

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 Publicas



Anvers - 1894

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


Anvers - 1894

REDACÇÃO - Rua Nova da Trindade, 48 - LISBOA

SUMMARIO

	Pag.
Assembléa Geral da Companhia Real	209
Carta e Inglaterra, por W. N. Cornett	210
A exposição de Berlim, por F. S.	210
Parte Oficial. — Portarias de 27 de junho e 13 de julho do ministerio das obras publicas	211
A Paris por preço reduzido	211
Transportes para África	211
Linha de Cascaes	211
Notas de viagem — XXII — Volta a Inglaterra	212
Companhia «Messageries Marítimes»	213
A tração eléctrica em Lisboa	214
Publicações recebidas	214
As companhias de caminhos de ferro de Hespanha	214
Parte financeira. — Carteira dos acionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e aços — Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis	215 a 217
Falsas declarações	218
Plasencia a Astorga	218
A produção e consumo de carvão	218
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses — Relatório	218
Linhos portuguesas — Lourenço Marques — Alto Minho — Valde do Corgo — Ascensor do Carmo	220
Linhos hespanhóis — Tração eléctrica em Valencia — Linares a Almeria — Jerez de la Frontera — Zella a Solares — Malaga a Sevilha — Central de Aragão — Murcia a Granada	220
Linhos estrangeiros — França — Belgica — Egypto — Congo Belga — Brazil	221
Avisos de serviço	221
Arrematações	221
Casas recomendadas	222
Agenda do viajante	222
Anúncios	223
Morário em 16 de julho de 1896	223
Vapores a sair do porto de Lisboa	224

Assembléa Geral da Companhia Real

REALISAR-SE-HA, com efeito, no dia 29 d'este mês a assembléa geral d'esta companhia para apresentação do seu relatório e contas do anno findo e parecer do conselho fiscal.

O primeiro d'estes documentos começamol'o a publicar hoje, mas como a sua extensão não nos permite que demos mais que uma pequena parte, vamos fazer d'ele um extracto porque muitos e muitos interessantes são os esclarecimentos que nos dá este relatório, e o assunto é da maior importância, visto tratar-se da principal companhia do paiz, e demais no primeiro anno da sua gerencia depois da transformação por que a sua situação passou.

Os resultados da exploração durante esse anno são evidentemente muito lisongeiros para a gerencia.

O movimento aumentou, os productos seguiram a mesma marcha, encerrando-se o anno com um saldo de 203 contos a mais do que as receitas do anno anterior ou 179.123 réis por kilometro.

A despesa subiu n'uma pequenissima percentagem de 3 % em relação á do anno anterior, apesar de ter aumentado o percurso dos comboios e o trafego de todas as linhas.

O coëfficiente da despesa passou de 41,01 a 40,01 incluindo na receita as garantias de juro ou de 47,39 a 45,87 não as incluindo.

O movimento de passageiros foi de 3.209.064 ou mais 404.386 do que no anno anterior, sendo a maior

parte d'este aumento devido á 3.ª classe, em virtude dos comboios tramways.

No que se refere a mercadorias em pequena velocidade houve também um considerável aumento, sendo este de 51.852 toneladas, ou mais 8,6 por cento.

Este aumento, deve notar-se, incidiu todo sobre productos agrícolas, materiaes de construção e combustíveis, o que é indício certo do desenvolvimento económico do paiz.

O relatório termina por uma apreciação dos resultados do trafego em relação ao 1.º semestre do anno corrente, ponto que é de tanta actualidade que o vamos transcrever desde já:

«Apesar do 1.º semestre de 1895 ter tido os recursos extraordinários avultados provenientes das festas, em Lisboa, do centenario antonino, os nossos rendimentos no primeiro semestre de 1896 são superiores não só aos do 1.º semestre de 1894, em que, aliás também houve no Porto a comemoração do centenario henriqueño, mas ainda aos do 1.º semestre de 1895, já em notável aumento sobre os de identico periodo do anno anterior.

São importantes os encargos impreveríveis que sobre nós pesam, como acima expusemos, mas também não é menos verdade que as nossas receitas aumentam, de forma a fazer face a esses encargos.

E acrescentaremos ainda mais um esclarecimento importante: as despesas d'exploração, longe de aumentarem, diminuem, avolumando-se também, por esse lado, as disponibilidades, que teremos para fazer face a tais encargos, como oportunamente os documentos da nossa contabilidade vos hão de mostrar.

As receitas illiquidas da exploração da nossa rede, nas primeiras vinte e seis semanas dos annos de 1894, 1895 e 1896 são representadas pelas seguintes quantias:

	1.º semestre de		
	1894	1895	1896
Passageiros	639.425\$131	693.580\$284	712.016\$000
Grande velocidade	113.347\$213	113.963\$093	111.414\$000
Pequena velocidade	639.391\$985	705.460\$623	737.465\$000
Total réis	1.392.164\$320	1.513.004\$000	1.560.895\$000

A eloquencia d'estes numeros dispensa-nos de quaesquer commentarios.»

O relatório refere-se á necessidade que houve de reparar as pontes de Leste e Norte, trabalho a que se está procedendo e cuja despesa é avaliada em 400 contos.

A conta do primeiro estabelecimento estava em 31 de dezembro ultimo em 95.551.930\$287 réis.

A conta dos recursos da companhia, durante o anno e sua applicação pôde resumir-se em	
Saldos do anno anterior	1.102:550#645
Recebido durante o anno	4.739:806#459
Retenção a portadores de obrigações por impostos, sellos, etc	102:562#969
Total	5.944:920#073
aplicando-se:	
A despesa de exploração, construção e diversos pagamentos	3.080:167#242
A coupons de obrigações	2.266:144#857
Saldo em 31 de dezembro de 1895..	598:907#974
Total	5.944.920#073

Finalmente o relatorio da administração tributa os merecidos elogios á direcção geral, pelo zelo, intelligença e dedicação com que se devotou ao serviço da companhia.

Acompanham o relatorio 32 documentos constantes de mappas estatisticos dos resultados da exploração, inventario do material fixo e circulante, e outros esclarecimentos dos diversos serviços, e quatro graphicos a cores, do movimento e productos comparados com os dois annos anteriores.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 9 de julho de 1896

No dia 1.^o do corrente mez a *North-eastern Railway Company* estabeleceu o sistema—já em uso ha tempos em muitos dos caminhos de ferro dos Estados Unidos—de emittir livros de coupons que permitem ao comprador o viajar no referido caminho de ferro, em qualquer sentido, durante doze meses, ou até que se gastem todos os coupons contidos no livro que representa 1.000 milhas de viagens.

Limita-se a nova disposição aos passageiros em 1.^a classe e o preço de cada livro é de £ 5 5/- ou 1,26 pences por milha, sendo uma reducção de 37 % no preço ordinario em 1.^a classe.

* Fez-se ultimamente no *Metropolitan and District Railway* de Londres com resultados muito satisfactorios, uma série de experiencias com motores electricos. Não ha duvida que o metropolitano de Londres é muito adaptavel para o emprego da tracção electrica, pois a adopção d'esta forma de força motriz alliviaria consideravelmente as más condições atmosfericas que tornam tão desagradavel a viagem em certas secções da alludida linha.

A proposito do emprego da electricidade nos caminhos de ferro é interessante notar o aumento recente na Europa no numero de caminhos de ferro electricos. Em dezembro de 1894 o numero d'estes era de 43 com 189 milhas de via e em igual mez de 1895, 70 com 434 milhas de via. O paiz que ocupa o primeiro logar n'esta estatistica é a Allemanha com 227 milhas de via e a França segue com 59,7 milhas.

A Inglaterra tem 42,6 milhas; Austria-Hungria 27,8, Suissa 23; Belgica 13,4; Italia 11,7; Hespanha 8,7; Russia e Servia 6,2 cada uma; Suecia e Noruega 4 e Rumania 3,3. A Allemanha tem em exploração 22 linhas distintas, a Inglaterra 13, a França 11 e a Suissa 8. Em 55, d'entre umas 70 linhas, emprega-se o sistema *trolley* de conductores aereos.

* Consta que estão a ponto de utilizar-se nas officinas de Crewe, da *London & North Western Railway*

Company, e nas das outras companhias principaes, a nova photographia do professor Röentgen e o cryptoscopio para a averiguação dos defeitos internos de fundições, etc.

*

Na noite do 1.^o do corrente inaugurou-se o serviço do Oeste de comboios rapidos até Escocia. O comboio que partiu de Euston (Londres) ás 8 da noite chegou a Carlisle com 4 paragens, á 1,50 da manhã seguinte, ou 11 minutos mais cedo do que o comboio do Este. O percurso de Wigan até Carlisle pela via de Shap Fells, 105 milhas, effectuou-se em 105 minutos, o que constitue um *récord* na secção norte da *London & North Western Company*.

W. N. Cornett.

A exposição de Berlim

Um nosso amigo que desde muito nos presta a sua valiosa cooperação nos trabalhos de publicação d'esta folha, achando-se em viagem na Allemanha, manda-nos as seguintes e interessantes notícias sobre a exposição.

Se a modestia do nosso correspondente nos proíbe de lhe citar o nome, não nos impede de lhe agradecer aqui as suas informações e lhe confirmar o pedido verbal que lhe fizemos de nos dar as suas curiosas observações de viagem:

Berlim, 7 de julho de 1896.

Meu caro amigo. — Até ha pouco que deixei Frankforte, passei os meus dias em passeios pelas florestas proximas d'aquella cidade, e em Wiesbaden. O tempo estava frio e chuvoso e não animava a emprehender excursões maiores. Hoje é o primeiro dia, depois de 15, em que se vê o sol, e um céu azul ou antes azulado. Munido de chapeu de chuva e paletot fui hontem vêr a exposição.

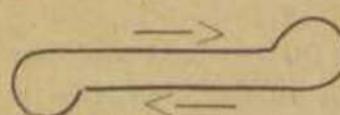
Occupa esta uma area immensa, superior á da exposição de Paris, mas com respeito á disposição e bellezas architectonicas fica muito atras d'aquella. No edificio principal estão expostos os productos das fábricas de Berlim e arredores com *étalages* mais ou menos pomposas. Já se vê em ponto muito mais pequeno que na exposição de Paris, visto que a de cá não é internacional, nem mesmo nacional, mas unicamente berlineza. Para passar á comparativamente modesta galeria das machinas, é preciso atravessar todas as outras salas; por isso uma grande parte dos exposidores taparam com pannos os seus productos, ameaçando de não os destapar enquanto não se fizer uma entrada especial para aquella galeria.

Quem perde são elles, porque o publico pouco se importa; vai lá por um descargo de consciencia, para procurar o mais rapidamente possível outros attractivos mais divertidos ou mais nutritivos, e sobretudo mais líquidos.

E' espantosa a quantidade de estabelecimentos onde se pôde comer e beber á antiga e á moderna, debaixo da terra e no cimo das torres, embarcado ou desembarcado. Só falta em balão e isto unicamente porque o balão captivo está em fânicos, e o dirigivel ainda não está prompto.

Muito interessante é o velho Berlim, cousa muito semelhante á antiga Antuerpia *mutatis mutandis*, reprodução de ruas e edificios copiados de desenhos antigos. Nas lojas vendem-se bugigangas e outros objectos de industria moderna, o que destoa muito e faz perder a illusão.

A unica novidade que encontrei foi o caminho de ferro continuo que liga uma parte do parque á outra. E' uma cadeia sem fim, composta de plataformas com assentos, que está sempre em movimento. O passageiro sobe uma escada e salta para cima da plataforma que o transporta ao outro extremo, uns 100 a 200 metros. O caminho tem este feitio



está assente sobre columnas e é movido por electricidade. Entre a parte fixa e a plataforma girante ha ainda outra que se move no mesmo sentido, mas mais lentamente, para que a transição se efectue mais gradualmente.

Escrevo-te isto unicamente para te dar noticias minhas e não, para que o aproveites para qualquer causa; repito, não tenho geito para *reporter*.

Brevemente deixarei Berlim, mas ainda não sei para onde irei antes de Bayreuth.

Teu velho amigo
F. S.

PARTE OFICIAL

Direcção dos serviços de obras públicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua magestade El-Rei a quem foi presente o projecto, datado de 19 de fevereiro ultimo, de um taboleiro metálico destinado a substituir o da ponte do Rio Torto, ao kilometro 134,230 da linha de leste, elaborado pela companhia real dos caminhos de ferro portugueses: ha por bem, conformando-se com o parecer que por copia acompanha esta portaria de 15 do corrente mez, do conselho superior de obras públicas e minas, aprovar o referido projecto.

Paço, em 27 de junho de 1896. — Arthur Alberto de Campos Henriques.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto datado de 5 de junho findo, de ampliação da estação do Fundão, na linha ferrea da Beira Baixa, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portugueses: ha por bem conformando-se com o parecer de 2 do corrente mez, do conselho superior de obras públicas e minas, aprovar o referido projecto.

Paço, em 13 de julho de 1896. — Arthur Alberto de Campos Henriques.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 25 de junho findo, do conselho superior de obras públicas e minas: ha por bem aprovar o auto de exame e provas dos novos taboleiros metálicos da ponte de Antuan, ao kilometro 286,860, da linha ferrea do norte, e auctorizar definitivamente a abertura á exploração da referida ponte.

O que se comunica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro para os devidos efeitos.

Paço, em 13 de julho de 1896. — Arthur Alberto de Campos Henriques.

A Paris por preço reduzido

Pergunta-nos um assignante como pôde ir a Paris por preço mais reduzido do que o ordinario, que actualmente, por Madrid, com diferença de cambio, custa em 1.^a classe cerca de 50\$000 réis, ou 100\$000 réis ida e volta.

Responderemos:

Deixando de ir por Madrid e contentando-se em ir em 2.^a classe durante umas dez horas, pôde realizar uma grande economia como vamos indicar-lhe:

Toma em Lisboa um bilhete de excursão que lhe permitte ir a Salamanca e voltar por 21\$620 réis.

O itinerario pôde traçal-o á ida por Pampilhosa e á volta pela Beira Baixa, ou o inverso, ou ainda ida por Beira Baixa e volta pela Beira Alta, Figueira e linha do Oeste.

Em Salamanca toma bilhete ordinario a Medina por 8,90 pesetas ou uns 1\$740 réis ao cambio actual.

Em Medina, onde chega á meia noite, espera o comboio que ali passa ás 4^h,25' da manhã e toma, por elle, bilhete de 2.^a classe (não os ha de 1.^a) serviço de banhos a Hendaya, ida e volta valido por 30 dias (tambem os ha validos por 60 e por 90 dias) que lhe custa pesetas 41,45 ou, ao cambio actual 8\$100 réis.

Temos, pois, que, até Hendaya, lhe custará a viagem:

Bilhete circulatorio a Salamanca e volta... 21\$620
De Salamanca a Medina, ordinario..... 1\$740

A transportar..... 23\$360

Transporte.....	23\$360
Outro na volta.....	1\$740
Bilhete de banhos de Medina a Hendaya e volta.....	8\$100
Total de Lisboa a Hendaya e volta.....	33\$200
O bilhete ordinario por Madrid custar-lhe-hia	58\$400

Economisa pois..... 25\$200
ou uns 43 por cento.

Note ainda que, se na ida ou no regresso quizer ir da Pampilhosa ao Porto ou mesmo regressar de Salamanca pela linha do Douro e Porto, pôde fazel-o sem aumento de gasto.

Prevenimos os nossos assignantes de que estamos sempre á sua disposição, para lhes traçar qualquer itinerario em toda a Europa, podendo obter-lhes grandes economias.

Para os não assignantes tambem lhes prestamos este serviço mediante o pagamento de meio real por kilometro, segundo o itinerario.

Transportes para África

Por insistente reclamação do commercio portuense, a Empresa Nacional de Navegação foi convidada pelo governo, a fazer tocar os seus vapores no porto de Leixões, a fim de receber carga para os portos de África e deixar ali a que, na volta, traz directamente para aquella praça.

Ao mesmo tempo, a mesma companhia de navegação fez contracto com a dos caminhos de ferro para que as mercadorias que venham por terra embarcar em Lisboa, tenham a regalia de pagar os mesmos preços de frete directo — Porto-África como se procedessem de Lisboa.

Isto é, em relação ao commercio com as nossas possessões africanas, a praça do Porto está actualmente servida por duas vias para cada vapor — a do porto de Leixões quando quer, ou a do caminho de ferro, por Lisboa, advertindo que esta ainda lhe oferece a vantagem de poder ser aproveitada quando o embarque já não pôde ser feito em Leixões, porque os transportes mandados pelo caminho de ferro ainda alcançam aqui o vapor para n'elle embarcarem.

Linha de Cascaes

Começou o verão, principiaram nos jornaes as lamentações ou as exigencias sobre o serviço d'esta linha, a menos rendosa e a mais cara em exploração que a companhia tem.

Uns querem já comboios ás 5 e meia da manhã para vêr se conseguem que alguém vá já principiando os banhos; outros — ou os mesmos — querem que o comboio páre a todo o momento ou, pelo menos, que páre n'um determinado ponto para evitar que dois passageiros por dia que vão tomar banhos n'um estabelecimento que fica a 400 metros d'uma estação, tenham o incommodo de andar esses 400 metros, embora com isso se incomode e se demore a viagem de 100 ou 200 passageiros que vão para Cascaes ou d'ali veem.

Pasmoso. E pasmoso tambem como se argumenta com as linhas estrangeiras, prova evidente que, quem tal faz, ou nunca saiu de cá, ou lá por fóra não soube ver.

Não ha linha mais urbana do que o metropolitano de Londres que passa sob todas as ruas. Pois em to-

das elles teria que parar se por lá houvesse declamadores como os nossos.

A linha de Cintura de Paris, a de Versailles, e de Saint Clou, teem apeadeiros, mas nunca a distancia inferior a 1 kilometro.

Ora de S. João do Estoril á estação do Estoril ha apenas 1.148 metros.

Os banhos da Póça ficam entre estas duas estações logo, a meio que ficassem, a maior distancia seria 574 metros, isto é, o que se anda em 5 ou 6 minutos, mas nem isso é, porque, segundo informação que buscámos na propria empresa, são apenas 400 metros desde Estoril.

Para quê, pois fazer parar o comboio? Para dar importancia ao estabelecimento? Crêmos que para *réclame* gratuito é forte.

E depois, note-se, quem não tem que andar 400 metros ou mais para ir da estação ao ponto do destino ou vice-versa?

Qualquer casa nas ruas de Paço d'Arcos não fica a menos de 400 metros da estação; em Pedrouços, Cruz Quebrada, Oeiras, Estoril, Cascaes, succede o mesmo.

Um jornal lembrou, com toda a razão, que a solução, n'estes casos, é estabelecer um serviço de omnibus entre a estação do caminho de ferro e o local dos banhos.

O simples bom senso mostra que era o melhor.

Depois, estabelecendo-se ali um apeadeiro a companhia não podia deixar de cobrar pela estação seguinte — nada lucrava o passageiro do lado de Lisboa e o do lado de Cascaes pagaria 80 réis em 1.^a classe, 60 réis em 2.^a e 40 réis em 3.^a

Ora, indo os passageiros ao Estoril pagam metade d'estes preços, logo a diferença dá bem para o carro, tendo ainda a vantagem d'este ir leval-os e buscal-os á porta do estabelecimento.

Compara-se o sonhado apeadeiro da Póça com o de Barcarena! Só por gracejo!

Este fica a 2^k,200 de distancia da estação mais proxima, serve uma fabrica de polvora pertencente ao Estado e é reputado de tal forma de utilidade publica que o ministerio da guerra pagou a sua construcção.

A Póça fica apenas a 400 metros do Estoril!

Que se contente com o *réclame* que lhe fazemos.

A companhia nega-se a estabelecer ali o apeadeiro, não pelos pequenos gastos de construcção, mas principalmente pelo interesse do publico, que não veria com agrado que o demorassem na sua viagem para se satisfazer a um puro capricho dos pocistas.

O novo serviço de Cascaes vae começar brevemente. A companhia esforça-se por fazer comboios a contento do publico, sem olhar a interesses nem a aumento de gastos.

Pois apostamos em como toda a gente protestará.

NOTAS DE VIAGEM

XXII

Volta a Inglaterra

Já disse que são muitos os serviços de navegação entre a Irlanda e a Inglaterra, mas para quem está na capital irlandesa o mais commodo e rapido é o de Holyhead.

As partidas de Dublin são tres vezes por dia, sendo a primeira ás 6 h. 45 m. da manhã.

O comboio vae-nos levar a Kingstown, ao caes, junto ao vapor que parte rapidamente logo que entram os passageiros e bagagens.

São uns bellos vapores, estes, commodos e elegantemente adornados, com machinas de 6.000 cavallos de força, illuminação electrica, grandes camaras para leitura e descanso, onde duas ordens de bancadas de estofo são rapidamente tomadas pelos viajantes.

O egoísmo humano — inglez sobretudo — manifesta-se aqui em toda a sua plenitude. Ha sujeito que, prevenido a possibilidade de não se dar bem com o sophá á esquerda, quer prevenir-se com outro á direita; toma os dois logares de um e outro lado, com quantas malas, chapeleiras, mantas, etc., traz consigo, de forma que difícil é encontrar-se logar.

A viagem que é de 66 milhas, dura quatro horas e dez minutos, tempo que eu passei menos mal aborrecido porque fazia frio e cahia chuva a fartar, cá em cima, e lá em baixo, uns resonavam, outros aborreciam-se como eu.

Isto sem falar de alguns que enjoavam menos mal.

Em Holyhead o vapor atraca ao caes sobre o qual, como de costume, um bello comboio do North Western espera que façamos o trasbordo, e umas mulheres do hotel nos convidam a tomar uma refeição nos vinte minutos que para isso temos.

Já se vê que da estação se entra para o hotel porque não ha lá as dificuldades aduaneiras que em Portugal se oppõem a isso.

O serviço do bufete é primoroso d'asseio e elegancia. Tudo ali está prevenido e a postos, de forma a ser servido rapidamente.

Para quem quer comprar qualquer bolo ou sandwich para o caminho, ha até umas caixas de cartão, ao tamanho de 2, 4, 6 ou mais sandwiches.

Estamos no paiz de Galles, a parte mais pittoresca da Inglaterra, e em verdade a linha que temos a percorrer até Chester é uma das mais bonitas, cheia de obras d'arte, de pontos interessantes. Pontes lindissimas, como a de Britannia, elevados castellos cujas ameias as nuvens acariciam de perto; alterosas montanhas cortadas por estradas brancas por onde *mail-coachs* cheios de alegres excursionistas correm velozes, puchados a tres parelhas; praias deliciosas ladeadas por faustosas avenidas, como a de Llandudno, e cheias de banhistas em grande animação; lagos, grutas, cascatas, pequenos *cottages* e grandiosas egrejas, pedaços de campo em plena florescencia, de tudo ha n'aquelle 136 kilometros que separam Holyhead de Chester, percorridos, na sua maior parte, á beira do canal da Irlanda, e que o comboio atravessa sem paragem em 1 h. 50 m., isto é, a uma velocidade média de 73 kil., o que obriga muitas vezes, a alcançar mais de 80.

Em Chester, uma estação enorme, cheia de comboios em movimento para todos os lados, os que veem de Manchester e Liverpool, os que para ali partem, os que se dirigem a Birkenhead; uma animação continua. Em Crewe, onde se cruzam seis linhas todas importantes, o movimento de comboios é estonteador.

Um meridional, acostumado á simplicidade do nosso serviço de trens, sente-se impressionado entre tal barafunda, e a custo comprehende como, entre ella, todo o pessoal esteja, como está, placido, indiferente, como se tudo que ali se passa nada fosse com elle.

E' a grandiosa prova da boa organisação do serviço.

Com seis ou sete plataformas de cinco vias cada uma, onde entram e sahem comboios de companhias diferentes, não ha um silvo de machina, uma ordem dada á pressa, um grito, uma correria, uma questão, uma hesitação ou duvida.

Tudo está nos seus lugares, todos sabem a sua missão e a cumprem á risca, sem observações, como automaticos, com uma precisão mathematica.

E, não é só o pessoal, que tem ordens fixas e regulamentos sempre sabidos; o publico segue lhe o exemplo, como se cada qual fosse um sabio sobre a maneira por que tudo se acha organizado.

O que vae tomar o comboio pela primeira vez, como o que, no mesmo caso, ali se apeia, dirige-se perfeitamente, elle proprio, ao seu destino como se fosse antigo frequentador da estação, não pergunta e não se engana.

Como se consegue este milagre? Pela bellissima organização immutavel depois de muitos annos que já encaminhou uma parte do publico; a parte restante segue aquella, aconselhada pelos grandes letreiros por todos os lados, acompanhados de mãos ou settas indicativas do caminho a seguir.

E' um grande elemento de ordem, em Inglaterra, para o qual eu chamo a attenção das administrações portuguezas: — disticos e indicações pintadas em grande formato para tudo.

Assim se evitam as perguntas do publico ao pessoal, e quando ainda alguém pergunta, o empregado responde-lhe com um gesto, mostrando-lhe o letreiro que corresponde.

Uma pergunta, um longo pedido de explicações distrae o pessoal e fal-o deixar de executar o seu serviço.

A par disto, como disse, a regularidade com que tudo está desde muitos annos organizado é tambem um grande elemento de ordem.

Os comboios são *sempre* formados da mesma maneira: a 3.^a classe á frente, ao centro a 1.^a, na cauda a 2.^a

As estações teem delimitados e indicados em letras até de metro de altura e em todos os sitios, os logares em frente dos quaes páram as carruagens das tres classes.

O passageiro entra a porta do vestibulo e depara logo com o distico da bilheteira onde se fornecem os bilhetes para o destino e classe que deseja.

Passa á plataforma e encontra as mesmas indicações. Até nos encostos dos bancos de madeira que guarnecem as plataformas estão esses disticos.

Instintivamente toma o logar que lhe compete, esperando o comboio.

Este chega e o passageiro vê na sua frente carruagens da classe para que tomou bilhete.

Varios passageiros sahem deixando as portinholas abertas; o que estava esperando, entra, fecha ou não fecha a porta; está no seu logar.

Um empregado, com uma bandeira verde faz signal ao machinista, este dá um pequinissimo silvo com a machina, o comboio parte.

A' passagem de cada compimento aberto, em frente do empregado, este dá com a mão na portinhola que se fecha. Tudo vae bem, sem ruido, sem a menor dificuldade.

Compare-se isto com a barafunda das nossas estações, em geral, sempre que mais de 100 passageiros (e quando Deus quer até mais de 10) se apresentam a tomar o comboio!

Concorre para aquillo o espirito fleumático inglez e para isto o nosso genio meridional, fallador, comunicativo. Não o contesto; mas concorre em grande parte a ordem sabiamente estabelecida, a disciplina cegamente seguida que não ha na peninsula.

Como e para que hão de os passageiros estar separados por classes, nas plataformas, se os vehiculos veem misturados nos comboios?

E a respeito de letreiros sempre contarei que em linha portugueza e occasião de affluencia, alguém um

dia insistiu para que se possessem indicações impressas n'uma bilheteira.

No momento dado as indicações lá estavam, mas a barafunda continuava como se tal não succedesse... E' que a letra era da altura de um centimetro, o papel posto a tres metros do chão, do tamanho d'un palmo, quando muito, e com um discurso de trez linhas.

Já se vê que ninguem reparava n'elle.

Com estas observações gastei o espaço e nada disse da linha de Crewe a Londres. Verdade seja que essa já a descrevi na noticia sobre a volta de Liverpool.

Companhia «Messageries Maritimes»

Como dissémos esteve no nosso porto nos dias 1 a 3 d'este mez o novo vapor *Cordillère*, d'esta companhia, que vae fazer a escala entre Bordeus, Lisboa e os portos do Brazil e rio da Prata.

Os festejos que a companhia organizou para celebrar este facto, sofreram uma pequena alteração no programma que publicámos aqui, em virtude do vapor ter que largar no dia 3 de manhã, sendo, portanto, transferida para a manhã de 2 a excursão a Cintra e passando a visita ao vapor para esta noite.

A *garden-party*, na tarde de 1, na legação franceza, foi magnifica e concorrida por um grande numero de convidados aos quaes os srs. conde e condessa de Ormesson encantaram com a sua amabilidade.

A recepção a bordo foi ainda mais concorrida porque maior fôra o numero de convites.

O novo vapor é um bello transatlantico de machina de triplice-expansão, de 6.000 cavallos, podendo no maximo da pressão desenvolver a marcha de 20 milhas por hora, sendo a média entre 15 a 17 milhas. Tem de deslocação 6.488 toneladas, 146 metros de comprimento, 27 metros de altura desde a linha d'água e 17 de largura de bombordo a estibordo.

E seu commandante mr. Baule, que é um dos officiaes mais considerados da marinha franceza. A tripulação compõe-se de 162 homens, incluindo o commandante, 5 officiaes de ponte, outros 5 officiaes machinistas, marinheiros, fogueiros e chegadores.

A construcção do barco além de obedecer aos ultimos aperfeiçoamentos, é em extremo luxuosa, proporcionando aos passageiros as maiores commodidades. O paquete tem um duplo tombadilho, sendo no primeiro o salão de jantar de 1.^a e 2.^a classe, explendidamente ornamentado por boas obras de talha, tendo em grandes renques as mezas de jantar. Muitos emoldurados de marmore e a espacejal-os leves quadros de flores e espelhos. Em geral predomina o tom de tuya, envernizada, com ornatos dourados.

Na frente da sala sóbe uma escada, para a sala de muzica, que é de um gosto aprimorado.

Em volta da sala corre uma galeria artisticamente ornamentada servindo aquella de lanternim e formando com ella um conjunto explendido.

A coberta é enorme, toda resguardada por toldos, debaixo dos quaes para o lado da ré ha cadeiras, bancos, balouços, etc.

A' ré fica tambem a sala de sumo, toda em mogno com embutidos de madeira branca.

O mesmo gosto e luxo se encontram nas *cabines* de 1.^a classe, com todas as condições de conforto, indispensaveis em viagens demoradas. Ha *cabines* denominadas de *luxo*, para familia completa, para uma unica pessoa e para senhora e marido. N'estas *cabines* notam-se bons espelhos, magnificos lavatorios, camas muito

espaçosas, *toilettes*, etc., etc. As de 2.^a classe ficam entre a *meia nau* e a prôa, fazendo relativamente pouca diferença das primeiras.

As salas de banhos são dez para a 1.^a classe, dez para a 2.^a e duas na 3.^a. Tem o chão de mosaico e tinhas muito grandes, de marmore, sendo a agua fornecida com torneiras de pressão, quente ou fria.

N'estas salas, principalmente nas de 1.^a classe, ha tinhas, guarda roupa de espelho, e todos os accessorios apropriados a uma casa de banhos. Ha tambem uma excellente piscina e quartos reservados para banhos russos e de chuva.

As cosinhas estão divididas, havendo-as para cada classe, empregando um pessoal numeroso e tendo dependencias de primeira ordem, tales como a *boucherie*, despensa, padaria e copa. A enfermaria está montada na coberta á prôa do barco, lado direito.

As machinas, installadas em tres andares, ocupam um vasto espaço no vapor. A da electricidade foi construida em Toulon nas officinas de G. Mourraille; a caldeira que serve para elevar a agua fornece 100.000 litros por hora. As outras grandes machinas são construidas nas officinas das Forges et Chantiers de la Mediterranée. As caldeiras são todas tubulares, sistema Belleville, e a força é de 5.460 cavallos, que movem um só helice.

O *Cordillère* está construido de forma que em caso de guerra pôde facilmente ser apromtado e transformado em virtude do contracto que as *Messageries Maritimes* teem com o governo frances. Tanto á popa como de bombordo a estibordo, veem-se os locaes destinados á collocação das peças e outros materiaes de guerra.

O novo paquete tem alojamentos para 500 passageiros de 1.^a, 2.^a e 3.^a classe.

A companhia *Messageries* é uma das que maior frota tem em serviço em todos os mares sendo o numero dos seus paquetes 14 nas linhas do Indo-China, 5 nas da Cochinchina, 5 nas da Nova Caledonia, 7 no Oceano Indico, 9 nas linhas do Atlântico, 20 no Mediterraneo e Mar Negro, e 9 chalupas a vapor em diversos rios total 60 grandes paquetes e 9 chalupas. Os maiores barcos são os que servem as linhas da Australia, os quaes têm mais de 6.500 toneladas de arqueação e machinss da força de 7.000 cavallos.

A tracção electrica em Lisboa

O negocio da tracção electrica vae em *bom caminho*, temos quasi a certeza d'isso, para que Lisboa não fique a cidade mais despresada da Europa. Se ella tem uma camara municipal que não olha a cousa alguma e, adorando as *cantigas* a ponto de fornecer as suas escolas de... operas, se deixa levar pelas (cantigas ou operas) da companhia carris, o ministerio do reino teve o bom criterio de a mandar para bom caminho.

A resolução do ministro foi que a adopção da tracção electrica precisa ser informada pelo ministerio das obras publicas antes de enviada ao do reino.

A camara ainda chegou a pensar em retrucar ao ministro «que sim senhor, que fosse elle aprovando o contracto e o negocio, em principio, que nada se faria sem os projectos irem ás obras publicas» mas parece que, afinal, teve um momento lucido em que viu que a sahida era calva de mais, e encolheu a ideia, limitando-se a mandar a questão a nova consulta do seu serviço technico, o qual, cremos, vae dar o seu parecer, fundado na sciencia, sobre... se se deve obedecer ou não ao ministro do reino.

E' natural que a tecnologia d'esse serviço opine que sim, (e mesmo que resolva que não é a mesma cousa); o projecto irá, portanto, ás obras publicas e ahi temos bastante gente em quem confiamos que tal proposta não deixará de soffrer grandissimas modificações.

Ao mesmo tempo um facto se dá que nos deixa apprehensivos:

A companhia mandou vir de Inglaterra, e já, em parte, pôz em serviço, uns 30 carros novos, que, diga-se a verdade, são verdadeiramente bons como não os ha melhores em parte alguma.

Ora estes carros não são adaptaveis, sem grande dispendio, ao serviço por tracção electrica. E', pois, natural que se ella contasse com a adopção d'este sistema em toda a rede, gastasse alguns contos de réis em material novo e bom, para lhe ficar quasi inutil em breve?

E' portanto ponto de fé, para nós, que a companhia é a propria que, reconhecendo o seu erro, já não conta em estabelecer o cabo aereo *no centro da cidade* e feita essa modificaçao no projecto, como tanto a temos aqui aconselhado, a adopção do novo sistema será uma vantagem em vez de um prejuizo para a capital.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Guides Joanne — Algérie et Tunisie, par Louis Piette, Paris 1896. — A acreditada livraria editora Hachette & Companhia sabendo que o nosso director conta fazer em breve uma excursão pela Algeria teve a amabilidade de nos oferecer o seu ultimo guia d'estas possessões francesas, edição de recente data que ainda não chegou ao mercado de Lisboa.

O guia de mr. Piette, como todos os que aquella casa publica nas suas collecções, é perfeitamente organizado e fundados os esclarecimentos que publica em dados officiaes, o que dá um grande valor de autenticidade ás informações destinadas a dirigir os viajantes.

N'esta edição, a casa Hachette reduziu o formato sem nada tirar do texto, tornando o volume muito mais portatil. Além d'isso o sistema de encadernação tem uma particularidade muito vantajosa tal é a da parte respectiva a cada província ser brochada independentemente, o que permite ao viajante separal-as do volume para trazer consigo durante as excursões mais facilmente.

Acompanham o livro 8 bellas cartas e 22 plantas das principaes cidades, na sua maior parte a cores muito nitidas e completas com todos os esclarecimentos necessarios.

Agradecemos a offerta e teremos occasião de voltar a falar d'este livro, quando praticamente apreciarmos quanto elle vale.

As companhias de caminhos de ferro de Hespanha

No dia 6 do corrente foi apresentado no parlamento hespanhol o projecto de lei referente ao auxilio a prestar por parte do estado ás companhias dos caminhos de ferro de Alicante, Norte, Orense a Vigo, Andaluzes e Tarragona.

As bases d'este convenio são as mesmas que já aqui publicámos, em resumo, na pag. 183 do nosso n.^o 204.

O projecto é precedido de um conciso, claro e bem elaborado relatorio em que se compararam as suas condições com as das anteriores propostas de lei apresen-

tadas ás camaras e por elles regeitadas em 1892 e 1894.

Estas datas, e a actual, provam que ha uma certa periodicidade de dois annos na renovação das tentativas do governo hespanhol de auxiliar as companhias a sahir das difficultades com que ha muito luctam.

Resta ver se agora ainda a oposiçao levantada contra o projecto governamental fará que d'aqui a dois annos ainda elle se repita.

A julgar pela leitura dos jornaes d'aquelle paiz parece que assim succederá.

Ou seja resultado de não profundarmos minuciosamente os consequentes resultados das medidas propostas, ou de desconhecermos outras circumstancias que concorrem para que elles se transformem em prejuizos para o paiz, o caso é que não vemos rasão para tão acerrima oposiçao a um projecto que reputamos de inadiavel necessidade se o vizinho reino quiser evitar as consequencias de uma crise enorme que não se sabe a que effeitos chegará.

E o projecto, a nosso ver, tem a vantagem, sobre os seus anteriores, de, sem sacrificios pecuniarios para o thesouro, salvar a industria ferro-viaria, evidentemente uma das mais importantes de um paiz e da qual a maior parte das riquezas publicas tanto dependem para o seu desenvolvimento.

E n'essa proposta, além d'isso, ainda se salvaguardam varios interesses, taes como os da industria siderurgica, em adeantado grau de desenvolvimento, elevando-se os direitos de entrada, ou creando-os onde elles não existiam, para os materiaes importados; os da agricultura, obrigando as companhias a uma consideravel reducção de preços nas tarifas de cereaes, farinhas, vinhos, carvões, gados, instrumentos agricolas e adubos; e finalmente todo o trabalho nacional, reduzindo a 50 por cento o preço do transporte de operarios e trabalhadores.

Ha ainda a vantagem da unificação dos preços das tarifas geraes, vantagem, é certo, platonica em determinados casos, mas em muitos outros effectiva, porque muitos ha em que a applicação d'esta tarifa é mantida, apesar do sem numero de tarifas especiaes que cada companhia tem em vigor.

Em troca o estado proroga as concessões das diferentes linhas, unificando a data do seu fim em um de julho de 1890.

E' este o ponto mais combatido do projecto, sendo tambem o unico que oferece uma vantagem ás companhias de molde a compensal-as dos sacrificios que lhes são impostos e permittir-lhes sahir da situação em que se acham.

Com esta prorogação, que em raros casos atinge 30 annos, as companhias poderão conseguir dos seus credores a ampliação do prazo da amortização dos titulos de juro fixo e assim diminuir os seus encargos annuaes dividindo os por maior numero de annos.

Representa isto um encargo para o thesouro?

Certamente que sim, porque espacá mais o prazo em que o estado entrará na posse das linhas ferreas hoje em exploração por companhias, mas esse sacrificio deve ser reputado de pequena importancia, em face dos beneficios que trará ao presente, no levantamento do credito de tão importantes companhias, e do largo prazo em que a reversão d'esses valores para o estado se tornará effectiva mesmo pelas concessões actuaes.

E outra razão ainda ha que o ministro não cita no seu relatorio mas que não é pouco ponderavel no caso sujeito.

As diferentes linhas que constituem cada rede são

resultado de concessões diferentes em diferentes datas.

Ora, como se sabe revertendo elles para o estado á proporção em que as concessões terminam, a liquidação seria trabalhosa e difícil, tão complicadas se tornam, no fim de 99 annos as relações entre umas e outras linhas exploradas por uma mesma companhia. Não se pôde suppor que encargos resultarão para o thesouro tornar-se, em determinada epocha, dono de uma linha rodeada de outras que ainda por um largo prazo são exploradas por companhias.

Pelo projecto em questão, em vez de uns retalhos que pouco a pouco passaria á posse do Estado, este receberá tudo de uma vez; quer dizer que embora a data d'essa recepção seja adiada para mais tarde, o bloco recebido tem, indubitavelmente, muito maior valor.

Por estas considerações reputamos o projecto do sr. D. Aureliano Linares de Rivas perfeitamente aceitável.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Séde no Porto

Contabilidade

Estando paga toda a dívida fluctuante d'esta companhia, excepto ao Banco Industrial do Porto, porque em virtude da resolução do seu conselho fiscal, ficou para ser saldada depois de ter logar a assembléa geral extraordinaria que para liquidação d'este Banco está convocada para o dia 3 de setembro proximo; e não devendo esta companhia mais quantia alguma, dentro ou fóra do paiz, quer seja por qualquer fornecimento á exploração, quer ainda por qualquer outro titulo, a não ser o das suas obrigações predias hypothecarias da sua recente emissão, pede, com tudo, a sua gerencia a qualquer pessoa que se possa julgar credor da companhia, a apresentação da sua reclamação afim de ser devidamente satisfeita

Porto, 4 de julho de 1896.

Pela companhia do caminho de ferro de Guimarães. — O gerente, António de Moura Soares Velloso.

Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais

Comité de Paris

Convocation des obligataires

MM. les obligataires de la Compagnie Royale des Ch. mins de fer Portugais sont convoqués en Assemblée générale ordinaire pour le lundi 3 août 1896, à 4 heures de relevée, salle des Agriculteurs de France, rue d'Athènes n.º 8, à Paris.

Ordre du jour

Présentation du rapport du Comité de Paris.

Tous les obligataires, possédant ou représentant au moins vingt-cinq obligations privilégiées de premier rang (les titres définitifs n'ayant pas encore été délivrés, ces vingt cinq obligations peuvent être représentées soit par des titres provisoires, soit par 75 obligations anciennes) ont le droit de faire partie de l'assemblée générale, en déposant leurs titres à l'une des caisses suivantes:

En Portugal:

Aux caisses de la Compagnie, à Lisbonne.

Aux caisses des établissements suivants:

Banco de Portugal, Banco de Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa, Banco Alliança, Banco Commercial do Porto et Crédit Franco-Portugais.

En France:

Aux caisses du Comité de Paris, 28 rue de Châteaudun, à Paris.

Aux caisses des établissements suivants:

Banque de Paris & des Pays Bas, Comptoir National d'Escompte, Crédit Lyonnais, Crédit Industriel & Commercial et Société Générale pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie en France.

*A Londres:*Aux caisses de MM. Plyn, Mills, Currie & C.^o*En Allemagne:*

Aux caisses de la Bank für Handel und Industrie, Berlin, Darmstadt et Francfort sur-Mein.

En Belgique:

Aux caisses de la Banque de Brabant, de la Banque Liégeoise et de la Caisse Générale de Reports & de Dépôts.

Les cartes à admission seront délivrées, en raison de ces dépôts, par le Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Paris, le 4 juillet 1896.

Le Comité de Paris.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 juillet 1896.

Beaucoup de bruit pour rien: Cette fameuse question de l'impost sur la Rente, malgré de nombreux discours vient d'être ajournée au mois d'octobre: Aussi notre place n'a pu faire autrement que d'accueillir par de la hausse cette détermination en faveur de laquelle elle n'avait pas cessé de faire des vœux depuis que cette question était à l'ordre du jour.

Le 3% s'avance à 102 fr., l'Amortissable à 100,50 fr. et le 3 1/2 à 105,90 fr.

Le Tonkinois 2 1/2 reste stationnaire à 90,50 fr.

L'Italien côte 88,25 fr. en réaction; ou peut attribuer ce mouvement à la nouvelle de la crise ministérielle survenue en Italie. Toutefois on s'y attendait depuis quelques jours. M. Rudini a été chargé de la constitution du nouveau cabinet.

L'Extérieure est calme à 64,50 fr.

Les Valeurs Ottomanes sont en amélioration; les affaires de Crète semblent prendre une tournure plus satisfaisantes.

Le Portugais 3% regagne presque tout son coupon à 26 1/8 fr.

Les Fonds Argentins attendent avec confiance l'exécution des plans financiers du gouvernement et se maintiennent assez bien. L'Emprunt 1886 se retrouve à 418 fr. Les obligations provinciales gardent leurs cours précédents.

La Catamarca côte 231 fr., Cordoba 171 fr., Corrientes 236 et Mendoza 203 fr.

Chemins de fer—Le marché des actions de nos grandes compagnies continue à être des plus actifs, surtout au comptant.

Le Midi termine à 1.290 fr. ex-coupon, ainsi que le Nord à 1.795 fr.

L'Est se relève à 975 fr., le Lyon à 1.565 fr., l'Orléans à 1.615 fr. et l'Ouest à 1.110 fr.

Les lignes algériennes sont fermes, mais sans grand changement.

Les Wagons-Lits s'avancent à 549 fr. Les recettes du 11 au 20 juin 1896, ont été de 203.003 fr. contre 295.879 fr. pour la même période de 1895. Du 1^{er} janvier au 20 juin 1896, les recettes se chiffrent par 3.349.743 fr. contre 2.995.879 pour la période correspondante de 1895.

Les Chemins Autrichiens s'inscrivent à 770 fr. (coupon détaché). Les recettes de la période du 20 au 30 juin sont en diminution de 9.653 fr., ce qui réduit à 1.374.000 fr. la plus value depuis le 1^{er} janvier.

L'obligation Chemins Portugais (ex-coupon) côte 130 fr. Les obligataires de cette compagnie (comité de Paris) sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le 3 août, 8 rue d'Athènes; à l'ordre du jour: présentation du rapport du Comité de Paris.

Le groupe des Chemins Espagnols est resté calme. Le Saragosse vaut 176 fr., le Nord de l'Espagne 113 fr. et les Andalous 130 fr. Le ministre des travaux publics a déposé au Sénat le projet de loi l'autorisant à ratifier la convention signée avec les compagnies de chemins de fer. On croit assez généralement que le dit projet rencontrera une opposition assez vive aussi bien au Sénat qu'à la Chambre, mais qu'il sera néanmoins voté.

L'obligation des Chemins Argentins finit à 315 fr.

Les actions Tabacs Portugais ont été l'objet d'achats suivis à 585 fr. Les actionnaires de cette société sont convoqués en assemblée générale pour le 31 juillet à Lisbonne. On dit qu'il sera proposé à cette assemblée la distribution d'un dividende de 7 1/2% au lieu de 6% pour l'exercice précédent. Tout actionnaire possédant 50 actions au moins a droit d'assister à l'assemblée générale ou de s'y faire représenter par un mandataire, membre lui-même de la dite assemblée.

Établissements de Crédit — Le marché des actions de nos principales sociétés de crédit est resté stationnaire, et la plupart des reculs qui se sont produits proviennent simplement du décaissement des dividendes de juillet.

Mines d'Or — La période des vacances, et la liquidation de Londres ont presque arrêté les transactions dans ce compartiment depuis quelques jours. Jusqu'à l'automne, il faut se résigner à voir le marché minier se maintenir dans un calme relatif.

La Chartered vaut 80 fr. L'émission de £ 1.250.000 d'obligation 5% au taux de 97 1/2 remboursables à 105 fr. a été couverte.

La Mozambique revient à 44 fr. par suite des tendances générales de la place et sans aucune raison spéciale.

Mossamédés s'inscrit à 15 fr.

Les valeurs cuprifères finissent également plus lourdes. Rio à 600 fr., Tharsis à 143 fr. Cape à 69 fr.

L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de julho de 1896.

Continuou calmo o movimento dos negócios e nada indica que este estado se possa modificar breve. No norte do paiz continua a preocupar bastante os interessados, que são bastante numerosos, a questão das letras do Credito Real do Brazil. No Porto tem havido reuniões dos possuidores d'essas letras afim de se estudar e resolver sobre a atitude que conviria tomar perante o não pagamento do coupon de 1 de julho. Na ultima reunião discutiu-se a ideia de representar ao governo portuguez pedindo-lhe a sua intervenção junto do governo brasileiro para este obrigar a directoria do banco a dar noticia exacta da situação financeira do mesmo banco, mas essa proposta não obteve vencimento na votação. Ficou-se de aguardar mais informações do Rio de Janeiro.

Os preços dos fundos públicos conservaram-se firmes. Foi pequena a procura do papel cambial, conservando-se as taxas sem alteração sensivel, regulando sobre Londres a 41 7/16 e sobre Paris a 284. O cambio Rio-Londres continua oscilante abaixo de 9. A libra sterlina tem regulado de 1.7250 a 1.7275 réis. As inscrições mantiveram-se a 36,20, 36,25, as obrigações de 4 p. c. de 1888 regularam a 16.500 réis, as de 4 p. c. de 1890 internas a 43.800 réis, as obrigações de 4 1/2 p. c. tiveram pequeno movimento a 49.300 e 49.500 réis. Bastante procuradas as obrigações do Credito Predial regulando:—as de 6 p. c. (ass.) a 94.600 réis, não tendo vindo ao mercado as de coupon, as de 5 p. c. (ass.) regularam a 91.500 réis, as de 4 1/2 p. c. a 90.000 réis. Tiveram subida importante as obrigações Loanda-Ambaca que se venderam (c. c.) a 78.500 réis, confirmado-se o que ha meses prognosticámos.

*
As acções do Banco de Portugal atingiram 132.500 réis. Ficam a 109.500 réis as do Lisboa & Açores, a 68.000 réis as do Commercial de Lisboa, e a 64.500 réis as do Nacional Ultramarino.

*
Discutiu-se bastante na ultima semana uma questão suscitada entre a companhia do caminho de ferro de Guimarães e o Banco Industrial do Porto, tendo este anunciado a sua liquidação. A companhia tem a pagar o saldo de suas contas com o banco na importancia de 148.548.453 réis. A companhia pertende pagar uma pequena parte em dinheiro e o principal em obrigações das que emitiu. Ora os accionistas do banco entendem que a companhia não deve saldar as suas contas compellindo o banco a ficar-lhe com o papel, tanto mais que a emissão das obrigações não foi feita em bons termos.

*
Foi boa a colheita do trigo. Os trigos são todos muito pesados e por isso os seus preços teem regulado, mesmo pela tabella especial, de 640 a 700 réis o alqueire. Os lavradores queriam que lhe fosse garantido o preço de 600 réis e por isso devem estar satisfeitos e manterem-se n'esta cotação média. Os trigos este anno são mais pesados. A media do anno passado foi de 71 kilos por 100 litros. E' claro que o trigo mais pesado tem um valor e o menos pesado outro. Por isso é conveniente para bem de todos que se não façam exigencias além da tabella.

*
O Banco Nacional Brazileiro paga aos seus accionistas na Europa, pelo dividendo do primeiro semestre d'este anno, 9,90 francos por acção. Este pagamento é feito pelo Banco de Paris e dos Paizes Baixos.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel	
Londres 90 d/v.....	41 9/16	41 1/2	Desconto no Banco de Portugal.....
cheque.....	41 7/16	41 1/2	5 0/0
Paris 90 d/v.....	690	691	No mercado.....
cheque.....	692	692 1/2	Agio Buenos Ayres.....
Berlim 90 d/v.....	280	281	180
cheque.....	282	284	Cambio Brazil.....
Francfort 90 d/v.....	280 1/2	281 1/2	9 3/4
cheque.....	282 1/2	284 1/2	Premio libra.....
Madrid cheque.....	975	985	1.7250

Gotações dos fundos portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras

JULHO

BOLSAS	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—
Lisboa: Inscrições assent...	-	36,75	36,08	36,05	36,05	36,05	36,10	36,08	36,20	36,26	36,40	36,45	36,20	-
" coupon	35,50	35,45	35,50	-	35,50	35,50	35,50	35,51	35,70	-	35,65	35,65	35,67	-
Obrig. 4 0/0 1888	-	16.200	-	-	-	-	16.300	-	-	-	16.600	16.600	16.600	-
" 4 0/0 1890 assent...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 0/0 1890 coupon...	-	43.400	-	-	-	-	-	-	43.800	43.800	-	-	-	-
" 4 0/0 1890 externo...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 0/0 assent....	-	-	49.100	-	-	49.300	-	-	49.400	49.500	48.500	-	49.900	-
" 4 1/2 0/0 coup. int...	49.200	49.400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 0/0 externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	128.000	128.100	131.500	129.500	-	131.200	132.500	132.500	-	132.500	-	-	-
" " Commercial.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " N. Ultramarino...	63.600	-	-	-	-	63.600	64.500	64.500	-	-	-	65.000	-	-
" Ta bacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	77.300	-	-	-	-	-	-
" Comp. Real.....	14.600	14.400	14.500	-	-	-	14.600	-	-	14.700	-	-	14.800	-
Obrig. prediaes 6 0/0	-	-	-	-	94.000	-	94.300	94.600	-	-	94.600	94.600	94.600	-
" 5 0/0	90.500	92.500	90.600	92.000	-	-	-	92.500	91.500	91.000	-	-	91.500	-
" Comp. Real 3 0/0	-	-	-	-	30.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" C. Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa.....	75.500	75.600	75.700	-	-	-	-	78.100	78.000	-	78.000	78.000	78.000	-
Paris: 3 0/0 portuguez	27	26,93	27	27,06	26,56	26,62	26,62	26,62	26,68	26,62	26,62	26,75	26,62	-
Acções Comp. Real.....	-	-	-	63	-	-	-	-	65,50	62,25	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	49	49	-	48,75	-	45	43	44	43,25	-	-	-	-	-
" Norte de Hespanha	114,50	118	113,50	115	110	114	111	112	112	111	-	-	-	-
" Mad. Zaragoza.....	178	179,50	175	177	175,50	176,50	177	176	175,50	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	134	136	130	135	130	130,25	132	132	130	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real.....	131	130,25	130,25	130,25	-	130,50	129,50	127,50	130	130	129,50	129,50	-	-
" C. Beira Alta.....	90	90	86	88	87	87	-	87	88,25	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres.....	136	138	139	139	138,50	139	139	139	139	-	-	-	-	-
" N. Hesp. (1.ª hyp.)	253,50	257	255,50	257	257	255	258	260	260	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez	26,75	26,75	26,75	26,62	26,75	26,75	26,62	26,62	26,75	26,75	26,75	26,75	26,75	-
Obrig. Atravez Africa.....	65,70	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.....	66,94	66,94	67,62	67,62	67,62	67,62	67,62	67,62	67,50	67,50	67,50	67,50	67,50	-
Bruxellas: Atravez Africa.....	66,68	66,68	66,68	66,68	66,68	68,68	66,68	66,68	66,68	66,68	66,68	66,68	66,68	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1896			1895			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1896	1895	1896	1895	1896	1895
COMPANHIA REAL	de 1 a 30 Junho	693	Réis 62.173.000	Réis 89.715	690	Réis 62.661.903	Réis 90.814	Réis 1.335.633.000	Réis 1.293.822.195	Réis 41.810.805	Réis		
	24 a 30 Junho	"	Réis 66.247.000	Réis 95.594	"	Réis 62.700.236	Réis 90.869	Réis 1.401.880.000	Réis 1.356.522.431	Réis 43.357.569	Réis		
	garantida. 1 a 7 Julho	"	Réis 65.510.000	Réis 94.531	"	Réis 62.930.409	Réis 91.203	Réis 1.467.390.000	Réis 1.419.432.840	Réis 47.937.160	Réis		
	24 a 30 Junho	380	Réis 6.699.000	Réis 17.628	380	Réis 7.391.097	Réis 19.450	Réis 151.343.000	Réis 149.094.805	Réis 2.248.195	Réis		
	28 a 30 Junho	"	Réis 7.672.000	Réis 20.189	"	Réis 7.386.764	Réis 19.438	Réis 159.015.000	Réis 156.481.569	Réis 2.533.431	Réis		
	28 a 30 Junho	475	Réis 13.475.185	Réis 28.368	475	Réis 15.739.095	Réis 33.134	Réis 292.767.105	Réis 264.522.280	Réis 28.244.825	Réis		
Sul e Sueste...	4 a 10 Julho	"	Réis 12.595.885	Réis 26.517	"	Réis 12.970.690	Réis 27.306	Réis 305.362.990	Réis 277.492.970	Réis 27.870.020	Réis		
	30 Junho	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro.	4 a 10 Junho	253	Réis 5.172.496	Réis 20.127	253	Réis 5.009.238	Réis 19.629	Réis 129.300.551	Réis 116.443.142	Réis 12.855.409	Réis		
Beira Alta.....	14 a 17 Junho	253	Réis 4.168.938	Réis 16.478	"	Réis 4.826.856	Réis 19.078	Réis 133.469.489	Réis 121.271.998	Réis 12.197.491	Réis		
	18 a 24 Junho	"	Réis 5.559.892	Réis 21.976	"	Réis 6.260.019	Réis 24.747	Réis 139.029.381	Réis 127.532.017	Réis 11.497.364	Réis		
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....	3 a 9 Junho	105	Réis 1.061.233	Réis 10.106	105	Réis 1.314.808	Réis 12.521	Réis 27.338.971	Réis 26.423.577	Réis 945.394	Réis		
	10 a 16 Junho	"	Réis 1.371.769	Réis 13.064	"	Réis 4.312.866	Réis 12.503	Réis 28.710.740	Réis 27.736.443	Réis 974.297	Réis		

Falsas declarações

Foi ha pouco condenado no tribunal de Anadia em 40.000 réis de multa, 60 dias de cadeia, sellos e custas, um commerciante do Porto o sr. A. M. de B. por ter incluido em umas remessas para Vizeu e Covilhã, declaradas como contendo drogas, uma porção de rastilho e capsulas para dynamite.

Não pareça que esta pena é demasiado forte para o crime de uma falsa declaração tendente a illudir o caminho de ferro, realizando um transporte por preço muito inferior ao devido.

Não se trata, n'este caso, de defender o interesse mercantil da administração ferro-viaria, mas de assunto muito mais importante — da segurança do publico — da vida dos passageiros contra a qual uma falsa declaração d'este genero, é um verdadeiro attentado, tão odioso quanto desastrosas podem ser as suas consequencias.

A estação expedidora não pôde imaginar que dentro de uma modesta caixa de madeira vão materias explosivas. Ao carregar-se esta, ao arrumal-a no wagon, durante o transito, por motivo de um choque ou d'uma paragem brusca, a explosão pôde produzir-se e quantas victimas fará?

Não o quer saber o expedidor egoista que, para economizar uns tostões, assim põe em imminente risco tantas vidas. Justo é que a espada da lei o não poupe.

O que é facto, todavia, é que, apesar da vigilancia que os caminhos de ferro exercem e do rigor com que os tribunaes castigam os delinqüentes, estes casos repetem-se a miúdo.

Plasencia a Astorga

Descrevemos já esta importante e nova linha ferrea ha pouco aberta oficialmente, devendo considerar-se inaugurada ao serviço publico desde 10 do corrente.

As estações e apeadeiros da nova linha são os seguintes:

Plasencia (empalme), Plasencia (cidade), Almendral, Oliva y Villar, Segura y Casa del Monte, Aldeanueva, Hervás, Baños, Puerto de Bejar, Bejar, Sanchotello, Fuentes de Bejar, Guijuelo y Campillo, La Moya y Fresno, Sieteiglesias y Encinas Arriba, Alba de Tormes, Arapiles, Salamanca, Valdunovel, Villanueva de Cañedo, Cubo, Carrales, Perdigón y Morales del Vino, Zamora, Piedrahita, Manganeses, La Tabla, Barcial del Baser, Benavente, Pobladura, Valcabado y Cebranes del Rio, La Bañeza, Castillo de la Valduerna, Astorga (de M. C. P.) e Astorga (do Norte).

A linha mede 348 kilometros de extensão.

Além do entroncamento de Plasencia ha mais os seguintes:

O de Salamanca que se liga com as linhas de Medina del Campo, de Avila (por Peñaranda) e de Salamanca á fronteira de Portugal.

O de Zamora que se liga com a linha de Medina del Campo a Zamora e o de Astorga que se liga com a linha de Palencia a Coruña.

Não estando ainda habilitada para prestar serviço a estação de Plasencia (empalme), considera-se como tal a antiga estação de Plasencia de Madrid-Caceres-Portugal.

A estação de Astorga (de M. C. P.) só está habilitada para o tráfego de pequena velocidade procedente ou destinado a Astorga local. O serviço de passageiros, despacho de bagagens e de mercadorias de grande

velocidade far-se-ha na estação de Astorga (Norte) a qual se considerará entroncamento.

A inauguração da nova linha assistiram o ministro de Fomento, director geral das obras publicas, deputados e senadores, administradores e mais pessoas de representação oficial.

A linha tem como já dissemos muitas obras d'arte verdadeiramente notaveis, sendo as principaes um viaducto de pedra perto de Plasencia, um tunnel de 300 metros sob a cidade de Bejar, uma ponte de ferro de 300 metros sobre o Tormes e outra de 250 e 5 tramos á chegada a Zamora.

O ponto mais elevado da linha fica 1.024 metros acima do nível do mar.

A producção e consumo do carvão

Segundo uma recente publicação ingleza, a producção do carvão nos paizes abaixo indicados, durante o anno de 1894 attingiu o seguinte:

Inglaterra	188.277.000 toneladas
Estados Unidos.....	152.448.000 "
Allemanha.....	76.741.000 "
França.....	26.964.000 "
Belgica.....	20.534.000 "
Japão	3.400.000 "
India ingleza.....	2.821.000 "

A producção nos outros paizes foi relativamente pouco importante. Durante o mesmo anno a Inglaterra exportou 42.690.000 toneladas; a Allemanha, 12.345.000; a Belgica, 6.243.000 e os Estados Unidos, 3.616.000.

De todos os paizes productores de carvão, foi a França que mais carvão importou, por isso que a importação de carvão durante o anno a que nos vimos referindo foi em 9.571.000 toneladas superior á exportação.

Logo depois veio a Italia que importou 4.696.000 toneladas, mas, bom é notar, que a producção n'este paiz não excedeu a 400.000 toneladas.

Em 1894, estavam empregados nas minas de carvão inglezas 655.747 operarios; 299.627 nas allemãs; 131.587 nas francesas; 117.103 nas belgas e 363.309 nas minas americanas.

A hulha extraída, nos principaes paizes productores, representava um valor de 1.563.250.000 francos na Inglaterra; 969.500.000 nos Estados Unidos; 636.375.000 na Allemanha; 803.750.000 na França e 191.300.000 na Belgica.

O que tudo representa a bonita somma de 832.835 contos de réis.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

Ordem do dia

Apresentação das contas respectivas do exercicio de 1895, do relatório anual do Conselho de Administração e do parecer do Conselho Fiscal e votação das conclusões do mesmo parecer.

SENHORES:

No desempenho de seu dever e em conformidade com os nossos estatutos, nos termos do alvará de 30 de novembro de 1894, o Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, vae dar conta á assembléa geral dos srs. Accionistas dos seus actos, no primeiro anno da gerencia da nova

administração, depois de aprovado por sentença, passada em julgado, do meritíssimo juiz do Tribunal de Comércio de Lisboa, de 11 de outubro de 1894, o convenio de 4 de maio do mesmo anno, entre a nossa companhia e os seus credores.

Começaremos esta exposição pela summula dos resultados da exploração da nossa rede, durante o anno de 1895, em seguida mostraremos qual a situação do nosso activo e passivo no principio e fim d'essa gerencia, dando noticia de todos os actos que possam influir na apreciação do estado da nossa companhia, e por ultimo nota dos resultados da administração das nossas Caixas de Reformas e Pensões no referido ultimo anno civil.

PRIMEIRA PARTE

Resultados da exploração

A extensão total da nossa rede em exploração em 31 de dezembro de 1895 era de 1.072,527 kilometros, como circunstancialmente, por linha, mostram os mappas annexos a este relatório.

Em setembro ultimo foram abertos á exploração os tres kilometros da linha marginal do Tejo, que terminam na estação provisória do Caes do Sodré, estação esta que se tornou desde então, tambem provisoriamente, a testa da linha do ramal de Cascaes.

O numero de trens kilometricos foi de:

Em 1895.....	3.051.630
» 1894.....	2.956.853
A mais em 1895.....	94.777

A Administração da Companhia não hesitou em sancionar este aumento de percurso, e os resultados deram-lhe larga razão.

O mappa seguinte mostra os resultados da exploração em 1895, comparados com os de 1894:

Em reis	1895	Diferença em 1895		
			1894	200:468\$205
Receitas fóra do tráfego.	3.206:213\$287	3.406:681\$492	3.02:425\$169	- \$27
Garantias do governo...	502:425\$169	502:425\$169	502:425\$169	
Receitas fóra do tráfego.	18:188\$072	20:367\$401	20:367\$401	2:179\$329
Total geral das receitas..	3.726:820\$528	3.929:474\$062	3.929:474\$062	202:647\$534
Despesas.....	1.328:187\$745	1.572:390\$847	1.572:390\$847	44:203\$102
Produto liquido.....	2.198:638\$783	2.357:083\$215	2.357:083\$215	158:444\$432
Percurso dos comboios..	K	K	K	K
Kilometros de via.....	2.956.853	3.051.630	3.051.630	94.777
Por kilometro de trem:	1.070	1.013	1.013	
Receitas.....	1.026	1.028	1.028	\$007
Despesas.....	9517	9515	9515	\$002
Produto liquido.....	6744	6773	6773	\$029
Por kilometro de via:				
Receitas.....	3.483\$015	3.662\$138	3.662\$138	179\$123
Despesas.....	1.428\$213	1.463\$015	1.463\$015	37\$202
Produto liquido.....	2.054\$802	2.196\$723	2.196\$723	141\$921

O aumento total das receitas em 1895 sobre o anno de 1894, eleva-se a 202:647\$534 reis, e o aumento das receitas liquidas correspondentes de 1895 sobre 1894 é de 158:444\$432 reis.

E' interessante o exame dos coefficients de exploração da nossa rede em 1894 e 1895.

Segundo a regra seguida nos annos precedentes, se juntarmos ás receitas do tráfego as garantias de juro pagas pelo tesouro ter-se-ha o coefficiente de:

Em 1894.....	41,01 por cento de despesa
» 1895.....	40,01 " " " "

Entendemos, porém, que este coefficiente deve estabelecer-se sem contar a totalidade d'aquellas garantias, ficando assim:

Em 1894.....	47,39 por cento de despesa
» 1895.....	45,87 " " " "

Estes numeros referem-se á totalidade das nossas linhas, isto é, a 1.073 kilometros.

Examinando os resultados para toda a rede não garantida, (693 kilometros) cujas receitas representam 9,10 das receitas totaes da Companhia, comprehendidas n'essas receitas totaes as garantias de juro, temos:

Em 1894.....	41,41 por cento
» 1895.....	40,34 " "

Para a linha da Beira Baixa (212 kilometros) com exclusão da garantia de juro:

Em 1894.....	121,65 por cento
» 1895.....	110,71 " "

Para a linha de Torres-Figueira-Alfarelos (168 kilometros) sem contar da mesma fórmula a respectiva garantia de juro:

Em 1894.....	87,76 por cento
» 1895.....	83,58 " "

Do mesmo mappa se vê tambem, que o producto liquido por kilometro de trem em toda a rede foi de:

Em 1894.....	\$744
» 1895.....	\$773

A mais em 1895.....	\$029
---------------------	-------

O producto liquido por kilometro de via (toda a rede) foi de:

Em 1894.....	2:054\$802
» 1895.....	2:190\$723

A mais em 1895.....	141\$921
---------------------	----------

Deve observar-se que, para nos conformarmos com a escripturação de 1894, figura nas receitas d'este anno a quantia de reis 30:000\$000 de transportes de serviço, os quaes são taxados a 500 reis por tonelada para qualquer distancia. A mesma somma está tambem incluida nas despesas, de modo que os transportes de serviço constituem uma verdadeira conta d'ordem.

(Continua).

LINHAS PORTUGUEZAS

Lourenço Marques.—O tribunal arbitral da questão do caminho de ferro de Lourenço Marques, reconhecendo a necessidade d'uma vistoria technica, designou como peritos o sr. Stockalper, engenheiro bem conhecido pela sua cooperação na perfuração do Saint-Goethard, e o sr. Dietler, engenheiro director da companhia do caminho de ferro do Saint-Goethard a Lucerna. Ambos aceitaram o mandato, sob a reserva todavia de não serem obrigados a proceder elles proprios a uma inspecção local.

E' pois provável que seja ainda nomeado um terceiro perito, o qual tomará o compromisso de fazer uma viagem ao sul da Africa, se fôr necessário.

O tribunal em sessão de 3 d'este mez assentou tambem provisoriamente no questionario aos peritos, mas ha de pôr-se de acordo com elles para a redacção definitiva.

Diz-se que a resolução do tribunal será dada em novembro.

Alto Minho.—Entrou no ministerio das obras publicas, devidamente informado, o projecto definitivo d'este caminho de ferro de via reduzida, na extensão do 19 kilometros, parte em leito proprio e parte sobre a estrada real n.º 23 entre Valenca e Monsão, apresentado pelos seus concessionarios, srs. José Antonio Duro, Bento Manuel Barbosa e Antonio Luiz Pereira. O projecto foi elaborado pelo sr. Gustavo Adolpho de Figueiredo, conductor das obras publicas e minas.

Valle do Corgo.—Os estudos d'esta linha ferrea, que se projecta prolongar por Villa Pouca de Aguiar e Chaves até a fronteira, e d'ahi seguir até Orense, acham-se quasi concluidos na parte comprehendida entre a Regoa e Villa Real.

Principiados em fins de março os estudos do campo, que as chuvas obrigaram a interromper alguns dias, devem ficar concluidos esta semana, na extensão de 25 kilometros, sendo tão satisfactorio o resultado que o minimo raio de curva é de 60^m,0, a maior inclinação de 50^m,185; as quatro trincheiras mais importantes não attingem a 14^m,0 na cota maxima, e a unica ponte que a linha tem não excede a 40^m,0 de vão; enfim, o perfil da linha é o perfil de uma estrada ordinaria em terreno facil, tão bem estudado foi o traçado pelos habeis engenheiros srs. Moraes Sarmento e Armando de Andrade, o primeiro dos quaes foi encarregado de dirigir os trabalhos de campo, que estão executados no curto espaço de tres meses.

A solução technica do problema, reputado insolvel financeiramente nas condições do primitivo projecto, está, portanto, achada, podendo-se garantir que a linha não custará mais de 18:000:000 réis por kilometro, e o rendimento attingirá a cifra de 1:400:000 liquidos desde o principio da exploração.

Ascensor do Carmo. — Continua o sr. Lousseau, concessionario da construção e exploração do parque da Liberdade, a protestar contra a concessão feita pela camara ao sr. Raul Mesnier para a construção do ascensor da rua Aurea ao largo do Carmo.

Mas, pergunta toda a gente, o que é que o sr. Lousseau pôde ter com uma obra que é feita a mais de um kilometro da sua area de accão?

A propósito de um parque no fim da Avenida vir oppôr-se a um ascensor na rua do Ouro chega a ser... original.

Porque não protestou o sr. Lousseau contra a concessão do caminho de ferro de Salonica a Constantinopla?

LINHAS HESPAÑOLAS

Tracção electrica em Valencia. — As empresas de tremvias de Valencia, estão trabalhando para instarem motores electricos nas suas carruagens.

Parece que a primeira das empresas que introduzirá esta novidade em suas carruagens será a Valenciana.

A cidade de Valencia é, na estreiteza das suas ruas, muito parecida com uma parte da nossa capital por onde passa a linha americana.

Lá não se consente linha de conductor aereo. Pudera! Se a camara municipal de lá é como todas... menos a nossa.

Linares a Almeria. — Está sendo examinada pelos engenheiros do governo a secção comprehendida entre Guadix e Moreda, que sera aberta ao serviço muito brevemente. Espera-se poder abrir a linha até Alamedilla no fim do anno corrente.

Jerez de la Frontera. — Referem os periodicos d'esta localidade que um grupo de capitalistas ingleses está estudando a construção de uma linha que, partindo de Arcos vá a Bornos, Villamartin, Algodonales, Olvera com direcção a Bobadilla, para ahi se enlazar com a linha geral de Malaga a Cordoba.

Zalla a Solares. — Foi inaugurado em 6 do corrente a linha de Zalla a Solares que mede 78 kilometros de extensão, tendo em tão curto percurso um tunnel com 1.473 metros de comprimento e 20 pontes metalicas, sendo a mais importante d'ellas a sobre o rio Ason.

Malaga a Sevilha. — Foi recebida com o maior entusiasmo o projecto de um caminho de ferro directo de Malaga a Sevilha, o qual percorrerá importantissimas povoações de grande riqueza agricola e mineira.

Central de Aragão. — As obras da construção d'este caminho de ferro continuam a seguir com grande actividade, tendo sido já vencidas as principaes dificuldades encontradas na primeira secção que mede uns 26 kilometros, em cujo trajecto ha quatro tunneis e duas pontes.

Murcia a Granada. — Entraram em bom caminho as negociações para a construção do caminho de ferro de Murcia a Granada, havendo esperança de que muito em breve se começem os trabalhos por isso que, ao que se affirma, chegaram a um acordo as empresas de Murcia a Granada e a de Linares a Almeria, ficando a cargo d'esta ultima as construções de Baza a Guadix e de Moreda a Granada, servindo de troço commun a ambas as linhas, o trajecto entre Guadix a Moreda.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

O municipio de Paris depois de ter resolvido, como já noticiámos, a construção da linha ferrea do metropolitano, mando affixar em todas as *mairies* e no Hôtel de Ville um longo inquérito sobre a utilidade publica do referido caminho de ferro.

O publico manifestou-se em pequenissimo numero pois que só 689 pessoas inscreveram o seu voto, dos quaes 520 contra toda a idéa de fazer um metropolitano; 104 pediram que se prefira o caminho de ferro de via estreita; 50 são favoraveis a um metropolitano e 15 fazem diversas considerações fóra do assumpto.

Não nos admira o pequeno numero de votantes. Conhecendo bem o valor da indifferença, não duvidamos afirmar que a grande maioria dos habitantes de Paris é favoravel ao projecto e que por isso mais uma vez se realiza o conhecido adagio de «quem cala consente».

Em todo o caso ha n'esta simples notícia a referencia de uma grande lição de moral e de boa administração que muito convém apontar aos srs. camaristas de Lisboa.

A linha do metropolitano que se projecta tem sido largamente discutida na imprensa, no municipio, por diferentes commissões, pelo proprio governo, por gente conhecedora da materia, etc.

Apezar d'isso o municipio de Paris não contente com isto que tem levado meses, ainda recorre para a opinião publica consultando-a directamente.

O caso explica-se bem. Os de Paris entendem e entendem bem que isto de viação n'uma cidade é como um fato para uma pessoa. Tem de servir e servir bem.

Os de cá pensam... ou antes não pensam e é exactamente n'isto que está o mal.

Pelo relatorio apresentado pela companhia do Ouest-Algérien vemos que as suas receitas se elevaram a 2.017:101 fracos ou seja 13:300 francos por kilometro, isto em 1895.

As despesas de exploração foram em 1895 de 1.150:792 francos. As receitas liquidas foram, pois, de 746.327 francos.

Feitas todas as contas e pagos todos os encargos, a assembléa resolveu mandar distribuir 25 francos por accão como dividendo do exercicio de 1895.

BELGICA

As experiencias de tracção electrica ás quaes os engenheiros dos caminhos de ferro do Estado Belga procederam, são, como parece, de tal modo concludentes, que a administração d'aquella linha decidiu fazer a encomenda de quatro carruagens electricas, destinadas ao serviço de comboios ligeiros nas linhas secundarias.

Estas carruagens podem tambem rebocar material ordinario, substituindo locomotivas.

A velocidade adquirida, e que é susceptivel de ser ainda notavelmente augmentada, attingiu nas experiencias, o andamento dos expressos internacionaes.

EGYPTO

O governo egipcio concedeu a precisa auctorisação para a construção de caminhos de ferro de via estreita na província de Charkieh, Dakahlieh e Gallionbich.

Calcula-se que em pouco mais de 3 annos estarão em exploração no Egypto, 500 a 600 kilometros de vias ferreas.

As linhas ultimamente concedidas terão 75 centimetros de largura.

CONGO BELGA

A inauguração de metade da linha ferrea do Congo deve realizar-se entre os dias 15 a 20 do corrente. O major Thys, director geral, partiu já de Bruxellas para ir presidir á cerimonia, á qual assistirão representantes officiaes do Estado Independente do Congo, da Belgica e da França.

BRAZIL

Foi recebido em Paris com enorme aplauso o emprestimo do caminho de ferro brasileiro do estado de S. Paulo, tendo sido logo tomadas as 500:000 obrigações que em seguida foram admitidas na cotação official.

Este successo justifica-se bem, logo que se note o desenvolvimento sempre progressivo do Estado referido, onde todos os serviços publicos se encontram bem organizados, no meio de uma paz admiravel.

Todos os annos continua a receber da Europa milhares de imigrantes.

A pequena agricultura desenvolve-se extraordinariamente, devido aos auxilios do governo.

A rede do Estado mede 2.961 kilometros, havendo 502 kilometros e muitas estradas em construção. Além d'estes ha 173 kilometros de linhas ferreas pertencentes a particulares.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro
Portuguezes

Feira em Montemor-o-Velho

Os comboios tramways entre Coimbra e Figueira, terão paragem ás 4.^{as} feiras, de 15 em 15 dias, na passagem de nível junto á ponte de Alfarellos, ao kilometro 219,537, na linha de Oeste, para melhor servir a feira que se realiza n'aquelles dias em Montemor-o-Velho.

Lisboa, 10 de julho de 1896.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de azeite d'oliveira

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 27 do corrente, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, em presença do ex ^{mo} administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 45.000 kilogrammas de azeite de oliveira, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar na caixa geral de depositos, ou na sua delegação n'esta cidade, o deposito provisório de 225.000 réis e de apresentar uma amostra do azeite a fornecer.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente, a que fôr adjudicado o fornecimento, será de 5% da importancia total do mesmo fornecimento.

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

Porto, 1 de julho de 1896.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro
Portuguezes

Fornecimento de material

No dia 29 de julho, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento dos quatro seguintes lotes:

Lote n.^o 1 — Archotes, alcatrão, cordas e fio.

” ” 2 — Tecidos diversos.

” ” 3 — Carrinhos de mão para mercadorias e bagagens.

” ” 4 — Pequeno material para telegrapho e relogios.

As condições e amostras 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, 3 de julho 1896.

Repicagem de limas

No dia 29 de julho, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para a repicagem de limas. 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, 3 de julho de 1896.

EXPOSIÇÃO IMPERIAL

AVENIDA-PALACE

ENTRADA 100 REIS

ESPLÉNDIDAS COLLECÇÕES DE

50 vistas de cada paiz, variando sempre cada semana
DURANTE ESTA SEMANA

A ILHA DE CORFU

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

14, Largo da Annunciada, 16

120, P. DE S. BENTO, 120
LISBOA

OFFICINAS A VAPOR

RIBEIRA DO PAPEL

Estamparia mechanica

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado.

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados.

Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

TINTAS PARA ESCREVER

DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalisando com as dos fabricantes ingleses, alemães e outros
por preço inferior

SOCIÉTÉ ANONYME

DES

FORGES, FONDERIES ET LAMINOIRES DU MARAIS

à MONTIGNY-SUR-SAMBRE (Belgique)

Ferro do commercio e laminado para todo o genero de construções, para pontes, wagons, rodas, etc. Cantoneiras, longrinas, ferros em T e em U, e vigotas. Carris para minas e para tramways. Ferro chato e em folha.

FERROS PARA REBITES E CABOS

Fabrico especial e privilegiado de ferro redondo perfeitamente cylindrico para parafusos. Privilegio para chapa Calleja.

Especialidade de tramways e de caminhos de ferro economicos exclusivamente metallicos. Sistema privilegiado. Oficina especial de cylindros em bruto e torneados de todas as dimensões para laminadores.

Peças mechanicas diversas de ferro fundido para officinas de construção, fabricas de vidro e minas de carvão

A officina toma á forfait, o fornecimento de todas as peças necessarias para installação de laminadores completos; tudo bem acondicionado e prompto para ser montado.

Correspondencia dirigida a Mr. L. Lebrun, Director-Gerente

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES

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

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras commis-sões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.^o
Lisboa.—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.
Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspon-dance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Londres.—E. C. A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.^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 Príncipe, junto à Estação Central.—Établissement de premier ordre—tou-tu luxo et confort—200 chambres et salons.

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

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

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

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

LISBOA Hotel Francfort—T. de St^a. 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 às 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.^o ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.

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

CINTRA Hotel Nunes—Espiéndidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 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 con-vento.—Bellas accomodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500.—Reducción de preços para caixeiros viajantes.

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

CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lis-bonense—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 inexcedivel.—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, nuo to perto da praia. Colyseu Figueirense, e proximo do Casino Mondego e theatro-c rco.—Preços variam entre 900 e 1\$400 ré s.

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

PRAIA DO FURADOURO (OVAR) hotel Fu-radouro.—Abre no dia 15 de julho. Commodidades e limpeza, serviço de cosinha esmerado. Preços de 600 a 1\$200. Banhos quentes e frios. Carros na estação d'Ovar.—Prop. Silva Cerveira.

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). Service de 1.^o ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Prop. Lopez Munhós.

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

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

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

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

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

GRANADA Hotel Victoria—Prop. Federico Iniesta. 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, orchester—Voitures pour Monte-Carlo. Vius 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.

Empreza de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL

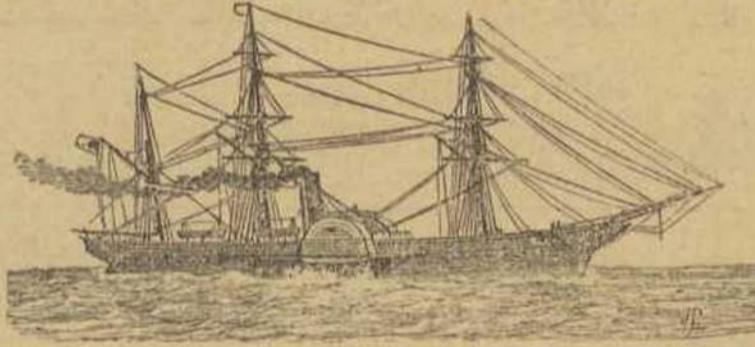
O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 1 de agosto, às 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

Saihadas 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 à vista das plantas dos paquetes, que se acham patentes nos escriptorios das agencias no Porto e em Lisboa, mas n'este caso recommenda-se **muita antecedencia**, em vista da grande acceptação que estes luxuosos paquetes teem tido por parte do publico.Por estes paquetes tambem se acceptam passageiros para **Pernambuco, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul**, com transferencia no Rio de Janeiro para o paquete **Moewe**, da mesma companhia.

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.º, e em Lisboa ao agente João Patrício Alvares Ferreira, rua dos Balhoeiros, 135, 1.º

HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de julho de 1896

COMPANHIA REAL

Lisboa R.-Porto Porto-Lisboa R.
Part. Cheg. Part. Cheg.
8-30 t. 7-18 m. 2-30 t. 4-0 m.
10-0 t. 10-55 m. 8-0 t. 6-44 m.Lisboa R.-Pamp. Pamp.-Lisboa R.
3.ª e sextas 2.ª e 6.ª
6-00 t. 11-7 t. 5-51 m. 11-29 mLisb. C.S.-Porto Porto-Lisb. C.S.
7-30 m. 9-20 t. 7-0 m. 8-30 t.Aveiro-Porto Porto-Aveiro
4-0 m. 6-30 m. 4-15 t. 6-38 t.
1-30 m. 2-50 t. 4-30 m. 8-29 m.Espinho-Porto Porto-Espinho
9-0 m. 9-45 m. 7-45 t. 8-27 m.Lisboa R.-V. Alc. V. Alc.-Lisboa R.
7-30 t. 5-25 m. 8-35 t. 6-0 m.Lisb. C.S.-V. Alc. V. Alc.-Lisb. C.S.
7-30 m. 8-0 t. 9-30 m. 10-0 t.Lisboa R.-Badaj. Badaj.-Lisboa R.
7-30 t. 6-45 m. 6-45 t. 6-0 m.Lisboa C.S. Bad. Bad.-Lisboa C.S.
7-30 m. 9-15 t. 8-45 m. 10-0 t.Lisb. C.S.-Sant. Sant.-Lisb. C.S.
2-0 t. 4-35 t. 6-45 m. 9-20 m.
4-30 t. 7-05 t. 12-30 t. 3-05 t.Lisb. C.S.-Entr. Entr.-Lisb. C.S.
4-0 m. 11-11 m. 6-0 m. 1-30 t.
11-0 m. 3-0 t. 6-5 t. 10-0 t.Coimb.-Figueira Figueira-Coimb.
7-15 m. 9-2 m. 11-0 m. 12-48 t.
4-30 t. 6-6 t. 9-0 t. 10-40 t.Lisboa R.-Fig. Fig.-Lisboa R.
7-0 m. 3-20 t. 1-5 t. 10-20 t.
7-0 t. 5-23 m. 7-45 t. 6-30 m.

Lisboa R.-Alfar. Alfar.-Lisboa R.

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

Caldas-Figueira Figueira-Caldas

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

Figueira-Alfar. Alfar.-Figueira.

4-30 m. 5-35 m. 6-0 m. 7-3 m.
12-5 t. 12-47 t. 1-0 t. 2-0 t.

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

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

Fig.-B. Amieira B. Amieira-Fig.

7-35 m. 8-2 m. 10-30 m. 10-57 m

Abrantes-Guard Guard-Abrantes

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

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

Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.

7-30 m. 8-34 m. 5-15 m. 6-30 m.

9-30 m. 10-32 m. 6-30 m. 7-30 m.

11-30 m. 12-36 t. 7-45 m. 8-45 m.

1-30 t. 2-34 t. 9-0 m. 9-52 m.

4-30 t. 3-36 t. 11-0 m. 11-59 m.

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

7-0 t. 8-22 t. 3-30 t. 4-29 t.

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

Excepto aos sáb. 7-30 t. 8-29 t.

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

Só aos sábados 10-15 t. 11-15 t.

12-15 m. 1-20 m. — —

Excepto aos dom. — —

3-30 t. 4-34 t. — —

Só aos domingos — —

12-30 t. 1-34 t. — —

Lisb. R.-Queluz Queluz-Lisb. R.

8-30 m. 9-3 m. 9-40 m. 10-14 m.

8-0 t. 8-33 t. 8-45 t. 9-17 t.

Alo. M.-Bemfica Bemfica-Alo. M.

6-45 m. 7-5 m. 8-40 m. 9-0 m.

9-20 t. 9-40 t. 10-15 t. 10-35 t.

C. Sodré-P. Arc. P. Arc.-C. Sodré

Part. Cheg. Part. Cheg.
7-30 m. 8-5 m. 8-15 m. 8-50 m.

9-25 m. 10-1 m. 10-15 m. 10-49 m.

3-0 t. 3-37 t. 4-0 t. 4-35 t.

5-15 t. 5-51 t. 6-15 t. 6-50 t.

8-45 t. 9-20 t. 9-30 t. 10-6 t.

C. Sodré-Casc. Casc.-C. Sodré

7-0 m. 8-15 m. 5-30 m. 6-50 m.

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

11-0 m. 12-15 t. 10-30 m. 11-40 m.

12-0 t. 1-10 t. 1-30 t. 2-40 t.

4-45 t. 5-55 t. 4-30 t. 5-45 t.

7-30 t. 8-40 t. 7-30 t. 8-42 t.

Excepto aos sáb. 9-30 t. 10-42 t.

9-30 t. 10-40 t. — —

Só aos sábados — —

12-0 m. 1-4 m. — —

Domingos e dias santificados

1-0 t. 2-13 t. 2-30 t. 3-40 t.

Lisboa R.-Sacav. Sacav.-Lisboa R.

6-15 m. 7-0 m. 6-30 m. 7-15 m.

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

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

12-0 t. 12-14 t. 11-0 m. 11-45 m.

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

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

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

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

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

Excepto aos sáb. 10-0 t. 10-44 t. — —

Só aos sábados — —

12-0 m. 12-44 m. — —

Domingos e dias santificados

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

3-0 t. 3-44 t. 4-0 t. 4-45 t.

BEIRA ALTA

Fig.-V. Form. V. Form.-Fig.

Part. Cheg. Part. Cheg.

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

Figueira-Pamp. Pamp.-Figueira

3-10 t. 4-18 t. 7-30 m. 9-20 m.

Pamp. F. Ónoro V. Form. Pamp.

3.ª e sextas 2.ª e 6.ª

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

Pampilh.-Mang. Mang.-Pampilh.

6-35 t. 9-47 t. 7-35 m. 10-50 m.

Mang.-Guarda Guarda-Mang.

4.ª feiras e sáb. 5.ª feiras e dom.

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

C. Branc-Evora Evora-C. Branc

Part. Cheg. Part. Cheg.

3-0 t. 4-0 t. 7-10 t. 8-2 t.

C. Branca-Beja Beja-C. Branca

6-10 m. 9-0 m. 4-30 t. 7-24 t.

Beja-Faro Faro-Beja

11-20 m. 7-35 t. 6-30 m. 2-40 t.

AGENTES

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

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

SUL E SUESTE

Lisb. T. P.-Faro Faro-Lisb. T. P.

4-30 t. 5-0 m. 6-30 t. 7-0 m.

Lisboa T.P.-Beja Beja-Lisboa T.P.

8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-10 t.

Lisb. T.P.-Pias Pias Lisb. T.P.

8-0 m. 5-0 t. 8-0 m. 4-40 t.

Beja Pias Pias-Beja

1-10 m. 2-40 m. 8-30 t. 10-0 t.

Lisboa-T.P. Ext. Ext. Lisboa-T.P.

8-0 m. 3-45 t. 12-10 m. 7-0 m.

4-30 t. 11-10 t. 9-10 m. 4-40 t.

P. Novo-Setub. Setub. P. Novo

5-10 m. 6-7 m. 4-50 m. 5-16 m.

5-20 t. 5-44

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, (via Suez), vap. allem., **Herzog**.
Sahirá a 31 de julho.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



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



Alicante, Barcelona, Cette e Marselha, vapor
francez, **Saint-Paul**.
Sahirá a 21 de julho.
Agentes, Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10.



Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, **Patagonia**.
Sahirá a 22 de julho.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor allemão,
Tucuman. Sahirá a 5 de agosto.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Bordeaux, vapor francez, **Chili**.
Sahirá de 22 a 24 de julho.
—Messageries Marítimes.
Agentes, Torlades & C.º, R. Aurea, 32, 1.º



Copenhagen, vapor dinamarquez, **Douro**.
Sahirá a 18 de julho.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



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



Glasgow e Liverpool, vap. hespanhol, **Goya**.
Sahirá a 26 de julho.
Mascarenhas & C.º
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Hamburgo, vapor allemão, **Paraguassu**.
Sahirá a 22 de julho.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Havre, e Anvers, vapor francez, **Saint-Mathieu**.
Sahirá a 27 de julho.
Agentes, Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10



Liverpool, vapor inglez, **Oporto**.
Sahirá a 18 de julho.
Mascarenhas & C.º
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Minho**.
Sahirá a 25 de julho.
Mascarenhas & C.º
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Loanda, Lourenço Marques e Madagascar, vap.
francez, **Paranaguá**.
Sahirá a 21 de julho.
Agentes, F. Garay & C.º, P. do Municipio, 19, 1.º



Londres e Anvers, vap. hespanh., **Moratin**.
Sahirá a 25 de julho.
Mascarenhas & C.º
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres, vapor hespanhol, **Calderon**.
Sahirá a 16 de julho.
Mascarenhas & C.º
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres e Anvers, vap. hespanh., **J. Cuningham**.
Sahirá a 19 de julho.
Mascarenhas & C.º
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



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



Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Barcelona, vapor inglez, **Georgian**.
Sahirá a 19 de julho.
Agent., Mascarenhas & C.º, T. do Corpo Santo, 10.



New-York, (via Açores), vapor portuguez, **Dona Maria**.
Sahirá em princípios d'agosto.
Agente, J. P. A. Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pará e Manaus, vap. portug., **Dona Amelia**.
Sahirá em meados d'agosto.
Agente, João P. A. Ferreira,
R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio e Santos,
vap. francez, **Parahyba**.
Sahirá a 19 de julho.
Agentes, F. Garay & C.º, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão,
Santos.
Sahirá a 29 de julho.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e
Thames.
Sahirá a 27 de julho.
Agentes, James Rawes & C.º—R. d'El-Rei, 31, 1.º



Porto, vapor portuguez, **Gomes VIII**.
Sahirá a 18 de julho.
Agentes, Alberto R. Centeno & C.º,
Largo dos Torneiros, n.º 5.



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez,
Corrientes.
Sahirá a 26 de julho.
Agentes, F. Garay & C.º, P. do Municipio, 19, 1.º



Rotterdam, vapor allemão, **Pollux**.
Sahirá a 20 de julho.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



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



S. Vicente, Rio, Pernambuco, Montevideo e
Buenos-Ayres, e portos do Pacífico, vapor inglez, **Potosí**.
Sahirá a 22 de julho.
Agent., E. Pinto Basto & C.º, C. do Sodré, 64, 1.º



Valencia, Barcelona, Cette e Marselha, vapor
francez, **Saint-Marc**.
Sahirá a 25 de julho.
Agentes, Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10.



Vigo, La Pallice, Plymouth e Liverpool, vap. ing.,
Orissa.
Sahirá a 22 de julho.
Agent., E. Pinto Basto & C.º, C. do Sodré, 64, 1.º