

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 Nova da Trindade, 48 — LISBOA



Anvers - 1894

Annexo d'este numero

Tarifa especial n.º 3 B.B., grande velocidade, da companhia real, para o transporte de passageiros de 3.ª classe.

SUMMARIO

	Pag.
As excursões scientificas	209
Congresso internacional de caminhos de ferro	210
João Candido de Moraes	211
Serviço de banhos na linha do Sul	212
Os caminhos de ferro do Norte de Hespanha	212
Novo caminho de ferro em Africa	213
Notas de viagem. (Nova série) H. Londres	213
Tarifas de transporte	214
O caminho de ferro de Pretoria a Lourenço Marques	214
Metropolitano aereo	214
O sud-express	214
Tratado de commercio com a Russia	215
Os novos canaes	215
Novo distrito em Angola	215
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da praça de Lisboa, por J. F. — Revue de la Bourse de Paris, por L. O. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas de Lisboa e estrangeiro — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes	215 a 217
Publicações recebidas	218
Linhas portuguezas. — Linha urbana do Porto. — Generos frescos. — Caminho de ferro da Zambesia. — Novos horarios. — Loanda a Ambaca.	218
Linhas hespanholas. — Novas linhas. — Linares a Almeria. — Cantabrico. — Grao-Valencia-Turis. — Madrid-Caceres-Portugal. — Madrid a Santander. — Penarroya a Fuente del Arco. — Santander a Bilbao. — Gibraltar a Malaga. — Plasencia a Astorga. — Porriño a Mondariz.	218
Linhas estrangeiras. — Belgica. — Franca. — Russia. — Prussia.	218
Ascensor Municipio Biliothea. — Estatutos da companhia, (conclusão)	219
Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta — Parecer do conselho fiscal (continuação)	219
Arrematações	220
Avisos de serviço	221
Casas recomendadas	222
Agenda do viajante	222
Annuncios	223
Horario, em 18 de julho	224
Vapores a sair do porto de Lisboa.	224

As excursões scientificas

DEVIDO á iniciativa do sr. conselheiro Pedro Victor da Costa Sequeira, como presidente da Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, organizou esta associação, o anno passado, uma excursão ao norte do paiz, visitando as obras importantes que existem proximo do Porto, taes como as pontes sobre o Douro, porto de Leixões, etc., e os caminhos de ferro do Minho e Douro, e de Foz-Tua a Mirandella.

No corrente anno effectuou a Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes a sua segunda excursão, tendo por objectivo principal a provincia do Algarve.

N'esta excursão, que durou de 5 a 12 de maio, seguiu-se este itinerario:

Dia 5 — Partida de Lisboa ás 6 horas da manhã, seguindo em comboio expresso do Barreiro a Beja, onde se almoçou, e d'ahi para Faro. No trajecto de Beja a Faro, o comboio parou nas obras mais interessantes

da linha, como o viaducto da Quinta Nova, pontes de Mira e Odelouca, e trincheira da Senhora da Saude.

Dia 6 — Visita ao canal das Quatro Aguas e ás povoações de Olhão, Tavira, Villa Real de Santo Antonio e Ayamonte, onde se pernoitou.

Dia 7 — Partida de madrugada para o Pomarão, n'um vapor da mina de S. Domingos. Almoço a bordo. Visita a todas as installações da mina, cuja administração offereceu um jantar aos excursionistas, e regresso a Ayamonte.

Dia 8 — Visita ás fabricas de Villa Real de Santo Antonio, ás povoações de Tavira, S. Braz de Alportel e Estoy, ás ruínas de Milreu, e regresso a Faro.

Dia 9 — Partida de Faro no caminho de ferro até á estação de Albufeira, seguindo para Portimão. Passeios na ria para estudos do porto e do caminho de ferro.

Dia 10 — Partida para Lagos pela estrada, ou para Alvor, seguindo a pé pela costa até Lagos. Passeio maritimo n'uma canhoneira do estado, de Lagos até á vista da ponta de Sagres, e regresso por mar a Portimão. Partida á noite para as Caldas de Monchique.

Dia 11 — Visita ao estabelecimento balnear de Monchique. Almoço no barranco dos Pisões. Passeio a Foia, e regresso ás Caldas.

Dia 12 — Partida das Caldas para Silves. Visita á cidade e ás fabricas de cortiça. Exame do terreno, por causa do caminho de ferro projectado. Regresso por S. Bartholomeu de Messines, d'onde, á meia noite, partiu o comboio expresso para Lisboa.

Attingiu a 50 o numero dos excursionistas, e por tal forma estava tudo organizado, graças ao trabalho da parte da direcção da associação que a seu cargo tomou esta incumbencia, que o itinerario foi cumprido á risca, sem uma hesitação, sem uma falta, e com a maxima economia, pois que a despesa feita por cada excursionista foi apenas de 207000 réis.

Os organizadores da excursão foram: o vice-presidente, José Emilio Sant'Anna Castello Branco, e os secretarios, J. da Costa Couraça e J. M. Cordeiro de Sousa, tendo como thesoureiro e auxiliar o socio Severiano Monteiro.

Em reuniões preparatorias, os excursionistas dividiram os assumptos, sobre que deveriam concentrar a sua attenção, em secções e sub-secções, e nomearam para cada uma d'ellas um presidente e um secretario, no intuito de coordenarem todos os dados e apontamentos colhidos, e elaborarem memorias especiaes sobre os assumptos que pudessem ser estudados com certo detalhe relativo, visto que a rapidez da excursão e o seu character de visita geral ao Algarve não permitiam trabalhos de detalhe.

As secções e sub-secções ficaram assim organizadas:

1.ª SECÇÃO. — *Viação* — Presidente, conselheiro João Pedro Tavares Trigueiros; secretario, Affonso de Moraes Sarmiento.

SUB-SECÇÕES: — 1.^a, *Estradas* — Presidente, Jayme A. da Silva; secretario, Arthur A. Falcão Rodrigues. — 2.^a, *Caminhos de ferro* — Presidente, Candido Xavier Cordeiro; secretario, Joaquim F. Poças Leitão. — 3.^a, *Comunicações militares* — Presidente, José A. P. d'Avellar Machado; secretario, Jorge Guedes Gavicho.

2.^a SECÇÃO — *Hydraulica* — Presidente, Candido Xavier Cordeiro; secretario, José Maria Cordeiro de Sousa.

SUB SECÇÕES: — 1.^a, *Trabalhos marítimos e fixação de dunas* — Presidente, Henrique de Lima e Cunha; secretario, Antonio J. Pereira Junior. — 2.^a, *Aproveitamento das aguas na agricultura e industria; aproveitamento dos salgados; abastecimento de aguas nas povoações* — Presidente, Alberto Girard; secretario, Aleixo Paes.

3.^a SECÇÃO — *Construcções* — Presidente, Henrique de Lima e Cunha; secretario, João da Costa Couraça.

SUB-SECÇÕES: — 1.^a, *Estradas militares* — Presidente, José A. P. d'Avellar Machado; secretario, Jorge Guedes Gavicho. — 2.^a, *Materiaes de construção, architectura e archeologia* — Presidente, Henrique de Lima e Cunha; secretario, Victor da Encarnação. — 3.^a, *Engenharia sanitaria* — Presidente, José Emilio Sant'Anna Castello Branco; secretario, João da Costa Couraça. — 4.^a, *Estudos geologicos* — Presidente, Severiano Monteiro; secretario, Manuel Pereira de Mello.

5.^a SECÇÃO — *Industrias locais* — Presidente, Alberto Girard; secretario, Domingos de Lacerda Pinto Barreiros.

Damos estes esclarecimentos, um tanto minuciosos, no intuito de tornar conhecida a organização d'estas excursões e a modicidade com que se podem effectuar, quando haja boa vontade da parte de todos que as empreendem, esperando que a vulgarização d'estes factos poderá despertar o desejo n'outras associações scientificas, de seguirem o exemplo que lhes está sendo dado pela *Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes*.

Muito tem o paiz a lucrar em ser minuciosamente conhecido sobre variados pontos de vista, principalmente por aquelles que directa ou indirectamente podem intervir na administração e fomento publicos.

Adquirem-se n'estas excursões conhecimentos praticos variados, que, embora não interessem sob o ponto de vista da profissão especial do excursionista, não deixam por isso de lhe ser uteis, proveitosos e até necessarios, na epocha evolutiva que vamos atravessando, em que o exclusivismo das profissões quasi não existe.

Utilizando a facilidade de communicações que felizmente hoje temos para quasi todo o paiz, poder-se-ha tornar vulgar o conhecimento de tantos elementos de riqueza que existem desaproveitados, de tantas curiosidades e monumentos historicos que o tempo, e mais ainda o vandalismo e a ignorancia, vão estragando e fazendo desaparecer. Relativamente ao Algarve, por exemplo, quantos problemas a estudar!

Os archeologos encontrariam nos terrenos occupados pela antiga *Ossonoba* vasto campo de curiosas investigações, e bastava que conseguissem a salvação das ruínas de Milreu, completamente abandonadas á devastação, para não darem por perdidos o tempo e trabalho gastos na sua excursão.

As sociedades d'Agricultura, Engenharia e Geographia, que tantas relações teem nas questões que lhes interessam, poderiam, separada ou conjunctamente, estudar o aproveitamento das vastas superficies de terrenos salgados do Algarve, a fixação das dunas, a

criação e exploração de ostreiras, a organização de syndicatos agricolas, etc.

A Sociedade de Sciencias Medicas poderia estudar com vantagem, e a exemplo do que ha annos fez para a Serra da Estrella, as aguas medicinaes do Algarve, e o aproveitamento do seu clima especial.

Por indole e educação estamos de ha muito costumados a esperar tudo do estado. E' elle quem ha de estudar tudo, quem ha de organizar tudo, quem ha de tomar em tudo a iniciativa.

E manifesta a reluctancia que em todo o paiz existe para a organização de sociedades que se abalancem a commettimentos superiores ás forças d'um individuo isolado.

O mau exito de algumas tentativas feitas n'esse sentido, viciadas logo na sua origem, baseadas em estudos superficiaes e administradas com pouco amor e disvelo, tem produzido o retrahimento dos capitaes e a descrença na vantagem de empreendimentos d'esta ordem.

No interesse geral do paiz urge destruir este funesto sentimento de desconfiança e duvida; e não vemos meio mais effizaz e seguro, embora lento, do que a acção que no espirito publico possam ir tendo os estudos cautellosamente feitos, com um cunho pronunciadamente pratico, e applicaveis a cada questão especial e local, emprehendidos pelas associações scientificas.

As excursões chamariam sobre ellas a attenção do publico, e os seus trabalhos desinteressados teriam um caracter de sinceridade tal, que facilitaria a vulgarização das idéas fundamentaes n'elles expendidas.

Se a principal causa do nosso atrazo, em tantos ramos da actividade humana, é a ignorancia geral do paiz, as associações dos homens de sciencia que supram essa falta. Vulgarizem os conhecimentos que possuem e os que facilmente podem adquirir, e terão assim prestado ao paiz o maior serviço a que podem aspirar: — ter-lhe-hão dado a base fundamental para a sua regeneração.

Congresso internacional de caminhos de ferro

Encerraram-se no dia 9 as sessões da 5.^a reunião do congresso de caminhos de ferro, e a maior parte dos delegados segue ainda n'esta occasião as bellas excursões que as companhias de caminhos de ferro inglezas, escocezas e irlandezas lhes prepararam por uma forma verdadeiramente bizarra.

Digamos já que não se póde ser mais amavel, mais principescamente obsequiador do que o foram, para com todos os seus convidados, congressistas ou representantes da imprensa, as poderosas e importantissimas companhias do reino unido.

Longas viagens, grandiosos banquetes, sumptuosas recepções, tudo foi preparado com esmero, com largueza, e esta foi tal que não só aos congressistas e membros da imprensa como ás suas familias foram livremente franqueadas todas as linhas ferreas, absolutamente todas as muiíssimas das ilhas britannicas, sem o menor reparo, sem mais exigencia do que mostrar — quando d'isso mesmo se não prescindia, o que era quasi sempre — o bilhete do congresso.

Em meio de tanta amabilidade uma coisa se notou: — a falta do elemento official.

Mas o Estado em Inglaterra não possui caminhos de ferro, e isso explica até certo ponto a sua ausencia a todos os actos do congresso.

A rainha Victoria, cedendo a instantes rogos de dei-

zar vêr o seu palacio de Windsor, fez limitar por tal forma a distribuição dos convites que uma parte dos excursionistas ficou descontente.

Emfim, sempre havia de existir em Londres quem fosse menos obsequiador do que a incansavel commissão ingleza do congresso que de tudo cuidou e a todos attendeu com a maior sollicitude.

A reunião d'um congresso de caminhos de ferro tem uma importancia muito mais pratica do que de qualquer outro.

Os congressistas teem occasião, não só de estudarem e discutirem juntos os principaes problemas que interessam esta industria, como a faculdade de estudar pessoalmente no proprio paiz em que se reúnem, e ainda ños que percorrem no seu transito, a forma porque o serviço é feito, e por este motivo achamos que bem fizeram algumas companhias que enviaram ao congresso de Londres os seus chefes de serviço do movimento, tracção e via, e algumas mesmo foram mais longe, mandando lá chefes de estações de grande movimento, os quaes, por certo, muito aprenderam n'esta viagem, em bem da melhoria do serviço.

As questões discutidas, e das quaes daremos as conclusões tomadas na publicação que vamos fazer do resultado das discussões, foram as seguintes:

- I Reforçamento da via em vista do augmento de velocidade dos comboios.
- II Pontos especiaes da via.
- III Bifurcações.
- IV Construcção e experiencias das pontes metallicas.
- V Caldeiras, fornalhas e tubos de machinas.
- VI Locomotivas dos comboios de grande velocidade.
- VII Carruagens dos comboios de grande velocidade.
- VIII Tracção electrica.
- IX Acceleração dos transportes de mercadorias.
- X Manobras nas estações.
 - A — Meios d'accelerar as manobras nas estações.
 - B — Emprego dos meios mechanicos e electricos para accellerar as manobras nas estações.
- XI Signaes.
- XII Factagem e camionagem.
- XIII Organização dos serviços.
- XIV Regularização dos litigios.
- XV Mostrador de 24 horas.
- XVI Systema decimal.
- XVII A — Affluentes de transportes.
- XVII B — Facilidades a conceder ás linhas ferreas de pequeno trafego.
- XVIII Arrendamento da exploração dos caminhos de ferro economicos.
- XIX Deposito dos caminhos de ferro economicos.
- XX Freios dos caminhos de ferro economicos. Historia, organização e resultados do Congresso internacional dos caminhos de ferro. Desenvolvimento dos caminhos de ferro no Canada.

Como se vê, a tendencia geral do congresso foi a discussão dos meios a empregar para o augmento da velocidade e para o desenvolvimento das linhas economicas, os dois problemas cuja resolução se impõe mais geralmente no momento actual.

Estas questões, já se vê, não podem ser resolvidas d'uma forma absoluta, por serem muitas e mui differentes as condições dos paizes em que ellas teem que ser applicadas, mas nas conclusões a que se chegou ha affirmações de grande valor que servirão de guia para o conseguimento da melhoria do serviço que os caminhos de ferro prestam ao publico e para o desenvolvimento d'este meio de viação.

Na questão da velocidade e durante a discussão do relatorio da 1.^a secção, os delegados do continente europeu declararam que consideravam já grande velocidade a marcha de 80 kilometros por hora, entendendo que não se deve por emquanto ultrapassar 120.

Os das ilhas britannicas, não satisfeitos, fixaram em

100 kilometros o que chamam rapidez, e os da America concluíram que a velocidade-expresso no seu paiz não é inferior a 160 kilometros por hora.

Ha, portanto, na America, uma duplicação, da velocidade regular europea continental e um augmento de 33 % em relação á maxima adoptada.

A affirmação ingleza já de si estava constatada nas varias excursões offerecidas pelas companhias aos congressistas, especialmente na de Crewe, pelo North Western, e na de Derby, pelo Midland, nas quaes a velocidade minima raro desceu de 80 e muitas vezes attingiu mais da maxima de 100 kilometros.

O estudo, pois, dos meios a empregar para attingir este desideratum será o objecto das lucubrações dos engenheiros da via e da tracção desde que elles regressem aos seus postos, e o proximo congresso de 1898 nos dirá quanto se avançou n'este ponto.

A sessão do encerramento do congresso realizou-se na terça feira 9, ás 11 horas e meia da manhã, sendo presidida por lord Stalbridge que fez um brilhante discurso, congratulando-se pelo grande alcance dos trabalhos do congresso, e agradecendo a todos a sua cooperação.

As companhias, disse, teem sido accusadas de cuidarem mais dos seus interesses do que da segurança do publico, mas quando este lêr as conclusões do congresso convencer-se-ha de que ellas cuidam acima de tudo de garantir a perfeita segurança dos caminhos de ferro e melhorar o seu serviço em todos os sentidos. Terminou especializando no seu agradecimento, em nome de todos, os srs. Dubois e Weissenbruch, representantes dos caminhos de ferro do estado da Belgica.

O sr. Dubois agradeceu ao illustre lord a excellente direcção por este dada aos trabalhos, no que foi secundado pelo presidente da secção ingleza, mr. Fairbairn, e ao secretario, mr. Acworth.

Em seguida procedeu-se á nomeação dos membros da commissão permanente, sahindo eleitos: presidente, o sr. Leon Bilinski, representante do ministerio do commercio da Austria, e membros os srs. Courtenay Boyle, secretario do Board of Trade, o visconde Emlyn, presidente do Great Western, Armytage, do London-Lancashire, Behrens, director do Midland, Oakley, presidente do Great-Northern, Harrisson, do London & North Western, Roosevelt, secretario da embaixada americana em Londres, Thomson, primeiro vice-presidente da Pennsylvania Railroad, Clark, presidente da New-York Haven, e Ely, chefe da Pennsylvania.

A proxima reunião resolveu-se que se realize em Paris em 1900, dando-se assim um prazo maior, 5 annos, para a preparação dos trabalhos.

Havia muito quem, não conhecendo os paizes da Europa occidental, desejava e votaria com enthusiasmo que o proximo congresso se reunisse em Lisboa em 1897 por occasião das festas do centenario da India.

O nosso director foi mesmo particularmente instado por alguns importantes congressistas para que empregasse a possivel influencia n'este sentido, mas não só o conhecimento da sua incompetencia o fez declinar tão alta missão, como o convencimento em que está (e todos devemos estar) de que não só as nossas linhas ferreas não estão no caso de ser apresentadas como modelo aos visitantes, como as forças do nosso thesouro não permitem que recebamos tão honrosas visitas.

Estas reuniões só se podem effectuar nos grandes paizes como a Inglaterra, porque obrigam a importantissimas despesas, e além das que as companhias fizeram, o Estado, que officialmente não appareceu, não deixou, comtudo, de auxilia-las e muito.

João Candido de Moraes

A *Gazeta* tem hoje o desgosto de noticiar o fallecimento do seu prestimoso e distincto collaborador, o sr. coronel de engenheiros João Candido de Moraes, fallecido no dia 9 do corrente, depois de prolongado e doloroso soffrimento.

João Candido de Moraes foi o iniciador, entre nós, de algumas empresas industriaes, devendo-se a elle a fundação da Companhia de Electricidade e o Consultorio de Engenharia Civil e Architectura. Era lente do Instituto Commercial e Industrial e par do reino electivo.

Estava ha muitos annos ao serviço do ministerio das obras publicas, sendo actualmente chefe da 1.^a divisão de tracção da direcção fiscal de exploração dos caminhos de ferro.

A' familia do illustre finado enviamos a expressão do nosso sentido pesame.

Serviço de banhos na linha do Sul

A partir de hontem a direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste estabeleceu bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, validos por 60 dias, entre as seguintes estações:

Lisboa, Barreiro ou Setubal para Messines, Albufeira e Faro;—Montemór, Alcaçovas, Vianna, Alvito, Cuba, Beja, Carregueiro, Ourique, Garvão, Amoreiras, Evora, Estremoz, Serpa e Pias, para Lisboa, Barreiro, Setubal, Messines, Albufeira e Faro;—Messines, Albufeira, Loulé e Faro, para Lisboa, Barreiro e Setubal.

Haverá bilhetes para uma pessoa e para mais de três, começando a venda em 15 do corrente para terminar em 15 de outubro. Os bilhetes vendidos depois de 10 de setembro são validos para regresso até 20 de novembro.

O praso de validade pôde ser prorogado por um numero de dias que não exceda a trinta, mediante um pagamento supplementar de 20 % da respectiva importância. A prorogação deve ser sollicitada na estação de onde teem de ser utilizados no regresso até o dia em que findar o praso de validade.

Os bilhetes de familias são vendidos a duas ou mais pessoas que viajem conjunctamente e na mesma classe.

Os passageiros podem, á ida ou á volta, parar em qualquer estação intermedia, comprando para esse fim senhas, cujo preço é de 500 réis.

São transportadas gratuitamente as crianças menores de tres annos, desde que sejam conduzidas ao collo das pessoas que as acompanhem; as de tres a sete annos não fazem parte do grupo por lhes aproveitar os meios bilhetes da tarifa geral.

Cada passageiro pôde transportar 30 kilogrammas de bagagem.

Os caminhos de ferro do Norte de Hespanha

Para o estudo da crise que actualmente affecta as linhas hespanholas e em especial a linha do Norte de Hespanha, parecem-nos interessantes os seguintes esclarecimentos.

Como se sabe, as linhas hespanholas e nomeadamente a do Norte teem por diversas vezes sollicitado

do governo auxilios especiaes, tendentes a attenuar as difficuldades economicas que as opprimem.

Estes pedidos levantam sempre grandes discussões na imprensa e no parlamento, e em geral taes discussões não são favoraveis ás empresas ferro-viarias.

Como resposta a todas as accusações que lhe teem sido feitas, publicou a Companhia do Norte de Hespanha uma estatística, d'onde extrahimos os seguintes informes:

Desde 1880 até 1894 a fazenda nacional hespanhola recebeu da Companhia do Norte:

	Pesetas
Por impostos sobre bilhetes de passageiros.....	41.275.030,82
Por impostos sobre mercadorias.....	21.334.189,30
Por sellos em bilhetes de passageiros e guias de mercadorias.....	373.007,85
Por gastos d'inspecção, vigilancia e policia pelo governo.....	3.465.438,35
Por contribuição industrial e encargos pagos sobre o juro das accções e das obrigações.....	5.996.957,46
Por contribuição territorial.....	68.504,74
» industrial sobre vencimentos do pessoal	1.310.739,05
Por direitos reaes de liquidação e sellos sobre emissão de accções e obrigações e outros titulos.....	3.153.826,76
Por direitos de alfandega sobre material importado.....	6.567.824,79
Por direitos de consumo, de gorduras	485.727,16
Por sellos de correio para avisos aos consignatarios.....	27.800,94
Por sellos moveis sobre os documentos de contabilidade, cartazes, etc., etc. e sellos do correio.....	336.090,66
Por imposto sobre as obrigações amortizadas.....	159.914,64
Por sellos para renovação de letras expedidas a favor das alfandegas por direito de introdução de material.	128.456,76
Em total.....	84.683.509,28

Foi esta fabulosa verba que o estado recebeu em dinheiro.

Vejamos agora o que recebeu indirectamente, por meio de redução de tarifas nos serviços militares, correio, etc.

	Pesetas
Correio.....	27.481.636,02
Transporte de marinheiros e soldados	31.338.203,38
Transportes de guerra.....	1.597.353,95
» de presos e condemnados	935.146,78
ou seja em total.....	61.352.340,13

De modo que a fazenda hespanhola recebeu em dinheiro durante o periodo de 15 annos:

	Pesetas
Da Companhia do Norte.....	84.683.509,28
e poupou.....	61.322.340,13
o que equivale a.....	146.005.849,41
ou seja por anno.....	9.733.723,29

Durante o mesmo periodo de 15 annos a média dos juros recebidos pelos accionistas, a quem se não distribuem lucros ha 3 annos, foi de 12,70 pesetas por accção, o que representa um interesse de 2,67 % sobre o capital desembolsado emquanto que o recebido pela fazenda hespanhola representa em média por accção

25,57 pesetas, equivalente a 5,57 %, ou seja mais do dobro e, como os kilometros explorados pela companhia foram em média 25,73, temos que o Estado obteve 3.904,18 pesetas por kilometro.

Novo caminho de ferro em Africa

Noticiámos já que o sr. ministro da marinha projectava o estabelecimento de uma nova linha ferrea em Angola, com o fim de accentuar o nosso dominio no sul da provincia. Esse projecto foi apresentado ao conselho superior do Ultramar e depois enviado á direcção geral do ministerio, afim de que ella mande proceder a um reconhecimento das linhas ferreas de Benguella ao Bihé, de Mossamedes ao planalto e da bahia dos Elephantes por Quillengues, tendo estes dois ultimos traçados por objectivo o Cubango em Maculunque. Estes estudos teem por fim determinar qual dos traçados serve necessidades mais urgentes, devendo-se attender n'elles ás difficuldades de construcção e ás condições das regiões sob o ponto de vista de exploração e de colonização.

O caminho de ferro de Mossamedes ao planalto foi já estudado em tempo, o de Benguella ao Bihé constitue justa aspiração de todo o commercio local, o traçado desde a bahia dos Elephantes é que é novo e devido á iniciativa do sr. Ferreira d'Almeida.

Por este projecto a linha deverá sahir da bahia pelo Equimina e pelo sul do Dombe Grande em exploração agricola, subir a Quillengues e lançar-se no planalto entre Huila e Caconda para aproveitar uma região muito cortada de rios e portanto em excellentes condições, e para entrar por fim em Cassinga, região aurifera, no vale do Cubango.

Applaudimos esta idéa de se proceder aos indispensaveis estudos, para que fique bem claramente expresso a que região convem primeiro attender.

A construcção da nova linha será feita directamente por conta do governo, devendo a primeira brigada encarregada dos reconhecimentos partir de Lisboa no dia 6 d'agosto.

NOTAS DE VIAGEM

(Nova série)

II

Londres

Se eu lhes começo a falar da Inglaterra, dos seus caminhos de ferro e dos seus costumes, tenho que prolongar esta serie por muitos mezes.

E já previno os meus leitores de que estas *notas* terão que ser desalinhas e desconexas, porque são tantas as linhas ferreas que se cruzam em todos os sentidos, em numerosos pontos d'este paiz, tantas as differentes companhias que as exploram, tão variadas as fórmulas do seu material, a disposição das estações e o serviço, que um estudo, mesmo incompleto, levaria mezes e occuparia annos de publicação n'este jornal.

Por isso irei falando de algumas das linhas que vi, á proporção do que me lembrar, porque raras notas escriptas tomo (regularmente só de numeros) e as mentaes são tantas que se barafundam, tornando-se difficil destrinçal-as.

Promove a successiva construcção d'estas linhas a facilidade com que em Inglaterra se organizam poderosas companhias, a facilidade com que o Estado lhes

faz as concessões, a liberdade de acção que lhes dá, uma vez satisfeitos os preceitos que, a todas, em geral, impõe, entre os quaes tem um dos primeiros logares a suppressão absoluta das passagens de nivel e cruzamentos com outras linhas á mesma cota de nivel, a imposição de um certo limite nas rampas e curvas, e são estas mesmas imposições que facilitam o serviço regularissimo dos comboios.

Como eu disse, não ha passagens de nivel nem cruzamentos; não ha, portanto, obstaculos na linha, nem demoras; cada comboio circula na sua linha. Se tem que cruzar sobre outra, o que succede continuamente, passa-a em ponte ou em tunnel.

Para uma ou outra solução, o traçado foi sempre tão habilmente estudado que a differença de nivel é vencida em larga curva e suave rampa, o que facilita a tracção rapida.

Em geral todas as linhas teem duas vias ascendentes e duas descendentes. Por isso é vulgar cruzarem quatro comboios, dois em cada sentido e d'uma vez; vindo eu de Liverpool para Londres, gosei o original espectáculo de seis comboios correndo que passavam no mesmo ponto, sendo tres na linha em que eu vinha e os outros tres n'uma que passava por baixo d'ella.

Tambem é notavel o accordo que ha entre as differentes companhias para serviço commum de vias e estações.

Comboios de duas e mais companhias differentes fazem serviço na mesma estação; cada qual em sua via, bem entendido, por vezes, com bilheteira e telheiro differente, mas regularmente com o mesmo pessoal.

Para mais facilidade na destrinça do material, este tem uma só côr, ou côres distinctas por companhia.

Assim o London North Western tem todas as carruagens envernizadas a castanho até á altura das vidraças e branco azulado d'ahi para cima; o Midland usa carruagens e locomotivas côr de zarcão; o Lancashire adoptou o roxo preto com as janellas côr de canella; o South Western tem o material de passageiros, fourgons e carros de bagagens tudo igual, castanho até meia altura e côr de tijollo claro desde as portinholas, sendo as machinas verdes com cabeçotes encarnados.

O systema de engates e bombas de choque tambem é muito differente do nosso. Uns e outros d'estes appa-relhos são muito curtos, occupando pequeno espaço, o que, multiplicado pelo grande numero de vehiculos de cada trem, representa a economia de muitos metros na extensão d'este, e dá ao comboio muito mais homogeniedade para as paragens e arranques.

Tambem aqui se supprimiu, desde muito, o grande numero de signaes á partida, limitando-se na maior parte das vezes a um aceno feito com a bandeira ou com a mão pelo empregado respectivo. A machina tambem raras vezes silva em transito, e quando o faz é apenas por um momento e sem grande força.

As estações principaes são grandiosas, especialmente as de Londres-Euston, Victoria, S. Pancrácio e Charing Cross, e as das cidades importantes. Afóra estas ha muitas outras de modesta construcção em madeira, sendo o edificio e o alpendre tudo feito de madeira. Alem d'isso é prodigioso o numero de despachos centraes, tanto para venda de bilhetes, como para expedição e recepção de bagagens e mercadorias que se espalham por toda a cidade de Londres.

Junto aos mercados, nos cruzamentos de ruas importantes, em todos os centros de movimento, nos caes de embarque, nas docas, por toda a parte se veem, em grandes letras, taboetas que annunciam uma estação central d'esta ou d'aquella companhia.

Além d'isso as companhias fazem annunciar os seus

serviços por todas as fôrmas, por todas as mil fôrmas porque se explora o annuncio na Inglaterra.

Os seus horarios são affixados em quadros por toda a parte, em grandes cartazes especiaes para cada linha, alguns de lindo effeito pelas suas illustrações a côres, representando os pontos mais pittorescos que a linha serve.

Nos theatros, nos hoteis, nos cafés da alta sociedade, nas ante-salas dos mesmos, ostentam-se bellos quadros bem emmoldurados com o titulo das companhias e photographias das cidades, edificios, jardins, etc.

N'esses mesmos estabelecimentos, em muitos outros, nas pontes dos vapores etc., ha os livros horarios de cada linha, em capas de marroquim com letras doiradas, á disposição do publico.

Além d'isso não tem conto o numero de publicações com gravuras e chromos lindissimos, feitos para attrahir o *touriste* aos logares pittorescos.

Reciprocamente, se as companhias fazem grande despesa em publicidade, tambem lucram necessariamente com a publicidade dos outros.

E' na verdade prodigioso o numero de annuncios que cobrem as estações, os letreiros, as paredes proximas dos pontos de passagem. Em todas as vizinhanças das linhas, mesmo no meio dos campos, ha grandes taboletas annunciando pilulas d'esta qualidade, phosphoros d'aquella, sabonetes, sementes, tudo quanto se vende em todo o paiz. Não ha hotel, em qualquer local, que não esteja annuciado mil vezes em todo o caminho que conduz á estação mais perto.

Estes annuncios são, alguns em enormes taboletas com letras da altura de tres e mais metros, especialmente os dos jornaes *Daily Telegraph*, *Chronic* etc., outros em placas de ferro esmaltado, de todas as côres e feitio, formando um conjuncto lindissimo, um embelezamento para as estações.

No nosso Portugal não se pôde fazer isso, não só porque o furor do annuncio não existe, como porque um sabio conselheiro se lembrou de impôr a taxa de 700 réis por anno, só de sellos, a cada annuncio que não seja impresso ou estampado; uma disposição que só serve para prejudicar o commercio, o estado, as linhas ferreas e as empresas.

Se nós tivéssemos ahí menos sabios legisladores, não perdíamos nada.

E' facto que esta multiplicidade de letreiros, confundindo-se com os indicativos dos nomes das estações intermedias, causa um certo embaraço ao viajante novato.

Mas este facilmente se habitua, tendo em attenção que o nome das estações está sempre nos vidros dos candieiros, e quasi sempre em grandes letras no encosto dos bancos da estação.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Tarifa n.º 3 B. B. g. v.—Distribuimos hoje esta tarifa da Companhia Real, applicavel á Beira Baixa e a que já nos referimos no numero anterior.

Tarifa L. n.º 3 g. v.—Com a publicação do novo horario começa em 18 do corrente o serviço dos tramways entre Rocio e Queluz.

Os novos apeadeiros são: Cruz da Pedra, Buraca e Damaia. Os preços applicaveis são os da nova tarifa L. n.º 3 g. v. que distribuiremos com a proxima «Gazeta»

A linha é dividida em tres zonas, sendo a 1.ª de Lisboa-R. a S. Domingos, a 2.ª de S. Domingos a Porcalhota e a 3.ª da Porcalhota a Queluz-Bellas.

Os preços dos bilhetes são: percurso n'uma só zona: 2.ª classe 80 réis, 3.ª 50 réis; d'uma zona para a immediata, 90 e 60 réis, da 1.ª zona para a 3.ª ou vice-versa 150 e 100 réis. Estes bilhetes só são validos para os comboios da linha de Cintra.

O caminho de ferro de Pretoria a Lourenço Marques

Por telegramma de Londres sabe-se que se realizou em 8 do corrente a abertura official do caminho de ferro de Pretoria a Lourenço Marques, em presença dos governadores de Lourenço Marques, Cabo, Natal e da Bechualanda.

Tem, pois, a florescente republica do Transvaal um porto maritimo independente e ao abrigo da influencia ingleza, estando por consequencia satisfeita a sua aspiração, para o que Portugal muito contribuiu com o seu trabalho e boa vontade.

A secção do caminho de ferro que foi inaugurada liga com o nosso caminho de ferro de Lourenço Marques á fronteira do Transvaal. Desde 1869 que se manifestára o pensamento de ligar a capital do districto portuguez com a republica sul-africana, o que só agora se effectuou.

Nos estudos para o estabelecimento de toda a linha tomou Portugal parte activa, tendo em 1893 o governo do Transvaal encarregado o engenheiro portuguez e nosso distincto amigo sr. Joaquim José Machado, de estudar o prolongamento da nossa linha até Pretoria. O sr. Machado é muito estimado no Transvaal, tendo o governo da republica dado a uma das estações da linha o nome d'este engenheiro.

D'aquí enviamos á republica do Transvaal as nossas felicitações, abrangendo tambem Lourenço Marques, que entrou agora n'um periodo que deve ser de brilhante prosperidade, se olharmos com cuidado para esta nossa importante colonia.

Metropolitano aereo

Foi presente ao gabinete francez o projecto d'um metropolitano aereo, que circumdará o litoral da França, de Calais aos Pyreneus, assim como dos Pyreneus á fronteira italiana.

Este metropolitano permittiria dar a volta á França, a uma altura média de 8 a 10 metros, e apresenta sobre os caminhos de ferro ordinarios a vantagem especial de não necessitar nenhuma expropriações de terrenos. A travessia ficaria assegurada por meio d'uma ponte, com ascensores de 40 a 50 metros de elevação.

O sud-express

Pelo novo serviço do *sud-express*, a que já nos referimos, a circulação d'este comboio passou a fazer-se da seguinte fôrma:

Duas vezes por semana, ás quartas feiras e sabbados, partirá o *sud-express* da *gare* do norte em Paris, ás 7 e 27 da tarde.

A partida de Londres é ás 11 h. da manhã e a chegada a Paris ás 7 h. da tarde.

Chegado á estação de Medina del Campo, o *sud-express* divide-se em duas secções: uma que se dirigirá por Villar Formoso para Lisboa, onde chegará ás 12

e 25 m. da tarde ás segundas e sextas-feiras, ganhando por esta fórma 5 horas sobre o seu antigo itinerario; outra que seguirá para Madrid, onde entrará ás 11 e 40 m. da tarde.

Ao regresso, o comboio sahirá de Lisboa ás 11 e 45 m. da noite ás quartas e sabbados, e chegará a Paris, ás 8 e 15 m. da tarde ás segundas e sextas-feiras.

O terceiro comboio semanal *sud-express* não vem a Lisboa, circula só entre Paris e Madrid.

Tratado de commercio com a Russia

Foi já assignado pelo ministro dos negocios estrangeiros, sr. Lobo d'Avila, e pelo sr. Schevitch, ministro plenipotenciario em Lisboa, a convenção commercial e de navegação entre Portugal e a Russia.

Os novos canaes

Depois da inauguração do canal de Kiel, fala-se em França da abertura d'um novo canal, que ligará também dois mares: o Oceano e o Mediterraneo. Aparte as conveniencias commerciaes, o novo canal teria alto valor strategico, facilitando a passagem das esquadras de um para outro mar, e abreviando consideravelmente a distancia entre os portos do norte e oeste da França e a passagem de Suez.

Segundo o projecto já elaborado e apresentado á camara, o canal teria 525 kilometros de extensão, 44 de largura em via simples e 63 em via dupla, sendo a profundidade de 8^m,50.

Começaria em Bordeus, seguindo o Garonne n'uma extensão de 85 kilometros, passando por Castets, Toulouse e Narbonne, vindo terminar em Grussan.

Se a França pensa na execução d'este projecto, a sua alliada Russia, por sua vez, estuda a ligação do mar Baltico com o mar Negro, por um canal entre Dnieper e Dwina.

Novo districto em Angola

Está finalmente resolvida a formação de um novo districto em Angola, comprehendendo as terras portuguezas de Lunda, do Cuango a Cassai. Para governador foi escolhido o sr. coronel Henrique de Carvalho que foi ha annos encarregado de explorar a região. Esta occupação tem por fim accentuar o dominio portuguez, e annullar, no que nos póde interessar, a influencia dos nossos vizinhos belgas.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Em harmonia com o disposto no art. 31.º dos estatutos d'esta companhia, approvados por alvará de 30 de novembro de 1894, são convocados os srs. accionistas para se reunirem em Lisboa, na sede social, em assembléa geral ordinaria, no dia 29 de julho proximo futuro á 1 hora da tarde.

Ordem do dia

Apresentação de:

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

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

Esta assembléa geral, segundo os preceitos do art. 28.º, compor-se-ha dos accionistas possuidores de 100 ou mais acções da companhia.

Para poder tomar parte na assembléa devem as acções nominativas ter sido averbadas até o dia 29 do corrente inclusivé, e as acções ao portador ser depositadas até ás 4 horas da tarde do dia 14 de julho proximo futuro:

Em Lisboa: — na sede da companhia.

Em Paris: — nas caixas do Crédit Lyonnais, na Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, na Société Générale pour favoriser le développement du commerce e de l'industrie en France, no Comptoir National d'Escompte e no Banco de Paris et des Pays-Bas.

Em Londres: — nas caixas dos banqueiros Glyn Mills Currie & Co.

Em Berlin e Francfort: — nas caixas do Bank für Handel & Industrie.

Os bilhetes de admissão á assembléa serão passados pela commissão executiva em vista das acções averbadas ou dos recibos dos depositos das acções depositadas.

A assembléa geral constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos do art. 23.º, 36.º e 37.º, dos estatutos.

Lisboa, 22 de junho de 1895.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de julho de 1895.

A situação da nossa praça, posto que tivesse animado alguma cousa na quinzena que hoje finda, está longe de se mostrar sufficientemente confiante nas cousas publicas. O cambio do Brazil melhorou, mas a alta (11 1/4) foi pouco duradoura, voltando dias depois a 10 3/4. A questão politica brasileira não está liquidada. A guerra do Rio Grande parece effectivamente proxima do seu termo. A morte heroica de Saldanha da Gama extinguiu o ultimo esforço dos insurrectos. Assim se pudessem dizer o mesmo da influencia da morte do marechal Floriano na surda agitação militar, que intensamente lavra no Rio de Janeiro. O presidente Prudente de Moraes está enfermo, tendo além d'isso soffrido dois grandes desgostos de familia, que mais o abateram e fizeram radicar no seu animo o desejo de se retirar da vida publica. Os elementos militares continuam a conspirar no sentido d'uma nova dictadura militar. Os elementos civis parecem não estar igualmente satisfeitos com a situação politica, o que tudo representa difficuldades sérias para a alta administração da republica. Emquanto se viver n'este regimen de receios, duvidas e sobresaltos, claro é que a situação financeira não melhorará.

*

Apesar do que se disse, parece que a concorrência á subscrição das obrigações da Companhia dos Phosphoros não foi tamanha como se esperava. Os que esperavam ver n'ella a prova provada de que se haviam desvanecido por completo as apprehensões dos capitalistas sobre a applicação das suas disponibilidades, cremos que não devem ter ficado satisfeitos. Ha capital em abundancia, é certo, mas continua retrahido, não o movendo nem mesmo os negocios melhor garantidos.

*

As taxas de descontos continuaram elevadas, mantendo o Banco de Portugal a sua taxa invariavel de 6 0/0, regulando no mercado os reportes a 5 1/2 e os descontos de 5 a 6 0/0. As inscrições de assentamento (s. c.) regularam de 35,45 a 36,25, as de coupon de 34,40 a 35,50. As obrigações do emprestimo de 1888 (4 0/0) regularam a 15\$600, as de 4 1/2 (ext.) a 43\$500 e as internas a 47\$500. As obrigações prediaes de 6 0/0 (ass. j. a. r.) estiveram a 94\$600, as de 5 0/0 a 90\$500 (1.º 95). As obrigações Loanda-Ambaca regularam a 74\$500 réis firmes, cotação inferior ao seu valor e garantia.

*

As acções dos bancos mostraram-se também em geral muito firmes e em alta, cotando-se as do Banco de Portugal a 120\$500 réis, as do Lisboa & Açores a 105\$500, as do Commercial de Lisboa a 99\$500. Para as obrigações das Aguas houve compradores a 65\$500 réis, mas houve falta de papel no mercado.

*

A alta do cambio do Brazil fez com que o cambio-cheque sobre Londres se precepitasse a 42, mas voltou depois a 41 5/8, que em pequenas variantes tem mantido. Os fundos portuguezes em Londres tem regulado a 26 3/4.

*

Causou impressão na praça a noticia de que a casa Baring Brothers de Londres havia annuciado o pagamento dos coupons da divida fundada externa portugueza sem passar certificados pelos juros não pagos. Também causou impressão a noticia de que o Monte-pio Geral havia entregue ao governo a sua reserva

d'ouro. A direcção d'este importante estabelecimento appressou-se a fazer publico que a noticia carecia de fundamento não se tendo tocado em semelhantes reservas.

*

A' ultima hora falla-se em que o governo procura regularisar a circulação monetaria e fiduciaria da provincia de Angola, authorisando-se, em condições muito vantajosas para o estado a recunhagem de toda a prata estrangeira circulando n'aquella provincia e lançando n'ella 1.500 contos de prata portugueza. Ha muito que esta transformação estava sendo reclamada pelos mais altos interesses do commercio colonial e oxalá que d'esta vez se resolva o problema.

J. F.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 juillet 1895.

Les transactions sont animées et les nombreux coupons sur les fonds d'État et beaucoup d'autres valeurs qui viennent d'être détachés n'ont pas peu contribué à donner au marché une certaine activité par suite du remploi. Les spéculateurs entrevoient en outre une continuation d'affaires, la période des vacances passera donc inaperçue, car plusieurs grandes émissions en préparation ne tarderont pas à absorber les disponibilités actuelles. L'emprunt Chinois sera donc le premier à profiter des bonnes dispositions de la place: cet emprunt représenté par des obligations de 500 fr. rapportant 20 fr. sera émis le 19 du mois. Le taux d'émission sera de fr. 99, 20 %.

Le 3 % perpétuel progresse à fr. 102,30: l'amortissable (ex-coupon) termine à fr. 100,60: Le 3 1/2 finit à 108,15 fr.

*

L'Italien (coupon détaché) vaut 89 fr. En ce qui concerne ces fonds, il est bon de revenir sur les plans financiers de Mr. Sonnino, ne fut ce que pour rappeler combien l'optimisme du ministre est exagéré. Mr. Sonnino a fait table rase des difficultés avec lesquelles l'Italie est aux prises depuis nombre d'années, et semble avoir oublié la nécessité pour tenter l'unification de dettes projetées, d'un crédit autrement solide que celui de l'Italie.

Le Parlement Italien votera sans doute le projet, mais il s'agira ensuite de l'exécuter. Les syndicats pousseront peut-être encore les cours, c'est aux capitalistes français de ne pas faire le jeu de nos voisins d'outre-frontières. Sur l'Extérieure Espagnole, le calme revient, les nouvelles du Cuba continuant à être plus satisfaisantes.

*

Toute la côte des Fonds Russes est en hausse. Le Russe 1880 passe à 101,25 fr. Le Consolidé vaut 101,50 fr. le 3 1/2 92,40 fr. le 3 1/2 1894 termine à 97,40 fr. Le Russe Intérieur est bien tenu à 67,50 fr.

La reprise sur les Fonds Portugais se continue: le 3 % finit à 26 3/4 (ex-coupon).

L'obligation Tabacs Portugais progresse à 478,75 fr. L'action s'avance à 548,75 fr. Les actionnaires sont convoqués pour le 31 juillet courant au siège social à Lisbonne en assemblée générale ordinaire.

Fonds Turcs. Le bruit des troubles ant Macédoine avait fait reculer les fonds ottomans, mais ce bruit ayant été démenti, les cours ont regagné le terrain perdu.

Les Fonds Serbes redeviennent calmes.

État libre du Congo. Pas de changement à signaler. Ce lot reste à 97,50 fr.

Le Brésilien monte à 78 fr.

*

La question du renouvellement du privilège de la Banque de France ne semble pas encore à la veille de se discuter. Nous devons dire que, dans certains milieux, on considère comme impossible l'ajournement au delà de l'année prochaine.

Le Crédit foncier (ex-coupon de 18,24 fr.) s'inscrit à 887,50 fr. Dans sa séance du 3 juillet, le conseil d'administration a autorisé pour 2 millions 917,167 de nouveaux prêts.

La Banque de Paris et des Pays-Bas se traite vers 840. L'émission prochaine de l'emprunt chinois va donner une preuve nouvelle de l'activité déployée par cet établissement.

Le Crédit Lyonnais avance à 827,50 fr.

L'action Comptoir National d'Escompte gagne une cinquantaine de francs d'un mois à l'autre et finit à 640 fr. Le bruit court que cette société prendra part avec la Banque Ottomane à la création d'une Banque dans le Transvaal.

Le Crédit Mobilier se négocie à 75 fr.

La Banque Internationale est en nouvelle avance à 580 fr. Elle prend une part active aux opérations sud-africaines.

Les transactions ont subi un certain ralentissement sur la Banque de l'Algérie qui vaut 735 fr.

La Banque Ottomane clôture à 725 fr.

Le Crédit Mobilier Espagnol est lourd à 65 fr.

*

Chemins de fer. Les recettes de nos chemins continuent à progresser. L'Est vaut 955 fr. Le Lyon se traite à 1.480 fr. Le Nord est à 1.845 fr., l'Orléans à 1.580 fr., et l'Ouest à 1.095 fr.

Les Chemins Algériens n'ont pas fait preuve d'une vive activité.

Un peu de faiblesse est à signaler sur les Autrichiens qui restent à 930 fr.

Les obligations Chemins Portugais (anciennes et nouvelles) se maintiennent fermes à 130 fr.

Les Andalous valent 167,50 fr.

Nord de l'Espagne. La baisse paraît être arrêtée sur ce titre qui se négocie à 87,50 fr.

L'action Nitrate Railways est en progrès à 445 fr. L'acompte sur le dividende a été fixé à 15 shillings au lieu de 20 sh. l'année dernière.

*

Le groupe Suez est bien animé, il est en reprise assez marquée. Panama et Corinthe, sont abandonnés.

Les Eaux de Vichy, s'inscrivent en hausse à 4.000 fr. Eaux pour l'étranger plus faibles à 275 fr.

Fermeté de l'action Omnibus à 1.075 fr. — les recettes s'améliorent de plus en plus.

Les Entreprises civiles et militaires, après être montées à 285 fr., reviennent à 270 fr. Aujourd'hui, 12 courant, assemblée extraordinaire des actionnaires; assemblée convoquée par suite de l'incendie des ateliers.

Les Moulins de Corbeil oscillent de 420 à 425 fr.

La Tour Eiffel se traite à 345 fr., et la part de fondateur à 320 fr.

*

Le mouvement se continue sur les Mines d'Or, et la hausse n'a pas dit son dernier mot: à proprement parler, le marché de cette catégorie de valeurs est en ébullition.

En dehors du Witwatersrand, on commence à s'occuper du district du Lydenburg. Sur notre place, la Buffelsdorn est toujours en grande faveur; elle finit à 200 fr. on annonce la prochaine création d'une société filiale, la Buffelsdorn A, dont les titres seront réservés par préférence aux actionnaires de la compagnie.

La Langlaagte progresse à 157,50 fr. ainsi que la Simmer and Jack à 432,50 fr.

La Rand fontein vaut 73,75 fr.

La Klein fontein finit à 155 fr. en reprise sensible.

*

La Chartered, la Mozambique, au sujet des quelles nous avons attiré l'attention de nos lecteurs, il y a quelques mois se retrouvent en avance notable. La Chartered termine à 125 fr., et la Mozambique à 46,25 fr. A propos de la Chartered deux mots au sujet de son émission: cette compagnie vient de décider l'émission de 500.000 nouvelles actions; les nouveaux titres sont offerts par préférence aux actionnaires au prix de £ 3 1/2. L'émission est garantie à ce prix par la consolidated Goldfields; elle produira un capital de 1.750.000 £ qui sera employé à rembourser toutes les obligations en circulation, à l'établissement de chemins de fer, routes, etc.

La Sheba, nouvelle venue, gagne six points à 62,50 fr.

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

Le Rio passe de 400 à 415 fr.

La Tharsis ne manque pas de fermeté à 117,50 fr.

L. C.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v...	42 1/4	42 3/16	Desconto no Ban-	
" cheque...	42 1/16	42	co de Portugal.	6 0/0
Paris 90 d/v.....	679	680	No mercado.....	5 1/2 0/0
" cheque.....	682	683	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v....	278	279	res	256
" cheque...	280	282	Cambio Brazil...	11 1/2
Francfort 90 d/v..	278 1/2	279 1/2	Premio libra....	1 \$ 190
" cheque...	280 1/2	282 1/2		
Madrid cheque...	985	990		

	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	—
Bolsa de Lisboa:														
Inscrições assent.....	36,20	35,25	36,20	35,50	35,60	35,60	35,60	35,50	35,70	36	36	35,98	—	—
" coupon.....	35	—	35,25	35,27	35,50	35,30	35,35	—	35,45	—	36	35,90	35,60	—
Divida externa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. 4 0/0 1888, premios...	15.900	15.600	—	—	—	15.600	—	15.950	—	15.800	—	15.800	—	—
" 4 1/2 0/0 1888 assent...	47.000	47.000	—	—	—	47.400	47.500	47.500	—	—	48.800	48.800	—	—
" 4 0/0 1890 coupon.....	41.900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 0/0 88-89 assent...	—	—	—	—	—	—	—	44.000	—	44.000	—	—	—	—
" Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações B. de Portugal.....	—	—	—	120.500	120.520	120.500	117.500	120.500	—	119.000	119.500	—	119.500	—
" " Commercial.....	—	—	—	—	102.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " N. Ultramarino...	—	54.000	—	54.000	—	—	54.000	—	—	54.000	53.500	54.000	—	—
" Tabacos coupon.....	—	65.600	—	—	—	—	—	66.300	—	—	—	—	—	—
" Comp. Real.....	—	—	—	—	—	10.400	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6 0/0.....	94.600	—	94.700	92.500	—	—	—	95.000	95.000	—	—	—	—	—
" " 5 0/0.....	90.800	—	—	89.500	—	—	—	—	90.000	90.300	90.300	—	90.000	—
" Comp. Real 3 0/0.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" C. Nacional.....	—	—	20.500	—	—	—	—	—	—	—	—	22.000	—	—
" Atravez Africa.....	73.500	—	—	74.000	74.000	74.500	75.000	77.000	77.800	77.000	77.300	77.300	—	—
Bolsa de Paris:														
3 0/0 portuguez.....	26,25	26,62	27,18	27,21	26,18	26,87	26,81	26,93	26,68	26,68	26,53	26,56	26,68	—
Ações Comp. Real.....	—	44	44	44	43	45	—	—	—	44	—	43,50	—	—
" Madrid-Caceres.....	—	46	—	46,25	—	—	—	—	46,25	—	42,50	46	—	—
" Norte de Hespanha..	87	86,50	85	84	85	85	88	87	87	88	88	—	—	—
" Mad. Zaragoza.....	133	132,50	133,50	132	134	132	—	134	132,50	133	133	—	—	—
" Andaluzes.....	159,50	—	152,50	150	160	160	153	155	158	158	152	—	—	—
Obrig. Comp. Real.....	—	124	124	125	126	131,50	132	128	130	130	130	131	—	—
" C. Beira Alta.....	72,50	72,50	72,50	74	74,50	74	73	73	74	74	72,50	—	—	—
" Madrid-Caceres.....	140	141	140	140	—	141,25	142,50	142,50	144,75	142,50	144,75	145	—	—
" N. Hesp. (1.ª hyp.)...	227,50	228	226	222	231,50	221,50	227,25	221	222	222	224	—	—	—
Bolsa de Londres:														
3 0/0 portuguez.....	25,87	26,25	26,56	26,75	26,75	26,75	26,87	26,87	26,87	26,62	26,62	26,50	26,50	—
Obrig. Atravez Africa.....	66	66	66	64	64	64	64	64	72	72	72	72	—	—
Amsterdam:														
Obrig. Atravez Africa.....	64,94	64,94	64,95	65,75	66,50	66,50	69	69,50	70,25	69,50	68,50	68,50	—	—
Bruxellas:														
Obrig. Atravez Africa.....	66,25	66,25	66,25	66,25	66,25	66,25	66,25	66,25	66,25	71	71	71	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas				Período de exploração		RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
						1895			1894			Totais		Diferença a favor de	
						Kil.	Totais	Kilome- tricas	Kil.	Totais	Kilome- tricas	1895	1894	1895	1894
COMPANHIA REAL	Antiga rede	de 18 24	Junho	690	Réis 64:599.000	Réis 93.621	690	Réis 50:313.718	Réis 72.913	Réis 1.287.728.000	Réis 1.200:282.897	Réis 87:445.103	-		
	e nova não	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	garantida.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Nova rede	de 18 24	Junho	380	7:941.000	20.897	380	6:144.471	16.161	143:400.000	134:186.832	9:213.168	-		
	garantida.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Sul e Sueste...		28 3	Junho	475	15:739.095	33.136	475	12:468.180	26.248	264:522.280	265:910.455	-	1:388.175		
		4 10	"	"	12:970.690	27.306	"	13:504.180	28.429	277:492.970	279:414.635	-	1:921.665		
		11 17	"	"	19:173.530	40.365	"	12:735.190	26.810	296:666.500	292:149.825	4:516.675	-		
		5 11	Março	353	17:068.815	48.353	353	15:993.067	45.306	148:028.607	163:038.320	-	15:009.913		
Minho e Douro.		12 18	"	"	18:323.302	51.907	"	18:636.122	52.793	166:351.909	181:674.642	-	15:322.733		
		19 25	"	"	18:804.621	53.270	"	19:262.365	54.567	185:156.530	200:937.007	-	15:780.477		
		4 10	Junho	253	5:009.238	19.799	253	4:128.131	16.317	116:445.142	108:281.675	8:163.467	-		
		11 17	"	"	4:826.856	19.078	"	3:873.863	15.312	121:271.998	112:155.538	9:116.460	-		
Beira Alta.....		18 24	"	"	6:260.019	24.743	"	5:336.821	21.094	127:532.817	117:492.359	10:039.658	-		
		14 20	Maio	105	1:520.291	14.478	105	946.203	9.011	22:653.850	21:706.690	947.160	-		
		21 27	"	"	1:164.226	11.087	"	772.639	7.358	23:818.076	22:479.329	1:338.747	-		
		28 3	Junho	"	1:290.693	12.292	"	1:149.245	10.945	25:108.769	23:628.574	1:480.195	-		
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....		30 6	Maio	34	1:268.020	37.294	34	1:089.733	32.050	18:514.974	19:058.213	-	543.239		
		7 13	"	"	1:317.795	38.758	"	1:367.250	40.213	19:832.769	20:425.463	-	592.694		
		14 20	"	"	1:453.530	42.750	"	1:223.010	35.970	21:286.299	20:648.473	-	362.174		
		3 9	Junho	3656	Ps. 1:513.501	Ps. 413	3393	Ps. 1:716.813	Ps. 485	Ps. 32:351.523	Ps. 35:770.324	-	3:418.801		
Norte de Hespá- nha		10 16	"	"	1:606.618	439	"	1:747.882	494	33:958.141	37:518.207	-	3:560.066		
		17 23	"	"	1:698.863	465	"	1:792.061	507	35:657.005	39:310.268	-	3:653.263		
		18 24	Junho	2927	1:141.537	390	2672	1:094.784	412	24:074.702	24:804.967	-	730.265		
		25 1	Julho	"	1:042.013	356	"	994.289	372	25:116.715	25:799.256	-	682.541		
Madrid — Zara- goza—Alican- te.....		28 3	Junho	894	341.617	382	894	310.860	347	6:304.551	6:354.465	-	49.904		
		4 10	"	"	275.176	308	"	272.391	305	6:579.737	6:626.836	-	47.119		
		25 1	Julho	180	53.005	294	180	58.225	323	1:234.395	1:270.065	-	38.670		
		2 8	"	"	47.320	262	"	44.286	246	1:278.715	1:214.354	-	35.636		

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des Chemins de fer. — Accusamos recebido o vol. IX, n.º 6, d'este boletim. Insere, como de costume, interessantes artigos sobre os grandes assumptos ferro-viarios, alguns dos quaes foram discutidos nas sessões do anterior congresso de caminhos de ferro.

Os syndicatos em acção. — Temos presente este folheto, publicado a proposito da herança do capitalista Barata Salgueiro, ultimamente fallecido.

Publicações officiaes. — Recebemos o n.º 14 do *Boletim da Direcção Geral de Agricultura* e o n.º 2 do *Boletim da Comissão central promotora do commercio de vinhos e azeites*, relativo ao mez de janeiro ultimo.

— Temos tambem presentes os n.ºs 301 e 302 da magnifica *Revista de Obras Publicas e Minas*, interessante publicação mensal da Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes.

Guia para los viajeros de los ferro carriles. — Está publicado o numero referente ao mez de julho, que contém desenvolvida noticia sobre o serviço de verão nas linhas hespanholas.

LINHAS PORTUGUEZAS

Linha urbana do Porto. — Continuam com actividade os trabalhos no tunnel da Ave Maria. Já começaram mais alguns trabalhos na ponte do tunnel que fica sobre a praça da Batalha, faltando apenas 66 metros para o acabamento da abobada.

A trincheira da estação central vae muito adeantada, tendo já começado o corte pela rasante, extrahindo-se d'alli 170 wagons de entulho por dia.

Começou-se já a apparellhar a pedra para a bocca do tunnel em S. Bento. A pedra, que ali se encontra em grande quantidade, é do monte de S. Gens, devendo principiar o seu assentamento quando o corte da rasante chegar á bocca do tunnel, o que não levará muito tempo.

Do lado da viella da Madeira para o largo da Feira de S. Bento tomam incremento as escavações para o aqueducto de esgoto das aguas do tunnel, que tem ligação com o collector geral da Feira de S. Bento.

Generos frescos. — Determina a companhia real, em 10 do corrente que as suas estações permittam aos expedidores o envio das senhas junto á escripturação nas remessas de grande velocidade de generos frescos e de facil deterioração, comprehendendo-se, n'esta designação, peixe fresco, criação, caça, flôres naturaes cortadas, hortaliças, fructas verdes, carne fresca, etc.

Os expedidores teem de declarar que isentam a companhia de responsabilidade pelo extravio da senha ou pela indevida entrega tanto da senha como da remessa.

Caminho de ferro da Zambesia. — A companhia dos caminhos de ferro da Zambesia encarregou o sr. engenheiro Soeiro de estudar o estabelecimento de uma linha entre Quelimane e o Nyassa.

Novos horarios. — A nossa secção dos horarios está já modificada em conformidade com o novo serviço de comboios que vigorará desde 18 do corrente nas linhas do Sul e Sueste, Companhia Real e Beira Alta.

A abertura da linha de Cascaes até Caes do Sodré só se realizará em Agosto e será tambem n'este mez que o Minho e Douro alterará o seu horario.

Loanda a Ambaca. — Por telegramma recebido em Lisboa sabe-se que tem augmentado consideravelmente

o movimento d'este caminho de ferro desde que foi aberta á exploração a secção que melhor serve a região de Cazengo, importantissima pela sua producção de café. A linha chega actualmente a Quete, kilometro 300, faltando apenas 64 kilometros para chegar ao seu terminus — Ambaca.

O caminho de ferro de Loanda a Ambaca está em construcção ha 8 annos, tendo construidos 300 kilometros, ou seja 37,5 por anno.

Está naturalmente indicado levar-se a linha até Malange, n'um traçado já estudado de 150 kilometros, e successivamente até o Cuango. A este respeito, e sobre a construcção d'um ramal para o Dondo, consta que o sr. ministro da marinha consultou a Companhia Real dos caminhos de ferro Atravez d'Africa.

LINHAS HESPANHOLAS

Novas linhas. — Foi auctorizada a construcção e a exploração de uma linha ferrea desde Sotiello ao porto de Musel (Gijon) e outra de cremalheira entre Ategarrieta ao monte Ulla (S. Sebastian).

Linares a Almeria. — Realizaram-se as experiencias officiaes das pontes metallicas sobre os rios Guadalimar, Lupion, Matadero, Guadalquivir, Bédmar e Jandulilla, sendo bons os resultados obtidos.

Caminho de ferro do Cantabrico. — Está resolvido o prolongamento d'esta linha até os limites da provincia, tendo começado já a fazer-se os trabalhos de campo.

Grao-Valencia-Turis. — Chega já a Almerique este caminho de ferro economico que a empresa constructora não desiste de fazer entrar em Madrid.

Madrid-Caceres-Portugal. — O resultado da exploração da linha de Madrid-Caceres-Portugal, durante o anno de 1894, apresenta-se um pouco mais satisfactorio, mas ainda assim longe de ser animador.

Eis os numeros:

	Pesetas
Em 1894	3.042.641
Em 1893	2.812.131
Augmento em 1894	210.460

Por kilometro e por anno:

Em 1894	7.045,78
Em 1893	6.601,82
Mais em 1894	443,96

Madrid a Santander. — O chamado caminho de ferro do meridiano, entre Madrid e Santander, encurtará em 110 kilometros a distancia que existe actualmente entre estes dois pontos pela linha que está aberta á exploração.

A nova linha terá tambem menor percurso da que actualmente se está construindo, de via reduzida, entre Madrid e Santoño.

Em Londres, constituiu-se já a companhia que toma a seu cargo a construcção da linha de Madrid a Santander.

De Peñarroya a Fuente del Arco. — Deve realizar-se muito brevemente a inauguração d'este caminho de ferro de via reduzida, destinado a servir uma zona muito rica em minerios de chumbo, o qual terá as seguintes estações: Peñarroya, La Parrilla (apeadeiro), Los Eneros (apeadeiro), Fuente Ovejuna, Argallón, La Granja, Azuaga, El Triunfo, Berlanga, Valverde e Fuente del Arco. A nova linha mede 68 kilometros.

Santander a Bilbao. — Deve abrir á exploração este anno a linha de Santander a Bilbao, cujos trabalhos estão muito adiantados.

De Gibraltar a Malaga. — Entraram em actividade os trabalhos de construcção da nova linha ferrea de Gibraltar a Malaga de que as ultimas chuvas tinham impedido a execução regular.

Plasencia a Astorga. — A construcção d'esta transversal continua a fazer-se com pasmosa morosidade, sendo insignificante o numero de operarios que n'ella se empregam.

Porriño a Mondariz. — Foi concedida licença pelo governo hespanhol para o estabelecimento de uma linha de via reduzida entre Porriño e Mondariz, estação d'aguas muito apreciada.

LINHAS ESTRANGEIRAS

BELGICA

A linha do tremvia Norte-Meiodia, de Bruxellas, linha que atravessa os passeios do Norte Anspach e de Hainaut, e que mede mais de 2 kilometros, vae ser dotada de tracção electrica. A linha

é de via dupla e será alimentada por uma só fila de postes collocados entre as duas vias.

Cada poste terminará por uma lampada de luz electrica.

FRANÇA

Foi inaugurado em França um novo caminho de ferro, o de Bauzée a Verdun. É de via estreita a nova linha e mede 37,500 kilometros. As suas estações são: Bauzée, Rignaucourt, Montrecourt, Heippes, Louilly-Lemmes, Louhesne, Mixenville e Verdun.

RUSSIA

O governo russo continúa a occupar-se com todo o empenho do desenvolvimento da rede dos caminhos de ferro secundarios. Para tratar d'isto foram nomeadas tres commissões, uma composta de funcionarios do ministerio das finanças encarregados de estudar a parte economica, outra constituída por engenheiros, especialmente destinada a tratar do assumpto sob o ponto de vista technico, e finalmente a terceira, encarregada de revêr o plano geral, com o concurso de delegados dos ministerios da viação, da guerra, agricultura e territorios.

São as seguintes linhas, de via larga ou estreita, que vão ser construidas brevemente:

Pskow-Bologóe (335 verstes d'extensão), Rybinsk-Yaroslavl (81), Moscou-Briansk (365), Stnitkino-Kolina (45), Stnitkino-Oskol (118), Livny-Marmygi (60), Piriatine-Krasnoé (86), Nérekhta-Séréda (43), Serguievo-Penkovo (15), Serponkhov-ville (6), Prossianaia-Berdiansk (160), Kalatchevskaia (3,5), Krotovka-Serguievsk (88), Sotkinskaia (58), Poltava-Constantinograd (31) e Loukow-Lublin (85).

PRUSSIA

A camara prussiana estuda presentemente um projecto de le que tem por fim permittir a constituição de hypothecas sobre caminhos de ferro particulares e sobre as linhas de interesse local, considerando por essa forma cada linha como se formasse um conjuncto individual, ao qual se applicarão, pouco mais ou menos, as regras estabelecidas para hypothecas sobre propriedades immobiliarias.

Para auxiliar a parte financeira d'este projecto, votou a camara a verba de 6:250.000 francos, importancia que será confiada aos presidentes de cada provincia.

Ascensor Municipio-Bibliotheca

Estatutos da companhia

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

(Continuado do n.º 181)

CAPITULO VI

Distribuição dos lucros e dividendo

Art. 27.º — Os lucros liquidados da companhia, tirada a percentagem de 5 por cento para o fundo de reserva e deduzida a importancia das gratificações estipuladas pela assembléa geral, nos termos do artigo 20.º n.º 4, serão divididos por acções.

CAPITULO VII

Art. 28.º — O balanço geral das operações da companhia será fechado em 31 de dezembro de cada anno.

CAPITULO VIII

Art. 29.º — Resolvida a liquidação da companhia, conforme os artigos 18.º e 21.º, será esta regulada pelas disposições dos artigos 130.º a 144.º do código commercial.

CAPITULO IX

Disposições geraes

Art. 30.º — O anno da companhia é o anno civil.

Art. 31.º — As eleições para os diversos cargos da companhia serão feitas de tres em tres annos, e pela forma descripta nos artigos 23.º e 24.º

Art. 32.º — Quando dois ou mais accionistas obtiverem em segundo escrutinio igual numero de votos para o mesmo cargo, preferirá o que tiver maior numero de acções, e se tiver igual numero de acções, será chamado o mais velho.

Art. 33.º — Os accionistas, quando eleitos para cargos differentes, terão de optar, por não ser permittida accumulção.

Art. 34.º — Os substitutos da gerencia e do conselho fiscal serão chamados, por ordem da votação (artigos 23.º e 24.º), a substituir as faltas ou impedimentos dos effectivos, e perceberão as gratificações respectivas pelo tempo que estiverem em exercicio.

Art. 35.º — É permittida a reeleição para todos os cargos da companhia.

Art. 36.º — É permittida a emissão de obrigações.

Art. 37.º — A assembléa geral ordinaria reunir-se-ha até 15 de fevereiro de cada anno.

CAPITULO X

Disposições transitorias

Art. 38.º — O gerente e o conselho fiscal só terão direito á retribuição, marcada annualmente pela assembléa geral, quando os lucros liquidados da companhia permittirem um dividendo não inferior a 6 por cento.

Art. 39.º — Os corpos gerentes designados nos presentes estatutos vigorarão por espaço de tres annos.

Assembléa geral: — Presidente, dr. João Maria Correia Ayres de Campos; Vice-presidente, dr. Luiz Gonzaga dos Reis Torgal; Primeiro secretario, Manuel Roque dos Santos Reis Torgal; Segundo secretario, João Augusto Ribeiro Guimarães; Vice-secretarios, Francisco José Talaia Amilcar Pinto; Gerente, Antonio Joaquim Marques; Vice-gerente, Raul Mesnier du Ponsard.

Conselho fiscal: — José Cecilio da Costa; Dr. Joaquim dos Reis Torgal; Guilherme Barreiros Cardoso.

Os presentes estatutos foram reduzidos a escriptura publica, lavrada hoje nas notas do tabellião d'esta cidade, Alves do Rio.

Companhia dos Caminhos de ferro portu- guezes da Beira Alta

(Continuado do n.º 181)

Só nos resta indicar as modificações introduzidas no balanço, calculando-se a equivalencia de réis em francos á razão de 180 réis por 1 franco (par).

No activo

Primeiro estabelecimento: 11.813:120\$635 ou 65.628.447,97 fr.

O augmento foi de 583\$505 ou 3.241,69 fr. e resultou das obras de apropriação executadas na estação da Guarda, tornada common da Companhia Real em consequencia da abertura á exploração de toda a linha da Beira Baixa.

Subvenção do Estado: 25:030\$726 ou 139.059,59 fr.

Sem alteração no exercicio precedente.

Caixas e bancos: 50:059\$602 ou 278.108,90 fr.

Houve diminuição de 11:400\$318 ou 63.335,10 fr.

Esta importancia é assim constituida:

	Reis	Francos ao par de 180 réis por 1 franco	Francos ao cambio de 31 de dezembro de 1894 ou 678 réis por 3 francos
Em Paris, ao credito da Companhia, em po- der dos seus banquei- ros.....	—	—	25.928,25 fr.
representando ao cambio de 31 de de- zembro de 1894....	5:859\$785	—	—
que calculados ao par representam.....	—	32.554,37 fr.	—
Em Portugal, em caixa ou em deposito.....	44:199\$817	—	—
valendo ao cambio de 31 de dezembro de 1894.....	—	—	195.573,95 fr.
mas representando ao par.....	—	245.554,53 fr.	—
Totaes.....	50:059\$602	278.108,90 fr.	221.502,20 fr.

A diminuição resulta de ter sido menor o producto liquido da exploração.

Material existente nos armazens e officinas: 68:183\$152 ou 378.795,28 fr.

Houve o augmento de 12:642\$131 ou 70.234,06 fr. (ao par).

Este augmento resultou da reconstituição do stock de combustivel que, no anno anterior, estava quasi exgotado na occasião do inventario.

Contas correntes e contas d'ordem, devedoras : 94.938\$455 ou 527.435,86 fr.

Houve diminuição de 1.351\$789 ou 7.509,94 fr.

As contas correntes devedoras, 29.026\$095 ou 166.256,08 fr. são formadas, na maioria, por contas abertas para o serviço combinado com as companhias vizinhas. O conjunto dos debitos variou pouco e as modificações, por companhia, não merecem qualquer explicação particular.

Indicamos no entanto que reentrou uma somma de 200\$000 ou 1.111,10 fr. sobre o credito Paulo Martins.

As contas d'ordem devedoras, 65.012\$360 ou 361.179,78 fr. apresentam apenas tambem pequenas modificações sem importancia.

Direitos fiscaes sobre as acções em França : 2.315\$538 ou 12.864,10 fr.

Houve augmento da importancia de direitos pelo exercicio, ou seja 50 francos.

Saldo das insufficiências dos productos liquidados para o pagamento dos coupons d'obrigações : 2.445.820\$840 ou 13.587.893,57 fr.

O augmento é de 237.384\$240 ou 1.318.801,34 fr. e representa principalmente a differença entre a importancia dos dois coupons vencidos e o producto liquido da exploração.

(Continua).

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de 41 chapas de ferro

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 16 do corrente perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de quarenta e uma chapas de ferro.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 1\$000 o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem d'esta direcção.

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

Lisboa, 2 de julho de 1895.

Fornecimento de correntes de ferro para guindastes

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 19 do corrente, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de correntes de ferro para guindastes.

O deposito para poder licitar é da quantia de 5\$000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo ou seja 5 % da importancia total da adjudicação; por aquelle dos licitantes a quem essa adjudicação for feita, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral dos depositos, á ordem dos mesmos caminhos de ferro.

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

Lisboa, 8 de julho de 1895.

Fornecimento de 650 barras de aço para molas

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 3 de agosto proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 650 barras de aço para molas.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 45\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo ou seja 5 % da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem essa adjudicação for feita, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem dos mesmos caminhos de ferro.

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

Lisboa, 12 de julho de 1895.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de duas placas giratorias

Pelo presente se faz publico que no dia 29 do corrente, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental, d'esta cidade, em presença do respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de duas placas giratorias para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 28\$000 réis.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente, a quem for adjudicado o fornecimento, será de 5 por cento da importancia total do mesmo fornecimento.

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

Porto, 6 de julho de 1895.

Fornecimento de 10 croxinas e 10 agulhas completas

Pelo presente se faz publico que, no dia 30 do corrente á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental, d'esta cidade, em presença do respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de dez croxinas e dez agulhas completas, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 51\$000 réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem for adjudicado o fornecimento, será de 5 por cento da importancia do mesmo fornecimento.

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

Porto, 6 de julho de 1895.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de chumaços de lã para caixas de lubrificação

No dia 5 de agosto proximo futuro, 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 chumaços de lã para caixas de lubrificação de vehiculos.

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

Lisboa, 22 de junho de 1895.

Fornecimento de escapulas, parafusos e chapins

No dia 10 d'agosto proximo futuro, 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 100.000 escapulas, 7.000 parafusos e 34.000 chapins.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens em Santa Apollonia, 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 julho de 1895.

Fornecimento de artigos de escriptorio

No dia 24 do corrente mez 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 :

- Lote n.º 1 — Livros copiadores, mataborrão, lapis, pennas, etc.
- » 2 — Pastas e livros em branco, etc.
- » 3 — Tinta.
- » 4 — Carimbos, almofadas, caixas e tinta para carimbo.
- » 5 — Gomma arabica, massa velocigrapho, etc.

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

Lisboa, 11 de julho de 1895.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes**Aviso ao publico****Linha da Beira Baixa***Tarifa especial n.º 3 — B B — grande velocidade*

Desde 1 de agosto proximo, será posta em vigor esta tarifa, destinada ao transporte de passageiros em 3.ª classe a preços reduzidos, entre Castello Branco e Covilhã e estações intermedias.

Para mais detalhes, veja-se os exemplares affixados nos logares do costume.

Lisboa, 5 de julho de 1895.

Novos horarios

Desde 18 do corrente vigorará nas linhas d'esta companhia o novo horario de comboios.

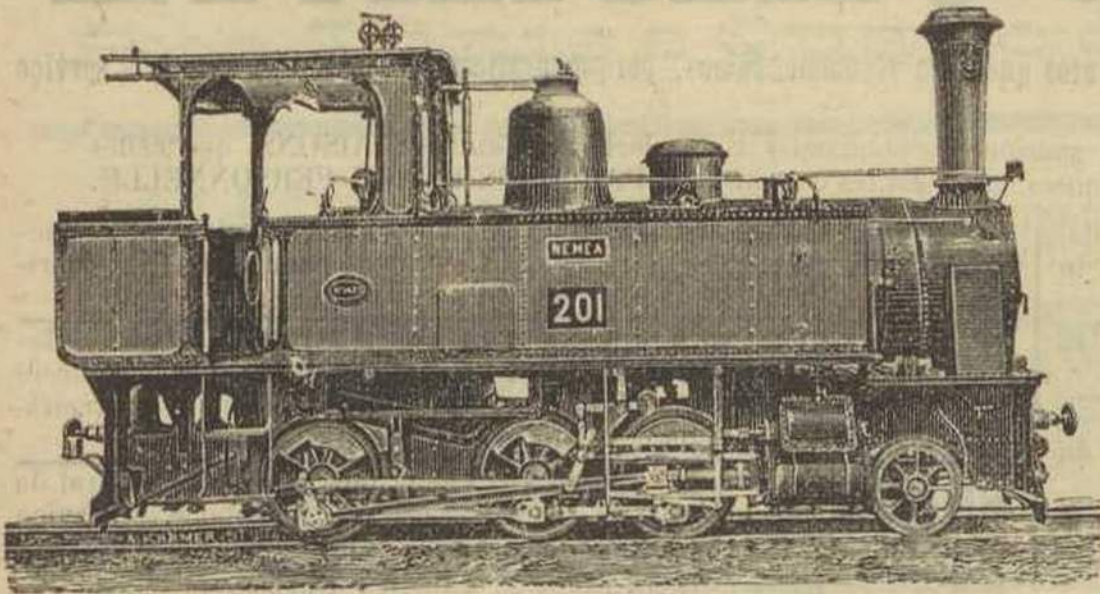
Para mais esclarecimentos veja-se os cartazes affixados em todas as estações da companhia e demais logares do costume.

Desde 18 do corrente, será posta em vigor a nova tarifa L. n.º 3 de grande velocidade, applicavel, entre Lisboa-Rocio-Que-luz, aos passageiros em 2.ª e 3.ª classe.

Para mais esclarecimentos veja-se os exemplares da tarifa affixados nos logares do costume.

Lisboa, 15 de julho de 1895.

Typ. do Commercio de Portugal



Enviám-se gratis os catalogos a quem os pedir

FABRICA DE LOCOMOTIVAS
KRAUSS & C.^A
MUNICH E LINZ S. D.
LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

FARA VIA LARGA OU REDUZIDA
SYSTEMA O MAIS UTIL DE LOCOMOTIVAS COM 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.

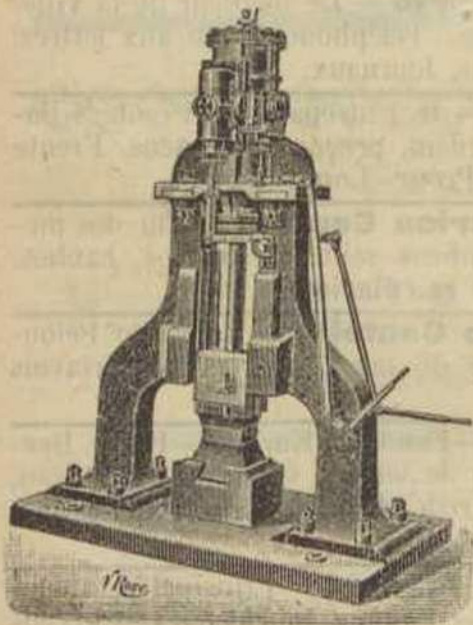
Agente geral em Hespanha—**JULES LAHOUSE-BARCELONA**

Société Anonyme des Forges, Usines et Fonderies de Gilly

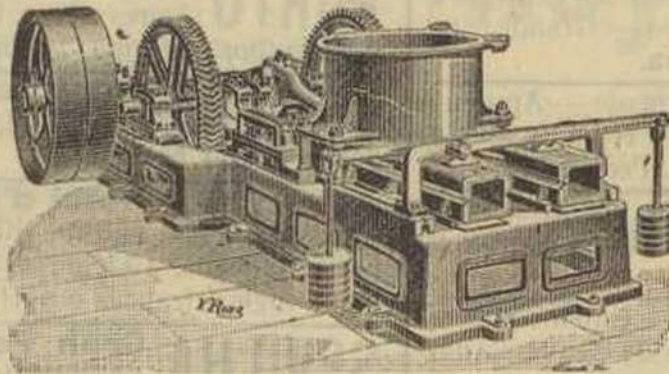
OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO DE MACHINAS DE TODAS AS QUALIDADES

Installações de fabricas em geral

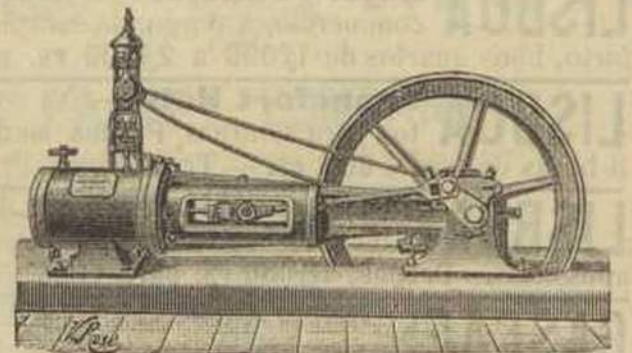
Dirig r cartas a **Mr. Aimé ROBERT**, Administrateur - Délégué à GILLY (BELGIQUE)



Martello-pilão, typo V



Prensa para agglomerar carvão



Machina a vapor de mola de gatilho variavel por meio de regulador

SOCIÉTÉ ANONYME

DES

FORGES, FONDERIES ET LAMINOIRS DU MARAIS

à **MONTIGNY-SUR-SAMBRE (Belgique)**

Fers marchands et profilés pour toutes constructions, pour ponts, wagons, roues, etc. Longrines, cornières, T, U, poutrelles, châssis. Rails pour mines et pour tramways. Spatés et feuillards.

Fers pour Rivets et Câbles

Fabrication spéciale et brevetée de ronds parfaitement cylindriques pour boulonniers. — Brevet pour plaques calleja. — Spécialité de tramways et chemins de fer économiques purement métalliques. — Système breveté.

Atelier spécial de cylindres bruts et tournés de toute espèce pour laminoirs.

Pièces mécaniques diverses en fonte pour ateliers de construction, verreries et charbonnages

L'usine entreprend à forfait la fourniture de toutes les pièces nécessaires à l'installation de trains complets de laminoirs; le tout parfaitement conditionné et prêt à être monté.

Adresser les lettres à Mr. L. Lebrun, Directeur-Gérant

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.—Établissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

LISBOA Braganza Hotel—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.ª ordem—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, theatres, bains. Ascenseur, poste.

LISBOA Hotel Avenida—Maison de 1.ª ordem—vue splendide—salons pour familles—voitures—Avenida, 55—Prop. João da Matta, 1.ª 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.ª ordem—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 às 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

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

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

CASCAES Hotel 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.ª ordem.—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.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

TORRES VEDRAS Hotel Natividade—Largo de D. Carlos, 4 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, Marinha 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 a 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. Boîte aux lettres. Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

PORTO Hotel Continental—R. Entreparedes (Frente à 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 salhas 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 às 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.ª ordem.

BRUXELLAS Hôtel de la Poste—Rue Fosse 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 attractivos, na parte mais hygienica da cidade—250 quartos—todo o conforto moderno.—Diaria, desde 10 francos, sem vinho—Prop. P. Lugani.

CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hôtel.—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.ª ordem.

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

Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA
FUNDADA EM 1872

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

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

Machinas 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

Asmelhores velas de estearina
são as fabricadas pela

COMPANHIA ALLIANÇA FABRIL

Pedir a "MARCA NAVIO,"

VERDADEIRA

E NACIONAL

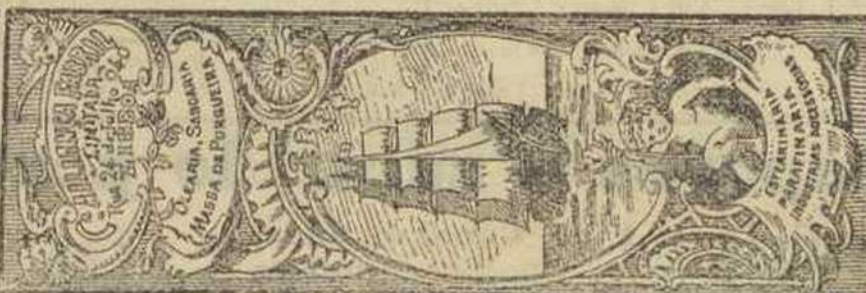
E AS CONHECIDAS VELAS SOL

A' venda em todas as mercearias 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 12 OZ 14 OZ
(254 grs.) (340 grs.) (397 grs.)
Fabricas e escriptorio, Rua 24 de Julho, 940, Lisboa
Deposito, Lisboa, T. de Corro Santo, 28 e 30

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.

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



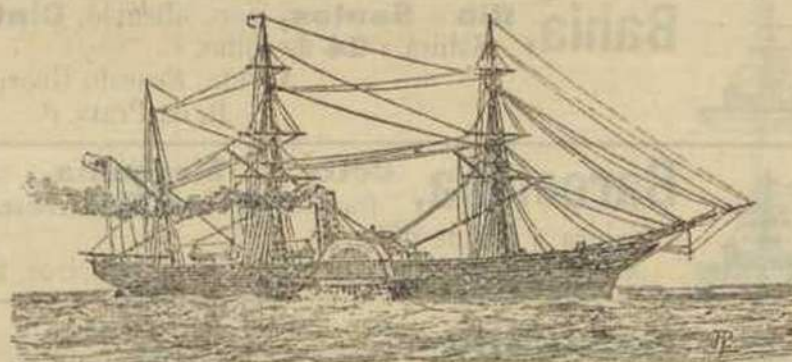
SAIRÁ no dia 1 de agosto, às 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio.

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

Alberto R. Centeno & C.ª

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,
Montevideo e Buenos Ayres

O paquete DANUBE sahirá a 29 de julho

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

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

AGENTES

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

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

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 18 de julho de 1895.

COMPANHIA REAL		Lisboa R.-Fig. ^a	Fig. ^a -Lisboa R.	Lisboa R.-Caso.	Caso.-Lisboa R.	Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira	Beja-C. Branco	C. Branco-Beja
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-30 t. 7-10 m.	2-45 t. 4 m.	7-0 m. 5-40 t.	7-45 m. 6-15 t.	5-15 m. 6-30 m.	7-15 m. 8-29 m.	8-10 t. 4-48 t.	10-54 m. 12-40 t.	4-30 t. 7-24 t.	6-10 m. 9-0 m.
8-30 t. 7-10 m.	2-45 t. 4 m.	Lisboa R.-Alfar.	Alfar.-Lisboa R.	11-45 m. 1-6 t.	10-30 m. 11-39 t.	Pamp.-V. Form.	V. Form.-Pamp.	C. Branco-Evora	Evora C. Branco
9-45 t. 10-10 m.	8-15 t. 6-45 m.	6-15 t. 2-38 m.	12-35 m. 8-55 m.	4-20 t. 5-28 t.	4-45 t. 6-7 t.	6-0 m. 12-5 t.	1-8 m. 6-28 m.	5-30 t. 6-30 t.	7-10 t. 8-2 t.
Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.	Figueira-Alfar.	Alfar.-Figueira.	6-30 t. 7-51 t.	7-8 t. 8-15 t.	Pampilh.-Mang.	Mang.-Pampilh.	Beja-Faro	Faro-Beja
4. ^{as} e 5. ^{as}	2. ^{as} e 6. ^{as}	5-0 t. 5-41 t.	5-55 m. 6-37 m.	9-15 t. 10-34 t.	8-40 t. 10-3 t.	6-35 t. 9-47 t.	7-10 m. 10-25 m.	11-20 m. 7-35 t.	6-30 m. 2-40 t.
11-45 t. 5-30 m.	6-40 m. 12-25 t.	11-30 m. 12-12 t.	12-25 t. 1-8 t.	Aos dias de sem.	10-30 t. 11-45 t.	Mang.-Guarda	Guarda-Mang.	LINHAS DE MINHO E DOURO	
Lisboa C.S.-Port.	Port.-Lisboa C.S.	6-50 t. 7-32 t.	7-45 t. 8-28 t.	5-15 t. 6-30 t.	—	4. ^{as} feiras e sab.	5. ^{as} feiras e dom.	Porto-Vianna	Vianna-Valença
7-30 m. 9-10 t.	6-45 m. 8-0 t.	Fig.-Amieira	Amieira-Fig.	Bemfica-Caso.	Caso.-Bemfica	10-0 t. 12-50 m.	4-10 m. 6-56 m.	5-0 m. 10-23 m.	7-0 m. 9-15 t.
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	12-35 m. 12-56 m.	2-15 m. 2-37 m.	8-45 m. 10-10 m.	5-30 m. 7-5 m.	LINHAS DO SUL E SUESTE		Porto-Valença	Valença-Porto
4-0 m. 6-25 m.	4-15 t. 6-30 t.	1-45 m. 2-0 m.	1-5 m. 1-27 m.	Abrantes-Guard.	Guard.-Abrantes	Lisboa T.P.-Faro	Faro-Lisboa T.P.	8-20 m. 1-26 t.	2-40 m. 8-19 m.
11-10 m. 3-15 t.	5-0 m. 9-43 m.	Lisb. R.-Cintra	Cintra-Lisb. R.	12-55 m. 8-55 m.	6-30 m. 8-43 t.	4-30 t. 5-0 m.	6-30 t. 7-0 m.	11-0 m. 3-15 t.	9-45 m. 2-15 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	7-0 m. 8-22 m.	6-0 m. 7-0 m.	1-30 t. 11-50 t.	5-15 t. 12-40 m.	Lisboa T.P.-Beja	Beja-Lisboa T.P.	5-40 t. 11-45 t.	12-30 t. 6-0 t.
7-30 t. 5-15 m.	8-45 t. 6-0 m.	9-20 m. 10-23 m.	7-45 m. 8-55 m.	Lisboa R.-Sacav	Sacav-Lisboa R.	8-0 m. 3-5 t.	10-0 m. 4-40 t.	—	3-25 t. 10-30 t.
Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	11-20 m. 12-22 t.	9-0 m. 9-52 m.	6-45 m. 7-30 m.	8-30 m. 9-15 m.	Lisb. T.P. Plas	Plas-Lisb. T.P.	Porto-Braga	
2. ^{as} 4. ^{as} e 6. ^{as}	3. ^a 5. ^a e sab.	3-30 t. 4-31 t.	11-0 m. 12-0 t.	9-0 m. 9-45 m.	10-30 m. 11-14 m.	8-0 m. 5-0 t.	8-0 m. 4-40 t.	5-0 m. 8-10 m.	5-40 m. 8-19 m.
7-30 m. 8-0 t.	9-30 m. 9-45 t.	4-50 t. 5-42 t.	3-0 t. 4-0 t.	10-0 m. 10-44 m.	11-30 m. 12-14 t.	4-30 t. 2-40 m.	8-30 t. 7-0 m.	8-20 m. 10-45 m.	11-45 m. 2-15 t.
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	6-15 t. 7-30 t.	5-0 t. 6-15 t.	1-0 t. 1-44 t.	2-0 t. 2-44 t.	Lisboa T.P. Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	11-0 m. 1-20 t.	3-25 t. 6-0 t.
7-30 t. 6-30 m.	7-0 t. 6-0 m.	8-45 t. 9-48 t.	6-45 t. 7-46 t.	4-40 t. 5-24 t.	5-45 t. 6-30 t.	8-0 m. 3-45 t.	12-10 m. 7-0 m.	5-40 t. 8-25 t.	6-50 t. 10-30 t.
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	11-0 t. 12-05 m.	9-15 t. 10-16 t.	5-40 t. 6-25 t.	6-45 t. 7-29 t.	4-30 t. 11-10 t.	9-10 m. 4-40 t.	Aos domingos e dias santificados	
7-30 m. 9-15 t.	8-45 m. 9-45 t.	Aos domingos e dias santificados	1-30 t. 2-32 t.	6-50 t. 7-34 t.	8-0 t. 8-45 t.	Lisb. T.P.-Setub.	Setub.-Lisb. T.P.	7-10 m. 8-57 m.	9-20 t. 11-8 t.
Lisboa C.S.-Sant	Sant-Lisboa C.S.	Lisb. R.-Queluz	Queluz-Lisb. R.	8-15 t. 8-59 t.	9-40 t. 10-24 t.	8-0 m. 10-10 m.	8-0 m. 9-50 m.	Nine-Braga	
2-0 t. 4-35 t.	6-45 m. 9-20 m.	8-15 m. 8-47 m.	9-40 m. 10-14 m.	Aos domingos e dias santificados	12-0 t. 12-43 t.	4-30 t. 6-25 t.	2-30 t. 4-40 t.	4-25 t. 5-0 t.	9-19 m. 9-54 m.
4-30 t. 7-05 t.	12-30 t. 3-05 t.	4-30 t. 5-02 t.	6-40 t. 7-04 t.	2-0 t. 2-44 t.	3-0 t. 3-44 t.	Aos domingos e dias santificados		Porto-B. d'Alva	B. d'Alva-Porto
Lisb.-C. S. Entr.	Entr.-Lisb.-C. S.	Exceção aos dom. e dias sant.	7-50 t. 8-22 t.	LINHAS DA BEIRA ALTA		6-50 m. 8-23 m.	—	7-40 m. 3-15 t.	10-40 m. 6-30 t.
4-0 m. 10-55 m.	4-45 m. 12-0 t.	Fig. ^a -V. Form.	V. Form.-Fig. ^a	Fig. ^a -V. Form.	V. Form.-Fig. ^a	P. Novo-Setub.	Setub.-P. Novo.	1-30 t. 10 t.	3-30 m. 10-59 m.
11-0 m. 3-0 t.	5-50 t. 9-45 t.	5-30 m. 3-30 t.	9-15 m. 8-00 t.	5-30 m. 3-30 t.	9-15 m. 8-00 t.	3-15 t. 3-42 t.	4-50 m. 5-16 m.	Porto-Regoa	Regoa-Porto
						5-20 m. 6-44 m.	4-45 t. 5-18 t.	6-0 t. 11-30 t.	3-12 m. 8-

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Oriental, pelo Canal de Suez, vap. allem. **Bundes-rath**. Sahira a 26 de julho.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.

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

Alicante, Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vapor franc. **Saint-Paul**. Sahira a 20 de julho.
Agente, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros 10.

Anvers e Havre, vapor franc., **Saint-Jacques**. Sahira a 25 de julho.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.

Bahia, Rio e Santos, vap. allemão, **Cintra**. Sahira a 24 de julho.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.

Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez, **Saint-Mathieu**. Sahira a 25 de julho.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.

Bordeaux, vapor francez, **La Plata**. Sahira a 23 a 25 de julho.
Messageries Maritimes. Agentes, Torlades & C.^a
R. Aurea, 32, 1.º

Copenhagen, vapor dinamarquez, **Douro**. Sahira a 21 de julho.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.

Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **Congo**. Sahira a 23 de julho. Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º

Gibraltar, vapor inglez, **Lisbon**. Sahira a 16 ou 17 de julho.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a
Caes do Sodré, 64, 1.º

Hamburgo, vapor allemão, **Tijuca**. Sahira a 18 de julho.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.

Havre, e Anvers, vapor francez, **Saint-André**. Sahira a 2 de agosto.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.

La Pallice, Plymouth e Liverpool, vap. ingl., **Britannia**. Sahira a 24 de julho.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.º

Londres, vapor inglez, **Galicie**. Sahira a 17 de julho.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a
Caes do Sodré, 64, 1.º

Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, e Fayal, vapor portuguez, **Funchal**. Sahira a 20 de julho.
Agente, Germano Serrão Arnaud, C. do Sodré, 84, 2.º

Pará e Manaus, vapor inglez, **Obidense**. Sahira a 21 de julho.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
R. do Alecrim, 10, 1.º

Pará, Ceará e Maranhão, vap. ingl., **Amazonense**. Sahira a 26 de julho.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
R. do Alecrim, 10, 1.º

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor inglez, **Danube**. Royal Mail. Sahira a 29 de julho.
Agentes, Knowles Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 3, 1.º

Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, **Paraguassu**. Sahira a 17 de julho.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, **Amazonas**. Sahira a 31 de julho.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.

Rio de Janeiro e portos do Pacifico, vap. ingl., **Orcana**. Sahira a 24 de julho.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.º

Rotterdam e Bremen, vap. all., **Activa**. Sahira a 15 de julho.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.

S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez, **Zaire**. Sahira a 23 de julho.
Empresa Nacional de Navegação, R. d'El-Rei, 75.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Linha da Beira Baixa

TARIFA ESPECIAL N.º 3 B. B. DE GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes de 3.ª classe por preços reduzidos

ENTRE

CASTELLO BRANCO E COVILHÃ

E

ESTAÇÕES INTERMEDIAS

DESDE 1 DE AGOSTO DE 1895

Preços dos bilhetes

Das estações abaixo às da frente ou vice-versa	Castello Branco	Alcains	Lardoza	Castello Novo	Alpedrinha	V. de Prazeres	Fatella	Alcaide	Fundão	Tortozendo
Alcains	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lardoza	150	50	-	-	-	-	-	-	-	-
Castello Novo	200	150	100	-	-	-	-	-	-	-
Alpedrinha	250	150	100	50	-	-	-	-	-	-
Valle de Prazeres	250	200	150	100	50	-	-	-	-	-
Fatella	300	200	150	100	100	50	-	-	-	-
Alcaide	300	250	200	150	100	100	50	-	-	-
Fundão	350	250	200	150	150	100	100	50	-	-
Tortozendo	450	350	300	250	200	200	150	150	100	-
Covilhã	450	400	350	250	250	200	200	150	150	50

Condições

- 1.ª Estes bilhetes são validos para todos os comboios ordinarios.
- 2.ª O passageiro pode ficar em uma estação situada áquem da indicada no seu bilhete, perdendo o direito ao trajecto não effectuado.
- 3.ª O passageiro que fôr além da estação indicada no seu bilhete pagará pela tarifa geral o percurso correspondente, desde o limite indicado no bilhete até ao novo destino.
- 4.ª O passageiro encontrado em classe superior á indicada no seu bilhete, pagará a differença, entre o preço d'este e o da Tarifa Geral correspondente á classe que occupar.
- 5.ª Todo o bilhete encontrado em outra data ou comboio será nullo.
- 6.ª Não se concede meios bilhetes nem transporte gratuito de bagagens.
- 7.ª Ficam em vigor as disposições da Tarifa Geral em tudo que não sejam contrarias ás disposições da presente.

Lisboa, 1 de julho de 1895.

O Administrador-Director da Companhia

H. E. Boyer