

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers—1894

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

REDACÇÃO—Rua Nova da Trindade, 48—LISBOA



Anvers—1894

SUMMARIO

	Pag.
Comboios rapidos	225
A nossa carta da Belgica, por A. Urban	226
Parte Official.—Portaria de 25 de julho de 1896 do ministerio das obras publicas.	227
A Paris por preço reduzido	227
Servico de banhos	227
Viagens baratas	227
Novo horario de Cascaes	228
A sahida nas estações	228
Notas de viagem—XXIII—Curiosidades de Londres—Regresso.	228
As reformas da tarifas na Austria e na Hungria.	229
O servico dos trens.	230
Associação Commercial do Porto	231
Publicações recebidas	231
A tracção electrica.	232
Assembleia geral da Companhia Real	232
Parte financeira.—Boletim da Praça de Lisboa, por J. F.—Curso dos cambios, descontos e agios—Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	232 e 233
As linhas locais francezas	234
Linhas portuguezas—Beira a Chimoio—Tracção electrica no Porto—Mormugão	234
Linhas hespanholas—De Grao a Valencia e Turia—Riocabado, Barbadiño a Villafria—Zaragoza a Barcelona—Linha de Almeria—Santander a Bilbao—Norte de Hespanha—De Vigo ao porto	234
Linhas estrangeiras—França—Suissa—Republica Argentina—Uruguay—China	234
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes—Relatorio	235
Arrematações	236
Casas recommendadas.	237
Agenda do viajante.	237
Annuncios.	238 e 239
Horario em 1 de agosto de 1896	239
Vapores a sahir do porto de Lisboa.	240

Comboios rapidos

N a epocha de verão, quando o movimento de passageiros é mais intenso, sente-se mais a falta de comboios rapidos ou expressos que sirvam, no menor tempo possível, os principaes pontos das nossas linhas ferreas.

Lisboa-Coimbra-Porto, Porto-Braga, Porto-Vianna-Valença, Lisboa-Figueira da Foz, Figueira-Guarda, Lisboa-Cintra, Lisboa-Cascaes, Lisboa-Beja-Faro, eram pontos naturalmente indicados para um serviço rapido, nos mezes de estio especialmente, que permitisse ir-se de norte a sul do paiz em pouco mais de metade do tempo que hoje se emprega em comboios correios, demorados em quasi todas as estações.

Mas porque não se fazem? dir-nos-hão. Porque, no estado actual do nosso systema tarifario, esses comboios representariam um enorme encargo para a exploração das linhas, e não é tão prospero o estado financeiro de cada administração que permita este excesso de despesa.

Com uma reforma das tarifas geraes de passageiros, adoptando-se para o serviço de comboios rapidos, preços mais elevados do que os dos trens ordinarios, a solução estaria achada.

O publico que viaja em 1.ª classe e em vehiculos de luxo, pagaria de bom grado uma taxa mais cara se lhe dessem maior velocidade a um comboio.

E' sabido e visto, que uma numerosa classe de publico requer maiores commodidades do que as que lhe offerecem os trens e vehiculos ordinarios; para muitos

outros um trem rapido que faz ganhar algumas horas no percurso representa vantagens effectivas de interesses que bem lhes compensariam um certo augmento de despesa de transporte.

E esse augmento é perfeitamente justo. Um comboio rapido é sempre menos aproveitado, tem um serviço restricto a um determinado e pequeno numero de estações, obriga a um maior consumo de combustivel, gasta muito mais o material circulante e da via, e portanto augmenta a necessidade do reforçamento d'esta. Não se póde exigir que elle seja posto em circulação pelos preços ordinarios.

Em relação ao proveito que d'elle tiram os passageiros, é este muito maior do que o sacrificio de um preço 20 ou 30 por cento superior ao dos outros comboios.

Quem quer transportar-se de Lisboa ao Porto paga hoje 6\$810 réis por um lugar de 1.ª, sendo forçado a passar a noite no comboio, o que, para muitas pessoas, representa um sacrificio. Se lhe pedissem mais 1\$500 ou 2\$000 réis e o levassem de Lisboa ás 4 horas da tarde para o desembarcarem no Porto ás 11, accitaria contentissimo.

Do Porto á Regoa ha um expresso, que de expresso só tem o nome, que transporta todas as classes e pára em todas as estações, gastando por isso 7 h. 20 m. no trajecto ascendente e 6 h. 45 m. no descendente. Este trajecto seria percorrido por um rapido, em pouco mais de 4 horas; de Porto a Valença poder-se-hia ir em 3 horas ou menos, de Faro a Lisboa em 8 horas, ou pouco mais, em vez das 12 h. 30 m. que hoje se gastam.

Assim teriamos que, em lugar de 28 horas de trajecto que hoje ha de Valença a Faro, o nosso paiz poderia ser percorrido em toda a sua extensão, por via férrea, em 18 horas, isto é, mais de um terço de economia no tempo.

E se fosse possível, (estamos certos de que o seria), combinar o horario d'estes comboios, um passageiro partindo de Valença ás 5 horas da manhã, estaria ás 8 no Porto, ás 3 da tarde em Lisboa, ás 11 da noite em Faro.

Para as pequenas linhas a vantagem não seria desprezavel tambem.

Cascaes, Cintra, estão pedindo comboios rapidos que levem e tragam os passageiros de Lisboa directamente. O ganho no tempo de percurso não seria menor que uns 25 minutos, que são preciosos para quem tem de transportar-se, pela manhã, para as suas occupaões, e regressar d'ellas a casa, de tarde.

Entre Bruxellas e Antuerpia (48 kilometros) ha varios trens rapidos. Estes são mais caros, mas são tambem os mais concorridos. Poucos são os passageiros que, por 85 centimos, que tanta é a differença entre o preço dos comboios ordinarios (3,35 francos) e o dos expressos (4,20) não queiram economizar uns 30 a 40 minutos de marcha.

E isto apesar dos comboios serem de dia, e o trajecto apenas de 1 hora nos rapidos.

O movimento entre os pontos que acima indicamos, ou, pelo menos, entre a maior parte d'elles, já de ha muito justifica a creação de trens rapidos. E' esta uma falta que se nota nas nossas linhas ferreas, e nos colloca em posição inferior á de todos os outros paizes. Mas, repetimos, o estabelecimento de trens rapidos, directos, depende de uma tarifa mais elevada.

Na Belgica, na Allemanha, e outros paizes, o preço dos bilhetes pelos comboios rapidos é sempre mais caro.

Nem é justo que o passageiro que utiliza um comboio mais rapido, mais custoso para a administração da linha e mais commodo para elle, pague o mesmo que o que vae n'um trem economicamente calculado na sua marcha, aproveitado por todas as classes, moroso, servindo todas as estações, tomando e deixando certas mercadorias.

Em viagem, uma hora, um minuto por vezes, vale dinheiro, e muito mais do que a pequena sobretaxa ou augmento de tarifa que poderia ser imposta para estes casos.

Bem entendido que estes comboios seriam, como em quasi todos os paizes, só de 1.^a classes e logares de luxo.

Tendo a actual tarifa das linhas portuguezas a base de cerca de 19 réis por kilometro, a base redonda de 25 réis por kilometro daria um pequeno excesso que os passageiros acceitariam com todo o prazer, e ás administrações compensaria o gasto do rapido.

E de que, em Portugal, umas certas classes, sufficientemente numerosas para darem a estes comboios uma frequencia rasoavel, preferem as commodidades da viagem á economia, é prova evidente o facto de continuamente não haver em Lisboa um só logar de luxo para os comboios correios.

Salões, *lits-toilettes*, coupés, tudo é disputado com muitos dias de antecedencia, e se se trata de uma festa, para a qual ha já bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, que não são validos para logares de luxo, muitas familias preferem não utilizar a redução de preço d'esses bilhetes, pagando tarifa cheia e ainda as sobretaxas, para irem em salões ou outros carros que as transportem mais commodamente.

E quem tem viajado n'esses rapidos, o de Nice, o de Paris-Bordeus, por exemplo, sabe bem como elles andam com os compartimentos absolutamente completos, não se vendo o abuso dos reservados, que se nota entre nós.

Nem os reservados nem a ridicula exigencia de paragens em qualquer sitio onde ha uns sujeitos, grandes influentes, que se impõem e ameaçam e gritam, se o comboio não lhes pára á porta.

E' este um dos aspectos originaes dos nossos habitos portuguezes.

O que se diria aqui do rapido Antuerpia-Bruxellas com uma só paragem, em Malines; do de Marselha, que galga de Paris a Laroche, 155 kilometros; de Laroche a Dijon, 160; de Lyon a Mâcon, 125; de Mâcon a Lyon, 172; a Valence, 106; a Avignon, 125; e a Marselha, 121, sem parar, ou do *sud-express*, que passa correndo por Blois, uma capital de provincia?

E' preciso que nos convençamos de que os comboios rapidos são hoje uma necessidade, para approximar os povos distantes; mas que os deixem ser rapidos, não exigindo que elles parem a cada passo, como o expresso do Douro, que até pára nos apeadeiros, ou como os novos directos de Cascaes, que se deteem na importante cidade... do Dáfundo!

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 27 de julho de 1896.

Esqueci-me de dizer na minha ultima correspondencia que os vapores da linha Ostende-Tilbury, vão emprehender, no verão, um serviço de excursões.

E' opinião muito corrente — n'um paiz onde se segue de perto estas questões e onde se está, por consequencia, bem informado — que a linha não foi encarregada, senão provisoriamente, do serviço exclusivo de mercadorias; que o porto de Tilbury está destinado a tornar-se, n'um dado momento, depois de experiencias e novas organizações, o ponto de ligação do serviço maritimo entre Ostende e a Inglaterra.

Devem lembrar-se os leitores de que já os informei que a má vontade das companhias inglezas para com Ostende e a sua parcialidade por Calais, fizeram nascer aqui ha algum tempo a idéa de abandonar Dover, e que foram enviados engenheiros para as costas de Inglaterra para descobrir um outro porto.

Ora, desde este momento, o accordo tornou-se ainda mais estreito entre os interesses francezes e os interesses inglezes. Não só não ha, pois, nada a esperar sobre qualquer concordata, bem pelo contrario se receia que a guerra aberta estale qualquer dia, e segundo me dizem, quando isso succeda, a linha belga estará habilitada a fazer uma concorrência absolutamente independente, e prompta a afrontar a sua competidora.

Tilbury, este nome de carruagem tornado testa de linha d'um novo serviço maritimo, Ostende-Tilbury, intriga grande numero de pessoas. Sem ser ignorante em geographia, qualquer pôde não conhecer a situação exacta de Tilbury.

Para os curiosos direi, que Tilbury é uma fortaleza que defende o Tamisa em frente de Gravesend, cerca de sete leguas de Londres. Agora pôdem fazer de sabios.

Desde que Julio Verne poz ponto final na *Volta do Mundo em 80 dias*, o globo tem ainda diminuido a mais de metade, ou melhor dito, percorre-se duas vezes mais depressa que antigamente.

Pelo menos, este ideal será conseguido em 1.900, logo que se acabe o ultimo troço do caminho de ferro siberiano.

Se n'essa epocha houver algum *Philéas-Fogg*, excentrico e fleugmatico, poder-se-ha pagar o luxo d'uma viagem ou antes do traçado d'uma orbita em volta da circumferencia terrestre em um mez e dez dias.

Até hoje, com effeito, o tempo necessario para se dar a volta á terra era o seguinte (*Morning Chronicle*):

Londres a Suez.....	7 dias
Suez a Bombaim.....	13 »
Bombaim a Calcuttá.....	3 »
Calcuttá a Hong-Kong.....	13 »
Hong-Kong a Yokohama.....	6 »
Yokohama a S. Francisco.....	22 »
S. Francisco a Nova York.....	7 »
Nova York a Londres.....	9 »
Total.....	80 »

Ora, hoje pôde estabelecer-se o seguinte quadro:

Londres a Moscow (via Ostende-Berlim)	3 dias
Moscow a Porto Arthur.....	10 1/2 »
Porto Arthur a S. Francisco.....	17 »
S. Francisco a Nova York.....	4 1/2 »
Nova York a Londres.....	5 »
Total.....	40 »

E' facil de notar, comparando os dois quadros acima, que em certos casos e em certas linhas a velocidade augmentou... desde *Philéas Fogg*.

Atravessa-se com effeito a America do Norte, em 4 1/2 dias ou 5 dias. Outr'ora seriam precisos 7.

Não ha muito tempo ainda — antes da construcção da grande linha *Ocean to Ocean* — só para atravessar as florestas era necessario tempo indeterminado, porque muitas vezes se tinha que lutar contra os elementos e contra os homens.

O *Grand Trunch* construiu-se d'uma maneira extraordinaria; a locomotiva corria sobre carris assentes na vespera, trazendo outros que se collocavam immediatamente.

O trabalho avançava na razão de uma milha por dia.

Quando nos admiramos das primeiras tentativas feitas paraprehender, á volta do globo, uma viagem de circumnavegação, fica-se estupefacto do resultado obtido, e sobretudo da velocidade crescente com que o progresso caminha.

Antes de Jesus Christo, tivemos a viagem á roda d'Africa, pelo famoso e ligeiramente hypothetico capitão Ayrien Magon.

Tivemos depois, á medida das descobertas referentes á marinha, experiencias ainda timidas de viagens maritimas. Mas não foi senão em 1519, depois da descoberta da America, que Magalhães tentou pela primeira vez alcançar a India pelo Occidente.

Foi n'esta occasião que elle descobriu e reconheceu o estreito que tem o seu nome.

E depois d'este, em 1577, Francis Drake; em 1595, Ferdinand de Quiros e Jacques Lencaire, Abel Tasmans, etc..., até Dumont d'Urville e Lapérouse.

A via maritima foi abandonada pelos viajantes logo que a terra foi percorrida por caminhos de ferro que ligam agora Londres com Londres — e Bruxellas com Bruxellas — seguindo o paralelo e passando pelos antipodas.

Quarenta dias bastam hoje para se fazer a viagem á volta do mundo, o que antigamente só se poderia fazer em dois ou tres annos.

O que será amanhã!!!

A. Urban.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Repartição de caminhos de ferro

S. M. El-rei, a quem foi presente um requerimento da firma Brandão Gomes & C.^a, proprietaria de uma fabrica de conservas junto a Espinho, em que pede licença para construir um caes coberto e fazer um pequeno desvio na linha de via reduzida, cuja construcção para serventia da referida fabrica lhe foi auctorizada por portaria de 6 de outubro de 1894, como é indicado na planta que baixa com a presente portaria, assignada pelo director dos serviços de obras publicas:

Ha por bem, conformando-se com o parecer de 9 do corrente mez, do conselho superior de obras publicas e minas, conceder a licença pedida com as seguintes condições:

1.^a A construcção d'estas obras não confere á firma concessionaria direito algum de posse do terreno por ella occupado;

2.^a Essas obras serão feitas e conservadas á custa da firma concessionaria sob a vigilancia e indicações da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes e da fiscalisação do governo;

3.^a A companhia dos caminhos de ferro não terá responsabilidade alguma pela guarda e manutenção das mercadorias contidas no caes;

4.^a Esta licença poderá ser retirada quando o governo o julgar conveniente, sem que a firma concessionaria tenha por isso direito a indemnisação alguma;

5.^a A firma requerente assignará termo de responsabilidade e submissão a estas condições, no qual será transcripto o documento que prove ter pago os emolumentos devidos á fazenda nacional, nos termos da lei de 16 de abril de 1867, e mais impostos, sem o que não terá effeito esta licença.

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

Paço, em 25 de julho de 1896.—Arthur Alberto de Campos Henriques.

A Paris por preço reduzido

Além da combinação que indicámos no nosso numero anterior, ainda ha uma outra que reduz mais o preço da viagem entre Lisboa e Hendaya.

E' tomar o bilhete de banhos em Salamanca, em vez de o tomar em Medina. Assim temos:

Viagem circulatoria a Salamanca, 1. ^a classe..	21 ⁰⁰ 200
Bilhete de banhos de Salamanca a Hendaya,	
2. ^a classe, 51 pesetas, ou réis.....	10 ⁰⁰ 000
De Hendaya a Paris não ha redução de preço e tomando 2. ^a classe, em que ha carruagens muito commodas, por fr. 61,85.....	14 ⁰⁰ 200
Volta pelo mesmo preço.....	14 ⁰⁰ 200
Custa a ida e volta a Paris, réis.....	59 ⁰⁰ 600

Se entre Lisboa e Salamanca se fôr em 2.^a classe, ainda este preço se reduz 2⁰⁰400 réis, ficando, portanto, a ida a Paris e volta, em 2.^a classe, em 57⁰⁰200 réis, com validade por 30 dias.

Os nossos amigos srs. Consiglière Pedrozo e Gonçalves Vianna partiram para a Russia utilizando, desde Paris pela Belgica, Allemanha, á fronteira russa em Wirballen, e desde Granitza, pela Austria e Suissa a Paris, bilhetes circulatorios fornecidos pelo nosso jornal, com o que economizaram mais de 30 % que, n'uma longa viagem como esta, representa uma somma consideravel.

Varias pessoas se nos teem dirigido pedindo esclarecimentos sobre viagens. A todas temos respondido conforme a possa offerta do numero anterior.

Para os que se dirijam ás praias da Normandia ou á Suissa, temos interessantes guias illustrados que lhes offerecemos.

Bem entendido que, para os nossos assignantes ou annunciantes effectivos, todo este serviço é gratuito.

Serviço de banhos

Começa hoje a venda de bilhetes de ida e volta, por preços reduzidos, de Lisboa (Rocio) para as estações do Minho e Douro em que ha praias de banhos, estabelecimentos thermaes ou correspondencia para elles.

Estes bilhetes teem as mesmas condições dos demais serviços de banhos, excepto a paragem no Porto, que se torna inutil visto que os que desejarem parar n'aquella cidade, podem tomar bilhetes do serviço interno de cada linha, o que, evitando o gasto da compra de senha de paragem no Porto, ainda lhes dá uma pequena economia.

Viagens baratas

A *Société des Voyages Économiques* prepara para os proximos mezes, varias excursões por preços convidativos, incluindo n'elles o bilhete do caminho de ferro, e de barcos, comida, alojamento em bons hoteis, trans-

porte em carruagens nas cidades e em excursões, entrada nos museus, monumentos, grutas, etc., pagamento de guias, interpretes e despesas semelhantes.

As viagens projectadas são:

Saboya e Suissa, de 5 a 24 d'agosto: 1.^a classe, 600 francos; 2.^a, 550.

Suissa, de 6 a 16 d'agosto; 2.^a classe, 250 francos.

Engadine, Tyrol e lagos italianos, de 20 d'agosto a 10 de setembro: 1.^a classe, 885 francos; 2.^a, 820.

Vosges, de 27 d'agosto a 6 de setembro: 1.^a classe, 295 francos; 2.^a, 277.

Para as duas ultimas excursões tomamos o encargo de fornecer bilhetes em Lisboa, sendo pedidos com antecedencia.

Novo horario de Cascaes

Começou no dia 29 a vigorar o novo horario d'esta linha que os leitores encontrarão na secção respectiva d'este numero.

Já se vê que, novo horario na linha de Cascaes, nova campanha jornalística, chegando um collega nosso a chamar monstruoso ao serviço de comboios n'aquella linha.

Concordamos com o termo. E' monstruoso, com effeito, que haja 18 comboios diarios quando, ainda ha dois annos, com metade todos se davam por satisfeitos. Monstruoso empenho da companhia em servir o publico com superabundancia de trens, sem olhar a despesas nem a fadigas, como se dizia nos velhos cartazes de touradas.

Mas o serviço tem, effectivamente um grande defeito — os comboios não caem, queremos dizer, não páram na Póça! — eis o calcanhar d'Achilles ao qual os Paris modernos, interessados na empresa de uns banhos que ali ha, desfecham todas as settas, em quantos jornaes conseguem metter noticia.

Um d'estes, até declarava ha dias, ingenuamente, que não pedia um expresso para a Póça! Peça, collega, que pedir não faz mal.

Foi pena, na verdade, que a companhia não mergulhasse o comboio nas banheiras da Póça, fortalecendo-o n'esse moderno Stix com calcanhar e tudo.

O resto do publico, quer dizer todo o publico, está contentissimo porque tem comboio a todas as horas que quer... e até ás que não quer, como nos parece que succederá, por exemplo, ao das 4 horas e 30 minutos da madrugada, de Cascaes.

A sahida nas estações

A companhia real poz nas suas estações uns grandes avisos ao publico, recommendando que este não saia dos comboios pelo lado contrario ao das plataformas, por ser perigoso e prohibido pelos regulamentos.

Nós não diremos que é perigoso, mas perigosissimo, e só a brandura dos nossos costumes o tem tolerado até hoje, apesar dos esforços do pessoal das estações para o evitar.

Pois não obstante os avisos, ainda ha poucos dias, na linha de Cascaes, vimos individuos saltarem para a via, e alguns mesmo despresando as advertencias verbaes do pessoal e passageiros.

Em resultado d'isto, quatro passageiros d'esse comboio e um empregado estiveram no maior risco de serem victimas, debaixo de uma machina que vinha em sentido

contrario. Salvaram-se milagrosamente e cremos que esses não voltarão a praticar a proeza; mas, dado os habitos portuguezes de desobediencia ás leis e regulamentos, e a insubordinação como ostentação de força e coragem, que são caracteristico da nossa sociedade, outros continuarão a insistir, em descer do lado da segunda via, até que uma desgraça se dê, e a companhia e a fiscalisação do governo passem a autoar e mandar para a policia os desobedientes.

Demais, é preciso que se note: não são só os *pimpões* que se arriscam. Elles põem em perigo os pobres empregados, como succedeu áquelle a que acima alludimos, que, vendo que os passageiros vão a apear-se, tentam evital-o ou avisal-os do desastre que os ameaça.

No estrangeiro estas desobediencias á lei custam caras multas que são pagas, por um processo summario. Na Allemanha, na Belgica, nem mesmo é permittido, nas estações, atravessar a linha, a não ser por passadiços superiores ou inferiores ou no sitio proprio, onde o pavimento está coberto de madeira; em França succede o mesmo; n'outros paizes a prohibição é absoluta e as multas fortissimas.

NOTAS DE VIAGEM

XXIII

Curiosidades de Londres — Regresso

Antes de regressar de Londres, deixem-me falar-lhes de um systema original de serviço combinado que vem a pello citar agora que, a proposito de phantasticas conveniencias publicas, que são, de resto, puras conveniencias particulares, se tem falado em serviço de omnibus em correspondencia com os caminhos de ferro.

Em Londres e seus suburbios, ha um serviço de correspondencia de omnibus que fazem carreiras para os mesmos pontos que os comboios.

Parece isto uma competencia; pois não é. Os omnibus pertencem ás proprias companhias de caminhos de ferro ou a empresas por ellas subsidiadas ou auctorizadas, e longe de lhes tirarem passageiros, trazem-lh'os.

O omnibus parte de um ponto central de Londres, Piccadilly Circus, por exemplo e vae tomando passageiros para a estação Victoria, ou outra. Ahi deixa os passageiros e toma os que chegaram no comboio e se dirigem para um ponto do caminho entre essa estação e a seguinte.

Em transito vae deixando estes e tomando outros que deixa na estação seguinte, onde chega á hora da passagem d'outro comboio. Ahi faz o mesmo serviço e assim por diante até o extremo da carreira.

Como os comboios são continuos, de 5 em 5 minutos, o serviço está combinado de tal forma que em cada estação, a chegada de cada um coincide com a chegada do omnibus, entregando a este os passageiros que traz e recebendo os que vieram de pontos afastados.

Já se vê que não ha competencia possivel, porque o omnibus leva muito mais tempo de percurso do que o comboio, tendo, para mais, que ir a todas as estações em cada uma das quaes se encontra com um comboio differente, e tem a vantagem de arrebanhar todos os passageiros que encontra pelas estradas, chamando-os á via ferrea.

E' claro que isto não se póde fazer cá, porque não temos trens com tal frequencia, mas poderá estabelecer-se no futuro, se, como é natural, viermos a tel-os, especialmente ao domingo na linha de Cascaes.

E já que falei d'omnibus e estou a despedir-me de terras inglezas, dir-lhes-hei que é pasmosa a quantidade d'estes vehiculos que circulam nas ruas de Londres e nas estradas visinhas da grande capital, tendo eu visto que o numero de um, era 19.927, e convencido estou de que depois d'esse muitos ha ainda.

Pertencem a tres companhias.

Os trens tambem são em pasmosa quantidade e tanto que, dada a enorme circulação nas ruas, nunca falta trem disponivel quando se quer.

Isto é, nunca falta de dia. A' noite, ao sahir dos theatros e dos restaurantes, que todos fecham ás 11 e meia, se chove, torna-se difficil obter um trem, porque quantos apparecem são tomados rapidamente pelo sem numero de pessoas que os querem.

Para os chamar de distancia os porteiros de hoteis, restaurantes, theatros etc. servem-se de apito, como nós aqui nos servimos para pedir soccorro.

E é curioso o concerto de apitos nas proximidades dos theatros ou nas ruas em que ha muitos hoteis, das 11 horas á meia noite.

O serviço dos trens é subordinado a uma tabella, mas tabella que só aos muito praticos de Londres é dado perceber. A cidade é dividida em fachas circulares de uma milha em volta do seu centro, a egreja de S. Paulo, e essas fachas delimitadas tambem em zonas de milha. A tarifa dos trens é por milha, mas vão lá saber que distancia ha entre o ponto de partida e o de chegada.

Ha pois que consultar o cocheiro que, sem chegar aos exageros mal creados dos nossos, procura comtudo levar-nos sempre um pouco mais do que a tabella.

Os trens de praça não entram no Hyde-park, onde só é permittido o ingresso aos trens particulares ou de cocheira.

Tambem, como cá, elles se recusam quanto possivel a servir ás horas, posto o preço seja elevadissimo, 2 schelings e meio, o que equivale com o nosso cambio de hoje a 700 réis por hora, e mesmo ao cambio do par a 562 réis; e não vi que a policia tivesse grande força sobre elles para os fazer acceitar o serviço.

Pois, não obstante, é esta uma das instituições que mais impressionam o viajante em Inglaterra, pela sua seriedade, correccão e bello serviço que faz, e pelo respeitada que é.

Dois exemplos da sua competencia e serviço.

Nos pontos em que se cruzam ruas de grande movimento de vehiculos ha repetidas vezes que sustar os que vão no sentido de uma rua para deixar passar os que teem que atravessal-a.

Um policia colloca-se ao centro da rua e abre os braços. E' o bastante para que todos os vehiculos que vão n'essa rua parem, e parados se conservam enquanto elle se queda de braços abertos e os vehiculos da outra rua passam. E note-se que sustados por este simples gesto, estão durante cinco minutos mais de 500 trens, omnibus, carroças, tricicles, etc.

Um dia perguntei a um policia onde era uma rua distante do ponto em que nos achavamos mais de duas leguas, isto é, no outro extremo de Londres.

O policia não hesitou:

— Tome o metropolitano, me disse elle, até a estação de ... tal. Ao sahir da estação encontra duas ruas; metta pela da direita; a poucos passos verá dois tramways, um verde, outro amarello; suba para este, não para o verde; paga tres pence, seguirá uma rua larga e ao cruzar com a quinta rua apeie-se. E'ahi.

Segui-lhe o conselho.

Não falhou em coisa alguma. Pasmoso!

Com estes pequenos detalhes e omitindo outros

muitos que fatigariam o leitor, termino as minhas notas sobre paizes inglezes.

O regresso de Londres fil-o pela mesma via que á ida. E' singular isto em mim que procuro nunca voltar pelo mesmo caminho, mas... a via Dover-Calais é a mais curta em travessia maritima, e eu, sem ter medo de andar sobre aguas, prefiro, todavia, andar sobre terra.

Para poupar tempo vim de noite e verifiquei, por segunda vez, que a travessia nos vapores da noite é muito differente da dos que fazem serviço de dia.

De como se passa no mar, n'estes vapores, já tratei no meu VI artigo, pag. 277 do volume d'este jornal do anno findo. Não o repetirei.

Da volta de Paris a Lisboa tambem me tenho occupado mais d'uma vez.

Terminando esta série não farei, como de costume, a conta de quanto custa a um excursionista uma viagem como a que venho de descrever. Porque esta viagem foi especialmente notavel em grandes digressões, percursos enormes, regressos a Londres, onde me chamavam as sessões do congresso; e quem ali fôr, em viagem de recreio, seguirá itinerarios bem diversos e substituirá muitas vezes o caminho que eu fui forçado a tomar por outros mais commodos e mais interessantes.

Por exemplo, o paiz de Galles, a ilha de Wight, são attractivos a que nenhum viajante de recreio deve resistir, em Inglaterra, e eu não vi senão de passagem, o primeiro; os lagos da Escossia, o Connemara, na Irlanda, são pontos de recreio a que ninguem resiste.

E traçar uma viagem hypothetica n'estes enormes paizes, não só é difficil como ficaria falsificado o meu costume de só dar ao leitor exemplos praticos e conselhos de conhecedor.

Depois os itinerarios circulatorios para viagens de recreio são aos milhares ali; cada companhia offerece centenaes d'elles e o viajante deve sentir-se perplexo, muitas vezes, sem saber qual escolha.

Findo, pois, aqui, esta série, preparando-me já para encetar outra que espero terá o grande interesse da originalidade, visto que os paizes a que me destino, d'esta vez, são os menos descriptos por viajantes portuguezes.

D'essas paragens lhes mandarei noticias que por certo não serão frescas, porque serão escriptas sob um sol abraçador.

As reformas de tarifas na Austria e na Hungria

Mr. Alfred Mange, distincto funcionario dos caminhos de ferro e secretario da direcção da Companhia de Orleans, acaba de publicar um interessante trabalho em que eloquentemente demonstra, pela apresentação dos documentos respectivos, os enormes inconvenientes que se originam da mania de reformas radicaes em assumptos que se prendam ao importante problema da viação publica.

O magnifico estudo de mr. Mange merece ser lido e meditado por todos aquelles que, á primeira vista, julgam que é facil tomar resoluções extremas em materia tão complicada.

Além de que, vem muito a proposito, especialmente para a França, onde todos os deputados avançados inscrevem nos seus programmas, a destruição do que por elles é chamado, o monopolio das linhas ferreas.

De facto, affigura-se a muita gente que é tarefa facil conseguir a maior redução possivel nos transportes

por caminho de ferro, quer para passageiros, quer para mercadorias. Ao mesmo tempo pretende-se diminuir, senão eliminar por completo, as possíveis responsabilidades que ao Estado caibam em qualquer exploração.

Ha ainda quem, defendendo estas duas idéas, deseje também a participação do Estado nos lucros das empresas, e alguns outros, levando a phantasia mais longe, já estabeleceram — é coisa para elles decidida — o caminho de ferro gratuito, como aqui referimos em tempo.

De modo que o caminho de ferro é a gigantesca cabeça de turco, onde toda a gente assenta tremendos murros, e o cavallo de batalha dos avançados e radicais.

Sobre tão importante questão teem sido feitos extensos relatorios, projectos minuciosos e muito completos, mas desgracada da empresa ou do governo que se lembre de pôr em pratica um dos muitos alvitres que todos os dias, toda a gente apresenta.

E para demonstrar como isto é verdadeiro, conta mr. Mange, no seu trabalho, a tragi-comedia das tarifas da Austria e da Hungria, assumpto já muito conhecido dos nossos leitores.

Não podemos, é claro, entrar em amplas informações sobre o referido estudo, mas, com respeito aos caminhos de ferro da Austria, parece-nos sufficiente transcrever as concisas conclusões a que chega mr. Mange:

«Antes de se alterar as tarifas, o coefficiente de exploração era de 52,5 %, o producto liquido kilometrico de 4.637 fl. e o deficit kilometrico a supportar pelo Estado, de 1.880 fl.

«Durante o anno de 1890 teve logar a redução de tarifas de passageiros e o coefficiente elevou-se a 54,6 % e o deficit a 2.360 florins.

Em 1891 as tarifas de mercadorias foram reduzidas, o producto liquido desceu logo n'esse anno e no seguinte a 4.178 fl. e 3.720 fl.; o coefficiente de exploração subiu a 59,3 e 61,9 %; o deficit attingiu 2.680 e 2.930 fl.

«Em julho de 1892 elevou-se a tarifa de mercadorias e em novembro seguinte foram postas em vigor disposições equivalentes a uma elevação parcial de tarifas de passageiros, e isto bastou para que a situação mudasse logo de aspecto.

«O coefficiente de exploração voltou a 59,9 % em 1893 e a 57,2 % em 1894; o producto liquido elevou-se a 4.273 e depois a 4.702 fl.; o deficit a cargo do thesouro passou successivamente a 2.890 e a 2.540 fl.

«Para se voltar, porem, ao nivel de 1889 foi preciso ainda avançar mais, e com este fim, elevaram-se de novo, em fins de 1895, as tarifas de passageiros e de mercadorias.

«E' impossivel que não se dê o verdadeiro valor a estes resultados. Mostram elles o exaggero e imprudencia das reformas de 1890-1891, feitas sob a pressão da opinião publica, desejosa de seguir o exemplo da Hungria.

«Tal exaggero e tal imprudencia custaram ao thesouro austriaco um respeitavel numero de milhões; quanto ao publico, que nenhum beneficio tirou das reduções, pagou os inconvenientes e os embaraços que se originaram, incontestavelmente, de seis reformas de tarifas effectuadas no curto espaço de 5 annos.»

Relativamente aos caminhos de ferro da Hungria, não são menos interessantes as conclusões do trabalho a que nos estamos referindo, mas d'elles nos occupámos por mais de uma vez, e por consequencia desnecessario se torna dizer agora como se effectuou a conhecida reforma de tarifas que, até no nosso paiz,

alheio a tanta coisa util, produziu sensação e encontrou defensores.

Basta lembrar que depois de se ter posto em pratica um abaixamento consideravel em todos os preços de transporte, reconheceu-se que as medidas adoptadas só tinham servido para augmentar os encargos do thesouro publico, em resultado da importante diminuição de receitas que logo se manifestou.

Voltou-se por isso mesmo á primitiva, e ainda em março d'este anno o governo decidiu um novo augmento nos preços das tarifas.

O serviço dos trens

Ora graças, que a nossa camara municipal acaba de fazer cousa com geito, em materia de viação publica!

Por uma postura recentemente publicada, os cocheiros e conductores de vehiculos de aluguer, de praça ou de carreira, vão passar a usar uns fatos decentes e uniformes, segundo modelo fornecido pela camara.

Não foi sem tempo que esta providencia appareceu, mas mais vale tarde do que nunca. Reclamámo-la aqui repetidas vezes, como a reclamavam todos que teem olhos para vêr e attendem um pouco á decencia de uma capital.

Era uma perfeita vergonha que se consentisse que cada cocheiro vestisse a seu modo, apresentando as nossas ruas publicas, o espectáculo de uma estrada sertaneja em dia de arraial.

Em parte alguma se consente o abandono a que tem estado votado este serviço de trens, que é um dos mais importantes n'uma cidade. D'elle depende o aspecto que apresentam as vias publicas, e o que nos dava hoje essa diversidade de trajes de cocheiros, alguns ostentando o verdadeiro figurino de fadista, era detestavel.

O passeio, aos domingos de tarde, na nossa Avenida, bella como conhecemos poucas, podendo, como o será agora, constituir um espectáculo digno de ver-se, era de todo prejudicado pela presença de cocheiros mal vestidos, de fatos repelentes, chapéus de abas largas, typos repugnantes.

Não lemos a postura, mas cremos que ainda não cortou cerce, a nossa camara. Obrigando o fato e o chapéu a dois modelos unicos para cada estação (bastava um) cremos que ainda esqueceu a gravata, que devia ser preta ou branca invariavelmente. Se isso lhe escapou, a gravatinha encarnada continuará a campear em dia de touros, o que prejudicará o effeito.

Emfim alguma cousa se conseguiu já, pela qual felicitamos os nossos edis, mas muito ha ainda que fazer em relação aos vehiculos.

Os velhos e detestaveis carros Jacinthos quasi desapareceram, mas a companhia Carris, hoje dona d'elles, ainda os vae pondo em serviço.

Cremos que isso é provisorio, mas bom é que o provisorio se não converta em definitivo.

A companhia Carris prestou um grande serviço á capital supprimindo essas nojentas carroças, e ao mesmo tempo, pondo em circulação as suas novas carruagens inglezas que são muito elegantes e muito boas.

Complete a sua obra retirando os carros velhos, feios e sujos que ainda nos apresenta com frequencia.

Um concorrente, porém, lembrou-se de arvorar no alto do tejadilho dos seus vehiculos um letreiro encarnado ladeado por duas bandeiras!

Pobre pavilhão nacional a que tratos te sujeitam!

A camara não deve consentir esses espantalhos a circular pela cidade. O dono d'elles que faça o reclamo que quizer, mas de forma decente.

Associação Commercial do Porto

Recebemos d'esta associação o supplemento ao seu relatório annual de 1895. Esta publicação é feita por aquella associação commercial tão depressa é possível colligir da estatística geral aduaneira do paiz, as cifras relativas ao movimento especial do commercio da praça do Porto.

Com os dados que encerra, pôde-se por completo ajuizar da percentagem com que o Porto concorre no movimento do commercio nacional.

Além dos quadros geraes demonstrativos das quantidades e valores das mercadorias importadas e exportadas no Porto, contém mappas especiaes e mais detalhados, relativos ás principaes mercadorias que constituem o commercio do norte, como vinho, cereaes, arroz, assucar, gado, etc., e ainda numerosos e interessantes mappas do movimento marítimo do porto natural do Douro e do porto de Leixões, em numero, tonelagem, procedencia e destino de embarcações entradas e saídas.

D'essa interessante estatística respigamos os seguintes esclarecimentos:

Totaes dos valores, por classes da pauta, das mercadorias importadas no Porto em 1894 e 1895

Classes da pauta	Valores	
	1894	1895
1. ^a — Animaes vivos.....	4:568\$000	2:741\$000
2. ^a — Materias primas para as artes e industrias....	5.899:511\$000	5.600:863\$000
3. ^a — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	1.622:170\$000	1.872:161\$000
4. ^a — Substancias alimenticias.	3.775:456\$000	4.231:821\$000
5. ^a — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	524:441\$000	510:110\$000
6. ^a — Manufacturas diversas...	987:576\$000	1.068:302\$000
— Taras	34:113\$000	39:751\$000
Total.....	12.847:835\$000	13.325:749\$000

Vê-se que houve diminuição na entrada de materias primas e instrumentos de trabalho, e augmento consideravel na das manufacturas diversas, fios e tecidos e substancias alimenticias.

Não ha, pois, porque felicitar a industria portuense por este resultado, e nem mesmo que lisongear as industrias do resto do paiz, porque não foi tão grande o desenvolvimento do consumo no Porto que, por certo, augmentando assim a importação do estrangeiro, crescesse tambem a entrada de manufacturas portuguezas de outras origens.

A subida da verba de substancias alimenticias explica-se pela maior importação de trigo, 240 contos, e arroz 165 contos.

Da exportação diz-nos a estatística que os totaes foram:

Totaes dos valores por classes da pauta, das mercadorias exportadas do Porto em 1894 e 1895

Classes da pauta	Valores	
	1894	1895
1. ^a — Animaes vivos.....	268:801\$000	132:221\$000
2. ^a — Materias primas para as artes e industrias....	495:799\$000	594:219\$000
CA transportar...	764:600\$000	726:440\$000

Transporte.....	764:600\$000	726:440\$000
3. ^a — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	42:877\$000	168:071\$000
4. ^a — Substancias alimenticias.	8.326:933\$000	9.577:458\$000
5. ^a — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	6:801\$000	11:412\$000
6. ^a — Manufacturas diversas...	1.726:426\$000	1.029:006\$000
Total.....	10.867:637\$000	11.512:387\$000

À parte o augmento na classe 4.^a que se explica pela exportação de vinhos, os demais numeros tambem não são animadores. A diminuição na sahida de manufacturas, prova-nos que a industria do norte não desenvolveu as suas relações com os mercados estrangeiros, e a maior sahida de materias primas, demonstra-nos que o trabalho tambem se não desenvolveu ali, enviando-se para o estrangeiro o que podia ser trabalhado e constituir fonte de riqueza no ponto de origem.

Tambem augmentou a exportação de fios, tecidos e feltros, e em proporção de quadruplicar quasi a exportação do anno passado, resultado muito lisongeiro, certamente, para a industria dos chapéos no Porto.

Na estatística da exportação do vinho por destino, achamos que augmentou bastante o envio para o Brazil, Inglaterra e Africa, e diminuiu, e até desapareceu, nos vinhos communs, a exportação para a Russia. Tambem se desenvolveu um pouco o commercio de vinhos com a Republica Argentina passando de 21 a 28 contos, ou 33 % de augmento.

A quantidade exportada em total foi de litros:

	1894	1895
Vinho commum.....	19.809.985	21.497.898
» licoroso	24.031.063	27.187.470
Total.....	43.841.048	48.685.368

o valor foi de 7.797 contos em 1894, e 9.041 contos em 1895 ou um augmento de 11,60 por cento.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Catalogo da Livraria Hachette. — Estes importantes editores de Paris mandaram-nos o seu catalogo, que demonstra o grande numero de ramos em que se subdivide a bibliotheca publicada por aquella casa.

Esta publicação é dividida em dezoito secções em que se comprehendem todos os generos de litteratura tanto amena como scientifica, artistica, viagens, dictionarios, historia, jornalismo, etc.

Já falámos da bella collecção dos Guides Joanne, tratando do de Mr. Louis Piesse que ha pouco foi publicado. E' interessante dar a relação das obras d'esta collecção, tanto mais que estamos na epocha das viagens, e esta indicação poderá ser util a alguns dos nossos leitores.

Os principaes são; da França:

Paris, Environs de Paris, Alpes Dauphinoises, Auvergne et centre, Bourgogne et Morvan, Bretagne, Cévennes, La Champagne et L'Ardenne, Corse, Franche-Comté e Jura, Gascogne et Languedoc, la Loire, de la Loire a la Gironde, Lyonnais, Beaujolais, Bresse, Nord, Normandie, Provence, Pyrénées, Savoie, Vosges, France, par Richard, Algérie et Tunisie, Aix-les-Bains, Biarritz, Bretagne, Dauphiné et Savoie, Environs de Paris, Normandie, Paris, Stations D'Hiver de la Méditerranée.

Do estrangeiro; Belgique et Duché de Luxembourg, Hollande et Bords du Rhin, Espagne e Portugal, Italie du Nord, Italie du Centre, Italie du Sud, Italie et Sicile, Allemagne Méridionale et Autriche-Hongrie, de Paris a Constantinople, États du Danube et des Balkans, Grèce, Malte, Égypte, Nubie, Abyssinie, Sinai, Syrie et Palestine, la Péninsule Sinaitique, Suisse, Chamoni et Vallées Italiennes, Suisse, Londres et les grandes villes du Royaume-Uni.

Boletim do Syndicato Agrícola de Montemor-o-Velho. —Recebemos o n.º 6 d'esta interessante publicação relativa ao mez de junho que, como os anteriores, insere artigos e informações sobre assumptos da especialidade.

A tracção electrica

E' curiosa a estatistica que em seguida publicamos sobre o desenvolvimento da tracção electrica na Europa.

Allemanha tem actualmente em exploração 406,4 kilometros; França, 132; Inglaterra, 94,3; Austria-Hungria, 71; Suissa, 47; Italia, 39; Hespanha, 29; Belgica, 25; Irlanda, 13; Russia e Servia, 10 kilometros cada uma; Suecia e Noruega, 7,5; Bosnia, 5,6; Roumania, 5,5; Hollanda, 3,2 e Portugal, 2,8, sommando tudo um total de 902 kilometros que consomem uma força de 25,095 kilowatts applicada a 1.747 vehiculos automotores.

Relativamente ao systema das linhas parece preferirse o de conductores aereos por isso que, com effeito, a Allemanha das suas 36 linhas tem 35 com trolley aereo, a França de 16 tem 11, a Inglaterra de 17 tem 7, a Austria-Hungria de 9 tem 6, a Suissa adopta o trolley em todas as suas 12 linhas, a Italia de 19 tem 7, a Hespanha adopta-o nas suas duas linhas, a Belgica nas suas 3, a Irlanda na unica que tem, a Russia em 2, a Servia, Suecia e Noruega, Bosnia e Portugal só tem uma linha cada uma, e n'ella adoptam o systema trolley, a Hollanda emprega o systema de acumuladores na unica linha que possui.

Resumindo: o numero total de linhas electricas na Europa é de 111, das quaes 91 tem trolley aereo, 9 carril central, 8 estão servidas por acumuladores e 3 em que os proprios carris servem de conductores.

Assembléa geral da Companhia Real

Realisou-se no dia 29 a annunciada reunião d'esta assembléa. Presidiu o sr. Antonio Pereira Carrilho, sendo por este convidados para escrutinadores os accionistas, presentes ou representados, depositantes de maior numero de acções e ficando, por escusa pedida pelos principaes, os srs. Baptista da Silva, como representante do sr. Frederico Biester, e Manuel José Monteiro.

Foi tambem convidado para secretariar o sr. João Pedro Diogo Patrone.

Estavam presentes 62 accionistas, representando 15.841 acções e 297 votos.

Dispensada a leitura do relatorio, o sr. presidente mandou ler o parecer do conselho fiscal approvando o relatorio e contas do conselho de administração, e sendo posto em discussão sem que sobre elle fosse pedida a palavra, foi approvado por unanimidade.

Em seguida foi lavrada, lida e approvada a acta da sessão que não chegou a durar meia hora.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de julho de 1896.

O nosso mercado interno continuou pouco animado durante a quinzena que hoje finda, e agora que vamos entrar na época da *calmaria* essa situação tornar-se ha mais accentuada. Continuou, pois, a grande apathia nos negocios. Houve procura de dinheiro, mas ainda se encontrou abundante regulando ao preço de 5 a 6 p. c. As inscrições continuaram a ter procura, mantendo as suas cotações anteriores com um ligeiro desvio de $\frac{1}{4}$ p. c. de alta. As obrigações de $4\frac{1}{2}$ p. c. tiveram compradores mantendo-se os possuidores no preço de 50.000 réis. Melhoraram as de 4 p. c. de 1888 que ficam a 16.900 réis. As de 4 p. c. de 1890 ficam a réis 44.000.

Foram muito procuradas as obrigações da Companhia das Aguas e as da Companhia de Loanda-Ambaca, tendo estas subido a 80.400 réis, realizando-se assim o que aqui temos sempre dito ácerca do valor e segurança d'este papel, que é do que mais vantagens está offerecendo para o emprego de capitaes. As acções dos bancos mantêm-se com grande firmeza, tendo as do Banco de Portugal attingido 133.000 réis. As inscrições de assentamento regularam de 36,15 a 36,29 e as de coupon de 35,80 a 35,85. As obrigações prediaes 6 p. c. assentamento regularam a 94.600 e as de 5 p. c. a 91.500 réis. Os preços do papel cambial mantiveram-se a $41\frac{3}{16}$ sobre Londres, e 694 sobre Paris. O cambio Rio-Londres continua a oscillar entre 9 e 10. O preço da libra sterlina regulou a 1.280 réis.

A camara dos corretores de Lisboa supprimiu nas suas cotações a das letras do Credito Real do Brazil. Parece que a admissão d'este valor nas cotações officiaes foi irregular e illegal. Para lamentar é que o facto da admissão se desse, sobretudo porque se teria evitado agora a suppressão da cotação, que pôde causar impressão desagradavel na praça do Rio de Janeiro.

Sóbe a 1.500 contos de réis o dividendo suplementar que ha a distribuir pelos portadores de titulos portuguezes externos. Ainda hontem foram expedidos para Londres telegrammas confirmando a cifra exacta d'esta somma. E' incontestavel que este facto contribuirá bastante para ir restabelecendo o nosso credito no estrangeiro, mas não é menos certo, que dados os resultados da garantia assegurada aos credores estrangeiros no rendimento das alfandegas do reino, será completamente impossivel a este ou a qualquer governo alterar as pautas vigentes. Até certo ponto esta difficuldade interessará ao commercio e á industria nacional.

Annuncia-se a abertura de um concurso para o serviço de navegação por barcos a vapor, entre Lisboa e as possessões portuguezas das duas Africas com subsidio do governo. O serviço da costa occidental tem sido até aqui feito por uma empresa nacional, apenas com o exclusivo dos passageiros e da carga do estado. O programma do concurso causou em geral má impressão por se ver n'ella a intenção de preparar a concorrência das empresas de navegação estrangeiras. As folhas do governo declaram mesmo que se o concurso ficar deserto será aberto novo concurso com admissão de companhias estrangeiras.

O programma do concurso está elaborado por tal forma que bastará eliminar a clausula 21.ª para elle poder servir á admissão de companhias estrangeiras. Obedecendo a este *patriotico* plano que terá por consequencia o aniquillamento do commercio e da industria nacional, verifica-se que o governo desde certo tempo que vem preparando as cousas para favorecer as companhias e o commercio estrangeiro. Descobre-se agora que o anno passado a pretexto da falta de communicações com a Madeira se mandou suspender a lei que tornava exclusiva da bandeira portugueza a navegação de cabotagem com aquelle archipelago. E o peor será que quando o commercio do paiz accorder para defender os seus interesses será... tarde. J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v.....	41 $\frac{5}{11}$	41 $\frac{1}{4}$	Desconto no Ban-	
» cheque.....	41 $\frac{3}{16}$	41 $\frac{1}{8}$	co de Portugal.	5 0/0
Paris 90 d/v.....	691	692	No mercado.....	5 0/0
» cheque.....	695	696	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	282	283	res	194
» cheque.....	285	286	Cambio Brazil...	9 $\frac{1}{2}$
Francfort 90 d/v.....	282 $\frac{1}{2}$	283 $\frac{1}{2}$	Premio libra....	1.290
» cheque.....	285 $\frac{1}{2}$	286 $\frac{1}{2}$		
Madrid cheque.....	970	975		

As linhas locais francezas

A folha official franceza publicou os resultados comparativos da exploração dos caminhos de ferro francezes de interesse local e dos tramways, durante os annos de 1895 e 1894.

D'estas linhas, 23 teem garantia do Estado e medem 2.619 kilometros, mais 137 do que em 1894.

Custaram 194.505.931 francos; produziram francos 8.822.652; liquido 704.382 ou seja 278 francos por kilometro.

As empresas sem garantia são 41; exploraram 1.280 kilometros; custaram 168.527.379 francos; produziram 6.748.718; tiveram o producto liquido de 3.160.141, o que representa 2.510 por kilometro, ou mais 340 francos do que em 1894.

Os tramways com garantia do Estado, para passageiros e mercadorias formam 21 empresas com 1.082 kilometros. Custaram 52.427.381 francos e produziram 2.659.494 francos que dão liquidos 130.303 francos, que equivalem a 141 francos por kilometro.

Os mesmos sem garantia, em numero de 21, com 257 kilometros, custaram 28.822.367 francos; produziram 3.694.644; liquido 1.216.982 ou seja 4.927 francos por kilometro.

Os tramways para passageiros, bagagens e transporte de encomendas, formam 17 empresas com 135 kilometros. Custaram francos 21.137.974; produziram 2.740.106; liquido 579.136, ou seja 4.633 por kilometro.

Os tramways para passageiros, de Paris e do Sena, medem 339 kilometros; custaram francos 81.716.221; produziram 25.618.139; liquido 2.209.290, ou seja 6.538 por kilometro.

Finalmente os restantes tramways de passageiros formam 25 empresas com 452 kilometros, custaram francos 72.652.261; produziram 17.882.795; liquido francos 4.367.095, ou seja 9.970 francos por kilometro.

LINHAS PORTUGUEZAS

Beira a Chimoio. — A companhia de Moçambique recebeu no dia 27 telegramma da Beira, noticiando-lhe que a secção da linha ferrea entre a Beira e Fontesvilla estava concluida.

D'este modo fica completo o caminho de ferro entre a Beira e Chimoio, n'uma extensão approximadamente de 240 kilometros. A secção de Chimoio ao Mutari, que brevemente se começará, deve ter uma extensão approximada de 110 kilometros. Calcula-se que haverá ainda a construir uma extensão de mais 266 kilometros para attingir Salisbury.

Em todo o caso, a parte construida representa já um melhoramento importantissimo, principalmente para o nosso territorio.

Segundo consta, o traçado para além de Chimoio passará por Macequece, o que dará a esta povoação uma grande importancia.

Tracção electrica no Porto. — Fez-se já no dia 28 a experiencia official da tracção electrica desde a rua do Infante D. Henrique até o Ouro. Parece que hoje começa o serviço por este systema n'aquella linha.

No troço até a Foz trabalha-se com toda a actividade para que o serviço comece ainda este mez.

O traçado até Carreiros foi mudado da antiga linha para o alto do Castello.

Mormugão. — O rendimento d'este caminho de ferro até o dia 20 de junho do corrente anno foi, portanto, de 207.849 rupias, contra 317.444 em egual periodo do anno anterior. As receitas baixaram, 109.595 rupias.

LINHAS HESPAÑOLAS

De Grao a Valencia e Turis. — O congresso hespanhol informou favoravelmente o requerimento apresentado pela sociedade do caminho de ferro de Grao a Valencia e Turis para a prorogação do praso para terminar a construcção da referida linha nas secções de Valencia ao Grao e de Torrente a Turis.

Riocabado, Barbadillo a Villafria. — Começaram os trabalhos de construcção do caminho de ferro mineiro de Riocabado a Barbadillo e Villafria.

Zaragoza a Barcelona. — A *Sociedad Maquinista Terrestre y Maritima de Barcelona*, concluiu já a construcção e assentamento do novo taboleiro metallico da ponte sobre o rio Alcantara, perto da estação de Sariñena, na linha ferrea de Zaragoza a Barcelona.

O novo taboleiro é de aço, de procedencia hespanhola, e é formado por tres tramos independentes. O peso do aço empregado n'este trabalho é de 225 toneladas.

Linha de Almeria. — Um engenheiro allemão pensa em estabelecer um cabo aéreo para transportar mineraes e outras mercadorias desde a estação do caminho de ferro de Almeria até o molhe Poniente, e depositos que possam conter 10.000 toneladas de mineral.

Este projecto foi approved, em principio, pela empresa que explora a linha de Linares a Almeria e trata-se presentemente de estudar a melhor forma de o pôr em pratica, visto estar reconhecido ser por agora impossivel o prolongamento da linha ferrea desde a estação ao molhe.

Por estes dias deve abrir ao serviço publico o troço da linha entre Guadix e Moreda, o qual mede 25 kilometros e tem quatro estações: Benalúa, Fonelas, Huélagos e Moreda.

Esta ultima estação será, mais tarde, o entroncamento da linha de Linares a Almeria com a de Murcia a Granada.

As obras de arte mais importantes do referido troço são: a ponte do rio Fardes, o viaducto de Anchuron, a ponte de Rambla Seca e o viaducto Atascadero.

Em Moreda haverá buffete. A construcção desde esta estação até Guadaliostuna, faz-se com grande actividade.

N'este ultimo ponto está a construir-se um grande viaducto.

Santander a Bilbao. — Está aberta, ao serviço publico, a nova linha ferrea de Zalla a Solares, destinada a pôr em rapida e facil comunicação, as duas importantes cidades de Santander e Bilbao.

Esta linha que mede 78 kilometros, junta com as de Cadagua e de Santander a Solares, pertence á companhia de Bilbao a Santander.

A nova linha de Zalla a Solares tem obras de arte muito importantes, como por exemplo: um tunnel de 1.473 metros de extensão, 20 pontes metallicas de tramos maiores de 20 metros, notando-se entre ellas uma de 56 metros, o viaducto Solorzano que mede 80 metros de comprimento e 20 de alto.

Norte de Hespanha. — Está publicada a exposição de factos, formulada pela companhia do Norte, para o inquerito aberto pela commissão do Senado, por causa do convenio assignado com o Estado em 2 de julho.

As questões que se tratam na referida exposição são as seguintes:

Desenvolvimento de riqueza devido á construcção e exploração de caminhos de ferro; subvenções e auxilios directos recebidos pela companhia: impostos sobre os transportes e lucros obtidos pelo Estado: prejuizos causados pela guerra carlista; depreciação da moeda; elevação de cambio; situação dos caminhos de ferro em França e em Hespanha; exame do convenio assignado em 2 de julho de 1896 entre o Estado e as companhias do caminho de ferro.

De Vigo ao porto. — Foi apresentado ao congresso hespanhol, um projecto de lei auctorizando a prorogação por mais 2 annos, do praso concedido á companhia dos caminhos de ferro da Medina del Campo a Zamora e Orense a Vigo, para a construcção de um ramal desde a estação de Vigo ao porto da mesma cidade.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

O governo francez pensa n'uma reforma importante, a qual certamente merecerá os applausos do publico. Trata-se de elevar de 5 a 10 kilogrammas o peso maximo dos volumes postaes. Com este fim a administração dos correios e dos telegraphos tratou com as companhias dos caminhos de ferro, como experiencia, o transporte de volumes postaes de 10 kilogrammas, pela taxa unica, seja qual for a distancia, de 1,25 fr. de gare a gare e 1,50 fr. a domicilio.

O tremvia electrico de Romainville a que já nos temos referido em extensas noticias, foi inaugurado recentemente.

Este tremvia serve tres bairros de Paris e as communes de Lilas, Pré-Saint-Gervais e Romainville. A tracção é feita por meio de electricidade, por um systema de conductor subterraneo, não usado ainda em Paris.

A força electrica é produzida n'uma officina em Lilas, por meio de machinas Carliss, construidas por mr. Garnier. Os dynamos empregados são de Hillairet.

A distribuição da força pelas ruas de transito já nós a descrevemos em artigo especial e certamente a reproduziríamos aqui, agora que tem oportunidade, se antecipadamente não soubessemos que a camara municipal prefere ignorar a existencia de qualquer outro systema de tracção electrico a não ser o de trolley.

SUISSA

Refere o *Engineering Review* que o conselho federal suíço é de opinião que a convenção entre a Suíça e a Italia, com respeito a abertura do tunnel do Simplon, não seja ractificada de uma fôrma definitiva, sem que os subsidios a fornecer pelos dois governos tenham sido entregues.

REPUBLICA ARGENTINA

A companhia *The Buenos Ayres and Rosario Railway* publicou já os resultados da exploração das suas linhas durante o semestre passado.

As receitas liquidas elevaram-se a £ 310.522 a que é preciso juntar o saldo do anno de 1894, os juros do fundo de reserva, a indemnisação devida á companhia pelos prejuizos soffridos durante a revolução de 1893 o que tudo prefaz um total de £ 321.428.

D'este total ha que retirar £ 132.653 para os juros de obrigações, um dividendo de 7 % para as acções privilegiadas, um dividendo provisorio de 1 % para as acções ordinarias e £ 1.664 para encargos diversos, ficando livres £ 57.430.

A direcção propõe-se distribuir um dividendo semestral de 1 %, formando, com o que foi pago em outubro ultimo, um dividendo de 2 % para o exercicio passado, ficando existindo um saldo de £ 14.877.

URUGUAY

A *Central Uruguay Railway of Montevideo* teve durante o segundo semestre de 1895 £ 166.800 de receita bruta, emquanto que no semestre correspondente de 1894 as receitas só attingiram a £ 147.278.

As despesas d'exploração foram de £ 78.341 contra £ 72.432, havendo por consequencia o lucro de £ 88.459 contra a £ 74.846.

A este total de £ 88.459 é preciso juntar o saldo existente, os juros e o cambio, o que tudo prefaz um rendimento geral liquido de £ 99.572.

Pagos os juros das obrigações, ficaram livres £ 55.641 com as quaes se distribuirá um dividendo de 5 % ao anno, livre de todos os encargos.

CHINA

Dissémos em tempo, quando nos referimos ao incremento que estava tomando a construcção de caminhos de ferro na China, que a França estava empregando todos os esforços para conseguir a acceitação de um contracto que dava á companhia de Fives-Lilles o direito de construir o caminho de ferro de Lang-Son, por Na-Cham a Lang-Tcheon.

Pois esse contracto acaba de ser assignado, o que constitue um acontecimento importantissimo que muito influirá sobre o desenvolvimento economico da colonia franceza, assegurando além d'isso a maior frequencia de relações commerciaes com o imperio chinez.

Pela construcção d'esta linha, as possessões que a França possui na Asia ficarão ligadas ás provincias da China meridional.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuado do n.º 206)

Observações sobre o trafego

Passageiros

O numero total de passageiros foi de :

Em 1894.....	2.804.678
» 1895.....	3.209.064
A mais em 1895.....	404.386

O documento n.º 19 dá todos os pormenores d'este serviço, sendo de notar que foi a terceira classe que contribuiu para o augmento total, o que é devido á creação dos comboios tramways, como adeante se verá, e a diversos serviços por preços reduzidos.

A receita total de passageiros foi de :

Em 1894.....	1.475.055\$462
» 1895.....	1.556.537\$196
A mais em 1895.....	81.481\$734

apesar da receita media por passageiro descer de 552 réis a 510 réis, em virtude das rasões expostas.

O mesmo documento mostra igualmente o resultado dos bilhetes de assignatura, em 1895, que vamos compendiar no quadro seguinte. Tem grande importancia este serviço, que sem cessar se desenvolve.

Bilhetes de assignatura :

	Quantidade		Importancia		Diff. a favor em 1895	
	1895	1894	1895	1894	Quant	Importancia
Cintra	336	318	8:587\$300	8:017\$900	18	569\$400
Cascaes.....	440	318	8:467\$020	6:994\$625	122	1:472\$595
Lisboa.....	135	92	3:189\$610	1:912\$725	43	1:276\$885
Sacavem... Villa Franca }	911	728	20:243\$930	16:925\$250	183	3:318\$680

As assignaturas constituem, graças ao desenvolvimento dos comboios tramways, particularmente nos arredores de Lisboa, maior facilidade de vida, porque facultam a grande numero de pessoas a residencia fóra da capital, em condições mais hygienicas e mais economicas.

Este acrescimo de movimento, accentuado em 1895, continúa em boas condições, tratando a Companhia, quanto possivel, de o melhorar.

O quadro seguinte mostra os resultados comparados do dito serviço de tramways :

Linha de	Annos	Quantidades			Importan- cias	Quantidade de dias em que se effectuou o serviço	Termo medio por dia			
		2.ª classe	3.ª classe	Total			Quantidades			Importan- cias
							2.ª classe	3.ª classe	Total	
Lisboa a Sacavem.....	1894	65:932	233.820	299:752	22:130\$330	365	180,63	640,60	821,23	60\$631,04
	1895	76:271	302:915	379:186	27:517\$580	365	208,96	829,90	1.038,86	75\$390,63
Diferença a favor de.....	1895	10:339	69:095	79:434	5:387\$250		28,33	189,30	217,63	14\$759,59
Lisboa a Queluz.....	1895	28:925	67:557	96:482	8:324\$490	169	171,15	399,74	570,89	49\$257,34
Coimbra á Figueira.....	1895	5:228	29:136	34:364	5:089\$760	122	42,85	238,82	281,67	41\$719,35
Total em.....	1895	110:424	399:608	510:032	40:931\$830	656	631,91	1.468,46	1.891,42	166\$367,32

Convém notar que os dois serviços de tramways entre Lisboa Queluz e Coimbra-Figueira começaram, respectivamente, em 16 de julho e 1 de setembro do anno findo.

O serviço de tramways na linha de Cascaes não é um serviço differente do dos comboios ordinarios, porque não só os preços estão unificados para os diversos comboios que percorrem aquella linha, mas porque os tramways são pequenos comboios de carruagens de segunda e de terceira classe, e como n'esta linha havia já bastantes estações, não foi mister construir apeadeiros, achando-se assim os dois serviços reunidos.

O numero de passageiros no ramal de Cascaes nos annos de 1894 e 1895, vae em seguida indicado. Deve observar-se, porém, que a abertura da estação do Caes do Sodré em setembro de 1895, favoreceu a deslocação do publico para esta parte da rede.

Em 1894 houve..	426.674	passageiros produzindo	56:609\$467
" 1895 " ..	630.958	" "	77:888\$347
A mais em 1895..	204.284	" "	21:278\$880

O serviço dos banhos de mar em 1895, não deu tão bom resultado como em 1894. E' sabido que a affluencia a este serviço é devida, em regra, a uma importante quantidade de viajantes hespanhoes, mas, também não é menos verdade que muita deslocação de outros passageiros houve antecipadamente por occasião das festas do centenario de Santo Antonio, em Junho de 1895. E' esta sem duvida a explicação da diminuição parcial.

Os resultados comparados do serviço especial de banhos em 1895 e 1894 são os seguintes:

	1895	1894	Differença a favor de 1894
Quantidade de passag.ª.	13.685	19.224	5.539
Importancias	61:958\$572	81:245\$730	19:287\$158

A direcção da Companhia tem empregado todos os esforços para melhorar este ramo do trafego e attrahir os hespanhoes ás nossas praias, não só com a diminuição de preços, mas com a facilidade de viagens em carruagens sem trasbordo, etc. Estabeleceu também, com auctorisação superior, que o praso de validade dos bilhetes de ida e volta, desde fevereiro de 1894, fosse prolongado mediante uma sobre taxa.

Em 1895 o comboio *Sud-Express*, que atravessava a fronteira hespanhola em Valencia d'Alcantara, e seguia por Madrid, alterou o seu trajecto. Entra agora na rede hespanhola por Villar Formoso e segue nas linhas da companhia até a Pampilhosa. O serviço deixou, a principio, bastante a desejar, em razão da demora de duas horas em Medina del Campo; mas foi depois vantajosamente modificado.

O serviço dos nossos principaes comboios na linha de Lisboa Porto tornou-se mais commodo para o publico. A hora de partida do Porto passou para as 8 horas e 15 minutos da noite, em vez de ser ás 7 horas; o serviço do Entroncamento-Lisboa ficou independente.

No ramal de Caceres melhorou-se também o serviço com um comboio tri-semanal mixto de mercadorias e passageiros, em correspondencia com o comboio de Badajoz.

Depois da abertura da linha do Caes do Sodré, o pesado serviço da estação Central do Rocio, ficou aliviado de todo o movimento de Cascaes, com satisfação do publico, que para ir ás suas praias favoritas não precisa de atravessar o grande tunnel de Lisboa.

Mercadorias — Grande velocidade

Os resultados do conjuncto d'este importantissimo ramo do trafego, são devidos a diversas providencias de exploração propriamente dita, e ao incremento notavel nas operações mercantis do paiz de que são prova as receitas aduaneiras, em valioso augmento.

O movimento de mercadorias de grande velocidade dá:

Em 1894	18.967:511	kilogrammas que produziram	168:909\$347
" 1895	18.119:965	" "	170:412\$309
Differença a mais em 1895.....			1:502\$962

Esta parte do trafego, — transportes em grande velocidade — como se vê, está pouco desenvolvida em Portugal. No intuito de melhorar este serviço, conseguimos que fosse approvada a redução do minimo de peso dos volumes de grande velocidade de 50 a 10 kilogrammas para todos os productos alimentares frescos, com redução também do minimo a pagar. E' de esperar bons resultados d'esta providencia, e continuaremos pela nossa parte a procurar os meios para o desenvolvimento d'esta parte do trafego.

(Continúa).

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de 250 toneladas metricas de carvão de forja

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 6 de agosto proximo, na administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 250 toneladas metricas de carvão de forja.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 33\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos á ordem d'esta direcção.

As condições estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 15 de julho de 1896.

Fornecimento de 800 tubos para caldeiras de vapores

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 14 de agosto proximo, na administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de oitocentos tubos para caldeiras de vapores.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 30\$000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 % da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos ditos caminhos de ferro.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas em todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 20 de julho de 1896.

Fornecimento de 152 peças de ferro

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 13 de agosto proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para o fornecimento de 152 peças de ferro em forma de U e T duplo.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 30\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, de 5 % da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria dos referidos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas em todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 22 de julho de 1896.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Construção do apeadeiro de Castedo

Pelo presente se faz publico que no dia 26 de agosto do corrente anno, ao meio dia, se ha de proceder na administração do concelho de Alijó, perante o respectivo administrador, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de construção do apeadeiro de Castedo, ao kilometro 135,140 do caminho de ferro do Douro.

O deposito provisorio para ser admittido á licitação será de 67\$000 réis e o definitivo de 5 % do preço da adjudicação.

O projecto da obra, caderno de encargos e condições de arrematação, podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as 11 da manhã até ás 3 da tarde, na divisão do serviço de via e obras d'estes caminhos de ferro, na estação de Campanhã, ou na secretaria da 4.ª secção da mesma divisão, na estação do Pinhão.

Porto, 22 de julho de 1896

Fornecimento de alvalade

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 17 de agosto proximo, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, em presença do ex.º administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 8.000 kilogrammas de alvalade em massa e 3.000 kilogrammas de oleo de linhaça, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisorio de 52\$000 réis e de apresentar as competentes amostras.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem 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 e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde. Porto, 23 de julho de 1896.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

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

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

LISBOA Bragança Hotel.—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.ª ordem—Prop. Victor Sassetti

LISBOA Hotel Durand.—Rua das Flores, 71—4.ª class — English family hotel — Proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

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

LISBOA Hotel 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—Grand confort, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 rs. por pessoa.

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

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

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

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

CINTRA Hotel Nunes.—Esplendidos 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 convento.—Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

FIGUEIRA DA FOZ Hotel Saudade.—Rua da Saudade, Bairro novo. Magnificas vistas para o mar, muito perto da praia, Colyseu Figueirense, e proximo do Casino Mondego e theatro-crco.—Preços variam entre 900 e 1\$400 ré s.

PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club.—Magnificas accommodações, aceio inexcédível, 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 Furadouro.—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 á Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Prop. Lopez Munhós.

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

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

GUIMARÃES Hotel do Toural.—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 réis diários. 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. Accommodações para familias, preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão.

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

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

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

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.ª ordem.

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

CALDAS DA FELGUEIRA

CANNAS DE SENHORIM
Beira Alta



Grande Hotel Club

Abriu em 15 de maio.

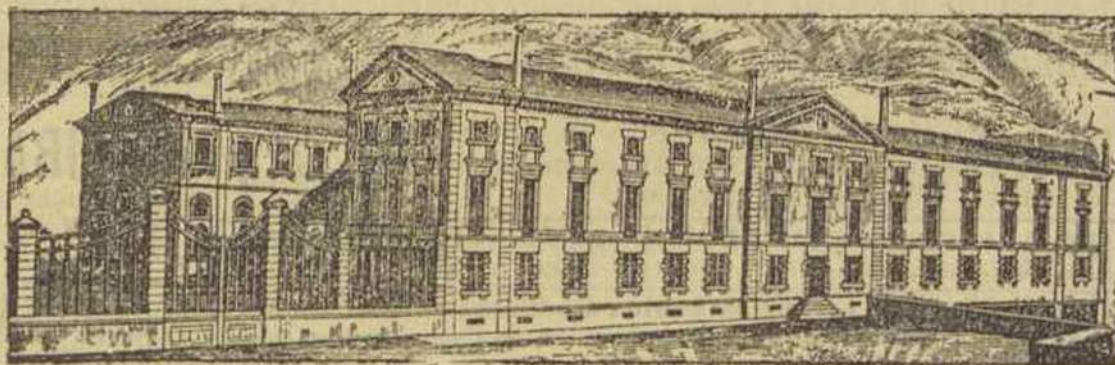
Magnificas accomodações desde 1\$200 réis, comprehendendo serviço, club, etc. Bonus para os medicos.

O hotel foi este anno adjudicado á acreditada firma Silva & Ferreira do Restaurant Club de Lisboa, ficando em vigor os antigos preços. Ha tambem boas casas mobiladas para alugar.

Para esclarecimentos: rua de S. Julião, 80 1.º, Lisboa. Correspondencia para **Caldas da Felgueira**, ao gerente da companhia do Grande Hotel.

As aguas engarrafadas vendem-se nas farmacias e drogarias, e no deposito geral Pharmacia Andrade, rua do Alecrim, 125.

VIAGEM — Faz-se toda em caminho de Ferro de Hespanha e Portugal até Cannas de Senhorim (**Beira Alta**), e d'ahi 5 kilometros de estrada de maedam, em bons carros, a todos os comboios. — A estação de Cannas, na linha da Beira Alta, liga directamente com as linhas ferreas portuguezas e com as hespanholas pelas fronteiras de Badajoz, Caceres, Villar Formoso, Barca d'Alva e Tuy.



Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abriu em 1 de maio

Fecha a 30 de novembro

Excellentes aguas mineraes para rheumatismo, doenças de pelle, estomago, garganta, etc.

Foi completamente reformado e comprehende 64 banheiras de 1.ª a 5.ª classe, duas salas para duches, uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inalação, pulverização, e aspiração, com gabinetes annexos e independentes para toilette.

E sem duvida o melhor do reino, mais barato, e gratis para os medicos

Para esclarecimentos, em Lisboa, rua do Alecrim 125.

Estação de correio e telegrapho, medico, pharmacia e barbeiro.

Estabelecimento hydrologico de Pedras Salgadas

ESTAÇÃO THERMAL DESDE 10 DE MAIO ATÉ 10 DE OUTUBRO

Aguas alcalinas, ferruginosas, lithicas, arsenicaes e gazosas

Uteis no tratamento de muitos padecimentos, do aparelho digestivo, figado, rins, bexiga, gotta, albuminuria, diabette, etc., etc.

Casa de banhos com todos os aparelhos e aperfeiçoamentos da moderna hydrotherapia, sob todas as formas. Sala d'aerotherapia, pulverisações e irrigações, inalações d'acido carbonico nativo.

Gymnasio e sala d'armas. Assistencia medica permanente e pharmacia.

Uma magnifica vaccaria.

Dois excellentes hoteis de 1.ª classe. — Grande hotel e hotel do Avelames. Um hotel de 2.ª classe — hotel da Boa Vista. Preços diversos conforme a ordem do hotel e a qualidade dos aposentos.

Extenso parque, passatemplos variados ao ar livre, jogos, lago, carreira de tiro, etc., etc. Salão para concertos e dança, gabinete de leitura. Serviço telegraphico, carruagens para passeios e digressões.

Jornada: caminho de ferro até a Regoa: desde este ponto a Pedras Salgadas, carruagens e malaposta.

Deposito geral das aguas e administração da companhia: Rua de D. Pedro, 172 — PORTO

AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O successivo augmento no consumo d'estas aguas attestam bem a sua efficacia. Usam-se no tratamento de escrophulose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos do estomago figado, e baco, inflamações de quaesquer orgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrhœas, anemia e chlorose.

Deposito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo Filhos, Rocio; José Feleciano Alves d'Azevedo, Drogaria, rua do Carmo, 45 e 47.

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR

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

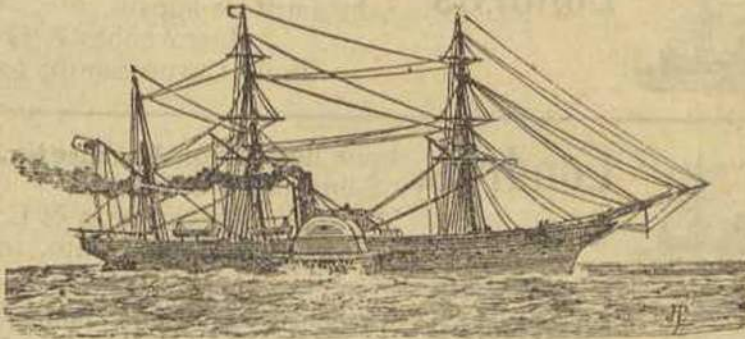
Alberto R. Centeno & C.ª



BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

NORDDEUTSCHER LLOYD



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

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

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

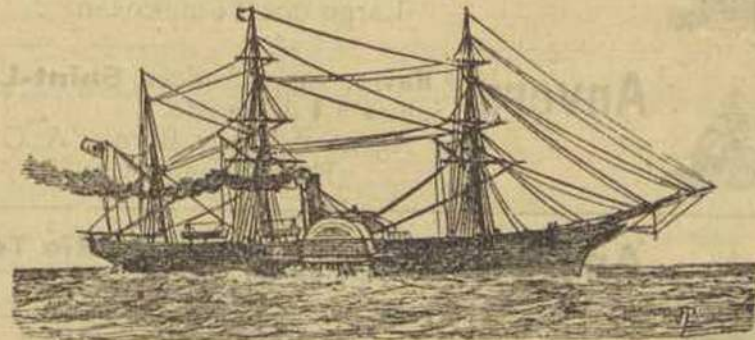
Os srs. passageiros de 1.ª classe podem escolher os beliches que desejarem a vista das plantas dos paquetes, que se acham patentes nos escriptorios das agencias no Porto e em Lisboa, mas n'este caso recommenda-se **muita antecedencia**, em vista da grande accitação que estes luxuosos paquetes teem tido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

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

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

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

O paquete **NILE**, sahirá a 10 de agosto

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

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

AGENTES

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

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

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de agosto de 1896

COMPANHIA REAL

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

Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.
3. ^{as} e 6. ^{as}	2. ^{as} e 6. ^{as}
6-00 t.	11-7 t.
7-30 m.	9-20 t.

Lisb. C.S.-Porto	Porto-Lisb. C.S.
7-30 m.	9-20 t.
4-0 m.	6-30 m.
10-30 m.	2-50 t.

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

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

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.
4-30 t.	7-05 t.

Lisb. C.S.-Entr.	Entr.-Lisb. C.S.
4-0 m.	11-11 m.
11-0 m.	3-0 t.

Coimb.-Figueira	Figueira-Coimb.
7-15 m.	9-2 m.
4-30 t.	6-6 t.

Lisboa R.-Alfar.	Alfar.-Lisboa R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-0 m.	3-18 t.
7-0 t.	5-35 m.

Lisb. R.-Leiria	Leiria-R. Lisb.
A's segundas, quintas e sabbados	
4-15 t.	8-45 t.
6-15 m.	10-36 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.
12-5 t.	12-47 t.
2-20 t.	3-18 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.
1-45 t.	12-10 m.

Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.
7-30 m.	8-34 m.
9-30 m.	10-32 t.
11-30 m.	12-36 t.

Lisb. C.S.-Sant.	Sant.-Lisb. C.S.
2-0 t.	4-35 t.
4-30 t.	7-05 t.

Lisb. C.S.-Entr.	Entr.-Lisb. C.S.
4-0 m.	11-11 m.
11-0 m.	3-0 t.

Coimb.-Figueira	Figueira-Coimb.
7-15 m.	9-2 m.
4-30 t.	6-6 t.

Lisb. R.-Queluz	Queluz-Lisb. R.
8-30 m.	9-3 m.
8-0 t.	8-33 t.

Lisb. R.-Queluz	Queluz-Lisb. R.
8-30 m.	9-3 m.
8-0 t.	8-33 t.

Alc. M.-Bemfica	Bemfica-Alc. M.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-45 m.	7-5 m.
9-20 t.	9-40 t.

Lisboa R.-Sacav	Sacav-Lisboa R.
6-15 m.	7-0 m.
7-45 m.	8-29 m.
10-0 m.	10-44 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.
12-5 t.	12-47 t.
2-20 t.	3-18 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.
1-45 t.	12-10 m.

Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.
7-30 m.	8-34 m.
9-30 m.	10-32 t.
11-30 m.	12-36 t.

Lisb. C.S.-Sant.	Sant.-Lisb. C.S.
2-0 t.	4-35 t.
4-30 t.	7-05 t.

Lisb. C.S.-Entr.	Entr.-Lisb. C.S.
4-0 m.	11-11 m.
11-0 m.	3-0 t.

Coimb.-Figueira	Figueira-Coimb.
7-15 m.	9-2 m.
4-30 t.	6-6 t.

Lisb. R.-Queluz	Queluz-Lisb. R.
8-30 m.	9-3 m.
8-0 t.	8-33 t.

Lisb. R.-Queluz	Queluz-Lisb. R.
8-30 m.	9-3 m.
8-0 t.	8-33 t.

C. Sodré-P. Arc.	P. Arc.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-30 m.	7-9 m.
8-0 m.	8-39 m.

C. Sodré-P. Arc.	P. Arc.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-30 m.	7-9 m.
8-0 m.	8-39 m.

C. Sodré-P. Arc.	P. Arc.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-30 m.	7-9 m.
8-0 m.	8-39 m.

C. Sodré-P. Arc.	P. Arc.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-30 m.	7-9 m.
8-0 m.	8-39 m.

C. Sodré-P. Arc.	P. Arc.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-30 m.	7-9 m.
8-0 m.	8-39 m.

C. Sodré-P. Arc.	P. Arc.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-30 m.	7-9 m.
8-0 m.	8-39 m.

C. Sodré-P. Arc.	P. Arc.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-30 m.	7-9 m.
8-0 m.	8-39 m.

C. Sodré-P. Arc.	P. Arc.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-30 m.	7-9 m.
8-0 m.	8-39 m.

C. Sodré-P. Arc.	P. Arc.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-30 m.	7-9 m.
8-0 m.	8-39 m.

C. Sodré-P. Arc.	P. Arc.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-30 m.	7-9 m.
8-0 m.	8-39 m.

C. Sodré-P. Arc.	P. Arc.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-30 m.	7-9 m.
8-0 m.	8-39 m.

C. Sodré-P. Arc.	P. Arc.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-30 m.	7-9 m.
8-0 m.	8-39 m.

Lisb.-T.P.Setub.	Setub.-Lisb.-T.P.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-0 m.	10-10 m.
4-30 t.	6-25 t.

Lisb.-T.P.Setub.	Setub.-Lisb.-T.P.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-0 m.	10-10 m.
4-30 t.	6-25 t.

Lisb.-T.P.Setub.	Setub.-Lisb.-T.P.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-0 m.	10-10 m.
4-30 t.	6-25 t.

Lisb.-T.P.Setub.	Setub.-Lisb.-T.P.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-0 m.	10-10 m.
4-30 t.	6-25 t.

Lisb.-T.P.Setub.	Setub.-Lisb.-T.P.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-0 m.	10-10 m.
4-30 t.	6-25 t.

Lisb.-T.P.Setub.	Setub.-Lisb.-T.P.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-0 m.	10-10 m.
4-30 t.	6-25 t.

Lisb.-T.P.Setub.	Setub.-Lisb.-T.P.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-0 m.	10-10 m.
4-30 t.	6-25 t.

Lisb.-T.P.Setub.	Setub.-Lisb.-T.P.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-0 m.	10-10 m.
4-30 t.	6-25 t.

Lisb.-T.P.Setub.	Setub.-Lisb.-T.P.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-0 m.	10-10 m.
4-30 t.	6-25 t.

Lisb.-T.P.Setub.	Setub.-Lisb.-T.P.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-0 m.	10-10 m.
4-30 t.	6-25 t.

Lisb.-T.P.Setub.	Setub.-Lisb.-T.P.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-0 m.	10-10 m.
4-30 t.	6-25 t.

Lisb.-T.P.Setub.	Setub.-Lisb.-T.P.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-0 m.	10-10 m.
4-30 t.	6-25 t.

Exceção aos dom. e santificados

BEIRA ALTA

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

Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira
5-10 t.	4-48 t.
7-30 m.	9-20 m.

Pamp.-F. Oñoro	V. Form.-Pamp.
3. ^{as} e 6. ^{as}	2. ^{as} e 6. ^{as}
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. ^{as} feiras e sab.	5. ^a feiras e dom.
10-9 t.	12-50 m.
4-30 m.	7-19 m.

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.	4-40 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.

P. Novo-Setub.	Setub.-P. Novo
5-40 m.	6-7 m.
5-20 t.	5-44 t.

Aos domingos e dias santificados 6-50 m. | 8-23 m. | —

C. Branco-Evora	Evora-C. Branco
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.	2-45 t.

MINHO E DOURO

Porto-Valença	Valença-Porto
8-0 m.	1-10 t.
11-10 m.	3-25 t.

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

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

Porto-Braga	Braga-Porto
5-0 m.	8-10 m.
8-0 m.	10-35 m.

Porto-Braga	Braga-Porto
5-0 m.	8-10 m.
8-0 m.	10-35 m.

Porto-Braga	Braga-Porto
5-0 m.	8-10 m.
8-0 m.	10-35 m.

Porto-Braga	Braga-Porto
5-0 m.	8-10 m.
8-0 m.	10-35 m.

Porto-Braga	Braga-Porto
5-0 m.	8-10 m.
8-0 m.	10-35 m.

Porto-Braga	Braga-Porto
5-0 m.	8-10 m.
8-0 m.	10-35 m.

Porto-Braga	Braga-Porto
5-0 m.	8-10 m.
8-0 m.	10-35 m.

Porto-Braga	Braga-Porto
5-0 m.	8-10 m.
8-0 m.	10-35 m.

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, (via Suez), vap. allem., **General**.
Sahirá a **21** de agosto.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Algarve, vapor portuguez, **Gomes IV**.
Sahirá a **16** de agosto.
Agentes, Alberto R. Centeno & C.^a
Largo dos Torneiros, n.º 5.



Anvers e **Havre**, vapor francez, **Saint-Luc**.
Sahirá a **1** de agosto.
Agentes, Henry Burnay & C.^a,
R. dos Fanqueiros, 10.



Anvers e **Havre**, vapor portuguez, **Rio Tejo**.
Sahirá a **14** de agosto.
Agentes, Henry Burnay & C.^a,
R. dos Fanqueiros, 10.



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



Bahia, **Rio** e **Santos**, vapor allemão, **Porto Alegre**.
Sahirá a **19** de agosto.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Bordeaux, vapor francez, **La Plata**.
Sahirá de **8** a **10** de agosto. —
Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Cabo Verde e portos da **Guiné**, vapor portuguez, **Bolama**.
Sahirá a **1** de agosto.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Dakar, **Rio de Janeiro**, **Montevideo** e **Buenos Ayres**, vapor francez, **Portugal**.
Sahirá a **8** de agosto. — Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.º



Glasgow e **Liverpool**, vap. hespan., **Bravo**.
Sahirá a **13** de agosto.
Mascarenhas & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Hamburgo, vapor allemão, **Itaparica**.
Sahirá a **3** de agosto.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Havre, e **Anvers**, vapor francez, **Saint-Paul**.
Sahirá a **16** de agosto.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10



La Pallice e **Liverpool**, vap. ing., **Liguria**.
Sahirá a **6** de agosto.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a,
C. do Sodré, 64, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Lisbon**.
Sahirá a **2** de agosto.
Mascarenhas & C.^a,
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Minho**.
Sahirá a **8** de agosto.
Mascarenhas & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Oporto**.
Sahirá a **15** de agosto.
Mascarenhas & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



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



Londres e **Anvers**, vapor hespanhol, **Lista**.
Sahira a **2** de agosto.
Mascarenhas & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres, vapor hespanhol, **M. Saenz**.
Sahirá a **14** de agosto.
Mascarenhas & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Madeira, **S. Vicente**, **S. Thiago**, **Principe**, **S. Thomé**, **Cabinda**, **Ambrizette**, **Ambriz**, **Loanda**, **N. Redondo**, **Benguella**, **Mossamedes** e **Porto Alexandre**, v. port., **Loanda**.
Sahirá a **6** de agosto.
Empresa Nacional de Navegação. R. d'El-Rei, 75.



New-York, (via Açores), vapor portuguez, **Dona Maria**.
Sahirá a **2** de agosto.
Agente, J. P. A. Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pará e **Manaus**, vap. portug., **Dona Amelia**.
Sahirá a **15** de agosto.
Agente, João P. A. Ferreira,
R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pernambuco, **Bahia**, **Rio**, **Santos**, **Montevideo** e **Buenos Ayres**, vapor francez, **Medoc**.
Sahirá de **6** a **7** de agosto.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Pernambuco, **Maceió**, **Bahia**, **Rio** e **Santos**, v. franc., **Ville de Buenos Ayres**.
Sahirá a **1** de agosto.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, **Bahia**, **Victoria**, **Rio** e **Santos**, vap. francez, **Colombia**.
Sahirá a **18** de agosto.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, **Rio** e **Santos**, vap. allemão, **Taquary**.
Sahirá a **12** de agosto.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Rio de Janeiro e **Santos**, vapor francez, **Entre Rios**.
Sahirá a **13** de agosto.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



S. Miguel, **Terceira**, **Graciosa** (S.^{ta} Cruz), **S. Jorge** (Calheta), **Lages do Pico**, **Fayal**, e **Flôres**, vapor portuguez, **Açôr**.
Sahirá a **5** de agosto.
Agente, Germano S. Arnaud, Caes Sodré, 84, 2.º



S. Vicente, **Pernambuco**, **Bahia**, **Rio de Janeiro**, e portos do **Pacífico**, vapor inglez, **Orcana**.
Sahirá a **5** de agosto.
Agent., E. Pinto Basto & C.^a, C. Sodré, 64, 1.º



S. Vicente, **Pernambuco**, **Bahia**, **Rio**, **Montevideo** e **Buenos Ayres**, vap. ingl., **Nile**.
Sahirá a **10** de agosto.
Agentes, James Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Valencia, **Barcelona**, **Cette** e **Marselha**, vapor francez, **Saint-Pierre**.
Sahirá a **7** de agosto.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.