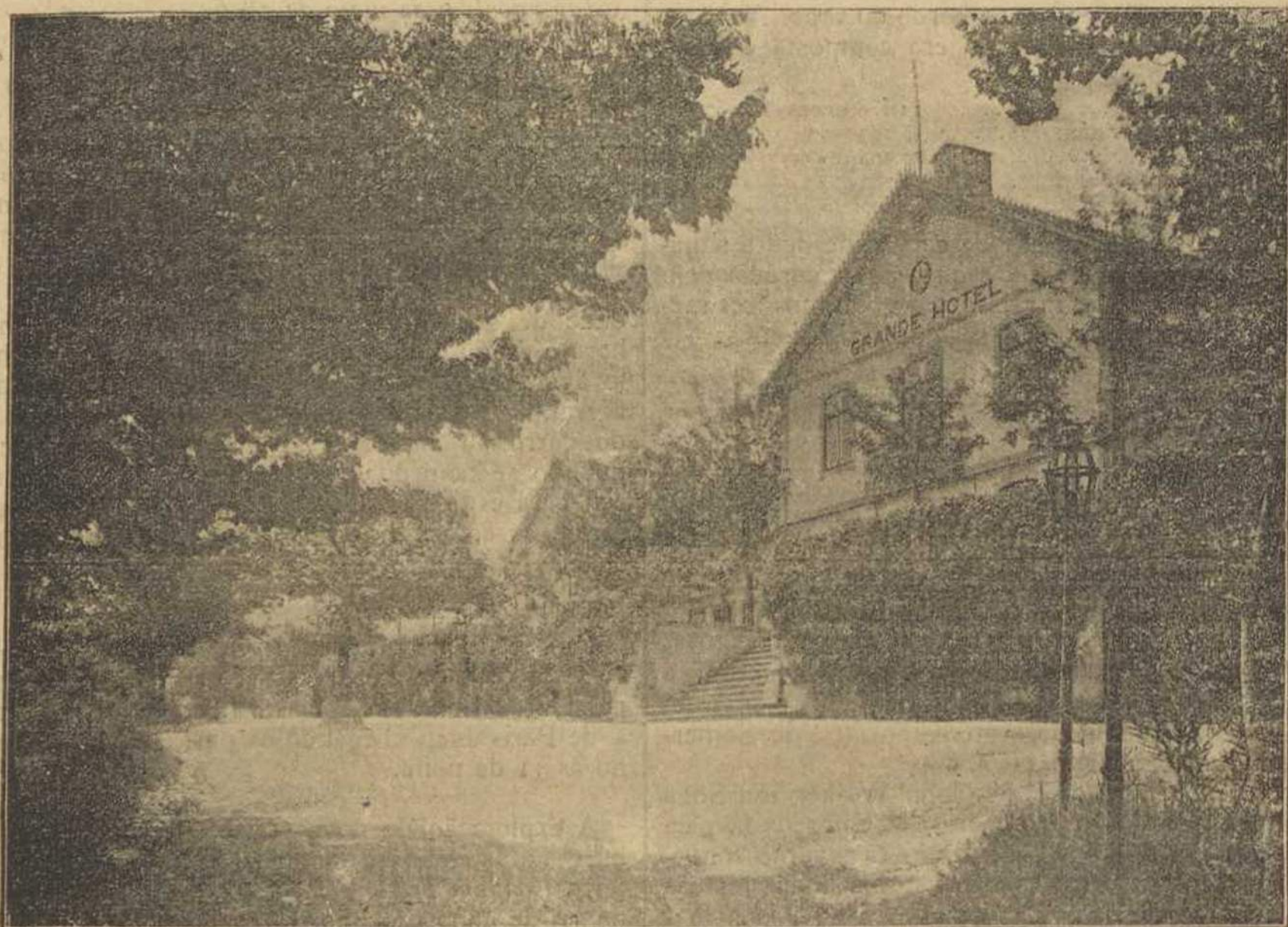
Paço, em 30 de abril de 1896 = *Arthur Alberto de Campos Henriques.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Ampliação da tarifa 13 da Beira Alta. — Damos como annexo este impresso pelo qual as expedições de carvão, telha e tijolo, entre as estações de Figueira da Foz e Pampilhosa local ficam pagando os preços da tarifa 13, como se se tratasse de expedições procedentes ou destinadas ao Norte.

As aguas de Pedras Salgadas

Entre as estações d'aguas mineraes da península, não ha talvez nenhuma mais justamente afamada que a



O GRANDE HOTEL DE PEDRAS SALGADAS

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de Obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Tendo sido presente a Sua Magestade El-Rei um requerimento da companhia dos caminhos de ferro meridionaes, pedindo prorrogação do prazo fixado pela portaria de 3 de abril do anno findo para recommear os trabalhos de construcção do caminho de ferro de Vendas Novas a Santarem; o mesmo augusto senhor, não admittindo de fôrma alguma como fundamento legal o allegado pela companhia, mas por simples equidade: ha por bem, conformando-se com o parecer de 20 de abril corrente do conselho superior de obras publicas e minas conceder por mais seis mezes, que terminam em 1 de agosto proximo futuro, a prorrogação pedida, sendo as despesas de fiscalizaçã, nos termos da portaria de 25 de maio de 1894, pagas pela companhia requerente, e caducando, *ipso facto*, a concessão, se as obras não recommearerem no prazo fixado n'esta portaria.

de Pedras Salgadas, graças á efficacia reconhecida das suas aguas no tratamento de variadissimas doencas.

A estação de Pedras Salgadas é tão conhecida, que não precisa que a ponhamos em evidencia; é simplesmente nosso proposito lembrar aos leitores as vantagens do tratamento n'esta estancia, as suas excellentes installações e a belleza do sitio, visto estar aberta a estação.

O estabelecimento está situado na provincia de Trazos-Montes, districto de Villa Real, na altitude de 580 metros, e na vertente leste da collina que domina o fertil valle de Sabroso, o qual se estende de Villa Pouca d'Aguiar, ao sul, até á aldeia, ao norte, d'onde lhe provém o nome. Esta vasta planicie é protegida por uma cinta de montanhas, cobertas de castanheiros e carvalhos, povoada de casaes, e atravessada de sul a norte pelo pequeno e pittoresco rio Avellames.

O clima póde ser considerado sub-alpino. As aguas sahem de rochas graniticas, e ainda não ha muitos annos, correndo na encosta, iam perder-se no rio. Parece que eram utilizadas ha muito tempo; todavia, ha apenas cerca de vinte annos, que começaram a ser estudadas; foram depois analysadas pelo abalisado chimico José Julio Rodrigues, cuja perda todos lastimamos, e pelo sr. J. dos Santos Silva, director dos trabalhos praticos no laboratorio chimico da Universidade de Coimbra.

Estas analyses foram posteriormente confirmadas pelo dr. J. Caminhoá, inspector geral de hygiene no Rio de Janeiro.

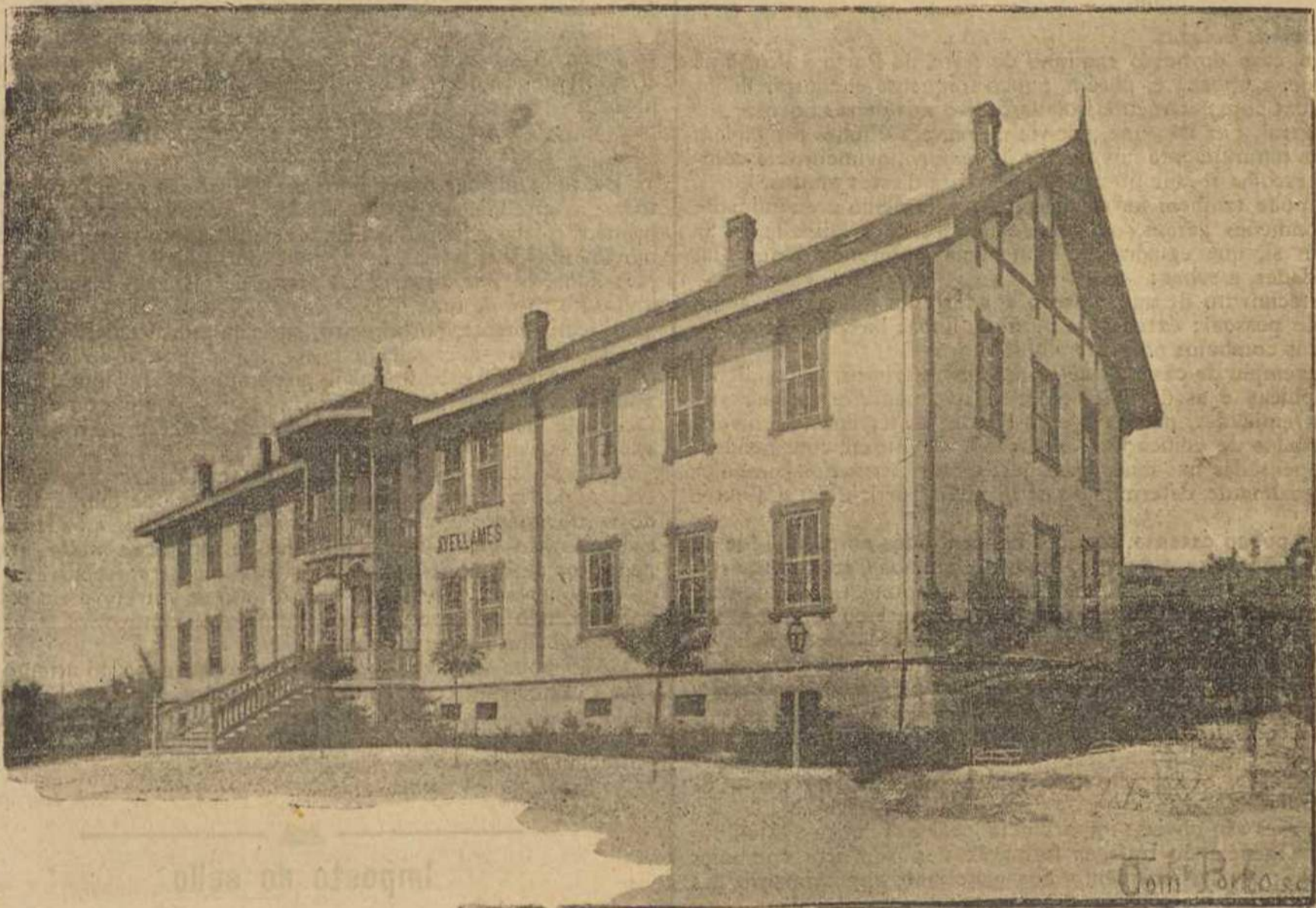
As nascentes actualmente exploradas são seis: Penedo, Penedo Novo, Grande Alcalina, José Julio Rodrigues, Gruta Maria Pia e D. Fernando. As aguas são frias e a analyse demonstra que merecem a denominação complexa de alcalinas, ferruginosas, lithicas, arsenicaes e gazosas. Segundo os elementos predominantes

com muito cuidado, sendo empregados os aparelhos mais aperfeçoados.

O estabelecimento está aberto desde 10 de maio até 10 de outubro. O uso das aguas na origem não é permittido sem consulta prévia do medico do estabelecimento ou indicação expressa do assistente, sendo necessaria a inscripção. Para a medicação externa ha uma excellente casa de banhos, onde se fazem todas as applicações hydrotherapicas; junto á sala de *douches* ha as de irrigações, de jogo d'armas e o gymnasium.

O estabelecimento está situado no centro de um vasto parque coberto de arvoredo, que proporciona aos frequentadores magnificos passeios. O espaçoso lago, do qual damos a gravura, e os variados jogos ao ar livre, completam, pelo exercicio physico e a distração, o tratamento pelas aguas.

No parque ha tres hotéis de diferentes classes; publicamos a gravura dos dois principaes; pharmacia,



HOTEL AVELLAMES

em cada nascente, podem ser classificadas do modo seguinte: arsenical e lithica, Penedo; alcalina, José Julio Rodrigues, Grande Alcalina e Penedo Novo; acídula-gazosa, D. Fernando; ferruginosa, Gruta Maria Pia.

Esta complexidade de composição e a variedade das nascentes permite applicar as aguas em grande numero de doenças locais e affecções geraes do aparelho digestivo, urinario e respiratorio, assim como no arthritismo, anemia, diabetes, albuminuria, etc. Os resultados obtidos tem sido muitas vezes admiraveis, como attestam medicos e doentes.

Como aguas de mesa, são agradabilissimas, conservando-se perfeitamente, embora estejam engarrafadas ha tempos. A exportação faz-se em garrafas de $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ e 1 litro. A captagem e o engarrafamento são feitos

estação telegrapho-postal. A vaccaria, estabelecida tambem no parque, em edificio acabado de concluir, com todas as mais aperfeçoadas condições, permite seguir rigorosamente o regimen lacteo aos doentes que d'elle precisarem.

A estação de Pedras Salgadas é ponto de partida para excursões variadas e muito agradaveis. Os frequentadores podem visitar Villa Pouca d'Aguiar, o velho castello d'Aguiar, a aldeia de Sabroso, de S. Martinho de Bornes, Chaves, etc., etc.

A viagem do Porto para Pedras Salgadas faz-se tomando o caminho de ferro do Douro, ou do Minho e Guimarães: no primeiro até á Regoa, e depois em mala-posta ou carruagem. De Guimarães para cima tambem ha mala-posta e carruagens, mas o trajecto é mais longo, posto que de admiravel belleza.

Congresso internacional de caminhos de ferro

QUINTA SESSÃO

(Londres — 1895)

Questão decima nona

Depositos dos caminhos de ferro economicos

E' preciso collocar o deposito principal no meio ou n'uma das extremidades da linha?

RELATOR

Sr. TERZI, director do caminho de ferro de Suzzara-Ferrara (Italia).

Classifiquemos as linhas em cinco grupos, como as classificou o illustre relator:

- I — Linhas isoladas;
- II — Linhas ligadas por uma extremidade a rede mais importante;
- III — Linhas atravessando a rede principal;
- IV — Linhas ligadas pelas duas extremidades a rede mais importante;
- V — Linhas ligadas entre si e a rede mais importante.

I — Linhas isoladas.

Foi o caso do nosso caminho de ferro do Porto á Povoá na sua primeira época; é, porém, pouco frequente encontrar linhas economicas completamente isoladas, salvo nos paizes novos.

Em geral, por isso que, por via de regra, as linhas principiam e acabam naturalmente nos pontos de maior movimento de comboios, a escolha recahe no mais importante d'estes pontos.

Mas pôde tambem haver um ponto intermedio predominante pelas condições geraes, ou pelas especiaes da localidade ou da linha em si, que egualmente influem na preferencia d'uma das extremidades, a saber:

Abastecimento de agua; preço dos terrenos a adquirir; alojamento do pessoal; extensão e perfil da linha; direcção do movimento dos comboios no principio do dia; etc.

No exemplo de casa, a que acima nos referimos, as condições topographicas e as da linha eram sensivelmente as mesmas nas duas extremidades, no Porto e na Povoá; os terrenos, de nivel e desimpedidos de edificações; o traçado, de litoral, com pendentes compensadas nas duas direcções; o movimento dos comboios quasi egualmente determinado de manhã a partir d'um e d'outro ponto.

Linha pouco extensa, serviços concentrados ao pé da séde da administração; esta é a regra. Deposito, officinas, armazens, estabelecidos sob o regimen da mais stricta economia, tinham de ficar no mesmo ponto em que os escriptorios do serviço central.

Eis a razão por que todas aquellas installações do caminho de ferro da Povoá ficaram na Boa-Vista, á sombra benefica dos eucalyptos plantados com tanto amor e quasi pela mão de Oliveira Martins.

II — Linhas ligadas por uma extremidade a rede mais importante.

Geralmente, o deposito principal é collocado no ponto de contacto.

As razões são obvias: importancia local e technica d'este ponto; convergencia do trafego; formação dos primeiros comboios de manhã; aprovisionamento dos materiaes; approximação das grandes officinas de construcção e reparação.

Quando a linha economica é explorada pela grande linha, e este caso não é raro, a razão ainda é mais obvia, e não são necessarias duas.

Ha, porém, muitas excepções; por exemplo, quando os primeiros comboios de manhã são na direcção da extremidade opposta ao ponto de inserção para este ponto, e á noite em sentido contrario; é o caso das linhas que servem os grandes centros agricolas, as regiões das hortas e dos pomares, as praias piscosas.

No caminho de ferro a que acima nos referimos, a abertura do segundo troço, pondo a linha em relação com a do Minho em Famalicão, não alterou as condições geraes precedentes; pelo contrario, confirmou-as pela altitude crescente que tomou o traçado, e não deixando de estar a estação principal na testa da linha e no centro da população e do commercio.

No caminho de ferro de Mirandella, bem como no de Guimarães, estabelecidas as tomas de agua e as reservas de combustivel no ponto de junção com a grande linha, as grandes installações foram collocadas no ponto opposto, onde se acham as estações principaes, correspondentes ás povoações mais importantes.

III — Linhas atravessando a rede principal.

O ponto de intersecção é ordinariamente uma estação importante da grande linha e prepondera na pequena; de ahí a conveniencia de estabelecer o deposito n'aquelle ponto.

Este caso é como que a duplicação do precedente, convergindo duas linhas para o ponto commum; teem, pois, cabimento as considerações já expostas.

Milita, porém, a favor do ponto de intersecção a vantagem especial da exploração dos dois troços com menor numero de locomotivas, até em vae-vem, e com uma rotação mais facil de pessoal e de material circulante.

IV — Linhas ligadas pelas duas extremidades a rede mais importante.

Quanto fica dito, basta para apreciar as razões que podem n'um ou n'outro caso prevalecer para a escolha do local do deposito, quer n'uma das extremidades, quer n'um ponto intermedio.

A escolha do ponto intermedio deu-se em circumstancias muito particulares no caminho de ferro de Suzzara-Ferrara, que tem 82 kilometros de extensão.

A linha atravessa duas provincias diferentes, cujas capitales são Mantua e Ferrara, cada qual em relação com a respectiva extremidade; ha, pois, duas correntes de trafego divergentes, e, por consequencia, a necessidade de fazer partir os primeiros comboios de manhã em sentido contrario d'um ponto intermedio, que é Sermide.

Foi esse o ponto assim determinado para séde do deposito, não obstante as ligações em Suzzara e em Ferrara com a rede principal.

V — Linhas ligadas entre si e a redes mais importantes.

Não é bem o caso da questão, que suppõe, nos termos em que foi proposta, uma especie mais simples.

Mas podemos generalizar a hypothese, applicando-a, não a uma só linha, mas a uma rede; partindo do simples para o composto, e não perdendo de vista os preceitos geraes, encontraremos a solução no ponto mais central possivel, segundo as necessidades da tracção, as exigencias do trafego e as vantagens da localidade.

De tudo o que, concluímos que é preciso attender sempre a todas as circumstancias de cada caso que se offerece, pondo em primeira plana a importancia da estação sob o ponto de vista do movimento de passageiros e mercadorias no caso de uma simples linha, mas tambem sob o ponto de vista do plano geral das linhas no caso de uma rede.

Effectivamente, no primeiro caso, na estação mais importante haverá sempre necessidade de ter maior numero de locomotivas para a manobra e composição dos comboios; promptidão de auxilio das officinas de reparação, proprias da linha ou estranhas; facilidade de recrutar o pessoal, de abastecer o armazem e de exercer vigilancia sobre o serviço.

E no segundo caso, a vantagem é semelhantemente manifesta, coincidindo a importancia nas bifurcações, onde tambem é grande o movimento das locomotivas e dos comboios e onde ordinariamente são estabelecidas officinas de reparação maior, grandes depositos de combustivel e outras installações correlativas.

O congresso, que sobre o assumpto se entretive em pacifica palestra, não se lhe offerecendo motivo de controversia, resumiu o seu trabalho na seguinte conclusão:

«Não pôde ser posta regra geral. Só por meio do attento exame e detido estudo das condições de exploração da linha, e sobre a base das vantagens d'uma situação em relação a outra, poderemos seguramente escolher o ponto mais conveniente para o estabelecimento do deposito das locomotivas.»

(Conclue).

CA. Luciano.

Imposto do sello

Já se acha publicado desde 7 do corrente o decreto augmentando muitas e varias taxas d'este imposto e creando taxas novas, entre as quaes a dos 10 réis nos bilhetes de passageiros em caminho de ferro.

Este projecto, como outros muitos, foi approvado sem discussão nas duas casas do parlamento, o que quereria dizer, para quem não conhecesse como a nossa organização politica transformou em perfeita fixação o nosso systema parlamentar, que o projecto sahiu tão bom, tão perfeito, da commissão de fazenda da camara dos deputados, que não havia uma virgula a mudar-lhe!

Verdade seja que, se as camaras não o discutiram, o publico, na sua indiferença habitual que vae sendo, mais que torpor, verdadeira morte moral, tambem não se interessou por elle, não o leu, não o estudou em ponto algum.

Bom é dizer-se que algumas raras e isoladas reclamações que appareceram foram attendidas mais ou me-

nos, senão a satisfação da justiça, pelo menos o sufficiente para nos deixar convencidos de que, se todos os lesados, ou grande parte d'elles, reclamassem, muito mais se conseguiria.

Por exemplo: O projecto do ministro elevava por tal forma o imposto sobre annuncios em cartazes ou quadros, que os tornava prohibitivos; a Empresa d'Annuncios nos caminhos de ferro reclamou perante a camara dos deputados e a camara do Commercio e Industria, e a taxa que se projectava ser de 100 réis por mez, o que era uma extorsão, com a qual todo o commercio ficaria privado de annunciar os seus productos, ficou sendo de 200 réis por uma só vez.

É carissimo este imposto e superior ao de todos os paizes da Europa, mas não tem comparação com a perfeita loucura do primeiro projecto.

A Companhia Nacional Editora ainda reclamou, demonstrando que o aggravamento d'este imposto lhe diminuia o trabalho nas suas officinas, mas a sua reclamação só appareceu na camara dos pares depois do projecto votado.

Tambem o projecto tornava sujeitos a sello os annuncios de publicações literarias; alguém promoveu uma representação dos editores a qual foi attendida.

Por esta forma sempre se evitou que desaparecessem por completo, como indubitavelmente desapareceriam, os quadros annuncios que embellezam as estações e são uma fonte de receita das caixas de soccorros do pessoal das differentes linhas.

Em relação ao imposto sobre os bilhetes de passageiros já dissemos o que tinhamos que dizer.

Está decretado, é um facto; mas antes de se publicar o regulamento, não percebemos bem como possa ser posto em vigor.

Como se faz esta cobrança? pelo pessoal das bilheteadas? Então a lei não só sobrecarregou o publico com um imposto a mais, como o pessoal das linhas ferreas com mais uma responsabilidade.

E enquanto que aos empregados das secretarias se abonam gratificações por trabalhos extraordinarios, mesmo a alguns que nem o trabalho ordinario fazem, o pessoal das vias ferreas terá mais trabalho e não poucas vezes perda, porque facil é deixar de cobrar, por engano, uma verba que está fóra das tarifas.

Depois as estatisticas, obrigadas á separação de bilhetes de preço até 390 réis e dos de preço de 400 réis ou mais, tambem serão mais trabalhosas. Isto produzirá mais ou menos um augmento de pessoal para serviço do Estado, sendo as companhias que lhe pagam, isto é, mais um encargo a que empresas particulares ficam sujeitas.

Em relação aos passageiros dir-se-ha que não é o augmento de 10 réis em bilhete que os afugenta.

Assim será, mas, a acceitarmos essa theoria, as companhias poderiam augmentar, pela sua parte, outros 10 réis, que tambem não afugentariam o publico, em proveito das suas receitas.

Ha poucos annos, em França, o governo quiz levar as companhias a reduzir os preços dos bilhetes e, apesar de que as insufficiencias de receitas são pagas pelo thesouro, foi elle que deu o exemplo, desagravando os transportes de grande velocidade de uma parte do imposto.

Aqui faz se justamente o contrario, mas só do lado do Estado.

Emfim, a lei vae cumprir-se desde 1 de junho proximo, segundo determinação do sr. director dos Proprios Nacionaes, e só nos resta, como praticos, exemplificar os seus effeitos:

Ficarão pagando imposto os passageiros procedentes

de Lisboa (Rocio), para as estações desde Povoá, em 1.^a classe; de Alverca, em 2.^a; e de Villa Franca, em 3.^a Para o lado do Oeste desde Cacem, em 1.^a; Sabugo, em 2.^a; e Mafra em 3.^a Para Cascaes só pagam os de 1.^a para esta estação e Estoril.

Nos bilhetes de ida e volta pagam os desde Sacavem, Povoá e Alverca respectivamente ás 3 classes.

Na linha do Sul devem pagar os de Lisboa para além de Palmella ou Poceirão em 1.^a classe (visto que a parte caminho de ferro só para estas estações começa a ser superior a 390 réis) Setubal e Poceirão e além os de 2.^a, e Pegões e mais além os de 3.^a

Partindo da Figueira para a Beira ficam sujeitos ao imposto os bilhetes para Arazede, em 1.^a ou 2.^a, e Cantanhede, em 3.^a

Sahindo do Porto, a 1.^a classe para Espinho, Trofa, Recarei e Azurara e além; a 2.^a para Ovar, Famalicão, Cete, Louzado e Laundos e além; a 3.^a para Ovar, Nine, Santo Thyrsó, Penafiel, Gondifellos (por Famalicão) e além.

Nos bilhetes por preços reduzidos será de toda a justiça que não recaia o imposto; é questão do regulamento. Se as linhas ferreas reduziram os preços é um contrasenso o Estado augmental-os.

Mas emfim, até vêr...

Mudança de horarios

Deve ser alterado brevemente o horario de todas as linhas da Companhia Real e Minho e Douro. A alteração n'estas, será em 21 do corrente e n'aquellas provavelmente em 29 de maio ou em 1 de junho.

Os passaportes

Como dissémos foi confirmado pelas camaras o decreto dictatorial do anno passado sobre passaportes, e naturalmente esse diploma, publicado no *Diario* e transcripto nas folhas populares, emocionou o publico, crendo-se que se iam estabelecer rigorosamente os passaportes pela via terrestre.

O peor foi que n'algumas instancias officiaes, como, por exemplo, no governo civil de Lisboa, chegou-se á imprudencia de se affirmar que ninguém poderia sahir do paiz sem passaporte.

Afinal é sabido que tal não succede, dizendo-se que essa parte do decreto só será posta em vigor quando se publicar o regulamento, o qual ou não se publicará ou resolverá a questão de forma a não fazer passar o nosso paiz pela vergonha de ser o unico em que se põem embargos ás communicações por via de terra.

E' o que temos a informar aos nossos leitores que nos interrogaram sobre este ponto.

PARTE FINANCEIRA

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 mai 1896.

Le marché clôture en hausse, et les cours progressent sur toute la ligne, grâce à la détente générale qui s'est produite tout récemment, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur; de tous côtés l'apaisement est à l'ordre du jour. Les valeurs les plus favorisées par la grande spéculation ont été le Suez et les Sociétés de Crédit.

Notre 3 0/0 oscille aux environs du cours de 103 fr.

L'Amortissable reste à 101 fr., et le 3 1/2 ne manque pas de fermer à 106,25 fr.

La Banque de France reprend à 3.720 fr.

Le *Crédit Lyonnais* a bénéficié de la bonne tenue générale; il finit à 792,50 fr.

La *Banque de Paris et des Pays Bas* se maintient à 830 fr. L'assemblée générale des actionnaires a eu lieu le 8 courant. Elle a approuvé dans toutes leurs parties le rapport et les comptes de 1895, tels qu'ils sont présentés, et a fixé à 40 fr. par action le montant du dividende pour cet exercice.

Le *Comptoir d'Escompte* s'avance à 585 fr.

La lecture du rapport du conseil d'administration, qui vient d'être publié, a fait une excellente impression.

Crédit Industriel et Société Générale n'éprouvent pas de changement.

A 80 fr. le *Crédit Mobilier*, dont la situation se trouve améliorée par la vente de son immeuble de la place Vendôme, présente des probabilités incontestables de plus value prochaine.

Le *Crédit Foncier* progresse à 675 fr. Bon courant d'affaires en obligations.

La *Banque Ottomane* reste à 576,25 fr. Il est question d'une prochaine émission d'obligations 5 % représentant l'emprunt conclu tout récemment par la banque avec le gouvernement ottoman.

Le *Mobilier Espagnol* est calme à 58 fr.

Le *Crédit Foncier Colonial* convoque ses actionnaires pour le 29 courant; l'action se traite à 50 fr.

La *Banque de l'Afrique du Sud* est toujours l'objet de nombreuses transactions de 126 fr. à 127,50 fr.

L'*Italien*, sans raison, s'avance à 85,50 fr.

L'*Extérieure* se traite à 63 1/4 fr., Cuba 6 % à 375 fr. et la 5 % à 318 fr.

Les *Fonds Egyptiens*, nullement influencés par les derniers événements, font preuve d'une tenue remarquable.

La *Rente Portugaise* cote ferme 26 7/8 fr., l'obligation des *Tabacs* 4 1/2 vaut 482 fr. Les ventes effectuées par la Compagnie des Tabacs de Portugal pendant le mois d'avril 1896 (y compris la recette provenant des droits d'importation directe), ont été de 651:773\$087 réis; période correspondante du précédent exercice, 628:343\$752 réis; augmentation en faveur de l'exercice en cours, 23:429\$335 réis.

Les *Fonds Argentins* gagnent du terrain. Le Congrès vient d'être ouvert et dans le discours présidentiel, il est fait mention du projet d'unification des dettes nationales et provinciales. L'*Argentin* 1886 5 % s'inscrit à 392 fr., *Catamarca* à 220 fr., *Corrientes* à 225 fr. et *Cordoba* à 145 fr.

Le *Brésilien* 4 % 1889 passe à 73 fr.

La *Rente Vénézuélienne Intérieure* 5 % se retrouve à 45 fr. Le Congrès vient de décréter la conversion de la dette intérieure 5 % en une dette intérieure 6 % à raison de 85 %. L'échange des titres actuels contre ceux de la nouvelle dette devra être effectué dans le courant de juin, et le coupon du 1^{er} juillet devra y rester attaché; ce sera donc en échange du coupon du nouveau titre que se fera le paiement de l'échéance du 1^{er} juillet 1896.

Valeurs Industrielles. — Le *Suez* passe à 3.410 fr., et la *part civile* à 2.305 fr. Les recettes du transit sont en augmentation sur celles de la période correspondante de l'exercice écoulé et cette plus value assure pour l'avenir des proportions d'accroissement du dividende.

L'obligation *Corinthe* nouvelle s'inscrit à 76 fr., les recettes de ce côté restent médiocres malgré la bonne saison.

Le *Panama* est stationnaire, les *Bons à Lots* continuent à être recherchés à 148 fr.

Les *Métaux*, profitant de la reprise des cours des fers et des cuivres, atteignent 520 fr. Le dividende sera de 30 à 35 fr.

Le *Rio* termine à 520 fr. ex-coupon de 15,07 fr. L'assemblée générale a eu lieu le 30 avril. Toutes les propositions du conseil ont été acceptées. Il ressort des déclarations du président que la conversion de la dette hypothécaire en obligations 4 % a pleinement réussi, et que la compagnie a économisé ainsi 64.000 liv. et économisera 74.000 liv. par an dorénavant. La compagnie depuis sa fondation, il y a vingt ans, a extrait 23.000.000 tonnes de minerai.

La *Tharsis* se négocie à 133,75 fr., ex-dividende de 8,75 fr.

Le *Cape Copper* reste à 62,50 fr. en attendant mieux.

Dans le marché des *Mines d'Or* pas de changements notables à signaler depuis un mois.

La *Chartered* seule a retrogradé à 85 fr. Les autres valeurs s'inscrivent à peu de chose près aux mêmes cours qu'en avril.

L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de maio de 1896.

O facto mais importante da quinzena que hoje finda, pelo que respeita ao mercado financeiro, foi a transição que houve no regimen cambial. Muito procurada a divisa Londres, provocou nma forte descida que, tendo começado em fins da quinzena pas-

sada, se accentuou n'esta, passando de 41 15/16 para 41 1/16. Motivou esta transição: — as necessidades do commercio para pagamento das importações do primeiro trimestre, as requisições do thesouro para pagamentos em Londres á casa Baring Brothers, os vencimentos dos saques representando as vendas de trigos americanos e russos. Não deixou de causar impressão a insistencia com que os bancos mantiveram as ordens de compra, dando a entender que havia um grande vacuo a preencher.

Encerrou-se o parlamento e, felizmente, deixaram de ser approvadas as propostas ministeriaes que mais viriam sobrecarregar os contribuintes. O encerramento foi abreviado por um incidente politico que originou uma crise ministerial, cuja solução foi bastante laboriosa. O sr. ministro da marinha, vendo a impossibilidade de serem acceitas ou votadas algumas propostas em que tinha empenho, deu a sua demissão. Uma d'essas propostas referia-se á construcção do caminho de ferro de Quelimane ao Ruo, em que está empenhada a Companhia da Zambezia. Afinal diz-se que sr. ministro da marinha consentiu em retirar a sua demissão, garantindo-se-lhe poder decretar as concessões necessarias para a construcção do referido caminho de ferro, fazendo uso do § 1.º do art. 15.º do Acto Adicional de 5 de julho de 1852.

Ora isto não pôde ser. Este mesmo governo, logo em seguida a fazer largo uso da faculdade do Acto Adicional em setembro de 1894, tomou a iniciativa de limitar essa faculdade, publicando um decreto dictatorial declarando dependentes da sancção parlamentar não só as concessões feitas e não utilizadas até aquella data, mas tambem as que d'ahi por deante se fizessem — concessões de terrenos, de caminhos de ferro, de pontes, docas, privilegios, etc., etc. Ora não sendo possivel construir-se este caminho de ferro por conta do governo, e tendo necessariamente de sobre elle se fazer uma concessão, claro é que nada valerá invocar o Acto Adicional, porque o *decreto-travão* a tornará dependente da sancção parlamentar.

O cambio Rio-Londres, depois de varias oscillações, voltou a subir lentamente, ficando a 10. Se esta taxa se mantiver, poder-se-hão realizar transferencias que venham influir no curso dos nossos cambios. O nosso mercado do ouro está exaurido, como se apercebe pela diminuição da exportação. Actualmente, para completar uma caixa de 5.000 £, ha grande difficuldade, sendo necessarios uns 15 dias para as reunir. Tudo isto evidencia que a nossa situação financeira continúa a ser muito melindrosa, mas, infelizmente, o aspecto pouco animador dos negocios não parece inquietar, nem sequer preoccupar o governo, que está confiando demasiadamente em planos, cuja falta de base, que offereça garantias de prosperidade, é manifesta.

As inscrições de assentamento regularam a 35,10 e as de coupon a 36,30. As obrigações de 4 p. c. (1888) cotam-se a 17\$300 réis, reconhecido o mallogro da conversão, as de 4 1/2 (ass.) a 49\$000 réis internas, e 47\$500 réis externas, as prediaes de 6 p. c. (ass.) a 95\$000 réis, as prediaes de 5 p. c. (ass.) a 92\$200, as Loanda-Ambaca a 77\$500 réis. As acções do Banco de Portugal subiram de 126\$500 réis para 130\$000 réis pelo facto de alguns portadores de fundos do Estado terem preferido a sua inversão n'estes titulos para se pôrem a coberto da conversão. Effectivamente, dada a hypothese de poder ser mantido o dividendo de 8 p. c., o preço de 130\$000 réis corresponde á capitalização de 6 1/8 p. c., emquanto que as inscrições vendidas a 36 1/4 só dão um juro de 5 7/8. Logo que houve a certeza de que a conversão se não realizava, o preço das acções do banco desceu para 129\$500 réis.

Correu nos ultimos dias terem surgido sérias difficuldades para a realização do emprestimo de 9.000 contos, assegurando-se ser resolução assente que os titulos da emissão suplementar dos tabacos não sejam admittidos á cotação na Bolsa de Paris.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v.....	41 9/16	41 1/2	Desconto no Ban-	
» cheque.....	41 7/16	41 3/8	co de Portugal.	5 %
Paris 90 d/v.....	690	691	No mercado.....	5 %
» cheque.....	693	694	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	280	281	res	205
» cheque.....	283	285	Cambio Brazil...	10 1/16
Francfort 90 d/v.....	280 1/2	281 1/2	Premio libra....	1\$288
» cheque.....	283 1/2	285 1/2		
Madrid cheque.....	975	985		

Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras

BOLSAS	MAIO													
	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—
Lisboa: Inscriptões assent...	36,50	-	36,50	36,48	36,50	36,50	35,50	-	36,50	36,49	35,40	-	36,48	-
» coupon.....	36,33	36,35	36,35	36,35	36,31	36,31	36,30	36,30	36,30	36,30	36,30	-	36,30	-
Obrig. 4 0/0 1888.....	16.850	16.800	-	16.850	16.900	-	-	16.850	16.900	17.000	17.300	-	17.200	-
» 4 0/0 1890 assent...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon...	43.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 externo ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.....	-	-	48.500	48.500	-	48.800	48.800	48.800	-	50.000	-	-	49.000	-
» 4 1/2 0/0 coup. int....	-	48.500	48.500	-	48.500	48.500	48.500	48.500	48.500	-	-	-	48.900	-
» 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	45.500	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções B. de Portugal.....	129.500	-	-	-	129.400	129.500	-	-	-	129.000	129.400	-	-	-
» » Commercial.....	-	112.000	112.000	112.000	-	-	-	-	-	-	-	-	116.000	-
» » N. Ultramarino....	-	-	-	-	-	-	-	-	65.000	-	-	-	65.000	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Comp. Real.....	-	-	-	-	14.200	14.400	14.100	-	-	14.200	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0.....	94.200	-	-	94.400	94.400	94.500	94.900	95.000	-	94.800	-	-	-	-
» » 5 0/0.....	91.200	-	-	91.500	-	-	90.500	-	92.000	91.800	-	-	92.000	-
» Comp. Real 3 0/0.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa.....	-	77.000	77.100	77.500	77.500	-	77.500	-	-	77.500	-	-	77.500	-
Paris: 3 0/0 portuguez.....	26,75	26,68	26,87	26,87	26,81	26,75	26,87	26,87	26,87	26,81	26,87	-	26,93	-
Accções Comp. Real.....	65	-	-	-	69	-	65	65	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	49,75	-	50	-	49,50	49	-	49	49	48,50	50	-	-	-
» Norte de Hespanha...	103	103	103	103	103	102	101	-	101	101	-	-	-	-
» Mad. Zaragoza.....	173	174	172	177	171,50	170	168	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes.....	-	-	-	143	-	143	142,50	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real.....	128	128,25	128	129	129,50	128	129	129	120,50	128,50	113	-	-	-
» C. Beira Alta.....	91	92	91	94	95	94,50	94,50	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	132,50	131	132,50	132,50	-	130	131,50	132	132,50	132	131	-	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)..	243,50	243,50	244	240	212,50	241,50	242	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez...	-	26,87	26,87	26,87	26,87	26,87	26,87	26,87	26,87	26,87	26,87	26,87	26,87	-
Obrig. Atravez Africa.....	-	63,68	63,68	63,68	63,68	63,68	63,68	63,68	63,68	63,68	63,68	63,68	63,68	-
Amsterdam: Atravez Africa.	65,25	66,50	66,50	66,50	65,62	66	66	66	66,44	66,50	66	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa...	67,50	67,50	67,50	67,50	67,50	67,50	67,50	67,50	67,50	67,50	67,50	67,50	67,50	-

Recitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1896			1895			Totaes		Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1896	1895	1896	1895		
COMPANHIA REAL	Antiga rede	22 28	Abril	693	55:473.000	80.047	690	53:227.196	77.140	879:044.000	827:725.110	51:318.890	Réis
	e nova não garantida.	29 5	Mai	»	55:245.000	79.718	»	54:762.011	79.365	934:289.000	882:487.121	51:801.879	-
»	Nova rede	22 28	Abril	380	5:504.000	14.484	380	5:648.804	14.863	103:515.000	96:131.890	7:383.110	-
	garantida.	29 5	Mai	»	5:678.000	14.942	»	5:996.989	15.781	109:193.000	102:128.879	7:064.121	-
Sul e Sueste...		12 18	Março	475	14:965.650	31.506	475	11:022.590	23.205	157:566.205	127:487.915	30:078.290	-
		19 25	»	»	11:226.130	23.633	»	11:740.210	24.716	168:792.335	139:228.125	29:564.210	-
»		26 1	Abril	»	15:153.080	31.901	»	12:199.395	25.682	183:945.415	151:427.520	32:517.895	-
		18 24	Março	353	16:632.358	47.117	353	18:801.621	53.270	223:192.745	185:156.530	38:036.215	-
Minho e Douro.		25 31	»	»	18:375.803	52.056	»	16:700.999	47.311	241:568.548	201:857.529	39:711.019	-
		1 7	Abril	»	18:564.165	52.589	»	21:278.256	60.278	260:172.713	223:135.783	36:996.928	-
Beira Alta.....		16 22	Abril	253	5:302.795	20.960	253	4:894.321	19.345	94:417.995	83:705.586	10:712.409	-
		23 29	»	»	4:459.426	17.626	»	4:321.211	16.079	98:877.421	88:026.797	10:850.624	-
Nacional (Mi-randella e Vi-zeu).....		18 24	Março	105	1:146.151	10.915	105	1:198.775	11.416	13:889.356	12:320.756	1:568.600	-
		25 31	»	»	1:257.905	11.980	»	1:208.582	11.510	15:147.261	13:529.338	1:617.923	-
»		1 7	Abril	»	1:128.264	10.745	»	1:348.016	12.838	16:275.525	14:877.354	1:398.171	-
		22 28	Jan.	34	946.760	27.845	34	786.177	23.122	4:223.340	3:696.592	526.748	-
Guimarães.....		29 4	Fer.	»	923.268	27.154	»	997.020	29.324	5:146.608	4:693.612	452.996	-
		5 11	»	»	1:069.720	31.462	»	1:091.635	32.106	6:216.328	5:785.247	431.081	-
Norte de Hespa-nha.....		15 21	Abril	3656	Ps. 1.626.960	Ps. 445	3656	Ps. 1.327.439	Ps. 363	Ps. 25.932.005	Ps. 22.367.883	Ps. 3.614.122	Ps. -
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid — Zara-goza—Alican-te.....		16 22	Abril	2927	1.135.260	387	2927	1.022.990	349	17.810.871	14.513.489	3.297.382	-
		23 29	»	»	1.110.925	379	»	1.010.177	345	18.921.796	15.523.666	3.398.130	-
»		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		2 8	Abril	1067	270.510	253	1067	292.636	274	4.314.688	3.750.005	564.683	-
Andaluzes.....		9 15	»	»	281.385	263	-	288.052	269	4.596.073	4.038.557	557.516	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zafra a Huelva.		23 29	Abril	180	38.457	213	180	48.171	267	695.700	766.838	-	71.138
		30 6	Mai	»	40.433	224	»	55.197	306	736.134	822.036	-	85.902

Quelimane ao Ruo

O distincto engenheiro o sr. Craveiro Soeiro fez na noite de 2 do corrente, na Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, uma interessante exposição dos seus estudos de um caminho de ferro que, partindo da costa portugueza nas proximidades de Quelimane, se internasse em direcção á fronteira ingleza do Blantyre.

Fazendo a comparação dos tres portos que lhe haviam sido dados para ponto de partida, o distincto major de engenheiros demonstrou que o de Quelimane devia ser preferido aos de Macuse e Licungo, não só pelas difficuldades que estes offereciam especialmente á navegação que tem que ligar o seu serviço com o do caminho de ferro, como por motivos technicos e ainda por ser aquelle porto já muito mais conhecido do que estes.

O projecto faz partir a linha de Quelimane atravessando o Inhamacata e as grandes planicies dos rios Dumella e Moananje, dirigindo-se ás margens do Licuare. Depois, segue a margem esquerda d'este rio desde Gueriza até á povoação de M'Chimbua, atravessando a margem direita em direcção ao Mesuva e seguindo pelas povoações de Morrembo, Namaro, Congone, Lebande, Malopa, Belua e Zomba, chega a planicie do Ruo, que atravessa, até passar este rio nas proximidades do forte inglez Anderson, em direcção a Blantyre.

Do Ruo ao Nyassa, em territorio inglez, o traçado é facil, e já se acham em Londres os estudos respectivos.

Todo o terreno se apresenta em geral em excellentes condições para o estabelecimento da linha, que, além de um bom traçado em planta e em perfil, não terá muitas obras de arte de importancia, sendo as principaes a ponte sobre o rio Muananje, de 40 metros de abertura, e as sobre o Mezura, o Liquari e o Ruo (esta internacional), todas tres de 80 metros de abertura.

A extensão total será de uns 307 kilometros.

As vantagens da construcção d'este caminho de ferro são palpaveis; basta, para as conhecer, olhar o mappa d'esta parte da nossa Africa.

Levando uma linha ferrea da costa ao Ruo, ficamos, n'este ponto, a poucos kilometros do Chire, por onde nos deve chegar todo o importantissimo trafego das margens do Nyassa, do leste do Congo e das possessões allemãs, o que nos está mais que assegurado, sabido como é que o sr. Johnston, alto commissario inglez n'este ponto, já está em caminho da Europa, com o intento de promover a construcção do caminho de ferro no terreno inglez, linha cujos estudos já estão feitos e em poder do governo britannico.

E fazendo a Inglaterra a sua linha, não deixará de exigir de nós que construamos a nossa, e, se não o fizermos, que lh'a deixemos construir; e ahí teremos em mãos do estrangeiro o que só nosso devia ser, com todo o cortejo de prejuizos e desastres que nos adveem da influencia do elemento estrangeiro na nossa Africa.

O projecto chegou a ser discutido em conselho de ministros, ficando, porem, adiado não sabemos porque motivo; ou antes alguma coisa sabemos — porque todos o sabem — que a nossa politica não foi indifferente a este adiamento.

Para a construcção e exploração estava já organizada uma companhia inteiramente portugueza, tendo por fundadores e possuidores de 22.000 das suas acções, além da casa bancaria dos srs. Fonseca, Santos & Vianna, os srs. condes de Magalhães, de Azarujinha, de Mendia, J. Madail, Paiva d'Andrada, Jacintho Parreira, Emygdio da Silva, Augusto Gomes de Araujo, Jayme Couvreur, Henrique de Mendia e outros capita-

listas da nossa praça, havendo apenas cedido umas 3.000 acções a capitalistas inglezes, o que representa uma minoria insignificantissima de um oitavo do total.

Esta companhia, sob o titulo Companhia dos caminhos de ferro da Zambezia, apenas pedia uma garantia de juro de 3 por cento que só theoreticamente podia representar um encargo de 135 contos annuaes, porque não só o imposto diminuiria muito esta verba, como o rendimento da linha facilmente a cobriria desde o começo da exploração, sendo ella encravada em terrenos fer-teis e povoados, e ligando com tão importantes correntes de trafego.

Era um bom negocio para a companhia? Talvez. E se o fosse, sendo esta portugueza, não o seria tambem para o Estado?

Estamos no costume de nos queixar da falta de iniciativa particular, mas quando ella apparece, vem a politica e põe-a de parte.

Linha de Plasencia a Astorga

Como já dissémos, acha-se aberta ao serviço publico uma nova secção do caminho de ferro de Plasencia a Astorga, comprehendida entre Bejar e Salamanca. Estão, pois, em exploração, de Plasencia até Salamanca, uns 162 kilometros, isto é, approximadamente metade da extensão total da linha.

O caminho de ferro de Plasencia a Astorga constitue a melhor ligação das linhas ferreas do occidente de Hespanha, servindo ao mesmo tempo de complemento á grande arteria que unirá directamente as costas sul e norte d'aquella região, pondo em facil communicação os portos de Gijon e Cadiz, por intermedio das capitães das provincias de Sevilha, Cáceres, Salamanca, Zamora, León e Oviedo.

A linha desenvolve-se parallelamente á fronteira portugueza, ligando-se com as de Madrid a Malpartida, Mérida a Cáceres, Medina del Campo a Salamanca e a Zamora, Salamanca á fronteira portugueza, Avila a Salamanca e León a Ponferrada.

O traçado começa na estação de Plasencia (entroncamento) ao kilometro 252 da linha de Madrid a Malpartida, a 900 metros da estação construida n'este caminho de ferro no sitio chamado Cruz de los Cordeles, no cruzamento da estrada de Plasencia a Trujillo e Logrosán. A seguir á estação do entroncamento, situada na margem direita do Tejo, a via atravessa a linha divisoria d'este rio e do Jerte, e depois de cruzar, ao kilometro 10, a estrada de Cáceres a Salamanca continúa seguindo a direcção d'esta, passa por Plasencia, kilometro 16, e atravessa quasi immediatamente depois o rio Jerte.

O traçado continúa cingido á estrada e depois de atravessar no sitio de Villar a divisoria do Jerte e do Ambroz, afluentes ambos do rio Alagón, segue a margem esquerda do Ambroz, atravessa este depois de passar pela povoação de Hervás e mais adiante por Baños de Montemayor e chega ao Puerto de Bejar, que atravessa junto á estrada, quasi no limite das provincias de Cáceres e Salamanca, com a cota approximadamente de 900 metros sobre o nivel do mar, ganhando entre as estações de Segura e Puerto de Bejar, afastadas entre si 24 kilometros, um desnivel de 450 metros, por meio de uma rampa quasi continua de 20 millimetros.

Passado Puerto de Bejar, o traçado dirige-se, sempre acompanhando a estrada, á povoação de Bejar, ao kilometro 76.

Por um projecto antigo, a linha continuava seguindo a direcção da estrada, atravessando a serra de Santiabañez de Bejar pelo porto de Vallejera, mediante um tunnel de mais de 2 kilometros de extensão, porém, pelo traçado que foi executado, depois de passada a estação de Bejar, a linha volve sobre si mesma, passa em tunnel de 390 metros por debaixo do contraforte sobre que assenta a povoação e, depois de cruzar o rio Cuerpo de Hombre, deixando bastante para a direita o traçado antigo e a estrada, penetra no valle do rio Sangurín, afluente também do Alagón, e mantendo-se approximadamente á mesma altura, volta a encontrar a estrada ao kilometro 100, perto da estação de Fuentes, tendo atravessado a divisoria Tejo-Douro. O traçado sobe ainda até encontrar a estação de Guijuelo (kilometro 105) ponto mais elevado da linha, a 1.024 metros acima do nivel do mar.

Depois de Guijuelo segue a linha até Alhándiga, cruza este rio ao kilometro 120 e segue a margem esquerda do Tormes até um ponto proximo a Alba, kilometro 139. A partir d'aqui, o traçado dirige-se para Salamanca, atravessa ao kilometro 145 a divisoria do Zuguén e do Carbajoso e, cruzando o rio Tormes um pouco abaixo de Salamanca, entronca com as linhas de Medina del Campo a Salamanca, Salamanca á fronteira portugueza e Avila a Salamanca na estação já existente e que se projecta ampliar.

Sem contar Salamanca, as estações da secção são 17, devendo citar-se como de maior importancia as de Plascencia, Hervás, Baños de Montemayor, Bejar e Alba de Tormes.

As obras mais importantes d'esta parte da linha são o viaducto de Berrocalillo e as pontes metallicas sobre os rios Jerte, Ambroz, Cuerpo de Hombre, Alhándiga e Tormes, a ultima das quaes mede 300 metros, dividida em 6 tramos.

O limite superior das pendentes da linha é de 20 milímetros e o inferior do raio das curvas de 300 metros.

O Electrico de Londres

Vae-se dar, brevemente, principio ao caminho de ferro central electrico de Londres, sendo provavel que as primeiras obras comecem pela estação central na City em frente ao *Exchange*, onde ha de ser installado um tunnel para peões. Algumas das outras estações — são ao todo 14 — serão começadas simultaneamente. Estas estações subterraneas são formadas pelo alargamento do tunnel. As escadas e os ascensores conduzirão a uma só plataforma, que estará ligada com a outra por meio de uma ponte.

Alguns dos melhores engenheiros civis foram contractados, incluindo sir John Fowler, sir Benjamim Baker e mr. J. H. Greathead.

Mr. Greathead foi quem collocou a linha do *South London Electric Railway*, e o bom resultado do systema d'ar comprimido de que fez uso na obra, e actualmente em uso no tunnel de Blackwall, conduziu á sua adopção para o caminho de ferro central.

Os dois tunneis, um para o trafego ascendente, o outro para o descendente, serão, portanto, perfurados pelo systema de ar comprimido, embora se julgue que o barro de Londres será continuo em todo o caminho, e que será só occasionalmente, senão nunca, que será necessario empregar a pressão. Cada tunnel terá 11 pés e 6 pollegadas de diametro.

Ha só duas pequenas curvas de grande raio em toda a linha, a qual póde, portanto, ser considerada como verdadeiramente recta; e a mais importante rampa será

de 1 : 1.000; em geral, haverá muito pouca differença de elevação nas estações, certas disposições foram comtudo suggeridas afim de ajudar, por meio da gravitação, o arranque dos comboios, e para, da mesma fórma, facilitar as paragens.

Os rails terão o peso de 100 libras a jarda, e o leito da via será feito com a estabilidade correspondente.

As carruagens, montadas em *bogies*, terão o peso de 12 toneladas cada uma, e accomodações para 48 passageiros. O serviço cada 2 1/2 minutos conservará uns 25 comboios constantemente em movimento na linha.

Tramways de Bruxellas

Pelo relatorio apresentado na assembléa geral dos tramways de Bruxellas, vêmos que a receita de exploração, durante o anno de 1895, se elevou a.....

4.046.492,90 fr.
e a despesa a.....
2.112.618,92 »
Saldo... ..
1.933.873,98 »

que se resolveu dividir pela fórma seguinte:

Reserva	57.946,80 »
Dividendo a 36.714 acções privilegia-	
das.....	550.710,00 »
Idem a 10.000 acções ordinarias....	150.000,00 »
Idem a 50.000 acções.....	200.000,00 »
Idem ás 46.714 acções privilegiadas	
e ordinarias	79.880,24 »
Para compra de acções privilegiadas	120.145,95 »
A transferir para o exercicio de 1896	252,42 »
do qual ha a deduzir:	
As depreciações e	
amortizações ...	513.588,21 fr.
Outros encargos..	295.886,58 »
809.474,79 »	
O que representa o saldo de	1.124.399,19 »
Ao que se deverá juntar os lucros	
em linhas combinadas	34.536,92 »
Total.....	1.158.936,11 »

LINHAS PORTUGUEZAS

Ascensores de Lisboa.—A companhia vae augmentar com material novo, as carreiras do ascensor da Estrella, vista a affluencia de serviço que se espera n'esta linha com as festas no Passeio da Estrella.

—A camara convidou a companhia a limpar o cano do cabo no ascensor do Lavra.

Bom seria que tomasse igual determinação com o do Camões-Estrella, cujo cano exala, por vezes, cheiro pestilencial.

Da Beira a Sena.—Diz-se que a companhia de Moçambique recebeu duas propostas de importantes grupos estrangeiros, para a construcção da linha de Sena, que deve ligar o porto da Beira com o Zambeze e fronteira ingleza.

Meridionaes.—Conforme a portaria que publicamos no lugar devido foi prorogado por mais seis mezes, que terminam em 1 d'agosto proximo, o praso para o recomeço dos trabalhos de construcção da linha ferrea de Vendas Novas a Sant'Anna.

Tramways Coimbra-Figueira.— A paragem d'estes comboios que se fazia no apeadeiro de Salmanha entre Santo Aleixo e Figueira, passa a fazer-se, quando começar o novo serviço de comboios em Fontella, isto a pedido dos moradores das povoações proximas.

LINHAS HESPAÑOLAS

Linares a Almeria. — Deve começar brevemente a construir-se n'esta linha a magnifica ponte sobre o Salado, a qual medirá 400 metros, tendo 105 metros de altura.

Chegou a Almeria um representante geral da casa Moler, de Londres, que se propõe continuar a exploração mineira da Sierra Alhamilla, para cujo fim começará brevemente a funcionar o caminho de ferro desde a serra até Almeria.

Santander a Bilbao. — Não está longe o dia em que deverá ser annunciada a abertura á exploração da linha de Santander a Bilbao, por isso que os trabalhos estão seguindo com enorme actividade. Um dos engenheiros constructores, o sr. Garbeña, fez já a viagem entre os dois pontos.

Valencia a Alberique. — Foi prorogado o praso para a construcção do tremvia a vapor entre Valencia e Alberique.

Oviedo a Ribadesella. — A assembléa geral do caminho de ferro de Oviedo a Infiesto resolveu tratar de pôr em pratica o prolongamento da linha até Ribadesella.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

O rendimento das linhas francezas durante o anno de 1895, comparado com o anterior, foi o seguinte, em francos :

Linhas	Extensão em 31 de dezembro		Receitas do anno		Por kil.- dia	
	1895	1894	1895	1894	1895	1894
Rêde do Estado.....	2.761	2.761	41.204.500	39.663.546	41	39
Companhias principaes....	32.520	32.295	1.189.339.779	1.160.383.793	100	98
" diversas.....	813	813	8.718.932	8.895.301	29	30
Linhas não concedidas....	342	322	1.305.012	1.216.417	10	10
Totaes e medias.....	36.436	36.191	1.240.568.273	1.210.759.057	93	92

As secções abertas á exploração durante 1895 teem uma extensão de 89 kilometros.

O total dos trabalhos complementares a executar em 1897 sobre as linhas em exploração foi fixado no orçamento em 45 milhões de francos, assim dividido por companhias :

Norte	Fr. ^a 13.000.000
Este	" 7.000.000
Oeste	" 8.000.000
Paris-Leão-Mediterraneo	" 6.000.000
Orleans.....	" 4.000.000
Meio-Dia	" 6.990.000
Grande cintura de Paris.....	" 10.000
Total	" 45.000.000

As garantias de juros inscriptas no orçamento para 1897 representam 72.800.000 francos, contra 78.300.000 pagos em 1896.

Durante o anno de 1895 foram transportados na linha da Companhia do Oeste 70.778.209 passageiros, mais 2.388.442 do que em 1894.

N'esse numero estão comprehendidos os bilhetes vendidos a operarios n'um total de 1.505.604 bilhetes de ida e volta e 231.547 bilhetes de assignatura que representam 6.252.866 viagens.

Durante o anno foram vendidos bilhetes de serviços especiaes para banhos, excursões, etc., na importancia de 4.166.597,17 francos.

Em 1894 tinham rendido estes bilhetes 3.768.226,56 francos.

A tarifa de bilhetes de assignatura rendeu 2.648.943 francos, mais 112.319 do que no anno anterior.

O numero dos volumes postaes transportados subiu a 376.500. Em todas as linhas francezas foram transportados 41.600.000 volumes postaes.

O producto da grande velocidade, excepto passageiros, foi de 15.225.653 francos, mais 725.230 francos do que em 1894.

A pequena velocidade produziu 71.783.626 francos, mais 768.670 francos do que no anno anterior.

Como se vê, o augmento na pequena velocidade fica muito aquém do que se nota na grande velocidade.

A administração da Companhia, fazendo notar este facto no seu relatório, diz que elle é devido principalmente á concorrência que a navegação pelo Sena faz á sua principal linha — Paris a Rouen e ao Havre e á falta de approvação, por parte do governo francez, de diversos projectos de tarifas de competencia.

As despesas d'exploração, ordinarias e extraordinarias, em 1895, elevaram-se a 98.446.489,55 francos, cabendo 97.999.722,30 francos ás linhas de largura normal e 446.767,25 ás de via estreita.

BELGICA

A companhia do caminho de ferro de Anvers a Rotterdam teve de receita na rêde do Grande Central, durante o anno de 1895, 14.543.250,32 francos, mais 427.014,86 francos do que em 1894. A receita proveniente do transporte de mercadorias foi de 10.825.284,47 francos; a resultante do transporte de passageiros foi de 3.717.965,85 francos.

A despesa de exploração subiu a 7.140.039,84 francos.

SUISSA

As novas machinas Compound, empregadas no serviço da linha de S. Gothard, medem 14^m,12 incluindo o tender. Pesam, varias, 60 toneladas.

Nas experiencias que se fizeram, foram engatadas duas machinas para arrastar 120 toneladas, 6 wagons e 1 fourgon.

A velocidade obtida foi de 40 a 48 kilometros por hora, em rampas de 2,6 por 100, e de 105 kilometros por hora em via horizontal, o que corresponde a um desenvolvimento de 1.200 cavallos de vapor.

A velocidade média actual é de 60 kilometros por hora, de modo que o trajecto de Lucerna a Chiasso pôde fazer-se em 4 horas e meia, em logar das 6 que antigamente eram precisas.

ESTADOS UNIDOS

Encontraram vantagem os caminhos de ferro da Pennsylvania na adopção do carril de 18^m,25, em substituição dos de 9^m,10 até agora adoptados n'aquelle Estado americano. A maior extensão do carril permite reduzir a metade o numero de juntas, e como, por perfeito que seja o systema de suspensão dos vehiculos, ha sempre trepidações á passagem d'ellas, visto que os limites não estão rigorosamente á mesma altura e que a separação é necessaria para a dilatação dos carris, ainda mesmo quando se usem de rodas de papel, como nas carruagens Pullmann que emprega a Companhia Pennsylvania-Railroad, esta companhia parece estar resolvida a adoptar carris de maior comprimento, ainda mesmo que attingam 30 metros.

Estes carris, todavia, teem além dos inconvenientes do seu grande peso e difficil manejo, o de exigirem maior separação nas juntas, a fim de áttender á dilatação que n'elles se produz n'uma escala muito maior.

REPUBLICA ARGENTINA

A *Buenos Ayres Western railway* teve no ultimo semestre de 1895 o rendimento de £ 345.039. Durante o semestre correspondente do anno anterior elevaram-se as receitas a £ 227.820. As despesas d'exploração attingiram £ 146.841 contra £ 113.761 em 1894 e os lucros a £ 198.198 contra £ 114.059. Mettendo em conta as annuidades pagas por diversas linhas e os juros do saldo existente, resulta a receita liquida de £ 280.499. Pagos todos os encargos, esta verba desce a £ 125.978. propondo o conselho de administração que se distribua o dividendo de 6 %, guardando-se £ 43.478 para fundo de reserva.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Bilhetes de assignatura na linha de Cintra

São validos para o apeadeiro da Buraca os bilhetes de assignatura vendidos para Bemfica, conforme o Aviso ao Publico B. 728 de 15 de abril proximo passado.

Lisboa, 1 de maio de 1896.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de oleo e alvaiade

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 27 de maio, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, e em presença do ex.^{mo} administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 4.000 kilogrammas de oleo de linhaça e 4.000 kilogrammas de alvaiade em massa, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisorio de réis 38.000 e apresentar amostras do oleo e do alvaiade.

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

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

Porto, 8 de maio de 1896.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de metaes

No dia 27 de maio, 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 chumbo, estanho, zinco, etc.

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

Lisboa, 30 de abril de 1896.

Fornecimento de material telegraphico

No dia 3 de junho, 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 vasos porosos completos, arame de cobre, etc.

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

Lisboa, 30 d'abril de 1896.

Fornecimento e montagem dos taboleiros metallicos das pontes de Selça, ao k.º 132,055, Mondego Novo, k.º 216,530, Mondego Velho, k.º 216,730 e Panno, k.º 260,360, todas na linha do norte.

Deposito provisorio, 2:227\$500. Base de licitação, 89:100\$000 rs.

Fornecimento e montagem dos taboleiros metallicos das pontes de Arzilla, k.º 204,880, Barro do Mago, k.º 253,480, da linha do Norte, e Quatorze, k.º 132,060 e Cala, k.º 272,070 da linha de Leste.

Deposito provisorio, 574\$870. Base de licitação, 22:995\$000 réis.

No dia 16 de maio corrente, pelas 2 horas da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta

Companhia, serão recebidas propostas para o fornecimento e montagem dos taboleiros metallicos das pontes acima indicadas.

As condições e desenhos relativos a estas tarefas estão patentes na repartição central do serviço de via e obras, estação de Lisboa (Santa Apolonia), todos os dias uteis desde as 10 horas da manhã até ás 4 horas da tarde.

As propostas serão endereçadas á direcção da Companhia na estação central de Lisboa (Rocio).

Lisboa, 8 de maio de 1896.

Fornecimento de artigos de caoutchouc

No dia 10 de junho p. f., 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 em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue Chateaudun.

Lisboa, 8 de maio de 1896.

Fornecimento de taboas de pinho

No dia 27 de maio corrente, 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 9.400 taboas de pinho.

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

Lisboa, 8 de maio de 1896.

Fornecimento de madeiras diversas

No dia 17 de junho, 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 casquinha, pitch-pine, teca, mogno, nogueira, etc., etc.

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

Lisboa, 15 de março de 1896.

Typ. do Commercio de Portugal, rua Ivens, 35.

M. Gonsalves

Cirurgião-Dentista

RESIDENCIA

L. do Calvario, 22, 2.º

CONSULTORIO

R. N. do Almada, 69, Lisboa.

TONICO AMARELLO

MARCA REGISTRADA

Magnifico especifico que tem a propriedade de dissolver e limpar as materias que a transpiração acida e oleosa deixa sobre couro cabelludo.

O Tónico Amarello limpa rapidamente a caspa e restitue o brilho natural ao cabelo.

SILVA TEDESCHI

Pharmacia Barreto—Rua do Loreto, 24 e 30—Lisboa

Companhia de seguros Fidelidade

FUNDADA EM 1835

CAPITAL 1.844.000\$000 RÉIS

LISBOA

13, Largo do Corpo Santo

ESCRITORIOS

LISBOA

Praça do Commercio

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTRO TANTO TERRESTRES COMO MARITIMOS

Agencias nas seguintes localidades: — Abrantes, Alcobaça, Alemquer e Marceana, Almada, Alvaizere, Anadia, Aveiro Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Cadaval e Rio Maior, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco, Castello de Vide, Cea, Celorico da Beira, Cintra, Coimbra, Coruche, Comba Dão (Santa), Elvas, Ericeira, Evora, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodres, Guimarães, S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Mertola, S. Miguel, Montemor-o-Novo, Nazareth, Oeiras, Olhão, Olivares, Ovar, Pernambuco, Porto, Sacavem, Santarem, Sernache do Bom Jardim, Setubal, Terceira, S. Thiago de Cacem, Thomar, Torres Novas, Torres Vedras Vianna do Castello, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourem, Villa Real, Vizeu.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

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

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

EVORA Hotel Eborense. — Um dos principaes do Alemtejo. Sala de visitas, casa de banho, bella casa de jantar com linda vista. Aceio, commodidade e preços economicos. — Prop. José Augusto Annes.

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

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

FIGUEIRA DA FOZ Hotel Universal. — Rua 11 de setembro. No centro da cidade, proximo da praia dos Casinos, theatros, colyseu, mercado e jardim. Americano pela porta. Preços commodos.—Prop. João Vieira.

FIGUEIRA DA FOZ Hotel Saudade. — Rua da Saudade, Bairro novo. Magnificas vistas para o mar, mu to perto da praia, Colyseu Figueirense, e proximo do Casino Mondego e theatro e reco.—Preços variam entre 900 e 15400 ré s.

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

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

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

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

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

GUIMARÃES Hotel do Tournal. — Bello tratamento, por 15000 a 15500 réis diarios. Serviço avulsõ, almoço 400, jantar 600 réis.

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

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

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

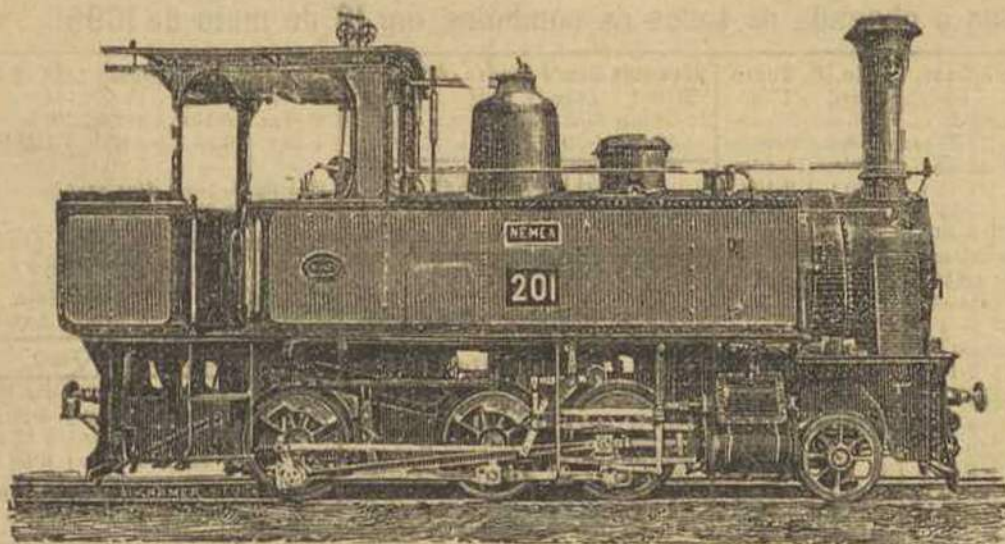
GRANADA Hotel Victoria — Prop. Federico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

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

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

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



Enviem-se gratis os catalogos a quem os pedir

FABRICA DE LOCOMOTIVAS
KRAUSS & C.^A

MUNICH E LINZ S. D.
LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

FARA VIA LARGA OU REDUZIDA
SYSTEMA O MAIS UTIL DE LOCOMOTIVAS COM TENDERS
PARA VIAS PRINCIPAES E SECUNDARIAS, TRAMWAYS

Construcções de edificios e exploração de minas

OUTRAS CONSTRUCÇÕES: — Omnibus a vapor, locomoveis, bombas d'incendio a vapor, aparelhos de vacuo e de vapor para a extracção de materias feccas, etc., cylindros a vapor para nivelamento de calçadas.

Agente geral em Hespanha — JULES LAHOUSE - Barcelona

Filtro Chamberland

Systema Pasteur

O unico filtro capaz de se oppór á transmissáo das doencas pelas aguas.

Academia das Sciencias, premio **MONTHYON** premio concedido só ao filtro Chamberland, Systema Pasteur.

Deposito: rua Nova do Almada, 79

Tambem ha n'este deposito varios modelos do filtro Maillié, que não tem semelhança alguma com o filtro Chamberland, systema PASTEUR.

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR
PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV
Commandante **ROCHA JUNIOR**



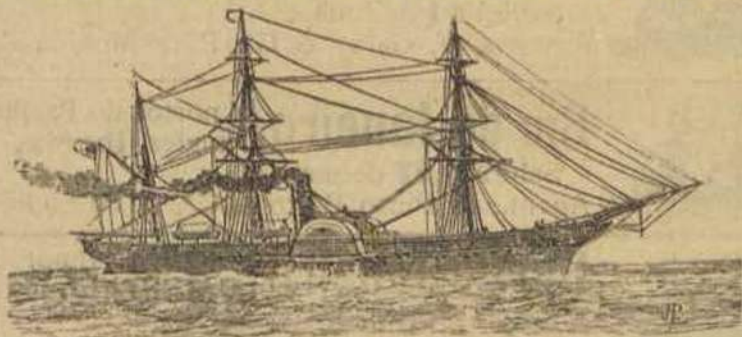
SAIRÁ no dia 1 de junho, ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.^a

BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

NORDDEUTSCHER LLOYD



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

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

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

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

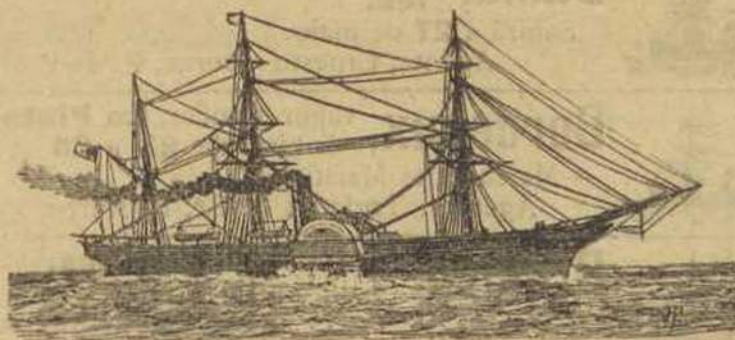
Por estes paquetes tambem se acceitam passageiros para **Paranaguá, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul**, com transferencia no Rio de Janeiro para o paquete **Mæwe**, da mesma companhia.

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da

Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.º, e em Lisboa ao agente João Patricio Alvares Ferreira, rua dos Balchoeiros, 135, 1.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 **THAMES**, sahirá a 18 de maio

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

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

AGENTES

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

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

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de maio de 1896.

COMPANHIA REAL				Colmb.-Figueira		Figueira-Colmb.		C. Sodrê-Caso.		Caso.-C. Sodrê		Abrantes-Guard		Guard-Abrantes		Lisb.-T.P.Setub.		Setub.-Lisb.-T.P.																			
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.																		
Lisboa R.-Porto	8-30 t.	Porto-Lisboa R.	7-10 m.	Porto-Lisboa R.	2-45 t.	Porto-Lisboa R.	4-0 m.	Lisboa R.-Fig. ^a	7-0 m.	Fig. ^a -Lisboa R.	7-45 m.	Lisboa R.-Alfar.	6-15 t.	Alfar.-Lisboa R.	12-35 m.	Lisboa R.-Alfar.	6-15 t.	Figueira-Alfar.	5-0 m.	Alfar.-Figueira.	5-55 m.	Lisboa R.-Cintra	7-0 m.	Cintra-Lisboa R.	6-0 m.	C. Sodrê-P. Aro.	7-30 m.	P. Aro.-C. Sodrê	8-15 m.	Abrantes-Guard	12-55 m.	Guard-Abrantes	6-30 m.	Lisb.-T.P.Setub.	8-0 m.	Setub.-Lisb.-T.P.	8-50 m.
8-30 t.	7-10 m.	2-45 t.	4-0 m.	7-0 m.	5-40 t.	7-45 m.	6-15 t.	7-0 m.	5-40 t.	7-45 m.	6-15 t.	6-15 t.	2-37 m.	12-35 m.	8-55 m.	6-15 t.	2-37 m.	5-0 m.	5-41 m.	5-55 m.	6-37 m.	7-0 m.	8-22 m.	6-0 m.	7-0 m.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	12-55 m.	8-55 m.	6-30 m.	3-45 t.	8-0 m.	10-10 m.	8-0 m.	9-50 m.
9-45 t.	10-40 m.	8-15 t.	6-45 m.	6-15 t.	2-37 m.	12-35 m.	8-55 m.	6-15 t.	2-37 m.	12-35 m.	8-55 m.	6-15 t.	2-37 m.	12-35 m.	8-55 m.	6-15 t.	2-37 m.	5-0 m.	5-41 m.	5-55 m.	6-37 m.	7-0 m.	8-22 m.	6-0 m.	7-0 m.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	12-55 m.	8-55 m.	6-30 m.	3-45 t.	8-0 m.	10-10 m.	8-0 m.	9-50 m.
9-45 t.	10-40 m.	8-15 t.	6-45 m.	6-15 t.	2-37 m.	12-35 m.	8-55 m.	6-15 t.	2-37 m.	12-35 m.	8-55 m.	6-15 t.	2-37 m.	12-35 m.	8-55 m.	6-15 t.	2-37 m.	5-0 m.	5-41 m.	5-55 m.	6-37 m.	7-0 m.	8-22 m.	6-0 m.	7-0 m.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	12-55 m.	8-55 m.	6-30 m.	3-45 t.	8-0 m.	10-10 m.	8-0 m.	9-50 m.

Vapores a sahir do porto de Lisboa

 <p>Africa Oriental, (via Suez), vap. allem, Reichstag. Sahirá a 29 de maio. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.</p>	 <p>Pará e Manaus, vapor portug., Dona Maria. Sahirá a 17 de maio. Agente, João P. A. Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.º</p>
 <p>Algarve, vapor portuguez, Gomes IV. Sahirá a 1 de junho. Agentes, Alberto R. Centeno & C.º Largo dos Torneiros, n.º 5.</p>	 <p>Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão, Montevideo. Sahirá a 20 de maio. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.</p>
 <p>Alicante, Barcelona, Port-Vendres, Cette e Marselha, vapor francez, Saint-Paul. Sahirá a 19 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10.</p>	 <p>Pernambuco, Bahia, Rio e Santos, vapor francez, Colombia. Sahirá a 19 de maio. Agentes, F. Garay & C.º, P. do Municipio, 19, 1.º</p>
 <p>Anvers e Havre, vapor francez, Saint-Luc. Sahirá a 25 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.º, R. dos Fanqueiros, 10.</p>	 <p>Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos, vap. francez, Campinas. Sahirá a 1 de junho. Agentes, F. Garay & C.º, P. do Municipio, 19, 1.º</p>
 <p>Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, Corrientes. Sahirá a 27 de maio. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.</p>	 <p>Rio de Janeiro, e portos do Pacifico, vap. inglez, Iberia. Sahirá a 27 de maio. Agent., E. Pinto Basto & C.º, C. do Sodrê, 64, 1.º</p>
 <p>Bordeaux, vapor francez, La Plata. Sahirá de 23 a 25 de maio. —Messageries Maritimes. Agentes, Torlades & C.º, R. Aurea, 32, 1.º</p>	 <p>Rio de Janeiro e Santos, vapor francez, California. Sahirá a 26 de maio. Agentes, F. Garay & C.º, P. do Municipio, 19, 1.º</p>
 <p>Bremen, vapor allemão, Achilles. Sahirá a 17 de maio. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.</p>	 <p>Rotterdam e Hamburgo, vap. allem., Ama-zonas. Sahirá a 19 de maio. Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8.</p>
 <p>Copenhagen, vapor dinamarquez, Tejo. Sahirá a 17 de maio. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.</p>	 <p>S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, S.º Antonio do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vap. portug., Loanda. Sahirá a 23 de maio. Empresa Nacional de Navegação, R. d'El-Rei, 75, 1.º</p>
 <p>Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vap. fr., Equateur. Sahirá a 23 de maio.—Messageries Maritimes. Agentes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º</p>	 <p>S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vap. ingl., Thames. Sahirá a 18 de maio. Agentes, James Rawes & C.º, R. d'El-Rei, 31, 1.º</p>
 <p>Havre e Anvers, vapor francez, Saint-André. Sahirá a 2 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10.</p>	 <p>Valencia, Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez, Saint-Mathieu. Sahirá a 21 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10.</p>
 <p>Maceió, Rio, Paranaguá e Rio Grande do Sul, vapor allemão, Hellas. Sahirá a 23 de maio. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.</p>	 <p>Vigo, La Pallice, Plymouth e Liverpool, vap. ingl., Orellana. Sahirá a 27 de maio. Agent., E. Pinto Basto & C.º, C. do Sodrê, 64, 1.º</p>
 <p>Madeira, S.ª Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez, Funchal. Sahirá a 20 de maio. Agente, Germano S. Arnaud, Caes Sodrê, 84, 2.º</p>	

PEQUENA VELOCIDADE

Ampliação á Tarifa Especial N.º 13

Transportes de Carvão de Pedra, Telha e Tijollo

De Figueira da Foz a Pampilhosa local ou vice-versa

A partir da data da presente será applicado aos transportes supra indicados o preço da 7.^a serie da referida tarifa, ou seja **240 RÉIS** por tonelada de Figueira da Foz a Pampilhosa **LOCAL** ou vice-versa.

Ficam em tudo mais vigorando as condições da tarifa especial n.º 13.

Lisboa, 10 de Maio de 1896.

O ENGENHEIRO DIRECTOR DA COMPANHIA

Conde de Gouvêa