

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers—1894

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

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA



Anvers—1894

## Mudança de residencia

Em breves dias a nossa redacção muda para a **Rua Nova da Trindade, 48, 1.º andar**, onde tambem serão installados os escriptorios da Empresa de Annuncios nos Caminhos de ferro e do Guia Official, empresas tambem a cargo do nosso director.

## SUMMARIO

	Pag.
O caminho de ferro do Valle do Vouga, por Xavier Cordeiro	177
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett	178
Parte official — Portaria de 7 de junho do Ministerio das Obras Publicas.	179
Bilhetes para o centenario Antoniano	179
Congresso internacional dos caminhos de ferro — Programma da 5.ª sessão em Londres (1895)	180
Notas de viagem. — XXIII — O regresso — Quanto custa uma digressão	181
Inauguração do caminho de ferro da Perteira a Lourenço Marques	182
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da praça de Lisboa, por J. F. — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Rectificação — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas de Lisboa e estrangeiro — Receltas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.	184 e 185
Justiça (?) extraordinaria	186
Pu licações recebidas	186
Linhas portuguezas. — Loanda a Ambaca — A questão de Lourenço Marques — Ascensor Municipio-Bibliotheca	186
Linhas hespanholas. — Noguera-Pallaresa — Oviedo a Infesto — Coruña a Carral — Linares a Almeria — Estação em Zaragoza — Madrid Cáceres e Oeste de Hespanha	187
Linhas estrangeiras. — Italia — Luxemburgo — Estados Unidos	187
Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta — Relatorio (continuação)	187
Arrematações	188
Avisos de servico	188
Agenda do viajante	189
Annuncios	191
Horario dos comboios em 16 de junho de 1895	192
Vapores a sahir do porto de Lisboa	192

## O caminho de ferro do Valle do Vouga

**A**CHAM-SE quasi concluidos os estudos definitivos do caminho de ferro do Valle do Vouga.

Está este caminho de ferro dividido em tres secções, sendo a primeira de Espinho ao rio Caima, na extensão de 58.200<sup>m</sup>, cujo ante-projecto foi submettido ao governo no anno passado, como aqui noticiamos; a segunda, do Caima ao Vouga, com a extensão de 21.241,47<sup>m</sup>, podendo-se comprehender n'esta secção o ramal do Carvoeiro a Aveiro, na extensão de 31.418,50<sup>m</sup>; e finalmente a terceira secção do Vouga a Vizeu, com uma extensão de proximamente 60 kilometros. São no total 170.860<sup>m</sup>, dos quaes 139.442 da linha principal de Espinho a Vizeu.

O ponto de partida d'esta linha em Espinho é em frente da estação do Norte, junto ao passadiço que ali foi ultimamente assente. Far-se-ha apenas um passeio para os passageiros, e assentar-se-ha uma linha para trasbordo das mercadorias. Não ha espaço para mais.

A estação de Espinho, propriamente dita, está projectada nos terrenos proximos, com accesso pela rua que corre ao longo do caminho de ferro do Norte, do lado do poente. Terá, além do edificio de passageiros e caes de mercadorias, uma cocheira de carruagens e uma outra de locomotivas com uma pequena officina de reparações.

Nada accrescentaremos por agora ao que já dissemos em outra occasião ácerca da situação das estações de Paços de Brandão, S. João de Ver, Villa da Feira, S. João da Madeira, Couto de Cocujães, Oliveira de Azemeis, Mancenhata e Travanca, Bemposta, Branca, Carvalhal e Valle-Maior. Estas estações estão dispostas para um serviço commodo de mercadorias; foram moldadas pelas dos caminhos de ferro da Corsega, que são incontestavelmente dos melhores modelos de linhas exploradas economicamente.

O troço comprehendido entre Valle Maior, na primeira secção e a passagem do Vouga, em Pedre, fim da 2.ª secção, com a extensão total de 26 kilometros, é a parte mais difficil de toda a linha. Succedem-se aqui os muros de suporte e os viaductos, com grande frequencia; as trincheiras em rocha tambem abundam.

Entretanto, a estação do Carvoeiro, onde se faz a bifurcação do ramal de Aveiro, e a de Sever do Vouga, collocada em Paredes, junto á Quinta do Sobral, ficam em boas condições.

A distancia entre a estação de Sever e a villa é de proximamente 2.000<sup>m</sup>. Não foi possivel diminuir esta distancia; o rio Mão não permittiu subir mais.

O ramal de Aveiro atravessa o Vouga no Carvoeiro com uma ponte de 5 vãos de 20<sup>m</sup>, e terá estações nas Mouriscas, a 4 kilometros de Agueda; no Almeir, em Eirol, e em Eixo. Na estação do Norte, em Aveiro, collocar-se-ha, como em Espinho, um passeio para passageiros e uma linha para trasbordo de mercadorias.

O cruzamento do ramal com a linha do Norte far-se-ha por meio de uma passagem inferior a esta linha. Evitou-se o legendario brejo onde foi levantado o aterro do Norte, projectando se a obra d'arte na trincheira ao sul do mesmo aterro.

O terminus do ramal de Aveiro é no centro da cidade nos terrenos contiguos á praça do Côjo. O edificio de passageiros e o caes de mercadorias tem accesso pela rua do Americano. A estação terá uma cocheira de carruagens e outra, pequena, de locomotivas. Ao longo do esteiro do Côjo assentar-se-hão as linhas necessarias para o movimento maritimo. O peixe, o sal e o moliço serão assim trasbordados directamente dos barcos para os wagons.

Resta-nos falar da 3.ª secção, do Vouga a Vizeu. A sua primeira estação é no sitio das Maías, no centro de um grupo de povoações, como Ribeiradio, Villa Chã, Arcozello e outras. A segunda é de Oliveira de Frades, collocada a 200<sup>m</sup> da povoação. Seguem-se a do Couto, a de Vouzella, situada perto da praça de tou-



ros; a do Banho e a de Negrellos, que ambas servem S. Pedro do Sul; o apeadeiro de Mossamedes, as estações de Bodiosa e Oliveirinha, e finalmente o apeadeiro de Mousellos.

Todas estas estações servem numerosas povoações de um e outro lado da linha. O valle do Trôço onde estão situadas as quatro ultimas não é certamente o menos habitado nem o menos agricultado.

Encontram-se n'elle muitas quintas e boas casas. A ligação em Vizeu com a estação da linha de Santa Comba faz-se contornando a Cova de Viriato, e entrando n'esta estação parallelamente á linha principal.

No excellente livro de Mr. Sampité «*Les chemins de fer à faible trafic*» encontram-se dois principios que devem sempre ser tidos em attenção quando se projecta um caminho de ferro economico:

1.<sup>o</sup> *Une ligne ou un réseau de chemins de fer ne peut réussir que s'il converge vers un centre important.*

2.<sup>o</sup> *Pour qu'un chemin de fer puisse desservir utilement les localités, il faut qu'il en soit aussi rapproché que possible; qu'il y pénètre même au besoin.*

Parece-nos que a linha do Valle do Vouga, communicando o centro da provincia da Beira com a cidade do Porto e com a costa, e atravessando uma região muito povoada e rica, com as suas estações á porta das povoações mais importantes, satisfaz cabalmente aos requisitos formulados por M. Sampité.

Xavier Cordeiro.

## CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 4 de junho de 1895.

A melhora, que se tem notado recentemente no commercio, não parece exercer todavia influencia nas receitas dos caminhos de ferro inglezes, pois os rendimentos das doze principaes companhias, até a segunda semana do mez passado, mostram uma diminuição de umas 940.000 libras esterlinas. As receitas totaes, porém, alcançaram a enorme somma de uns 21  $\frac{1}{4}$  milhões de libras, sendo pois a diminuição um pouco menos de 4  $\frac{1}{2}$  por cento. O que mais tem soffrido é sem duvida o trafego de mercadorias. Assim as companhias Brighton, Chatham and Dover, South-Western e South-Eastern que se dedicam principalmente ao trafego de passageiros, teem diminuições que variam apenas de 10.000 a 35.000 libras respectivamente, emquanto que, nas companhias North-Western, Midland, Great-Western e North-Eastern, que, a mais do trafego de passageiros, teem um grande trafego de mercadorias, as respectivas diminuições são de 150.000 a 197.000 libras.

E' possivel que algumas d'estas diminuições sejam devidas a circumstancias particulares, mas é certo que a maior parte d'ellas resulta do facto dos negociantes do Reino Unido se resentirem ainda da prolongada depressão commercial, que felizmente vae desaparecendo. Que a melhora commercial terá o correspondente effeito nos rendimentos dos caminhos de ferro, é bem certo; no entanto parece provavel, que os accionistas terão de submeter-se a uma redução de dividendo de  $\frac{1}{4}$  a  $\frac{3}{4}$  por cento para o corrente semestre.

\*

Decidiu-se retirar o *Steam Engines Bill* a que me referi na minha ultima carta. O objecto do *Bill* foi, como já tenho dito, o de estabelecer certificados para as pessoas que tivessem a seu cargo uma machina a vapor ou caldeira, e foi promovido pelo *comité* parlamentar do *Trades Congress*. O que mais motivou a

retirada do *Bill* foi a sua impracticabilidade, quanto aos machinistas empregados nos caminhos de ferro, em vapores, etc.

A decisão da Mersey Railway Company de adoptar a tracção electrica na sua linha sob o rio Mersey, é um passo da maior importancia e deve ter bons resultados financeiros. Muitos dizem que se aproxima a declinação da tracção a vapor nos caminhos de ferro. Na verdade existe grande actividade no tocante á adopção n'elles da electricidade, e é provavelmente o bom exito do caminho de ferro electrico aereo de Liverpool que tem motivado a adopção da electricidade pela Mersey Railway Company. Ha quasi cinco annos que se construiu em Inglaterra o primeiro caminho de ferro electrico, e ha uma duzia de annos que appareceu o primeiro comboio electrico em Paris; mas é nos Estados Unidos que mais se tem aproveitado a força electrica. N'esse paiz, este meio de tracção tem a mais extensa applicação, e recentemente se fala na formação d'uma companhia, com o fim de construir uma linha electrica aerea desde Nova-York a Chicago e depois á costa do Pacifico. Diz-se que o custo por milha do vapor e da electricidade é quasi o mesmo, mas a electricidade é muito mais veloz, pois as experiencias teem dado uma velocidade de duzentas milhas por hora, e agora que as maiores difficuldades teem sido ou estão sendo superadas, crê-se que o caminho de ferro electrico não póde tardar em demonstrar a sua superioridade.

\*

A London Country Council tem opposto a mais obstinada resistencia á proposta do Metropolitan District Railway de estabelecer uma nova tarifa de passageiros em substituição da tarifa actual auctorizada pelo Parlamento em 1864. Diz-se que o Council tem o direito, como representante dos habitantes de Londres, de intervir na questão das tarifas da Companhia metropolitana, que por elle obteve os poderes necessarios para a construcção da sua linha, em conformidade com o regulamento parlamentar de 1864 que limitou o preço de transporte de passageiros por esta companhia. O *comité* parlamentar que se reuniu ha dias para estudar o *Bill* apresentado pela Companhia, decidiu-se a não o aceitar.

\*

Acaba de se abrir ao publico em Londres na secção do Instituto Industrial chamado *do Reino Unido* uma exposição de materiaes ferro-viarios. Em vista do proximo congresso internacional de caminhos de ferro na capital ingleza a exposição deve ser de um caracter muito interessante e instructivo.

\*

Com uma rapidez extraordinaria tem-se construido em Liverpool a nova estação do que se chama, localmente, o caminho de ferro Atlantico. Ha sómente umas doze a treze semanas, decidiu-se construir junto do rio Mersey e em ligação com as linhas que partem do centro da cidade, uma estação do caminho de ferro para facilitar o transporte de Liverpool para Londres dos passageiros desembarcados pelos grandes vapores transatlanticos. Até o presente estes passageiros, desembarcados no rio tinham de atravessar a cidade em trens, etc, para as varias estações, mas de futuro desembarcarão n'um caes junto da nova estação, passando immediatamente ás carruagens da nova linha. A parte mais difficil da obra tem sido a construcção de uma ponte giratoria por cima de uma das docas. Diz-se que as novas locomotivas, que estão sendo construidas especialmente para este serviço, percorrerão a distancia



comprehendida entre Liverpool e Londres, umas 220 ou 230 milhas, em 3 horas e 30 minutos ou menos 40 minutos do que o tempo empregado pelas locomotivas actuaes.

Acaba de ser adoptado o systema aperfeiçoado *quick-acting* (de acção rapida) do freio automatico Westinghouse, em um dos comboios do North-Eastern Railway. Nos ensaios verificados ha pouco em Newcastle-upon-Tyne pela North-Eastern Company, notou-se uma apreciavel differença na distancia percorrida com as duas formas de freio.

W. N. Cornett.

## PARTE OFFICIAL

### Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um requerimento de José Doumen, fabricante de gesso, residente em Obidos, pedindo licença para estabelecer uma linha de resguardo para serviço de pedreira, inserida na linha ferrea de oeste ao kilometro 101,451, 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 30 de maio ultimo, do conselho superior de obras publicas e minas, conceder a licença pedida com as seguintes condições:

- 1.ª Que serão collocados dois discos avançados, um para cada sentido da linha;
- 2.ª Que será estabelecido um posto telegraphico ou telephonico junto da agulha;
- 3.ª Que no mesmo local permanecerá um funcionario habilitado da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, responsavel por todos os serviços, manobras e conservação da agulha e signaes.
- 4.ª Que o principio da linha até á extensão de 57<sup>m</sup>,50, poderá ser estabelecido na mesma rampa da linha geral, sendo a restante em patamar, e a extensão total do desvio não inferior a 100 metros;
- 5.ª Que no limite conveniente para que os wagons estacionados na linha de resguardo não embarquem a circulação haverá um pára-choques movel, fechado a cadeado na posição normal;
- 6.ª Que a posição da agulha será de via geral livre e n'essa posição deverá estar fechada a cadeado;
- 7.ª Que estas duas chaves deverão estar em poder do empregado a que se refere a condição 3.ª;
- 8.ª Que esta licença poderá ser retirada quando o governo o julgar conveniente, sem que por isso o concessionario tenha direito a indemnisação alguma;
- 9.ª Que o serviço dos wagons de, ou para a linha de resguardo será feito por locomotiva.

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

Paço, em 7 de junho de 1895.—Arthur Alberto de Campos Henriques.

Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

### Bilhetes para o Centenario Antonino

Satisfazendo a natural curiosidade dos nossos leitores damos, na integra, os programmas dos differentes serviços estabelecidos, para Lisboa, por este motivo.

Se não fôra o espaço enorme que nos tomaria, publicaríamos aqui os preços dos bilhetes de ida e volta estabelecidos pela companhia real, mas é bem facil sabel-os visto que elles são justamente o custo de um bilhete ordinario simples de ida, e esse facilmente se encontra em qualquer *guia* ou *almanach*.

Além do serviço especial com 50 % de redução que abaixo publicamos, o qual permite a estada em Lisboa durante 1 a 10 dias, no primeiro periodo e 1 a 4 dias no 2.º, a companhia resolveu ampliar o praso dos bilhetes de ida e volta por preços reduzidos de forma que os passageiros portadores d'esses bilhetes possam con-

servar-se em Lisboa desde 13 do corrente até 2 do proximo mez.

Ha, portanto, serviço para todas as bolsas e commodidades: os que só querem assistir aos principaes festejos, não podendo fazer os gastos de uma prolongada estancia em Lisboa, teem os serviços com 50 % de redução; os que pretendam demorar se aqui teem os bilhetes de ida e volta com 20 e, em certos casos, 30 % de redução (como, por exemplo as 3.ªs classes das estações do Norte).

### Companhia Real

*Serviço especial de bilhetes de ida e volta em 2.ª e 3.ª classes com 50 % de redução, ou seja o custo da passagem simples, validos para:*

*Ida:* — Pelos comboios ordinarios dos dias 23, 24, 25 e 26 que partem:

Do Porto, ás 8 h. e 45 m. da manhã, e pelo especial de 28 ás 9 e meia da noite; de Badajoz, ás 8,45 da m.; da Guarda, ás 7 da m.; da Figueira, ás 3,15 da t.; de Leiria, á 1,30 da madrugada de 23 para 24 e de 24 para 25, e por todos os comboios que partem de Cintra, Cascaes e Santarem para Lisboa nos dias 23 a 30 de junho, (excepto os tramways).

*Volta:* — Pelos comboios ordinarios dos dias 29 e 30 de junho e 1 e 2 de julho que partem de Lisboa, (Santa Apolonia) ás 7,30 da m. para Porto, Badajoz e Guarda, e pelo especial que parte para o Porto no dia 1 de julho, ás 6 e meia da manhã;

De Lisboa (Rocio) ás 7 h. da m. para Leiria e Figueira da Foz e por todos os comboios (excepto os tramways, os correios das linhas de leste e do norte, e o mixto do norte das 10 horas da noite) que partem de Lisboa nos dias 23 a 1 de julho, para Cascaes, Cintra e Santarem.

### Comboios especiaes de 2.ª e 3.ª classes do Porto a Lisboa e volta

Em 28 de junho			Em 1 de julho		
Estações		Horas	Estações		Horas
Porto.....	Part.	9,0 t.	Lisboa, St. Apolonia.	Part.	6,30 m.
Gaia.....	Cheg.	9,14 "	Braço de Prata.	Cheg.	6,39 "
Valladares.....	"	9,27 "	Villa Franca...	"	7,26 "
Granja.....	"	9,41 "	Azambuja.....	"	7,54 "
Espinho.....	"	9,50 "	Reguengo.....	"	8,10 "
Esmoriz.....	"	10,1 "	Sant'Anna.....	"	8,20 "
Ovar.....	"	10,20 "	Santarem.....	"	8,42 "
Estarreja.....	"	10,45 "	V. de Figueira...	"	9,6 "
Aveiro.....	"	11,10 "	M. de Miranda...	"	9,23 "
Quintans.....	"	11,24 "	Torres Novas...	"	9,39 "
O. do Bairro...	"	11,47 "	Entroncamento.	"	9,49 "
Mogofores.....	"	12,6 m.	Payalvo.....	"	10,38 "
Mealhada.....	"	12,22 "	Chão de Maças...	"	11,1 "
Pampilhosa.....	"	12,34 "	Caxarias.....	"	11,23 "
Sousellas.....	"	12,47 "	Albergaria.....	"	11,51 "
Coimbra B.....	"	1,10 "	Vermoil.....	"	12,12 t.
Taveiro.....	"	1,23 "	Pombal.....	"	12,28 "
Formoselha.....	"	1,41 "	Soure.....	"	12,58 "
Alfarellos.....	"	2,4 "	Altarells.....	"	1,21 "
Soure.....	"	2,27 "	Formoselha.....	"	1,38 "
Pombal.....	"	3,5 "	Taveiro.....	"	1,56 "
Vermoil.....	"	3,27 "	Goimbra B.....	"	2,8 "
Albergaria.....	"	4,5 "	Sousellas.....	"	2,26 "
Caxarias.....	"	4,26 "	Pampilhosa.....	"	2,40 "
Chão de Maças...	"	4,48 "	Mealhada.....	"	2,52 "
Payalvo.....	"	5,4 "	Mogofores.....	"	3,7 "
Entroncamento.	"	5,35 "	O. do Bairro...	"	3,24 "
Torres Novas...	"	5,45 "	Quintans.....	"	3,47 "
M. de Miranda...	"	6,1 "	Aveiro.....	"	3,59 "
V. de Figueira...	"	6,23 "	Estarreja.....	"	4,23 "
Santarem.....	"	6,42 "	Ovar.....	"	4,52 "
Azambuja.....	"	7,26 "	Esmoriz.....	"	5,15 "
V. Franca.....	"	7,54 "	Espinho.....	"	5,28 "
Sacavem.....	"	8,27 "	Granja.....	"	5,38 "
Braço de Prata.	"	8,42 "	Valladares.....	"	5,56 "
Lisboa, St. Apolonia.	"	8,50 "	Gaia.....	"	6,11 "
			Porto.....	"	6,25 "



## Lisboa para Santarem

Em 30 de junho

Estações	Horas	Estações	Horas
Lisboa-Rocio .. Part.	11,30 t.	Villa Franca.... Cheg.	12,56 m.
Braço de Prata. Cheg.	11,54 "	Carregado .....	" 1,9 "
Olivaes..... "	12,2 m.	Azambuja .....	" 1,27 "
Sacavem..... "	12,10 "	Reguengo..... "	" 1,42 "
Povoa..... "	12,26 "	Sant'Anna .....	" 1,54 "
Alverca..... "	12,36 "	V. de Santarem. "	" 2,6 "
Alhandra .....	" 12,46 "	Santarem..... "	" 2,21 "

Para as immediações de Lisboa, nos dias 23 a 30 de junho, para as estações

Do ramal de Cascaes, partida do Rocio á meia noite. Da linha de Cintra, partida do Rocio á meia noite e meia hora.

Para as estações e apeadeiros até Sacavem (tramway) á meia noite e 3 quartos.

**Condições** — 1.<sup>a</sup> Nos comboios tramways, ordinarios e especiaes, manter-se-hão os preços ordinarios em vigor, não tendo para elles validade os bilhetes especiaes.

2.<sup>a</sup> Estes bilhetes só teem validade para os comboios indicados no presente cartaz e nas condições por elle prescriptas.

3.<sup>a</sup> Não são permittidas mudanças de classe.

4.<sup>a</sup> Todo o bilhete encontrado em outra data, estação ou comboio, é nullo. Não servem, portanto, estes bilhetes para o passageiro se apeiar em pontos anteriores a Lisboa ou para tomar os comboios de volta n'outra estação (Santa Apolonia ou Rocio conforme os casos).

5.<sup>a</sup> Não ha meios bilhetes nem concessão de transporte gratuito de bagagens registadas.

**Advertencia** — O praso de validade dos bilhetes de ida e volta ordinarios, das tarifas 7 e 7 bis de grande velocidade, vendidos para Lisboa e Abrantes, desde 12 do corrente até 30, é prorogado até 2 de julho.

## Sul e Sueste

Em relação ao Sul e Sueste foram estabelecidos bilhetes reduzidos com abatimentos que variam entre 20 e 55 % pela seguinte forma:

Lavrado e Alhos Vedros, 1.<sup>a</sup> classe, 450 réis; 2.<sup>a</sup> classe, 400 réis; 3.<sup>a</sup> classe, 300 réis. — Moita, 1.<sup>a</sup>, 500, 2.<sup>a</sup>, 450, 3.<sup>a</sup>, 350 réis. — Pinhal Novo, 1.<sup>a</sup>, 700, 2.<sup>a</sup>, 600, 3.<sup>a</sup>, 400 réis. — Poceirão, 1.<sup>a</sup>, 1\$000, 2.<sup>a</sup>, 850, 3.<sup>a</sup>, 600 réis. — Pegões, 1.<sup>a</sup>, 1\$200, 2.<sup>a</sup>, 950, 3.<sup>a</sup>, 700 réis. — Vendas Novas e Cabrella, 1.<sup>a</sup>, 1\$800, 2.<sup>a</sup>, 1\$400, 3.<sup>a</sup>, 1\$000 réis. — Montemor, Casa Branca e Alcaçovas, 1.<sup>a</sup>, 2\$200, 2.<sup>a</sup>, 1\$700, 3.<sup>a</sup>, 1\$200 réis. — Vianna, Villa Nova e Alvito, 1.<sup>a</sup>, 2\$600, 2.<sup>a</sup>, 2\$000, 3.<sup>a</sup>, 1\$400 réis. — Cuba, 1.<sup>a</sup>, 3\$000, 2.<sup>a</sup>, 2\$400, 3.<sup>a</sup>, 1\$800 réis. — Beja, 1.<sup>a</sup>, 3\$500, 2.<sup>a</sup>, 2\$700, 3.<sup>a</sup>, 1\$900 réis. — Outeiro, Figueirinha, Carregueiro, Cazevel e Ourique, 1.<sup>a</sup>, 4\$000, 2.<sup>a</sup>, 3\$200, 3.<sup>a</sup>, 2\$400 réis. — Panoias, Garvão, Amoreiras e Odemira, 1.<sup>a</sup>, 4\$600, 2.<sup>a</sup>, 3\$600, 3.<sup>a</sup>, 2\$600 réis. — Monchique e S. Marcos, 1.<sup>a</sup>, 5\$000, 2.<sup>a</sup>, 4\$000, 3.<sup>a</sup>, 3\$000 réis. — Messines e Albufeira, 1.<sup>a</sup>, 6\$000, 2.<sup>a</sup>, 4\$700, 3.<sup>a</sup>, 3\$400 réis. — Boliqueime e Loulé, 1.<sup>a</sup>, 6\$500, 2.<sup>a</sup>, 5\$100, 3.<sup>a</sup>, 3\$700 réis. — Faro, 1.<sup>a</sup>, 7\$000, 2.<sup>a</sup>, 5\$400, 3.<sup>a</sup>, 3\$800 réis. — Palmella, 1.<sup>a</sup>, 900, 2.<sup>a</sup>, 750, 3.<sup>a</sup>, 500 réis. — Setubal, 1.<sup>a</sup>, 1\$000, 2.<sup>a</sup>, 850, 3.<sup>a</sup>, 600 réis. — Monte das Flores e Évora, 1.<sup>a</sup>, 2\$500, 2.<sup>a</sup>, 2\$000, 3.<sup>a</sup>, 1\$500 réis. — Azaruja, Valle de Peireiro e Venda do Duque, 1.<sup>a</sup>, 3\$200, 2.<sup>a</sup>, 2\$500, 3.<sup>a</sup>, 1\$800 réis. — Évora-Monte e Estremoz, 1.<sup>a</sup>, 3\$600, 2.<sup>a</sup>, 2\$800, 3.<sup>a</sup>, 2\$000 réis. — Baleizão, Quintos, Serpa e Pias, 1.<sup>a</sup>, 4\$000, 2.<sup>a</sup>, 3\$200, 3.<sup>a</sup>, 2\$400 réis.

A venda de bilhetes começou no dia 11 e termina no dia 30 de junho.

O regresso effectuar-se-ha por qualquer comboio até o dia 1 de julho proximo, inclusive, constando-nos porém que este praso será ainda prolongado até o dia 3.

Os bilhetes de 1.<sup>a</sup> classe são validos para qualquer comboio.

Os bilhetes de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe são validos: Os da linha do Sul, vendidos nas estações além de Beja, para

o comboio n.º 4. Os vendidos pelas estações de Beja a Poceirão, linha do Sueste e linha de Évora, para os comboios n.ºs 2, 22 e 32. Os vendidos nas estações do ramal de Setubal e Pinhal Novo a Barreiro, para os comboios n.ºs 2, 12, 16 e 20.

Não se concedem meios bilhetes.

Todo o bilhete encontrado em outra data ou estação é reputado sem valor, e o portador será considerado como passageiro sem bilhete.

E' concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem.

As diferenças de classe serão cobradas em conformidade com os preços da tarifa geral.

## Congresso Internacional de caminhos de ferro

Programma da 5.<sup>a</sup> sessão em Londres (1895)

26 de junho: — A's 10 h. e 30 da manhã: Recepção dos membros do congresso pela commissão internacional no Instituto Imperial (South Kensington).

Os delegados ao congresso inscrever-se-hão nas secções de trabalhos em que desejem tomar parte.

A's 3 h. da tarde: Sessão d'installação do congresso e abertura solemne por S. A. R. o Principe de Galles. Eleição do presidente e da mesa do congresso. Em seguida as secções reúnem-se para eleição das mesas respectivas. (1)

A's 10 1/2 horas da noite: Recepção no ministerio dos estrangeiros, dos membros do congresso pelo Right Hon. James Bryce, membro do parlamento, presidente do Board of trade. (2)

27 de junho. — Excursões: (3) — a<sup>1</sup>) A Crewe (London and North Western): Partida de Londres ás 8 h. e 30 da manhã; chegada a Crewe ás 11 h. e 45 da manhã; visita ás officinas de locomotivas; almoço á 1 h. da tarde. Partida de Crewe para Liverpool ás 5 h. da tarde; para Manchester ás 5 h. e 10 da tarde.

b<sup>1</sup>) A Derby (Midland): Partida de Londres (S. Pancras) ás 9 h. e 15 m. da manhã; chegada a Beeston ao meio-dia; visita ás officinas; chegada a Derby á 1 h. da tarde (almoço); visita ás officinas de locomotivas, carruagens, etc. Partida de Derby para Liverpool ás 4 h. e 4 m. ou para Manchester ás 7 h. ou 8 h. da tarde.

c<sup>1</sup>) A Swindon (Great Western): Partida de Londres (Paddington) ás 9 h. e 30 m. da manhã; chegada a Swindon ás 11 h.; visita das officinas de locomotivas (almoço á 1 h. e 30 m.). Partida de Swindon ás 4 h. e 45 m. da tarde; chegada a Londres ás 6 h. e 15 m. da tarde.

d<sup>1</sup>) A Darlington (Great Northern), (havendo 50 congressistas pelo mesmo que o desejem). Partida de Londres (King's-Cross) ás 8 h. e 30 m. da manhã; chegada a York ás 12 h. e 15 m. (almoço na estação); partida de York ás 12 h. e 45 m.; chegada a Darlington á 1 h. e 45 m.; visita á primeira locomotiva que serviu para transporte de passageiros e á exposição da sociedade real d'agricultura. Partida de Darlington ás 5 h. e 30 m. da tarde; chegada a York ás 6 h. e 30 m. (jantar na estação). Partida de York ás 7 h.; chegada a Londres ás 10 h. e 45 m.

(1) Trajo: sobrecasaca e chapéu alto.

(2) Trajo: casaca e gravata branca, condecorações.

(3) Toilette de viagem, mas convém levar na mala o fato de soirée.



**28 de junho.** — *Excursões:* — *a*<sup>2</sup>) A Edge Hill (London and North Western); Partida de Liverpool às 8 h. e 45 da manhã; chegada a Edge Hill às 8 h. e 50 da manhã; visita da estação de *trriage*. Partida de Edge Hill às 10 h. e 20 da manhã; chegada a Earlestown às 10 h. e 50 da manhã; visita das oficinas de wagons (almoço á 1 h. da tarde). Partida de Earlestown às 2 h. da tarde; chegada a Londres às 6 h. e 15 da tarde.

*b*<sup>2</sup>) A Horwich (Lancashire and Yorkshire); Os excursionistas que seguiram os itinerários *a*<sup>1</sup> e *b*<sup>1</sup> e que ficaram em Liverpool podem visitar o tunnel do Mersey, o caminho de ferro *Overhead*, as dokas e as estações de mercadorias. Os que ficaram em Manchester podem visitar o canal marítimo até o viaducto de Barton. Os primeiros partem de Liverpool á meia-noute. Os segundos de Manchester á meia-noute e um quarto, chegam de manhã a Horwich onde visitam as oficinas, voltando a Liverpool.

*c*<sup>2</sup>) Ao tunnel do Severn (Great Western): Partida de Londres (Paddington) às 9 h. e 30 m. da manhã; visita ao tunnel e ás oficinas; almoço em Sudbrook; partida para Cardiff em comboio expresso.

*d*<sup>2</sup>) Visita a Crewe conforme a excursão *a*<sup>1</sup>, podendo voltar a Londres ou a Liverpool para no dia seguinte fazerem a excursão *b*<sup>3</sup>.

**29 de junho.** — *Excursões:* — *a*<sup>3</sup>) A Wolverton (London and North Western): Partida de Londres às 9 h. da manhã; chegada a Wolverton às 10 h. da manhã; visita ás oficinas de carruagens (almoço á 1 h. e 15); partida ás 3 h.; chegada a Londres ás 4 h. e 15.

*b*<sup>3</sup>) A Liverpool (Lancashire and Yorkshire). Para os excursionistas que no dia anterior seguiram o itinerário *b*<sup>2</sup> e ficaram em Manchester; para os que seguiram o itinerário *d*<sup>2</sup> e ficaram em Liverpool e para os que de Londres seguiram directamente para Liverpool.

De manhã, visitas ao tunnel do Mersey, ao caminho de ferro *Overhead*, ás dokas e estações de mercadorias de Liverpool. Partida de Liverpool às 3 h. da tarde; chegada a Londres ás 8 h. da tarde (especial).

*c*<sup>3</sup>) A Cardiff: Para os excursionistas que seguiram o itinerário *c*<sup>2</sup> e para os que no dia anterior seguiram directamente de Londres a Cardiff. Visita das Bute-docks e Barry-Docks; almoço á 1 h. e 30; m. partida ás 3 h. e 15 m. da tarde; chegada a Londres ás 7 horas e 15 m. da tarde. Outras excursões serão annunciadas mais tarde para visitar installações nos arredores de Londres na semana seguinte.

**30 de junho (domingo).** — Volta a Londres dos excursionistas que tenham ficado em Liverpool, Manchester, etc.

**1 de julho.** — Das 10 h. á 1 da tarde, sessões das secções; das 2 h. ás 5, sessão plenaria.

**2 de julho.** — Das 10 h. á 1 da tarde, reunião das secções; das 2 h. ás 5 da tarde, sessão plenaria; A's 7 h. da tarde, banquete offerecido pela associação das companhias de caminhos de ferro no Instituto Imperial, seguido de recepção.

**3 de julho.** — Das 10 h. á 1 da tarde, reunião das secções e sessão plenaria; de tarde, visita ás installações dos caminhos de ferro nos arredores de Londres.

**4 de julho.** — Das 10 h. á 1 da tarde, reuniões de secções; das 2 ás 5 da tarde, sessão plenaria; ás 7 h. segundo banquete dado pelas companhias no Instituto Imperial.

**5 de julho.** — Das 10 h. á 1 da tarde, reunião das secções; das 2 h. ás 5 da tarde, sessão plenaria.

**6 de julho.** — Das 10 h. á 1 da tarde, reunião de secções; de tarde, recepção pela rainha no palacio de Windsor.

**8 de julho.** — Das 10 h. á 1 da tarde, reunião de secções; das 2 h. ás 5 da tarde, sessão plenaria. A' noite, jantar no Palacio de Crystal.

**9 de julho.** — Das 10 h. á 1 da tarde, reunião de secções ou sessão plenaria; ás 2 h. da tarde, sessão de encerramento.

**10 de julho.** — Partida para as excursões á Escocia (visita da ponte de Forth) e a outros pontos de Inglaterra.

O programma d'estas excursões será opportunamente feito.

As sessões realizar-se-hão no Imperial Institute South Kensington.

A nossa *Gazeta* recebeu, na pessoa do seu director, a especial honra de ser convidada a fazer-se representar no congresso, honra que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* declina para o nosso paiz, porque sendo, como se sabe que é, extremamente restricto o numero d'estes convites, muito nos lisongea que Portugal não fosse esquecido.

Correspondendo a tanta distincção, e apesar dos muitos trabalhos que tem em Lisboa, o nosso director parte para Londres no proximo dia 20, devendo, no regresso, visitar Paris e a exposição de Bordeus.

Uma porção de exemplares d'este numero do nosso jornal será distribuida em Londres, aos membros do congresso, bem como outra do proximo numero, no qual daremos a discripção completa da cerimonia da inauguração, o que talvez nos obrigue a retardar um dia a publicação d'esse numero.

Tambem será distribuido alli o mappa dos caminhos de ferro que ha pouco publicámos, e, se houver tempo, uma nota de diversos esclarecimentos sobre as vias ferreas portuguezas.

Os delegados ao congresso teem passagem gratuita em todas as linhas ferreas que conduzem dos pontos das suas residencias a Londres e volta, mas não poderão ficar em caminho porque, ao regresso, os passes não são validos sem terem sido carimbados pelo secretariado do congresso em Londres.

Nas linhas inglezas, tanto estes como os convidados, teem livre circulação em todos os sentidos.

## NOTAS DE VIAGEM

### XXIII

#### O regresso — Quanto custa uma digressão

Vou concluir a minha quinta série de discripções de viagens em que, bem ou mal, tenho deixado aqui os apontamentos das minhas digressões:

A Madrid, Barcelona e Valencia.

A Paris, Londres, Liverpool, Suissa e norte da Italia. Ao norte de Portugal, Beira, Serra da Estrella, Salamanca e Douro.

A' Andaluzia.

A França, Belgica, Luxemburgo, Allemanha (Prussia Rhenana) e Bilbao.

O restante do percurso d'esta ultima digressão não deixa de ser interessante porque a linha até Miranda do Ebro é bastante pittoresca, mas não tem pontos que me fizessem escrever no meu livro de lembranças.



Razoavelmente jantado n'este ultimo ponto de entroncamento, segui para o sul, vendo o delicioso pôr do sol sobre os pincares da Serra de Oña, enquanto o comboio se intromette nas mais estreitas gargantas de Pancorbo.

Mas ao pôr do sol succede a noite e a velha e curiosa Burgos já nos apparece em sombras, á direita, a piscar-nos os pequeninos olhos da sua illuminação electrica.

Desde então a noite estende-nos o seu véo sobre os espaços — não ha que fazer; amanhã surgir-nos-ha o dia ao passarmos na linha de Salamanca, já descripta por mim em artigos referentes a outras viagens, portanto a descripção finda aqui e, para entreter um bocado de noite até Medina — vamos a contas, como é costume, vendo quanto custa uma viajata como a de que regresso agora:

Comecemos pelas passagens, que reduziremos todas a réis aos seguintes cambios: a peseta a 200 réis; o franco a 230 e o marco a 280 réis.

#### Percursos em Portugal

Lisboa a Fuentes de Oñoro, ida por Pampílhosa e volta pela Beira Baixa e volta.... 16\$790

Percursos em Hespanha	Pesetas	
Fuentes a Hendaya.....	73,20	
Irun a Zumarraga.....	8,40	
Zumarraga-Bilbao.....	9,	
Bilbao-Medina.....	41,10	
Medina a Villar Formoso.....	24	
Total.....	155,70	31\$140

#### Percursos em França e Belgica

Percursos em França e Belgica	Francos	
Hendaya a Paris.....	91,60	
Paris-Bruxellas.....	34,60	
Bruxellas-Antuerpia.....	4,35	
Antuerpia a Luxemburgo.....	25,05	
Herbesthal a Liège.....	3,70	
Liège a Paris.....	38,05	
Paris a Bordeus (pelo Estado)....	68,00	
Bordeus a Irun.....	26,45	
Total.....	292,70	67\$240

#### Percursos na Allemanha

Percursos na Allemanha	Marcos	
Luxemburgo a Trier.....	4,30	
Trier a Limburgo.....	14,40	
Limburgo a Wiesbaden.....	3,	
Wiesbaden Frankfort.....	3,80	
Frankfort a Mayence.....	3,10	
Pelo Rheno a Colonia.....	11,90	
Colonia a Herbesthal.....	4,10	
Subida a Niederwald.....	1,50	
Subida a Drachenfels.....	1,50	
Total.....	47,60	13\$330

Total em réis..... 128\$500

Hoteis, comidas, cafés, etc. 30 dias a 3\$000	90\$000
Carros, gratificações e despesas miudas a 2\$000 réis por dia.....	60\$000
Extraordinarios, ponhamos.....	21\$500
e teremos réis.....	300\$000

Não lhe parece ao leitor que é razoabilissimo, e que vale bem a pena fazer uma digressão d'estas por tal quantia?

Muita gente deixa de viajar por imaginar que os gastos são extraordinariamente superiores aos que são com effeito.

E note-se que a maior parte d'esta viagem — toda a França, a Belgica e a Allemanha — se póde ainda fazer

em 2.<sup>a</sup> classe, porque as carruagens são commodas e frequentadas por boa sociedade. Assim se realiza uma economia de 20 por cento, o que reduzirá os gastos totaes a 240\$000 réis, não sendo mesmo difficil reduzi-los a 200\$000 réis, sem prejuizo da decencia e commodidade da viagem.

Acabadas as contas, feito o trasbordo, em Medina, para a carruagem da companhia de Salamanca que me devia trazer directo á Guarda, e n'essa carruagem feito o commodo para me deitar, entreguei-me socegradamente a um bello somno desde a partida do comboio, ás 2 h. e meia da noite, até á chegada a Fuentes de S. Esteban, ás 6 h. e 40', onde a amabilissima franceza, dona do *buffete*, nos preparava um delicioso café com leite e uns biscoitos da sua fabricação, feitos com esmero e servidos com a elegancia e requintes de galanteria, com que os melhores restaurantes francezes distinguem o seu serviço.

A volta d'esta viagem, como acima indico, realizei-a pela Beira Baixa, o caminho mais directo, hoje, entre Lisboa e Medina del Campo.

Aqui findo, pois, as minhas descripções com a mala já feita para uma nova digressão que principiarei a descrever no proximo numero, e em que me preparo para ir até aos lagos da Escocia, amavelmente convidado pela commissão do congresso dos caminhos de ferro, como se noticia em outra secção d'este jornal.

Como o leitor vê, nova secção de *notas de viagem* o ameaça.

## Inauguração do caminho de ferro de Pretoria a Lourenço Marques

Não está ainda fixada, mas sabe-se que se realizará no proximo mez, a inauguração official d'esta linha que, para nós, portuguezes, é da maior importancia por ligar o nosso caminho de ferro de Lourenço Marques com a capital do governo do Transvaal, sendo o nosso porto o que mais proximo fica d'aquella capital, e ao qual, portanto, esta via ferrea assegura todo o importante trafego do interior.

O digno presidente d'aquella Republica convidou especialmente para essa festa, á qual quiz dar toda a sumptuosidade, o distincto engenheiro, director da companhia de Moçambique, o sr. Joaquim José Machado, que já para alli partiu em 3 do corrente.

Aproveitando as relações de amizade com que o sr. Machado distingue sempre o nosso jornal, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, pediu-lhe, por uma mensagem, que a represente na festa da inauguração, e que da nossa parte saude o presidente Kruger, pelos seus memoraveis esforços no sentido da ligação da capital do seu paiz com a costa portugueza.

Uma das manifestações de regosijo que o governo do Transvaal determinou por occasião d'essa festa é a concessão de passagem gratuita e hospedaria paga durante um mez a todos os seus subditos que quizerem visitar o porto de Lourenço Marques.

Isto prova o enthusiasmo com que na republica neerlandeza se festeja a ligação d'aquellas duas linhas, e é da mais alta importancia para o nosso porto.

## Companhia de Salamanca

Por absoluta falta de espaço, e bem a nosso pezar, retiramos o artigo sobre a assembléa geral d'esta companhia que se realizou no dia 7. Irá no proximo numero.



## PARTE FINANCEIRA

## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro  
atravez da Africa

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Faço publico, que no dia 20 de junho, ao meio dia, na sede da companhia, á rua de Bellomonte, n.º 49, se procederá, segundo o disposto no artigo 17.º dos estatutos, ao sorteio das obrigações a amortisar, começando o pagamento das mesmas, bem como o do coupon do semestre corrente, no 1.º de julho de 1895, e nas localidades do costume.

Porto, 31 de maio de 1895.

## Companhia dos Caminhos de Ferro de Salamanca á fronteira de Portugal

Pelo presente annuncio são convocados os srs. accionistas d'esta companhia, possuidores de vinte ou mais acções (art. 29.º dos estatutos), e os que se acharem nos casos determinados no artigo 13.º dos mesmos estatutos, para a assembléa geral ordinaria (art. 37.º dos estatutos), que deverá ter lugar na cidade do Porto no dia 30 de junho, ao meio dia, na rua do Rosario n.º 5.

O deposito das acções ao portador, a que se refere o art. 13.º, póde effectuar-se:

No Porto, no banco Alliança.

Em Lisboa, nos escriptorios dos correspondentes do mesmo banco.

Em Madrid, no *Crédit Lyonnais*.

Em Paris, no *Crédit Lyonnais*.

Porto, 4 de junho de 1895.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de junho.

Voltou a falar-se nos ultimos dias na questão de Lourenço Marques. Parece ter produzido certa impressão o facto de se haver declarado que teremos que pagar uma indemnização avultada, sendo tão certo e inevitavel esse pagamento, que o governo já tem para isso disponiveis as sommas necessarias. Se fossem mais conhecidos os termos da questão de Lourenço Marques, a noticia da inevitabilidade do pagamento da indemnização não surpreenderia ninguém.

O governo portuguez entendeu dever rescindir o contracto para a construção do caminho de ferro de Lourenço Marques, occupar a linha e concluir á sua custa o traçado até á fronteira do Transvaal. Os representantes dos interessados, subditos inglezes e americanos, protestaram e, apoiados pelos respectivos governos, exigiram do governo portuguez uma indemnização. O nosso governo, reconhecendo, em principio, o direito á indemnização, não concordou sobre o *quantum* d'essa indemnização e tendo sido impossivel chegar a uma solução conciliadora, propôz a arbitragem internacional que foi acceita.

O primeiro acto do governo portuguez, logo immediatamente á occupação da linha, foi proceder a um inventario rigoroso de todo o existente no caminho de ferro afim de valorizar as obras feitas e o material existente. Segundo parece, esse inventario accusava uma somma de cerca de 800 contos e o pedido de indemnização excedia dez vezes esta somma. O governo portuguez expoz ao tribunal arbitral, n'uma longa serie de memorias documentadas, a correcção do seu proceder e a verdadeira situação do caminho de ferro no momento da posse.

A sentença do tribunal arbitral limitar-se-ha a fixar o *quantum* da indemnização, que tudo leva a crêr será sensivelmente inferior á somma exigida pelos interessados. O facto do governo ter feito declarar pelas folhas officiosas estar preparado para o pagamento da indemnização, que á primeira vista parece menos conveniente, tem realmente explicação plausivel. Convinha em verdade assegurar que dispomos de capitães sufficientes para pagar qualquer indemnização, não nos sendo, para isso, necessario recorrer a qualquer auxilio extranho.

Desde certa epoca, principalmente desde que foi conhecido o praso para a decisão do tribunal arbitral de Berne, que successivas propostas tem sido dirigidas ao governo portuguez no sentido de lhe fornecer o ouro preciso para o pagamento da indemnização, em troca da exploração completa de todo o districto de Lourenço Marques. Algumas d'estas propostas fixavam mesmo o *quantum* do adiantamento em 800.000 libras sterlinas. Houve-as de varias procedencias, predominando, porém, as de origem britannica mais ou menos manifesta.

Por seu turno, o Transvaal não deixára de pensar na eventualidade de precisarmos ouro para o pagamento da indemnização. É sabido que, desde certo tempo, o Transvaal tem ido constituindo um fundo de reserva para a hypothese de poder adquirir a linha

de Lourenço Marques. Ultimamente este fundo havia attingido a importante somma de 500.000 libras sterlinas, dizendo-se até que já fôra transferida para um banco europeu para uma mais rapida disponibilidade.

Como é natural, o governo inglez não tem perdido de vista este assumpto, de modo que, dados todos os factos acima indicados, bem se póde dizer que o caminho de ferro de Lourenço Marques está como que cercado por todos quantos tem interesses no sul africano, cada qual disposto a fazer-se preponderar na hypothese d'essa alienação. E ninguém sabe os meios a que todos elles terão disposto para crearem uma atmospherá favoravel, mais ou menos, ás suas pretensões no tribunal arbitral. Isto depois se saberá.

Em taes circumstancias andou avisadamente o governo portuguez, descartando-se de todos os pretendentes e declarando categoricamente que não precisará de auxilio extranho para pagar a indemnização. Foi um acto de boa administração prepararmos para a eventualidade e um acto de boa política fazermos publico de que a ninguém recorreríamos para satisfazer as sommas que sejam consideradas como devidas aos interessados no caminho de ferro de Lourenço Marques. Esta declaração afastará os generosos pretendentes e é incontestavel que, pelo momento, nos deu uma grande força moral.

O nosso mercado commercial e financeiro, a não ser em pequenas operações, tem continuado muito desanimado. O dinheiro parece mais abundante e facil, posto que mantendo-se a taxa anterior de 6 p. c. tanto para reportes como para descontos. As inscrições foram bastante procuradas, mantendo-se aos preços de 36,10 a 36,20, assentamento, 34,00, 35,05 coupon j. r. As obrigações de 4 p. c. (1888 com premios) apesar do sorteio mantiveram-se firmes, havendo pequena melhora para as de 4 1/2 internas, que ficaram a 47.000 réis.

As obrigações externas de 4 1/2 não tem tido vendedores e nas de 4 p. c. (1890), tanto internas como externas, não houve apreciação procura. As obrigações do Credito Predial de 5 p. c. continuam acima do par, acompanhando esta alta, na sua devida proporção, todos os titulos d'esta companhia. As acções dos bancos permanecem firmes, tendo as do Banco de Portugal attingido réis 120.000, as do Commercial de Lisboa 102.000 réis, as do Lisboa & Açores 104.000 réis e as do Banco Ultramarino 54.000 réis. As acções dos tabacos regulam a 54.800 réis.

Apesar da procura de papel, principalmente na ultima semana, os preços cambiais mantiveram-se quasi sem alteração, regulando o cheque sobre Londres a 41 7/16, sobre Paris a 688, sobre Berlim a 282, sobre Madrid a 1.012. O cambio Rio-Londres regulou a 9 1/4. As noticias do Brazil fazem acreditar que a ordem politica não está completamente assegurada, havendo, ao que parece, fundados receios de que esteja imminente um novo pronunciamento militar.

A proposito do Brazil, parece que se tem descoberto graves abusos praticados sob a presidencia do marechal Floriano, abusos que comprometteram seriamente as finanças brasileiras. Parece que, além do lançamento na circulação de todo o deposito de notas do tempo do imperio, se fez uma emissão clandestina, que ao principio se computava em 100.000 contos, mas que já se diz ter attingido o triplo d'esta somma. Os compromissos tomados na Europa com encomendas (material de guerra ao que parece) representam encargos de alguns milhares de contos. Em taes condições comprehende-se que, apesar dos enormes recursos de que dispõe o Brazil, a situação seja melindrosa e difficil.

A respeito da situação dos cambios brasileiros, a seguinte explicação da baixa é plausivel. A regra dos cambios brasileiros tem sido sempre esta: — existindo no thesouro um *stock* em ouro, correspondente a 2/3 da circulação fiduciaria, cambio a 27; — existindo no thesouro um *stock* em ouro correspondente a 1/3 da circulação fiduciaria, cambio a 18; — não existindo no thesouro nenhum *stock* em ouro, cambio a 9. D'aqui se deve concluir que, enquanto o governo brasileiro não conseguir organizar as suas disponibilidades em ouro, o cambio não subirá, dependendo depois a gradação da sua subida do crescimento successivo d'essas disponibilidades.

J. F.

## REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 juin 1895.

Le marché manifeste certains velleités de reprise, et bien que les affaires soient peu activées, les cours témoignent en général des tendances assez fermes.

L'annonce de la prochaine conclusion d'un emprunt chinois de 400 millions de francs, avec garantie de la Russie, qui serait émis à Paris avec le concours de nos grands établissements de crédit, a été bien accueillie. Les mines d'or dont les mouvements



donnaient une grande activité au marché, sont plus hésitantes devant les incertitudes du lendemain qu'on leur prépare; mais si la libre circulation sur notre place des petites coupures d'actions de 25 francs vient à être autorisée, un nouvel élément considérable d'affaires se prépare, si non de suite, car avec la belle saison les rangs des spéculateurs sont parfois clairsemés, mais aussitôt après les vacances. En tous cas, la bonne tenue générale doit être envisagée.

Le 3 %, dont le coupon se rapproche, s'inscrit à 102,60 fr., l'amortissable cote 101,15 fr. et le 3 1/2 finit à 107,55 fr.

La *Tunisienne* est immobile à 502 fr., comme l'*Emprunt de Madagascar* à 520 fr.

L'*Italien* vaut 89,25 fr. Les élections de ballottage ont été surtout favorables à l'opposition, et tout bien calculé la nouvelle Chambre présente plus d'éléments hostiles à Mr. Crispi que la précédente. Le gouvernement va se retrouver en face de tous ses anciens adversaires, qui recommenceront la lutte avec plus d'âpreté que jamais, si l'on en juge par les discours prononcés pendant la période électorale.

L'*Extérieure espagnole* que nous cotions il y a un mois 73 fr. se retrouve aujourd'hui à 68 fr. soit cinq points de baisse. Des ventes nombreuses ont eu lieu dès qu'on a connu les nouvelles de Cuba, où l'insurrection prend un nouveau développement. De nombreux renforts vont être expédiés au maréchal Martinez Campos; un projet de loi vient d'être signé par la reine régente demandant à la Chambre l'autorisation de faire avancer 15 millions au Trésor par la Banque d'Espagne, qui recevrait en garantie des billets hypothécaires de Cuba 5 1/2 %.

Les *Cuba* 6 % fléchissent à 422,50 fr.; les 5 % s'inscrivent également en réaction assez forte à 380 fr.

Les *Fonds Russes* ont été d'une fermeté remarquable.

L'*Orient* se traite à 69 fr., — le 4 % consolidé à 102,75, — le 3 1/2 1891 à 93,40 fr. et le 3 1/2 à 98 fr.

Les *Fonds Portugais* sont très bien tenus à 25 1/2. L'obligation des *Tabacs* 4 1/2 donne toujours lieu à des achats suivis aux environs de 460 fr.

*Fonds Serbes*. — La faiblesse des fonds serbes ne s'est pas accentuée. La Bourse reste dans l'expectative sans se décider à faire un pas dans un sens ou dans l'autre, attendant les décisions du Gouvernement.

Les *Fonds Turcs* n'éprouvent pas de changement sensible.

Le *Brésilien* 4 % sans affaires, reste à 74,50 fr.

Les *Fonds égyptiens* sont bien tenus sans s'émouvoir des bruits et racontars relatifs à des démarches combinées pour obtenir l'évacuation des troupes anglaises.

Fluctuation insensible sur les fonds *Austro-Hongrois*.

La *Banque de France* fléchit à 3.585 fr. La réaction dont la Banque est depuis quelque temps l'objet, n'est malheureusement que trop justifiée par la diminution continue des bénéfices sociaux.

La *Banque de Paris* s'avance à 815 fr.

Bonne tenue de l'action *Comptoir National d'Escompte* à 590 fr.

Le *Crédit Foncier* se relève à 610 fr.

Le *Crédit Lyonnais* se traite de 820 à 825 fr.

Le bilan au 30 avril comparé avec celui au 31 mars présente les différences suivantes :

A l'actif, augmentation de 6.254.627 fr. aux espèces en caisse et dans les banques, de 30.112.070 aux reports, de 7.602.464 aux avances, crédits sur nantissements ou sur garanties, de 2.637.653 aux comptes d'ordre et divers : Diminution de 17.428.021 au portefeuille, de 31.248.707 aux comptes courants, de 226.827 fr. aux actions, bons, obligations, rentes. Le chapitre versements non appelés tend de plus en plus à diminuer, il reste à 49.256.350 au lieu de 53.795.900 le mois précédent, les actionnaires devançant dès qu'ils le peuvent l'époque de leur libération.

Au passif, l'augmentation porte sur les dépôts et bons à vue pour 3.992.398 fr. et sur les comptes d'ordre et divers pour 3.313.875; il y a diminution de 10.642.715 sur les comptes courants, de 1.667.709 sur les acceptations et de 1.842.203 fr. sur les dépôts et bons à échéance fixe.

— La *Société Générale* s'inscrit à 496,25 fr.

Le *Crédit Mobilier* se négocie à 85 fr. Les actionnaires sont convoqués en assemblée générale pour le 20 juin.

La *Banque d'Algérie* s'inscrit 760 fr. L'annonce de la réduction du dividende du premier semestre de l'année 1894-95 à 15 fr. n'est pas de nature à provoquer une reprise.

La *Banque Ottomane* cote sans changement 725 fr.

La *Banque du Mexique* ne manque pas de fermeté à 545 fr.

*Chemins de fer*. Les recettes de nos grandes lignes sont toujours satisfaisantes, et les moins values des premiers mois commencent à s'atténuer. Les cours des actions ont peu varié.

Le *Sud de la France* remonte à 285 fr. et l'obligation à 430 fr.; les polémiques qui ont eu lieu dernièrement au sujet de cette compagnie ne devraient pas avoir de répercussion sur les cours

des obligations et même des actions dont le sort ne dépend que de la Convention actuellement soumise aux délibérations du Sénat.

Le *Médoc* est immobile à 300 fr.

Le *Lombard* valent 242,50 fr.

Les *Autrichiens* progressent à 942 50 fr. sous l'influence de l'assemblée qui a voté un dividende de 32 fr.

Les *Chemins Portugais* se traitent à 45 fr. et les obligations 3 % anciennes et nouvelles, terminent à 118,75 et 120 fr.

Les *Meridionaux* sont faibles à 640 fr.

Les recettes du 1<sup>er</sup> Janvier au 10 mai sont en diminution de 1.384.801 livres. L'assemblée générale des actionnaires du 30 mai a approuvé le rapport du conseil d'administration et fixé le dividende à 33 livres.

La faiblesse s'est encore accentuée sur les *Chemins Espagnols* à la suite de la forte baisse de l'Extérieure.

En *Valeurs industrielles*, nous retrouvons le *Suez* à 3.260 fr., — la *part de fondateur* à 1.335 fr. L'assemblée générale qui a eu lieu le 5 courant, a voté un dividende de 90 fr. net pour les actions de capital, 66,44 fr. par action de jouissance et 37,39 fr. par part de fondateur.

Le *Gaz* reste à 1.075 fr. Le *Gaz Central* s'inscrit à 1.318 fr. Les recettes du mois de mai se sont élevées à 674.000 fr. au lieu de 619.000 fr. l'année dernière. L'augmentation depuis le 1<sup>er</sup> janvier par rapport à la période correspondante de 1894 s'élève à 417.280 fr.

Pas de variations sur l'action *Eaux pour l'étranger* à 298,75 fr.

Les *Eaux de Vichy* se maintiennent à 3.820 fr.

Les *Messageries Maritimes* sont fermes à 615 fr. — ex-dividende. — Dans leur assemblée du 30 mai les actionnaires ont fixé le dividende à 25 fr. et donné l'autorisation au Conseil de contracter un emprunt de 45 millions destinés à la conversion ou au remboursement des obligations 4 % restant en circulation.

Les *Chargeurs Réunis* se traitent à 1.260 fr.

La *Dynamite Centrale* varie de 565 à 570 fr., — la *Française* de 610 à 615 fr., — l'*Espagnole* de 750 à 755 fr., — la *Fusion* est stationnaire à 200 fr. A partir du 15 juin, il sera payé 10 francs par action à titre de 18<sup>e</sup> amortissement. Ce paiement aura lieu sur la présentation des titres.

Les *Valeurs d'Assurances* sont calmes, et les changements de cours insignifiants à signaler.

Sur le marché des *Mines d'Or*, les affaires ont été plus restreintes.

La *Ferreira, Robinson, Langlaagte, Buffelsdorn*, conservent leur cote précédente.

La *Chartered* est plus faible à 100 fr., de même la *Mozambique* à 36,25 fr.

Les valeurs cuprifères terminent en sensible reprise, le *Rio* à 412,50 fr. et le *Cape-Copper* à 55 fr.

## RECTIFICAÇÃO

... Sr. redactor. — Lendo-se no *Commercio do Porto*, que «o coupon das obrigações de primeira hypotheca da Companhia Real dos Caminhos de Ferro foi adiado para outubro, a fim de não sobrecarregar as necessidades no mez de junho», — noticia que não é exacta; rogo a V. a publicação d'esta carta, que serve para afirmar que o coupon do 1.<sup>o</sup> semestre de 1895 das obrigações privilegiadas de 1.<sup>o</sup> grau d'esta Companhia é pago no 1.<sup>o</sup> de outubro proximo, em virtude da disposição do § 1.<sup>o</sup> da base 14.<sup>a</sup> do Convenio de 4 de maio de 1894, homologado por sentença do Tribunal de Commercio de Lisboa de 11 de outubro proximo passado.

A disposição do convenio que cito é a seguinte :

« Como providencia transitoria, os coupons das obrigações relativas ao anno de 1894 e ao primeiro semestre do anno de 1895, serão pagos respectivamente no 1.<sup>o</sup> de outubro de 1894, 1.<sup>o</sup> d'abril e 1.<sup>o</sup> d'outubro de 1895. »

Agradecendo a publicação, tenho a honra de me assignar

De V. etc. — O Presidente do Conselho da Administração, Antonio M. P. Carrilho. — Companhia Real dos caminhos de ferro portuguezes, aos 15 de junho de 1895.

## Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v...	41 7/16	41 3/8	Desconto no Ban-	
» cheque...	41 1/4	41 1/8	co de Portugal.	6 0/0
Paris 90 d/v.....	688	689	No mercado.....	5 1/2 0/0
» cheque....	692	693	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v....	278	299	res .....	244
» cheque...	282	283	Gambio Brazil...	9 3/8
Francfort 90 d/v..	278 1/2	279 1/2	Premio libra....	1:280
» cheque	282 1/2	283 1/2		
Madrid cheque...	980	995		







## Justiça (?) extraordinaria

Com o titulo «Os carvoeiros e... a fome no 3.º districto criminal», recebemos um folheto que consta da minuta de agravo dos srs. Manuel Borges da Silva, Antonio Lopes da Silva e outros contra o ministerio publico, no processo que por este lhes é movido pelo crime de monopolio por colligação.

Revela-nos este folheto o caso mais extraordinario que se tem visto nos annaes do nosso fôro judicial! Em poucas palavras se historia.

Tendo alguns carvoeiros resolvido elevar o preço do carvão, pela naturalissima razão de o comprarem mais caro, o caso foi julgado suspeito pelo sr. juiz d'instrução criminal, que instaurou o processo, mas á vista do depoimento dos réus e do das testemunhas, pelo qual se provou que não houve colligação nem se empregaram meios fraudulentos, como a lei previne, nem sequer a elevação do preço chegou a effectuar-se, o mesmo magistrado mandou archivar o processo.

Mas, quando menos se espera, surge no 3.º districto criminal outro processo instaurado pelo mesmo motivo, e n'elle são considerados réus *todos* os carvoeiros que existem em Lisboa, isto é, mesmo os que, á data do supposto crime, estavam doentes de cama ou fóra de Lisboa!

Arranjou-se assim um notavel processo em que ha apenas 559 réus, isto é, *todos* os carvoeiros que estavam inscriptos nas matrizes dos tres bairros de Lisboa, e como a cada um se passasse mandado de captura e lhe é admittida fiança mediante o pagamento de 87420 rs., resulta que só d'esta origem a verba que entrará nos bolsos do pessoal d'aquelle districto, é de mais de quatro contos de réis!

E se o processo seguir, se tão monumental escandalo não fôr por completo annullado pela 2.ª instancia, muito mais deverá custar ainda tão volumoso processo, que nos recorda o phantastico julgamento dos thugs, na India.

Não faremos commentarios, porque a simples exposição do facto os dispensa, mas não nos furtamos a lastimar profundamente que a instituição que deve ser a base intocavel de toda a nossa confiança, ande assim, com sobrada razão, atacada por suspeições desairosas, e se jogue com ella no mais ridiculo e comico processo, substituindo-se, na figura da justiça, a venda que lhe encobre os olhos pela mascara, atravez da qual o *pierrot* se ri das mystificações que faz a uma multidão de 559 espectadores!

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**Traité pratique de la construction des machines à vapeur, fixes et marines, por Mauricio Demoulin, ingénieur des arts et des manufactures.** — Uma importante obra acaba de nos ser enviada pela acreditada Livraria Polytechnica dos srs. Baudry & C.<sup>as</sup>, editores de Paris.

O novo livro de mr. Demoulin é um trabalho utilissimo para todos os engenheiros machinistas.

Com uma modestia extrema, o auctor declara que procurou apenas fazer um trabalho util, limitando-se a reproduzir tudo o que é necessario ao conhecimento d'esta sciencia, como que estabelecendo o traço de união entre a escola e a officina ou a mesa de desenho, por meio d'um guia, a um tempo theorico e pratico, do engenheiro e do desenhador, com todos os esclarecimentos necessarios á formulação dos projectos de machinas, em todos os seus detalhes.

Mas não é tanto assim. Mr. Demoulin, dando a pre-

ferencia a determinados processos, pondo o seu conselho auctorizado sobre os methodos, que indica no seu livro, ou indicando quaes os que não devem ser adoptados, já implicitamente junta um elemento de grande valor á simples reproducção dos principios alheios.

Isto sem falar em numerosas regras praticas, que não é, pelo menos, facil encontrar assim reunidas, em nenhuma obra d'este genero.

O livro é illustrado por 483 gravuras, representando todos os detalhes das machinas e inteiramente conformes aos desenhos originaes.

Na impossibilidade de dar aqui todo o longo indice d'este bello livro, daremos, comtudo, os titulos dos seus capitulos, pelos quaes se apreciará em geral as materias de que elle trata:

1.º, *Résumé de l'état actuel des connaissances relatives à la machine à vapeur*; 2.º, *Considérations relatives au type de machine à adopter en vue d'un service déterminé*; 3.º, *Détermination des dimensions générales de la machine en fonction de la puissance prévue*; 4.º, *Le cylindre*; 5.º, *Le bâti*; 6.º, *Pistons et tiges de pistons*; 7.º, *Crosses de tige de piston et glissières*; 8.º, *Bielles motrices et tête de bielles*; 9.º, *Arbres et tourillons*; 10.º, *Paliers et coussinets*; 11.º, *Le volant*; 12.º, *Les organes de la distribution*; 13.º, *Condenseurs et pompes à air*; 14.º *Garnitures et presse-étoupes*.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Loanda a Ambaca.** — Abriu no dia 6 do corrente mais um troço de 13 kilometros d'esta linha, entre a estação de Canhoca, kilometro 287, e a de Quetra, ao kilometro de 300, 7.ª secção do traçado geral da mesma linha.

**A questão de Lourenço Marques.** — Sobre este assumpto, a que se refere o nosso collega do *Boletim da Praça de Lisboa*, a agencia Havas publicou, em data de 3, o seguinte telegramma de Berne:

«Reuniu-se hoje ao meio dia o tribunal arbitral encarregado de fixar a quantia total da indemnização aos interessados inglezes e americanos pela tomada de posse do caminho de ferro de Lourenço Marques por Portugal. Tomaram assento como arbitros: o sr. Blaes, juiz federal, presidente; o sr. Soldan, juiz federal; e o sr. Heusler, lente de direito em Basilea.

Depois da troca dos documentos, discutiu-se a fórma do processo para a admissão das provas. Ouvidas as partes, o tribunal proferiu o seguinte aresto:

1.º é dado o praso d'um mez a cada uma das partes para a apresentação d'um resumo succinto das suas allegações de facto e de direito.

2.º é dado ás partes o praso de seis semanas para apresentarem as suas conclusões a respeito dos factos de que requerem provas, e dos meios de prova que propõem, indicando as partes nomeadamente os pontos a respeito dos quaes offerecem ou exigem prova por testemunhas ou peritos, e apresentando um projecto de questionario para ser submettido ás testemunhas ou peritos.

3.º apresentados estes documentos, o tribunal convidará cada parte a determinar-se, no praso que será fixado ulteriormente, sobre o apontamento de prova formulado pela parte contraria.

Os quatro prazos precedentes começam a correr desde a notificação escripta do aresto do tribunal.

Não são admittidas allegações de novos factos não mencionados nas memorias impressas das partes.»

**Ascensor Municipio-Bibliotheca.** — O *Diario* publicou hontem os estatutos da nova companhia do ascensor Municipio-Bibliotheca. No proximo numero publicaremos, na secção competente, esse diploma.

## LINHAS HESPAÑOLAS

**Noguera-Pallaresa.** — Segundo informam de Lérida, partiu no dia 30, em direcção a Paris, o sr. D. Francisco Prats Cosnell, que ali vae tentar a organização d'uma companhia, que tome a seu



cargo a construção d'este caminho de ferro, que representará um importante melhoramento para a região interessada.

**Oviedo a Infiesto.**—Corre que a companhia dos caminhos de ferro economicos das Asturias vae requerer auctorização para o prolongamento d'aquella linha até Unquera.

**Coruña a Carral.**—Projecta-se a criação d'um caminho de ferro economico entre estes dois pontos, n'uma extensão approximada de 19 kilometros. A nova via ferrea servirá varias povoações dos arredores da Coruña, as quaes teem uma população avaliada em cerca de 56.000 habitantes.

**Linares a Almeria.**—Deve ter sido já inaugurada, em 13 do corrente, a secção d'este caminho de ferro, comprehendida entre Almeria e a cidade de Guadix.

**Estação em Zaragoza.**—Avançam com rapidez as obras da nova estação do meio dia em Zaragoza. O edificio mede 180 metros de frente e a sua architectura é de um tom severo, mas elegante.

**Madrid-Caceres e Oeste de Hespanha.**—Na ultima reunião da assembléa geral dos accionistas d'esta companhia, foi eleito membro do conselho de administração o nosso bom amigo o sr. visconde de Alemquer, actual governador civil de Aveiro, antigo par do reino e administrador da companhia real portugueza.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### ITALIA

As receitas totaes de todas as linhas ferreas italianas, durante o segundo semestre de 1894, subiram a 132.432.915 libras; a extensão das linhas exploradas foi de 14.865 kilometros, sendo 594 kilometros pertencentes a linhas secundarias.

### LUXEMBURGO

O resultado da exploração dos caminhos de ferro Guilherme Luxemburgo, durante o anno de 1894, foi o seguinte:

Tonelagem transportada 3.617.037, sendo coke importado 442.675 toneladas, e minérios expedidos 1.148.770 toneeladas.

A receita total foi de 10.623.750 francos.

### ESTADOS UNIDOS

Prosegue a construção de uma ponte colossal sobre o Mississipi, pertencente á Companhia dos Caminhos de ferro *Southern Pacific*. Esta nova ponte, verdadeiro milagre da engenharia americana, é de via dupla e fica proxima de Nova Orleans. Mede 3.100 metros de comprimento e facilitará extraordinariamente as comunicações entre os Estados do Norte e os do Sul. O custo aproximado da ponte é de 4.500 contos. O seu peso orça por 25.000 toneladas.

## Companhia dos Caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta

(Continuado do n.º 179)

### Despesas

Apesar de, por espirito de justiça e de boa administração, ter sido melhorada a situação dos empregados, cujos vencimentos não se achavam em proporção com os serviços prestados, e ter sido assegurada, com a mais perfeita regularidade, a marcha dos diversos serviços (durante o anno de 1894 não houve nenhuma avaria de machinas que provocasse a paragem d'um comboio); apesar de ter sido tambem melhorado o material destinado ao serviço de passageiros, realizou-se comtudo uma certa economia nas despesas da companhia.

As despesas attingiram a cifra de ..... 865.618,90 francos  
ou, por kilometro e anno, 3.421,41 fr. ....  
As de 1893 foram de ..... 876.504,88 "  
A economia é, pois, de ..... 10.885,98 "

### Excedente das receitas sobre as despesas

O excedente das receitas sobre as despesas  
é de ..... 681.408,65 francos  
ou seja, sobre o exercicio anterior, uma diminuição de ..... 61.284,98 "  
Juntando a esta somma a de ..... 10.885,98 "  
proveniente da economia obtida, encontra-se a verba de ..... 72.170,96 "  
mencionada acima.

O resto disponivel em 31 de dezembro de  
1893 era de ..... 307.361,18 francos  
O saldo das contas de exploração em 1894  
era de ..... 681.408,65 "

Logo o saldo das quantias disponiveis attingiu 988.769,83 "  
que foram empregadas da seguinte forma:

Os obrigatarios receberam:

Em 30 de junho de 1894.—o saldo de  
1,20 fr., sobre o coupon n.º 17, ou seja 145.340,40  
Em 31 de dezembro de 1894—a prestação  
de 2,50 fr., sobre o coupon n.º 18,  
isto é ..... 302.792,50

Além d'isto separou-se:

Para sellos e gastos relativos ao pagamento  
dos coupons ..... 48.168,43  
Para premio annual attribuido á conta  
«fundos de seguro» ..... 1.765,00  
Por trabalhos de modificação na estação  
commum da Guarda, levados á conta  
de «primeiro estabelecimento» ..... 3.241,69

Para perdas cambiaes nas  
remessas de fundos de Lisboa  
para Paris:

Para pagamento de coupons,  
25:416,728 réis, que, ao  
cambio de 180 réis por 1  
franco, dá ..... 141.204,04  
Para despesas pagaveis em  
Paris, 8:973,7058 réis, que,  
ao cambio de 180 réis o  
franco, dá ..... 49.850,32  
191.054,36

A deduzir:

Juros de depositos de fundos 5.848,25

Resta ..... 185.206,11

686.514,13

Resto disponivel em 31 de dezembro de 1894 ..... 302.255,70

D'esta importancia retemos, como nos annos anteriores, para reserva contra as eventualidades da exploração, fr. .... 135.000,00

O excedente, fr. .... 167.255,70  
será junto ás sommas que os resultados da exploração nos permittirem distribuir aos obrigatarios em 30 de junho proximo.

### Conta do primeiro estabelecimento

Elewa-se esta conta a 65.628.447,97 fr. com o augmento de 3.241,69 fr. proveniente das obras executadas na estação commum da Guarda.

Segundo o nosso costume, e para melhor intelligencia dos nossos accionistas e obrigatarios francezes, apresentamos, n'este relatório, o franco a 180 réis ao par nos resultados parciaes e geraes do exercicio. Este modo de proceder não comportava restricções emquanto o franco se achava ao par, como succedeu durante largos annos; mas a taxa do cambio ha quatro annos que soffre perturbações que não é facil prevêr quando terminará. N'estas condições julgamos util collocar em seguimento d'este trabalho dois balancetes: um em réis, apresentando os resultados da nossa contabilidade; outro em francos ao par que vos permittirá a comparação com os documentos anteriormente publicados. Os elementos das outras tabellas, cujo caracter é mais de ordem technica ou estatistica, foram igualmente reduzidos de réis a francos, para serem presentes na forma ordinaria.

**Reclamação dos empreiteiros da linha.**—Na mesma situação.

**Conselho de Administração.**—Tivemos recentemente o pesar de perder um dos nossos collegas mais distinctos, mr. Tourangin. Administrador d'esta companhia desde a sua origem, vice-presidente do conselho desde 1890, mr. Tourangin nunca deixou de nos prestar um concurso activo que a sua alta experiencia tornava precioso. A sua morte constitue um verdadeiro lucto para a companhia.

Como o conselho conta ainda 12 membros, entendemos, dentro dos limites dos Estatutos, não vos propor o preenchimento da vaga deixada por mr. Tourangin.

Os administradores que saem este anno são os srs. Conde de Mendia, Barjona de Freitas, Goudchaux, F. E. de Serpa Pimentel.

Nos termos de paragrapho 5 do artigo 26 dos Estatutos, podem ser reeleitos.



Em virtude do artigo 38 dos Estatutos, a assembléa tem que proceder a eleição dos membros titulares e supplentes do Conselho Fiscal para o exercício de 1895.

Depois da leitura do relatório do Conselho Fiscal sobre o balanço e contas do exercício de 1894, submeteremos á vossa aprovação as resoluções inscriptas na ordem do dia.

(Continúa.)

## ARREMAÇÕES

### Caminhos de ferro do Sul e Sueste

#### Fornecimento de aros para rodados de machinas, tenders, carruagens e wagons

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 27 do corrente, perante a administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de aros para rodados de machinas, tenders, carruagens e wagons.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 150\$000. Este deposito será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 por cento da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem esta fôr feita, depositos que terão logar na caixa geral de depósitos, á ordem da direcção d'estes caminhos de ferro.

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

Lisboa, 4 de junho de 1895.

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Fornecimento de cobre para fundição

No dia 5 de julho, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 150 toneladas de coque para fundição.

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

Lisboa, 29 de maio de 1895.

#### Repicagem de limas

No dia 20 do corrente, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para a repicagem de limas.

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

Lisboa, 1 de junho de 1895.

#### Fornecimento d'artigos de caoutchouc

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

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

Lisboa, 6 de junho de 1895.

#### Leilão de remessas retardadas

Em 1 de julho proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 111.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 1 de maio de 1895, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirar-as, pagando o seu debito á companhia, para que deverão dirigir-se ao Serviço do Trafego, na estação central do Rocio todos os dias não santificados até 28 do corrente inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 10 de junho de 1895.

#### Remessas:

N.º 5.761, de Caxarias a Lisboa P., 1 wagon com madeira, pesando 8.600 kilog., consignatario Lourenço.

N.º 28.220, de Alcantara a Alfarrede, 2 caixas com livros, pesando 150 kilog., 1 porção de carvão de pedra pesando 4.680 kilo., 18 cascos com vinho, 1 pedra cantaria, pesando 5.333 kilog., 2 pedras cantaria, pesando 5.032 kilog., consignatario Gil.

N.º 1586, de Irun a Lisboa R., 8 caixas de costumes, pesando 500 kilog., consignatario Genin.

N.º 1.623, de Irun a Lisboa R., 1 caixa de costumes, pesando 36 kilog., consignatario Genin.

N.º 7.159, de Madrid a Lisboa P., 10 volumes de roupa e colxões, pesando 537 kilog., consignatario Castro.

N.º 23.374, de Jerez a Lisboa P., 1 caixa com vinho, pesando 52 kilog., consignatario Gonzalez.

N.º 226, de Irun a Lisboa R., 1 caixa de conserva, pesando 34 kilog., consignatario Bieler.

## AVISOS DE SERVIÇO

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Expedições de tecidos

Tendo a alfandega, por varias vezes, procedido contra os consignatarios de remessas de tecidos nacionaes, cujas facturas não indicavam nem a quantidade nem a designação de volumes, o que importa infracção do que se acha disposto no § 3.º do artigo 201 do decreto n.º 3 de 27 de setembro de 1894, que diz o seguinte:

«Os tecidos não sellados, que estiverem expostos á venda, ou circularem no interior do paiz, deverão ser acompanhados de guias ou facturas que indiquem a origem ou procedencia dos mesmos tecidos, a sua qualidade, quantidade, peso e numero dos volumes, assignadas pelos vendedores e com a declaração expressa da residencia d'estes, da data da venda e do nome do destinatario.» pelo presente aviso se previne o publico de que nunca deixe de preencher as formalidades acima exigidas, afim de evitar a imposição de multas e demora nos despachos.

Lisboa, 1 de Junho de 1895.

Typographia do Commercio de Portugal, rua Ivens, 35 a 41



## FABRICA

DE

## H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depósitos: em Lisboa

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

#### PRODUCTOS

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



## H. LOPES BANHOS

## DEPOSITO DE ARTIGOS DE USO DOMESTICO



Fornecedor das Cooperativas dos Empregados da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, dos Officiaes de Administração Militar, Cooperativa Militar,

tar, dos socios da Sociedade de Geographia de Lisboa, da sociedade Cooperativa de Credito e Consumo «A Auxiliara» fundada pelos empregados do Monte-pio Geral, etc

Todos os fornecimentos aos empregados da companhia dos caminhos de ferro e suas familias são pagos em prestações mensaes.

Grande sortimento em artigos de uso domestico, taes como: louça de ferro esmaltada, fornalhas e fogões, ferragens, quinquilharias, ferramentas para diversas artes e officios, artigos para caçadores, para carruagens e correeiros, e muitos outros artigos, etc., etc.

Importação directa dos melhores fabricantes estrangeiros

#### PREÇOS SEM COMPETENCIA

157, Rua dos Retrozeiros, 159, 1.º (em frente da Rua do Crucifixo)



AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES  
RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS  
RECOMMANDÉES

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

**Hamburgo.**—Augusto Blumenthal.  
**Hamburgo.**—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbreucke.  
**Leiria.**—Antonio C. d'Azevedo Batalha.  
**Lisboa.**—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.  
**Lisboa.**—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras commissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.  
**Lisboa.**—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º  
**Lisboa.**—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.  
**Lisboa.**—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.  
**Lisboa.**—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).  
**Londres.**—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.  
**Londres.**—E. C.—A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.  
**Madrid.**—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.  
**Porto.**—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.  
**Valencia d'Alcantara.**—D. Alejandro Campero.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**LISBOA Francfort Hotel** — No centro da cidade — Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs. — Tres 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.º ordre. — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Grand confortable — On parle toutes les langues.

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

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

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

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

**MAFRA Hotel Moreira** — no largo, em frente do convento. — Bellas accomodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

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

**PORTO Hotel Bragança** — A melhor situação da cidade, excellentes comodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.ª ordem e com vinhos á descripção. — Diaria 1\$000 a 1\$500 rs. — Prop. B. Machado Coelho.

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

**PORTO Hotel Continental** — R. Entreparedes (Frente 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 sallas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.

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

**SEVILHA Hotel d'Europe** — Fonda de Europa — Prop. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação, Calle Gallegos, 19, Sierpes 95. Mesa redonda ás 6 horas. Falla-se italiano, inglez, francez e portuguez.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



# CALDAS DA FELGUEIRA

CANNAS DE SENHORIM  
Beira Alta



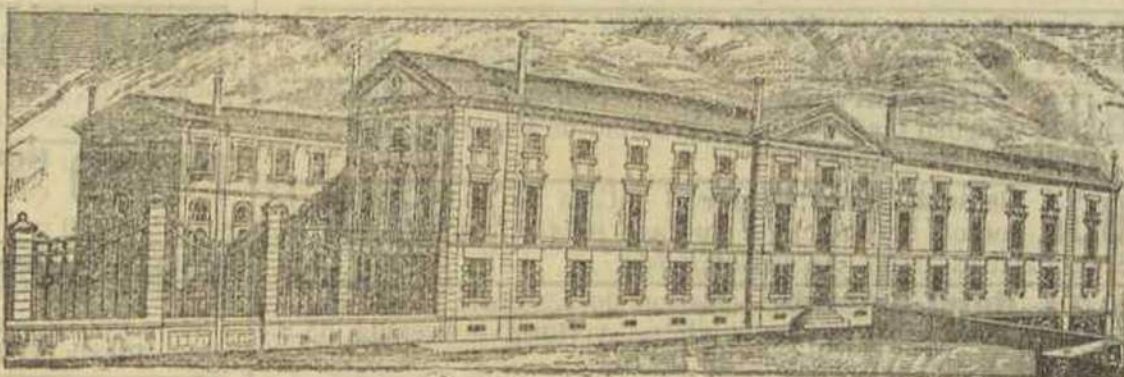
## Grande Hotel Club

Desde 1200 réis, compreendendo serviço, club, etc.—Para esclarecimentos: rua de S. Julião, 80, 1.º.

Correspondencia, para **Caldas da Felgueira**, ao gerente do Grande Hotel.

As aguas engarrafadas vendem-se nas pharmacias e drogarias, e no deposito geral **Pharmacia Andrade**, R. do Alecrim, 125.

Com estação de correio e telegrapho, medico, pharmacia e casa de barbeiro. — **Magnificas acomodações**



## Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abre a 15 de maio

Fecha a 30 de novembro

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

Foi completamente reformado e comprehende 60 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.

É sem duvida o melhor do reino. — Para esclarecimentos, em Lisboa, rua do Alecrim 125.

**VIAGEM** — Faz-se toda em caminho de ferro até Cannas de Senhorim (Beira Alta), e d'ahi 5 kilometros de estrada de macadam, em bons carros.

# GRANDE HOTEL LISBONENSE

Proprietario Vicente Cyriaco A. Paramos

Estabelecimento de primeira ordem, construido expressamente para esta industria, e sem contestação o melhor da localidade.

N'este magnifico hotel reúnem as principaes familias que frequentam aquellas thermas, ali encontram commodidade e acoio, mesa abundante e igual para todos, e de dieta para quem faz tratamento.

Quartos espaçosos e hygienicos, que ligam entre si, querendo, e independencias para familias. Um bom club, e bilhares, sala geral e de leitura, com os principaes periodicos do paiz, um **salão de jantar** como poucos possuem, casa de banhos, cocheiras, jardim e sombra, caixa de correio, etc.

Tabella com preços em todos os quartos desde 1200 e 4500 réis diários por pessoa, segundo o aposento.

Situação esplendida, em frente do passeio, e estabelecimento balnear thermal.

**Prevenção.** — Este hotel não gratifica cocheiros nem bagageiros, e por este motivo elles desviam hospedes para outros hotéis, sob qualquer pretexto; acautelar-se pois contra este abuso.



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

VERDADEIRA  
E NACIONAL

E AS CONHECIDAS VELAS SOL  
A' venda em todas as mercaderias do  
paiz e depositos da Companhia.

MARCA DA VERDADEIRA  
VELA NAVIO

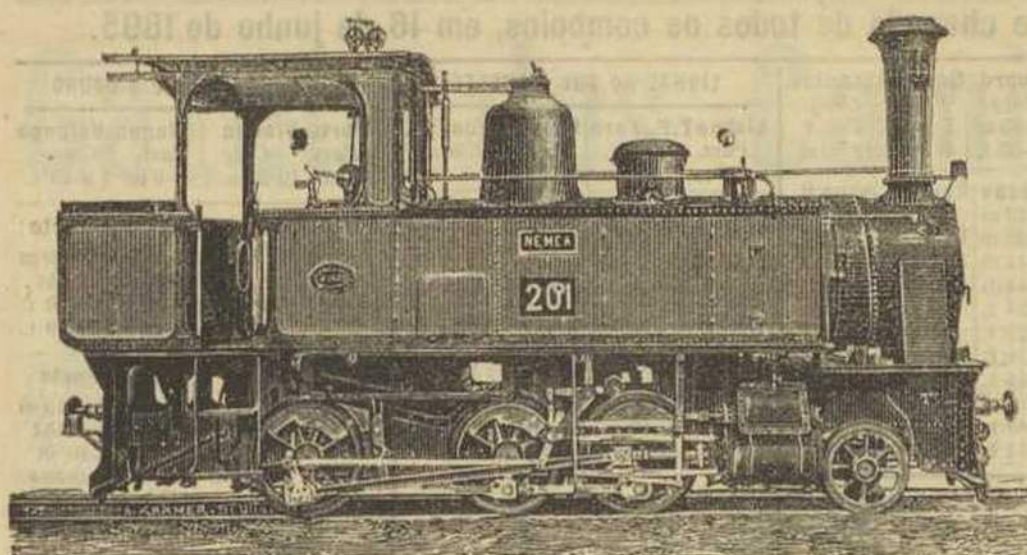
NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS



NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS

MARCA REGISTRADA  
9 OZ (254 grs.)  
12 OZ (340 grs.)  
14 OZ (397 grs.)  
Fabricas e escriptorio, Rua 24 de Julho, 949, Lisboa  
Deposito, Lisboa, T. do Corpo Santo, 28 e 30





Enviam-se gratis os catalogos a quem os pedir

FABRICA DE LOCOMOTIVAS  
**KRAUSS & C.<sup>A</sup>**

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

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

Construcções de edificios e exploração de minas

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

Agente geral em Hespanha—**JULES LAHOUSE-BARCELONA**

# Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA  
FUNDADA EM 1872

Lisboa — RUA 24 DE JULHO — A' rampa de Santos

## FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

**M**achinas a vapor, transmissões, rodas hydraulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metallicas, e em geral todos os productos da industria metallurgica.

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

## Filtro Chamberland

### Systema Pasteur

O unico filtro capaz de se oppôr á transmissão das doenças pelas aguas.

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

Deposito: rua Nova do Almada, 79

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

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR  
PARA O

## ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

**O vapor GOMES IV**  
Commandante **ROCHA JUNIOR**

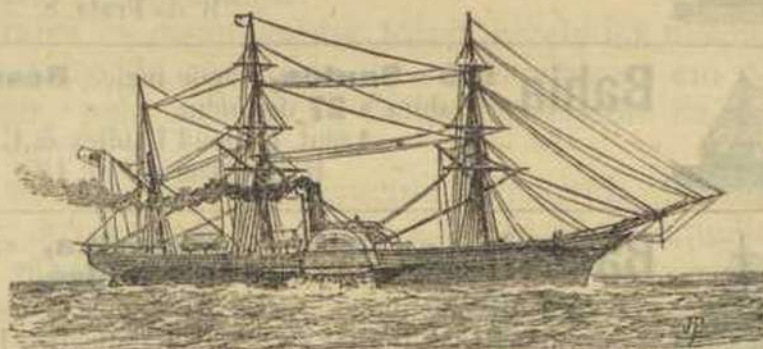


**S**AIRÁ no dia 16 de julho, ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio.  
Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.<sup>a</sup>

## 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** que sahirá a 17 de junho

As accommodações para passageiros são inexcitaveis 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:—**KNOWLES RAWES & C.<sup>a</sup>**—R. dos Capellistas, 31, 1.º

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



## HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de junho de 1895.

LINHAS DA COMPANHIA REAL				Lisboa R.-Fig. <sup>a</sup> Fig. <sup>a</sup> -Lisboa R.				Abrantes-Guard. Guard-Abrantes				LINHAS DO SUL E SUESTE				LINHAS DE MINHO E DOURO			
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Lisboa R.-Fig. <sup>a</sup>	Fig. <sup>a</sup> -Lisboa R.	Lisboa R.-Fig. <sup>a</sup>	Fig. <sup>a</sup> -Lisboa R.	Abrantes-Guard.	Guard-Abrantes	Lisboa T.P.-Faro	Faro-Lisboa T.P.	Lisboa T.P.-Faro	Faro-Lisboa T.P.	Porto-Vianna	Vianna-Valença	Porto-Vianna	Vianna-Valença	Porto-Vianna	Vianna-Valença
Part. 8-45 t. 7-20 m.	Cheg. 2-45 t. 4-30 m.	Part. 8-45 t. 7-20 m.	Cheg. 2-45 t. 4-30 m.	7-0 m. 3-0 t.	3-15 t. 11-0 t.	7-0 m. 3-0 t.	3-15 t. 11-0 t.	1-15 m. 9-25 m.	7-0 m. 4-0 t.	Part. 4-30 t. 5-0 m.	Cheg. 6-30 t. 7-0 m.	Part. 4-30 t. 5-0 m.	Cheg. 6-30 t. 7-0 m.	Part. 5-0 m. 10-23 m.	Cheg. 7-0 m. 9-15 t.	Part. 5-0 m. 10-23 m.	Cheg. 7-0 m. 9-15 t.	Part. 5-0 m. 10-23 m.	Cheg. 7-0 m. 9-15 t.
10-0 t. 10-30 m.	7-0 t. 5-30 m.	10-0 t. 10-30 m.	7-0 t. 5-30 m.	Lisboa R.-Leiria	Leiria-Lisboa R.	Lisboa R.-Leiria	Leiria-Lisboa R.	1-45 t. 11-30 t.	4-0 t. 12-23 m.	Lisboa T.P.-Beja	Beja-Lisboa T.P.	Lisboa T.P.-Beja	Beja-Lisboa T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Porto-Valença	Valença-Porto	Porto-Valença	Valença-Porto
Lisboa C.S.-Port.	Port.-Lisboa C.S.	Lisboa C.S.-Port.	Port.-Lisboa C.S.	6-0 t. 1-15 m.	1-30 m. 8-40 m.	6-0 t. 1-15 m.	1-30 m. 8-40 m.	Lisboa R.-Sacav	Sacav-Lisboa R.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m.	4-40 t.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m.	4-40 t.	8-20 m. 1-26 t.	2-40 m. 8-19 m.	8-20 m. 1-26 t.	2-40 m. 8-19 m.	8-20 m. 1-26 t.	2-40 m. 8-19 m.
7-30 m. 9-0 t.	8-45 m. 10-30 t.	7-30 m. 9-0 t.	8-45 m. 10-30 t.	Leiria-Figueira	Figueira-Leiria	Leiria-Figueira	Figueira-Leiria	9-0 m. 9-45 m.	10-30 m. 11-14 m.	Lisb. T. P. Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisb. T. P. Pias	Pias-Lisb. T. P.	11-0 m. 3-15 t.	9-45 m. 2-15 t.	11-0 m. 3-15 t.	9-45 m. 2-15 t.	11-0 m. 3-15 t.	9-45 m. 2-15 t.
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	5-40 t. 7-55 t.	5-45 m. 8-5 m.	5-40 t. 7-55 t.	5-45 m. 8-5 m.	10-0 m. 10-44 m.	11-30 m. 12-14 t.	8-0 m. 5-0 t.	8-0 m. 4-40 t.	8-0 m. 5-0 t.	8-0 m. 4-40 t.	5-40 t. 11-45 t.	3-25 t. 6-0 t.	5-40 t. 11-45 t.	3-25 t. 6-0 t.	5-40 t. 11-45 t.	3-25 t. 6-0 t.
Excepto aos domingos	Excepto aos domingos	Excepto aos domingos	Excepto aos domingos	Figueira-Alfar	Alfar-Figueira	Figueira-Alfar	Alfar-Figueira	1-0 t. 1-44 t.	2-0 t. 2-44 t.	Lisb. T. P. Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisb. T. P. Pias	Pias-Lisb. T. P.	—	—	—	—	—	—
4-0 m. 6-25 m.	4-15 t. 6-37 t.	4-0 m. 6-25 m.	4-15 t. 6-37 t.	4-50 m. 5-32 m.	5-45 m. 6-45 m.	4-50 m. 5-32 m.	5-45 m. 6-45 m.	4-40 t. 5-24 t.	5-30 t. 6-15 t.	4-30 t. 6-25 t.	4-30 t. 6-25 t.	4-30 t. 6-25 t.	4-30 t. 6-25 t.	—	—	—	—	—	—
11-20 m. 3-35 t.	5-30 m. 9-35 m.	11-20 m. 3-35 t.	5-30 m. 9-35 m.	2-0 t. 3-0 t.	3-15 t. 4-15 t.	2-0 t. 3-0 t.	3-15 t. 4-15 t.	5-40 t. 6-25 t.	6-45 t. 7-30 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa R.-V. Alf.	V. Alf.-Lisboa R.	Lisboa R.-V. Alf.	V. Alf.-Lisboa R.	7-0 t. 7-59 t.	8-5 t. 8-49 t.	7-0 t. 7-59 t.	8-5 t. 8-49 t.	6-50 t. 7-34 t.	7-45 t. 8-29 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7-30 t. 5-10 m.	8-45 t. 6-30 m.	7-30 t. 5-10 m.	8-45 t. 6-30 m.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	8-0 t. 8-44 t.	10-25 t. 11-9 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. <sup>a</sup> 4. <sup>a</sup> e sab.	2. <sup>a</sup> 4. <sup>a</sup> e 6. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup> 4. <sup>a</sup> e sab.	2. <sup>a</sup> 4. <sup>a</sup> e 6. <sup>a</sup>	7-0 m. 8-11 m.	7-30 m. 8-40 m.	7-0 m. 8-11 m.	7-30 m. 8-40 m.	Aos domingos e dias santificados	Aos domingos e dias santificados	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7-15 t. 1-50 m.	9-40 m. 4-8 t.	7-15 t. 1-50 m.	9-40 m. 4-8 t.	11-0 m. 12-3 t.	9-0 m. 10-0 m.	11-0 m. 12-3 t.	9-0 m. 10-0 m.	12-0 t. 12-43 t.	12-48 t. 1-30 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	4-30 t. 5-32 t.	3-0 t. 4-0 t.	4-30 t. 5-32 t.	3-0 t. 4-0 t.	2-0 t. 2-44 t.	3-0 t. 3-44 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7-30 t. 6-35 m.	7-0 t. 6-30 m.	7-30 t. 6-35 m.	7-0 t. 6-30 m.	6-0 t. 7-16 t.	5-45 t. 6-46 t.	6-0 t. 7-16 t.	5-45 t. 6-46 t.	Aos domingos e dias santificados	Aos domingos e dias santificados	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	8-30 t. 9-33 t.	9-50 t. 11-0 t.	8-30 t. 9-33 t.	9-50 t. 11-0 t.	Fig. <sup>a</sup> -V. Form.	V. Form.-Fig. <sup>a</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7-30 m. 9-15 t.	8-45 m. 10-30 t.	7-30 m. 9-15 t.	8-45 m. 10-30 t.	Aos domingos e dias santificados	Aos domingos e dias santificados	Aos domingos e dias santificados	Aos domingos e dias santificados	5-25 m. 3-30 t.	9-15 m. 8-0 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa C.S.-Sant.	Sant.-Lisboa C.S.	Lisboa C.S.-Sant.	Sant.-Lisboa C.S.	1-30 t. 2-33 t.	8-10 t. 9-10 t.	1-30 t. 2-33 t.	8-10 t. 9-10 t.	Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11-0 m. 1-40 t.	6-45 m. 9-20 m.	11-0 m. 1-40 t.	6-45 m. 9-20 m.	Lisboa R.-Caso	Caso-Lisboa R.	Lisboa R.-Caso	Caso-Lisboa R.	3-10 t. 4-48 t.	7-15 m. 9-10 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4-30 t. 7-10 t.	6-15 t. 8-52 t.	4-30 t. 7-10 t.	6-15 t. 8-52 t.	6-30 m. 7-56 m.	8-30 m. 9-49 m.	6-30 m. 7-56 m.	8-30 m. 9-49 m.	Pampilh.-Mang.	Mang.-Pampilh.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisb.-C. S. Entr.	Entr.-Lisb.-C. S.	Lisb.-C. S. Entr.	Entr.-Lisb.-C. S.	11-30 m. 12-52 t.	10-30 m. 11-42 m.	11-30 m. 12-52 t.	10-30 m. 11-42 m.	6-35 t. 9-47 t.	9-45 m. 12-54 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Excepto às 2. <sup>a</sup> f.	Excepto aos dom.	Excepto às 2. <sup>a</sup> f.	Excepto aos dom.	4-15 t. 5-37 t.	4-30 t. 5-55 t.	4-15 t. 5-37 t.	4-30 t. 5-55 t.	Mang.-Guarda	Guarda-Mang.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4-0 m. 11-10 m.	5-30 m. 1-5 t.	4-0 m. 11-10 m.	5-30 m. 1-5 t.	Aos domingos e dias santificados	Aos domingos e dias santificados	Aos domingos e dias santificados	Aos domingos e dias santificados	4. <sup>a</sup> feiras e sab.	5. <sup>a</sup> feiras e dom.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
				1-15 t. 2-42 t.	8-30 t. 8-59 t.	1-15 t. 2-42 t.	8-30 t. 8-59 t.	10-0 t. 12-50 m.	6-40 m. 9-28 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
				Bemfica-Caso	Caso-Bemfica	Bemfica-Caso	Caso-Bemfica			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
				8-30 m. 9-52 m.	5-40 m. 7-5 m.	8-30 m. 9-52 m.	5-40 m. 7-5 m.			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental**, pelo Canal de Suez, vapor allem. **Kanzler**.  
Sahirá a 28 de junho.  
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



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



**Algarve**, vapor portuguez, **Gomes IV**.  
Sahirá a 16 de junho.  
Agentes, Alberto R. Centeno & C.<sup>a</sup>  
Largo dos Torneiros, n.º 5.



**Anvers** e **Havre**, vapor francez, **Saint-Jacques**.  
Sahirá a 20 de junho.  
Agente, Henry Burnay & C.<sup>a</sup> R. dos Fanqueiros 10.



**Bahia, Rio e Santos**, vap. all. **Belgrano**.  
Sahirá a 26 de junho.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



**Bahia, Rio e Santos**, vapor inglez, **Bessel**.  
Sahirá a 27 de junho.  
Agent, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, R. do Alecrim, 10, 1.º



**Barcelona, Cete e Marselha**, vapor francez **Saint-André**.  
Sahirá a 27 de junho.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.



**Bordeaux**, vapor francez, **Portugal**.  
Sahirá de 23 a 25 de junho.  
Messageries Maritimes. Agentes, Tortades & C.<sup>a</sup>  
R. Aurea, 32, 1.º



**Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres**, vapor francez, **Brésil**.  
Sahirá a 23 de junho. Messageries Maritimes.  
Agentes, Tortades & C.<sup>a</sup>, R. Aurea, 32, 1.º



**Hamburgo**, vapor allemão, **Cintra**.  
Sahirá a 18 de junho.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



**Havre**, e **Anvers**, vapor francez, **Saint-Marc**.  
Sahirá a 27 de junho.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup> R. Fanqueiros, 10.



**Havre** e **Liverpool**, vapor ingl., **Obidense**.  
Sahirá a 21 de junho.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>  
R. do Alecrim, 10, 1.º



**La Pallice**, (La Rochelle), **Plymouth** e **Liverpool**, vapor ingl., **Orissa**.  
Sahirá a 26 de junho.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup> Caes do Sodré, 64, 1.º



**Madeira** e **Açores**, vapor portuguez, **Funchal**. Sahirá a 20 de junho.  
Agente, Germano Serrão Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



**Pará** e **Manaus**, vapor inglez, **Anselm**.  
Sahirá a 30 de junho.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>  
R. do Alecrim, 10, 1.º



**Pará** e **Manaus**, (via Madeira), vapor inglez, **Hubert**. Sahirá a 21 de junho.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>  
R. do Alecrim, 10, 1.º



**Pernambuco, Rio e Santos**, vapor allemão, **Argentina**.  
Sahirá a 19 de junho.  
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



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



**Rio de Janeiro** e **portos do Pacifico**, vap. ingl., **Potosi**. Sahirá a 26 de junho.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup> Caes do Sodré, 64, 1.º



**S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, S. Antonio, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes**, vapor portuguez, **Portugal**.  
Sahirá a 23 de junho.  
Empresa Nacional de Navegação, R. d'El-Rei.



**S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres**, vap., ingl., **Nile**. Royal Mail.  
Sahirá a 17 de junho.  
Agentes, Knowles Rawes & C.<sup>a</sup> R. d'El-Rei, 31, 1.º



**Valencia, Barcelona, Cete e Marselha**, vap. franc., **Saint-Pierre**. Sahirá a 2 de julho.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.