

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers — 1894

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



Anvers — 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

## SUMMARIO

Congresso internacional de caminhos de ferro, por A. Luciano	241
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett	242
Parte oficial. — Concurso para concessão d'um caminho de ferro americano na Ilha da Madeira	243
Estatísticas.	243
Caminhos de ferro do Minho e Douro	243
Notas de viagem. — IV Mais sobre linhas inglesas	243
Quimaraes a Famalicão	244
Metropolitano de Berlim	245
O serviço do sud-express	246
O caminho de ferro da Cunha Marques	246
Publicações recebidas	246
Os caminhos de ferro da Russia	246
Commercio Portuguez.	247
A guerra de tarifas	247
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da praça de Lisboa, por J. F. — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes	247 a 249
Linhos portuguezas. — Apparellios Saxby — Benguella a Quecho — Terrenos marginaes — Benguella no Sertão — Pedido de concessão	250
Linhos hespanholas. — Barbadiño a Burgos — Bejar a Salamanca — Almoures a Gandia — Fusão de companhias — Onteniente a Alcoy — Vitoria a Bilbao — Oviedo a Infiesto — Novas concessões — A transversal	250
Linhos estrangeiros. — França — Bélgica — Turquia — Estados Unidos — Japão	250
Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta — Conclusão do relatório	251
Avisos de serviço. — Arematações. — Casas recém-venadas. — Agenda do viajante. — Annuncios. — Horario em 16 de agosto. — Vapores a sair do porto de Lisboa	251 a 256

## Congresso internacional de caminhos de ferro

### QUINTA SESSÃO

(Londres — 1895)

#### Questão primeira

Reforçamento da via em vista do aumento de velocidade dos comboios.

Modelo de via a adoptar para as linhas percorridas por comboios de grande velocidade. Reforçamento gradual das vias actuais, tendente a permitir o aumento de velocidade dos comboios.

- a) Perfil do carril. Determinação dos esforços dinâmicos a que o carril é sujeitado.
- b) Condições de fabricação e natureza do metal dos carris. Comparação do aço molle com o aço duro. Aço produzido: pelo processo acido no convertedor Bessemer; pelo processo basico no convertedor; por um ou outro processo no forno Martin.
- c) Ligação dos carris. Fadiga supportada pelas barretas. Disposição da junta, que melhor assegura a resistência uniforme da via em todas as suas partes; carris de coxins e carris Vignoles.
- d) Travessas: qualidade; dimensões; distanciamento.
- e) Balastro: natureza; condições de estabelecimento.

#### RELATORES

Sr. Ast, director de via e obras do caminho de ferro do Norte — Imperador Fernando de Austria;

Sr. Hunt, engenheiro da via do caminho de ferro Lancashire e Yorkshire.

O congresso de Londres afirmára desde os trabalhos preparatórios os principios do snobismo britannico, dividindo o mundo em dois: um, o dos paizes de lingua ingleza; outro, o dos paizes de lingua não ingleza.

E logo, sob este ponto de vista, na QUESTÃO I teve dois relatores; o primeiro, representando os caminhos de ferro do continente europeu; o segundo, representando os caminhos de ferro tanto do Reino Unido, como de todos os paizes, em que se fala o privilegiado idioma de Shakespeare, na Asia, na America, na Africa, na Oceania.

E o primeiro passo foi para definir o que devemos intender por grande velocidade em caminhos de ferro, pois que em inglez grande velocidade é a dos comboios que marcham a 160 kilometros, ou antes a 100 milhas por hora e mesmo um pouco mais, enquanto que no resto das linguas grande velocidade é a de 80 kilometros, excepionalmente, de longe a longe, 120 kilometros por hora, não mais além.

E tal foi a influencia do meio, que o relator, por parte do velho continente, o sr. Ast, estabelecendo um modelo de via a adoptar para linhas percorridas por trens de grande velocidade, achou o seu ideal já existindo, e de modo notável, em algumas linhas na Inglaterra.

E a tal ponto foi o seu enlevo, que a maioria dos congressistas, que tomaram parte na discussão, acudiram a protestar que não era vil materia o que presentemente existia no continente, e que era simplesmente uma utopia fixar um typo ideal unico e não immediatamente applicavel.

Em compensação o sr. Ast teve a satisfacção de ver aprovada por unanimidade uma das suas conclusões, que nós, em paiz de lingua não ingleza, julgavamos já classificada entre os axiomas da arte, e vem a ser que a *plataforma da via percorrida por comboios de grande velocidade deve ser perfeitamente assente e absolutamente enxuta*.

A conclusões de muito maior novidade e tomo sobre os diferentes alineas do programma da Questão I não levou a discussão os congressistas, como passamos a expôr.

A via ingleza, composta por carris de dupla cabeca, a inferior abraçada por coxins mais ou menos reforçados, fixos sobre as travessas por meio de parafusos ou de escapulas, ou de systemas analogos, foi reconhecida como uma das que mais se presta á circulação de comboios rápidos.

Abstiveram-se os congressistas de resolver os problemas do metal, que puzeram de remissa para a sessão seguinte.

No tocante ao peso dos carris, mantiveram o maximo de 40 kilos por metro linear que a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes adoptou para o troco da mais activa circulação da sua rede.

Quanto á melhor junta, não julgaram que tenha sido attingido o suprasummum dos requisitos.

As travessas de madeira foram as unicas a que durante a discussão houve referencia, parecendo assim que as metalicas permanecem no segundo plano.

E sobre o balastro apenas foram mencionados principios elementares de ha muito conhecidos e assentes.

Em geral, o congresso insistiu na necessidade de se darem as mãos os dois serviços da via e da tracção, afim de conseguirem satisfazer as exigencias do publico, principalmente em vista do aumento de velocidade dos comboios.

Na Inglaterra o reforçamento da via chegou ao maximo que os ataques da tracção reclamam, porém no continente europeu os engenheiros da via teem ficado á quem, pensando mesmo alguns que o serviço seu antagonista é em demasia exigente e que é preciso appellar ao mesmo tempo para os dois serviços, se quizermos aumentar a velocidade dos comboios em condições convenientes de segurança e de economia, considerando sempre conjuntamente os systemas da via e do material circulante.

Resumindo, as conclusões foram :

1.<sup>a</sup> — plataforma de via perfeitamente estabelecida e absolutamente saneada, mediante balastro bem permeavel, cuja espessura sob as travessas não seja inferior a 0<sup>m</sup>,20, é condição *sime qua non*;

2.<sup>a</sup> — na hypothese da bitola de 1<sup>m</sup>,44, o comprimento minimo das travessas deve ser de 2<sup>m</sup>,50 e de 0<sup>m</sup>,24 a largura minima de base, prestando-se, além d'isso, a seccão da travessa ao perfeito assentamento dos carris;

Vemos, pois, que nos caminhos de ferro portuguezes, para a bitola de 1<sup>m</sup>,67, o comprimento de 2<sup>m</sup>,80 adoptado para as travessas é proporcional, e as larguras de 0<sup>m</sup>,26 a 0<sup>m</sup>,30 são igualmente satisfactorias.

3.<sup>a</sup> — quanto aos carris, salvo a disposição dos outros elementos de via e do material circulante, é certa a tendencia geral, quer com o fim de melhorar desde já a estabilidade da via, quer com o de obviar ao futuro desenvolvimento de exploração, para aumentar o peso dos carris nas linhas percorridas por comboios de velocidade superior a 80 kilometros, levando-o a cerca de 40 kilogrammas;

E' o nosso maximo no troço da linha desde a estação central de Lisboa até o Entroncamento, onde a velocidade média entre as estações apenas atinge 63 kilometros no comboio *sud-express*.

Alguns membros do congresso opinaram que bastaria o carril de 35 kilogrammas por metro corrente, se a velocidade não fosse superior a 90 kilometros por hora e o peso sobre cada eixo não excedesse 14 toneladas.

O assumpto da natureza do metal, importando saber se o desgasto do carril é preferivel ao do aro da roda ou inversamente, o que ainda é duvidoso; foi adiado para a ordem do dia da primeira sessão futura, devendo então ser tidas em vista as investigações em todos os paizes e os resultados praticos obtidos desde o congresso de Milão.

4.<sup>a</sup> — a questão do distanciamento das travessas, apesar de largamente tratada, apenas ganhou o adopção da seguinte formula geral e bem vaga: «a approximação das travessas, mórmente das travessas de junta, é um dos meios ordinariamente applicados para o reforçamento da via»;

Nada de absoluto pôde, por enquanto, ser estabelecido, dependendo muito dos recursos locaes apurar se é mais economico reforçar a via por meio do aumento do peso dos carris ou da approximação das travessas.

5.<sup>a</sup> — Na fixação dos carris sobre as travessas é preciso considerar como absolutamente diferentes os systemas de via com carril de dupla cabeça e com carril Vignoles.

Crescendo em grande proporção o aumento da velocidade dos comboios, o combate por meio dos systemas de fixação é de primeira necessidade; deve pois

prestar-se a attenção mais especial a estes meios de fixação nas linhas percorridas pelos grandes expressos.

O melhor meio de fixação é o de um robusto coxim, empregando tambem placas especiaes para facilitar o apertamento, e maior numero de parafusos (*tirefonds*).

A construcção d'uma junta, que satisfaça as exigencias debaixo de todos os pontos de vista, ainda não foi conseguida.

Não obstante, a experiecia tem demonstrado que por meio do aumento da rigidez da via e do melhoramento dos meios de fixação são muito attenuados os effeitos de destruição produzidos nas juntas.

(Continua).

A. Luciano.

## CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 6 de agosto de 1895.

No dia 12 do corrente, data na qual por motivo da temporada da caça da gallinha silvestre começa a augmentar sobremaneira o trafego para o norte da Escocia, verificar se ha mais uma vez uma viagem de Londres para a Escocia, entre as duas grandes companhias de caminhos de ferro que fazem este serviço. Espera-se que o resultado seja tão satisfactorio como o foi por occasião da viagem a Edimburgo ha sete annos, desde a qual o tempo empregado n'este percurso ficou permanentemente reduzido. O desafio provém da London and North-Western Company, e a viagem será até Aberdeen, sendo o desejo d'aquelle companhia, evidentemente, vencer a vantagem offerecida pelas pontes do Forth e do Tay no percurso pela via da costa do este. Desde o principio do mez de julho teem-se feito varias alterações no tempo empregado no percurso pelos comboios das duas companhias. A travessia mais rapida até agora é a do comboio pela via do oeste que percorreu a distancia de 540 milhas em 10 horas e 21 minutos, inclusas as paragens. As condições porém não são precisamente eguaes. A distancia pela via do este é menos 17 milhas do que pela via do oeste, sendo as distancias respectivas 523 e 540 milhas. Variam tambem os pesos dos comboios, pois os que percorrem a via do este pesam 175 toneladas e os da outra via 130 toneladas. A velocidade dos primeiros é de 49 milhas por hora, a dos segundos 52 milhas, sendo o numero de paragens 7 e 6 respectivamente.

Segundo se diz, a maior parte dos contractos para o fornecimento de carvão para as locomotivas das principaes companhias de caminhos de ferro tem-se effectuado a preços mais baixos do que no anno passado. Diz-se que quasi todo o carvão comprado pela Midland Company se obteve a sete shillings por tonelada, mas que a Lancashire and Yorkshire e algumas das outras companhias puderam effectuar os seus contractos a seis shillings e  $\frac{3}{4}$  por tonelada. Ha annos que os preços não teem sido tão baixos. E' facto que no anno de 1888 o preço de contracto foi de 6 sh. 6 p. por tonelada. Em 1889, porém, subiu a 8/- e 8/6, e em 1890 a North Eastern Company pagou até 11/- por tonelada, fazendo outras companhias contractos a 10/6. No mez de janeiro de 1893 a Midland Company effectuou um contracto a 7/3, mas por causa da grande greve teve de pagar preços muito mais subidos. Do que precede se verá que as varias companhias hão de ganhar muito pela actual reducção nos preços do carvão.

As receitas de quasi todas as linhas inglezas até 30 de junho mostram uma forte diminuição de trafego. No Midland Railway a diminuição é de 206.584 libras esterlinas, sendo a extensão explorada a mesma que em igual periodo do anno passado.

A diminuição do Great Western Railway é de libras 198.380, sem aumento de extensão da via. O North-Eastern Railway mostra uma diminuição de 144.044 libras. O London and North-Western Railway tem uma diminuição de 137.182 libras com mais 4  $\frac{3}{4}$  milhas de via em exploração. A Great-Northern Company accusa uma redução de 50.451 libras nos seus produc-  
tos; a Great-Eastern 47.458, e a Manchester Sheffield & Lincolnshire 33.783 libras, todas sem aumento de extensão explorada. A Taff Vale Company tem uma diminuição de 25.377 libras e um aumento de apenas 2 milhas. As demais diminuições são as do Jurnis Railway 22.532; do North Stafford 16.278; do North London 9.253; do Lancashire and Yorkshire 8.750; do Metropolitan District 7.797; do Cheshire Lines Committee 5.877; do Maryport & Carlisle 4.700; do Metropolitan 4.252; do Cockermouth K. and Penrith 4.246 e do London Brighton and South Coast Railway 2.477.

Os unicos aumentos que merecem menção são a South-Eastern Railway 6.750 libras, com um alargamento de 8  $\frac{3}{4}$  milhas de via; o Hull and Barusley 5.340 libras; o London Tilbury & South 3.571 libras com uma milha de via a mais; o London and South-Western 3.022 libras com mais 25  $\frac{1}{2}$  milhas e o London Chatham and Dover, cujo aumento é de 2.044 libras. Duas das linhas irlandezas mostram aumentos de alguma consideração: são o Great-Nothern com 9.385 libras e o Belfast and Nth. Counties com 3.333 libras. As contas das linhas escocezas não se completam até mais tarde, mas já se fala n'uma diminuição nos rendimentos do North-British Railway de 20.286 libras com um aumento de via de 102  $\frac{3}{4}$  milhas, e de 10.938 libras no Caledonian Railway com mais 19  $\frac{1}{2}$  milhas exploradas. Em vista d'estes resultados tão desfavoraveis, não é de crêr que as varias companhias aumentem as suas despesas, alargando os seus serviços, pois, apesar da forte diminuição nas suas receitas durante o passado semestre, as despesas de exploração não mostram nenhuma variação no mesmo sentido. Ao contrario, n'alguns casos teem aumentado.

W. N. Cornett.

## PARTE OFICIAL

### Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

#### Direcção dos serviços de obras publicas

#### Repartição de estradas, obras hydraulicas e edificios publicos

Em virtude do disposto no despacho de 27 de julho ultimo, se annuncia que, pelo espaço de sessenta dias, se abre concurso no ministerio das obras publicas, commercio e industria, para a concessão de um caminho de ferro americano, com tracção animal, no troço da estrada real n.º 23, litoral da ilha da Madeira, comprehendido entre Funchal e Camara de Lobos, nos termos do alvará de 23 de agosto de 1894, publicado no *Diario do Governo* n.º 196, de 31 do mesmo mez, com as seguintes condições:

1.º — O prazo do concurso começa a correr da data d'este annuncio e termina no dia 11 do proximo futuro mez de outubro, pelas 12 horas do dia;

2.º — A abertura das propostas terá logar pelas 12 horas do referido dia 11 de outubro, n'uma das salas do ministerio das obras publicas, commercio e industria, perante a commissão que, para tal fim, fôr oportunamente nomeada;

3.º — A base de licitação será o prazo de duração da concessão indicada na condição 30.º do referido alvará;

4.º — Para ser admitido a licitar é preciso que o concorrente mostre que depositou na caixa geral de depositos, à ordem do governo, a quantia de 100.000 reis.

5.º — O proponente poderá fazer-se representar por procurador bastante, devendo n'este caso vir junto ao documento, a que se refere a condição anterior, procuração com poderes especiaes para todos os actos do concurso e licitação;

6.º — O deposito a que se refere a condição 4.º pôde ser feito em dinheiro ou em titulos de dívida publica portugueza pelo seu valor no mercado;

7.º — A proposta fechar-se-ha em sobreescrito separado, sem declaração alguma exterior, e será escripta nos termos seguintes:

“O abaixo assignado pretende a concessão do caminho de ferro americano do Funchal a Camara de Lobos, pelo prazo de ... (por extenso) annos.”

(Data e assignatura do concorrente, por extenso, devidamente reconhecida, declarando a sua profissão e domicilio.)

8.º — A proposta a que se refere a condição antecedente, com os documentos de que tratam as condições 4.º e 5.º, será fechada n'outro sobreescrito com a seguinte legenda:

“Proposta para a arrematação da concessão do caminho de ferro americano do Funchal a Camara de Lobos, feita por ... (nome do proponente);”

9.º — No caso de haver a licitação verbal, a diferença entre cada um dos lanços não será inferior a um anno;

10.º — O governo reserva-se o direito de não fazer adjudicação quando entender que ella não é conveniente aos interesses publicos;

11.º — Se o licitante preferido não fizer o deposito de que trata a condição 32.º do alvará de concessão, no prazo marcado no seu § 1.º, reverterá a favor do estado o deposito de que trata a condição 4.º d'este annuncio;

12.º — O documento a que se refere a condição 7.º deve ser escripto em papel sellado, sem o que não será aceito.

Direcção dos serviços de obras publicas, em 12 de agosto de 1895. — O director dos serviços, *Frederico Augusto Pimentel*.

## Estatísticas

O resultado da exploração da linha de Madrid-Zaragoza-Alicante, durante o anno de 1894, foi o seguinte:

Extensão das linhas exploradas, 2.672 kilometros.

Pesetas	—
Receita geral em 1894 .....	52.583.170,31
"    "    "    1893.....	52.349.988,77
Augmento em 1894.....	233.181,54
Encargos em 1894.....	31.139.736,50
"    "    "    1893.....	30.761.142,51
Augmento em 1894.....	378.593,99
Despesas em 1894.....	20.988.011,21
"    "    "    1893.....	21.420.535,92
Diminuição em 1894.....	432.524,71

ou seja em resumo:

Producto liquido em 1894.....	455.422,60
"    "    "    1893.....	168.310,34
Augmento em 1894.....	287.112,26

## Caminhos de ferro do Minho e Douro

O relatorio da direcção d'estas linhas que acaba de ser publicado refere-se aos annos de 1891 e 1892.

O seu auctor, o activo engenheiro director d'aquellas linhas, firma-o em data de 31 de dezembro de 1893, declarando que fica esta publicação em dia. Com um anno de demora não estamos muito d'accordo, mas menos o estamos em que, afinal, só depois de 19 mezes elle veja a luz publica.

Assim, com 2 annos e 7 mezes de atraso, os interessantes esclarecimentos, as importantes estatísticas que encerra este trabalho perdem grande parte do seu

valor, ficando com os documentos para se apreciar o passado, que não como elementos para se estudar o presente.

Como rendimento das linhas vemos que elle foi:

Em 1890.....	991:200#650 réis
» 1891 (anno da crise) .	939:222#442 "
» 1892.....	945:919#673 "

e pelas estatísticas que publicamos sabemos já que estas linhas renderam:

Em 1893.....	974:668#730 réis
» 1894.....	980:318#231 "

o que completa o nosso juizo do que a diminuição de receitas por efeito da crise está quasi extinta.

Note-se que apesar d'este facto da diminuição no total da rēde, a linha do Minho manteve os seus productos quasi na integra e só a do Douro padeceu um abaixamento de receitas.

E com efeito esta linha é a mais pobre das duas simezas de além do Douro.

A quatro causas attribue o seu director esta pobreza:

1.º pela concorrência que o rio faz ao caminho de ferro;

2.º pela falta de pontes que liguem as duas margens e de estradas que communiquem com as estações, povoações e beira do rio;

3.º pela esterilidade da região de 60 kilometros entre o Tua e o Agueda;

4.º pela insignificância do trafego internacional.

Confia porém o auctor em que estas causas serão em parte debelladas com a realização do tratado de comércio com a Hespanha e outras fontes de augmento de trafego, das quaes umas estão hoje já em laboração, outras não se sabe hoje ainda o que será feito d'ellas. E' por isso que o relatorio, aparecendo tão tarde, perde boa parte do seu interesse.

Acompanha o relatorio do engenheiro director uma exposição do chefe do trafego sobre os assumptos do seu serviço e grande copia de mappas estatisticos.

De um e outros nos occuparemos por separado em artigos subsequentes.

## NOTAS DE VIAGEM

### IV

#### Mais sobre linhas inglezas

Como que por um acordo entre os costumes do publico e as companhias de caminhos de ferro no desejo de lhe respeitarem as commodidades, nas linhas inglezas não ha revisão em transito.

Parece que elles propuseram aos viajantes este pacto:

— Se promettes não me defraudar, eu, em paga, deixo-te socegado.

E' assim que a revisão só se faz á entrada e saída das estações ou, algumas vezes, nos comboios das grandes linhas, na estação anterior á terminus.

O publico, pela sua parte, não abusa d'esta confiança que as companhias n'elle depositam; não se mette em classe superior, não vae além do ponto de destino do seu bilhete.

N'esse ponto e em bastantes outros — é uma gente especial aquella.

Um habitante do continente pergunta como, não havendo a menor revisão em transito, se vendem tantos bilhetes de 1.ª e 2.ª classe, livres, como estão todos, absolutamente livres, de viajar em qualquer classe com bilhete de 3.ª.

E' que cada qual cumpre o seu dever e receia, por qualquer eventualidade, ser encontrado fóra da lei, o que lhe custaria caro, porque a lei, em Inglaterra, é severamente imposta, e portanto rigorosamente cumprida.

A suppressão da revisão em transito é por isso possível, e devemos concordar que d'ella resulta uma grande commodidade para o viajante, especialmente de noite, permittindo-lhe dormir á vontade sem ser despertado pelo impertinente revisor.

Tambem em França se quiz nos ultimos tempos ensaiar o systema.

Corria tudo ás mil maravilhas enquanto o publico não se apercebeu, mas, logo que se soube de tal determinação, a companhia do P. L. M. começou a sentir diminuição na venda de bilhetes de 1.ª e quando um dia, de surpresa, mandou fazer uma revisão, encontrou até um passageiro que viajava de Lyon a Marselha com um bilhete de entrada na gare!

Por cá, adoptado o systema, seria uma mina!

E' que no restante da Europa ha um gostinho especial de praticar uma coisa a que os *graciosos* chamam *partida*, mas a que os codigos dão outro nome que não me recorda agora. E é velos de chapeu alto, cheios de excellencias e montando charuto de tostão, acharem muita graça quando vão de Lisboa a Campolide sem pagar...

Está-me acudindo á pena um caso que não resisto a contar. Serei breve.

Em França, Hespanha, Italia etc. alugam-se, nas estações, almofadas para os passageiros se recostarem durante a noite.

A' saída deixam-se as almofadas na carruagem e o encarregado lá as vae recolher.

Perguntei um dia a um dos empresarios se não desappareciam muitas e respondeu-me que a proporção não chegava a 3 por cento por anno.

Pois um sujeito só, alugou de uma vez, não uma, mas duas; teve a habilidade de fazer elle mesmo, no comboio, uma nova fronha em que as metteu e... tem-as na sua cama!

Eu não lhes digo de que paiz é este sujeito; digo só que não me consta que esteja a bordo do *India* a estas horas, o que prova que... nem todos lá estão...

Em Inglaterra não se usa alugar almofadas porque as carruagens são muito commodas, cada compartimento de 1.ª tem o banco de um lado dividido para tres pessoas, e para duas o outro de onde é a porta que communica para o gabinete-toilette que ha em todos os compartimentos.

E' tambem uma commodidade indispensavel n'um paiz em que se fazem tão grandes expressos e rapidos, percorrendo grandes distancias sem parar, o que não permitiria ao passageiro passar á retrete se ella fosse n'outra carruagem.

Os vehiculos são, alem d'isso, bem estofados e atapetado o solo, salvo nas carruagens destinadas a fumistas onde ha regularmente um capacho de Cairo no chão.

Em cada comboio ha apenas dois ou tres compartimentos em que se permite fumar. Nos demais é expressamente prohibido sob pena de 40 shillings de multa, para a companhia, fóra custas do processo que é summario. O delinquente apanhado em contravenção é julgado pelo inspector na estação do destino; ou paga as duas libras da lei ou é entregue á policia, onde paga mais, já se vê!

Esta lei está affixada em quadros avisos em todas as carruagens.

Parece duro, especialmente para nós que estamos no costume de fumar em toda a parte, mas tem justificação nos costumes do paiz.

O inglez em geral fuma cachimbo, cachimbo enorme, cheio de tabaco turco, fazendo tal fumarada que uma só pessoa enche de fumo uma casa em pouco tempo, chegando a incomodar... até os que fumam.

Mesmo os cigarros lá não são esses tycicos rolinhos que a nossa companhia dos tabacos fornece; são um travesseiro enorme, cheio de tabaco amarello, e mais grosso por vezes do que um charuto.

E' por certo em vista d'este facto que não se fuma senão em logares especiaes.

Nos hoteis e restaurantes ha um quarto especial para fumar «smoking room» não sendo, por isso, permitido fumar na casa de jantar nem sequer nos corredores.

Nas repartições e escriptorios não é permitido aos empregados entregarem-se a este vicio; só o pôdem fazer antes da entrada e depois da saída, porque também não lhes é consentido ausentarem-se do seu logar para o fazer.

Estes empregados são portanto uns bons freguezes do comportamento dos fumistas quando vão para o serviço ou d'elle sahem.

Cachimbo na bocca e jornal na mão enchem pela manhã e de tarde os comboios do Metropolitano e do District Railway onde teem bilhete de assignatura que, para uma distancia como Lisboa a Cintra lhes custa, em 2.<sup>a</sup> classe, uma libra por mez.

Vê-se que o preço é um pouco mais, do que o das nossas tarifas portuguezas, visto o cambio.

A leitura dos jornaes é parte obrigada da viagem da manhã. Toda a gente lê; contam-se facilmente os raros que não vão de olhos pregados no seu jornal, admirando apenas como se pôde ler aquella letra minuscula, em que as folhas diárias são impressas, á luz da escassa iluminação das carruagens, visto que a luz do dia raro se escôa nos trens do Metropolitano todo construído em tunneis successivos.

Para os que teem menos boa vista ha um auxilio curioso e engraçado.

No encosto, um pouco acima da cabeça dos passageiros, ha uma pequena caixa, como a de uma campainha electrica, com uma abertura por onde cabe 1 penny (um vintem) e por baixo uma lampada electrica.

Mette-se um penny na abertura, carrega-se n'um botão, e a lampada accende-se durante meia hora projectando a sua luz sómente para o logar de um passageiro, mas com intensidade muito suficiente para se poder ler sem custo.

Outro melhoramento inutil para cá. O nosso passageiro não se dedica a ler, á passagem dos tunneis; contenta-se em fechar todas as portinholas, o que é coisa que em parte alguma se faz, apesar de ainda haver por lá mais fumo.

### Guimarães a Famalicão

No nosso numero passado démos simplesmente a noticia de que se estudava a construcção d'esta linha, sem acompanharmos essa noticia de considerações que ella nos suggeria, porque o espaço nos faltou.

O projecto pertence a alguns dos principaes influentes do concelho de Guimarães e tem por fim construir uma via americana de tracção a vapor, 90 centimetros de largura, aproveitando as estradas reaes do districto e que, partindo de Guimarães, venha ligar em Famalicão com a linha da Povoa, que tem a mesma bitola de via, e portanto pondo em comunicação directa Guimarães com Porto e Leixões.

Em primeiro logar não percebemos bem como uma cidade já ligada por uma via ferrea, que tantos servi-

ços lhe tem prestado, com a rede geral do paiz, necessite ou tenha vantagem em enfraquecer o trafego d'esta, pondo-lhe ao lado uma outra em concorrência, quasi com a mesma directriz.

Sobre este ponto sabemos agora que a companhia de Guimarães protestou e protestou com toda a razão.

Mas ha mais: o que se pretende é ligar a nova linha com a da Povoa porque esta serve directamente o Porto e Leixões, e portanto, isentar Guimarães de se servir, para o seu trafego, da linha do Minho, pertencente ao Estado.

E' natural esta aspiração local, mas não cremos que haja quem lh'o consinta. Não precisa a exploração do Minho d'este correctivo e não pôdem os interesses do paiz pôr-se ao serviço dos privados interesses de um grupo ou de uma companhia para deixarem defraudar a linha que pertence ao Estado em proveito d'aquella.

Foi já um erro consentir á companhia da Povoa a exploração, para serviço publico, do troço que havia construído para condução de pedra ao porto de Leixões.

A ligação d'este porto com a cidade pertence, por direito, á linha do Minho; os estudos e orçamentos estão feitos, e comprehende-se que esta obra é da maior importancia para o Porto.

A exploração do ramal de Leixões por uma via reduzida sempre será um estorvo, embora pequeno, quando se tratar da construcção da via larga.

Desconhecemos as condições da concessão de exploração d'essa linha, feita por uma portaria de 16 de novembro de 1891, que, não sabemos porque, não achamos publicada no nosso jornal.

Mas sejam elas quaes forem, o que não se deve é pôr em competencia uma linha auxiliar com a rede geral e muito menos quando d'esta, a parte competida pertence ao paiz.

Se Guimarães quer mais relações ferroviarias do que a que tem, empregue os seus esforços para a ligação com Braga, que é uma construcção que não se explica como não esteja feita já.

### Metropolitano de Berlim

Parece nos interessante dar algumas notícias sobre o metropolitano de Berlim, que os alemães consideram com justa razão a maior maravilha da sua capital.

No metropolitano o passageiro é o proprio a retirar o bilhete de uma máquina automatica collocada á entrada da estação, e depois de o fazer marcar pelo unico empregado, toma logar no comboio, para chegar ao seu destino onde o entrega ao empregado que, como dissemos, é só um em cada estação.

Os comboios seguem-se uns atras dos outros, não havendo perigo de encontros porque ha duas vias.

O metropolitano *Stadtbahn* atravessa toda a cidade de Este para Oeste sobre um magnifico viaducto, e mede uns 11 kilometros, tendo em todo o percurso 11 estações.

A viagem entre duas estações custa dez pfennigs em 3.<sup>a</sup> classe e quinze em 2.<sup>a</sup>

Durante a viagem não se annuncia o nome das estações, não ha silvos de máquinas, nem toques de sinetas; o passageiro é que tem de saber e fazer tudo: abrir e fechar as portinholas, trazer a sua bagagem e tudo isto no espaço de alguns segundos.

E tudo isto se faz sem embaracos, com rapidez prodigiosa apesar da enorme multidão que transita pelo caminho de ferro.

## O serviço do sud-express

A companhia dos wagons-lits, tomando em consideração as reclamações do publico, acaba de reorganizar o serviço do *sud-express* por Pampilhosa Medina, dando-lhe, finalmente, as commodidades de que gosava o antigo serviço por Valencia-Madrid.

Estimamos que isto succeda e que a referida companhia, olhando com a attenção que merece o serviço directo entre Lisboa e Paris, procure dar-lhe todo o desenvolvimento, não o sacrificando ao serviço para Madrid, como parece ter sido o seu primeiro proposito.

E na verdade o *sud-express* Lisboa-Paris tem de ser feito com o luxo, rapidez e commodidades usadas em todos os paizes em taes comboios, não se comprehendendo que se prodigalize melhoramentos a todos elles, abandonando-se, como coisa secundaria, o que serve o nosso paiz.

Veremos se as providencias tomadas satisfazem as justas exigencias do publico e não envergonham o bom nome das linhas que entram n'esta combinação.

## O caminho de ferro de Lourenço Marques

Segundo refere o nosso prezado collega o *Commercio do Porto*, vae organizar-se uma empresa para a exploração de terras em Lourenço Marques, dizendo-se que se offerecem ao governo portuguez, em troca da concessão, tomar o encargo do pagamento da indemnização no litigio a decidir na Suissa por causa da linha ferrea d'aquella região.

Sobre esta questão da arbitragem, diz ainda o mesmo jornal:

«Não está ainda decidido quando se realizara o julgamento em Berne da questão do caminho de ferro de Lourenço Marques, porque se pediu como meio de prova que vâ um perito technico aquella região examinar o proprio terreno que se allega. Se o juiz deferir, ainda o julgamento ficará adiado por mais alguns meses.»

Segundo noticias do Transvaal, foi uma festa verdadeiramente significativa a que o presidente da republica, sr. Krüger, proporcionou aos convidados que assistiram à inauguração do caminho de ferro de Pretoria à fronteira portugueza, tendo havido um banquete de 400 talheres, no qual falou o governador do nosso distrito de Lourenço Marques, sr. Nuno Queriol, sendo o seu discurso vivamente applaudido.

O presidente Krüger no discurso que pronunciou fez a historia da construcção da linha, tecendo grandes elogios ao engenheiro portuguez sr. coronel Machado.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**Os dentes humanos**, por *Moyses Gonsalves*, dentista pela escola de Nova-York. — Este distincto clinico, que desde muito conhecemos como um dos primeiros, pela sua competencia, continuado estudo e aperfeiçoamento dos seus processos, acaba de publicar um livro sobre a sua especialidade.

O seu pequeno folheto, que bem poderíamos chamar vasto, pelo grande numero de conhecimentos uteis que ministra, agrada logo pela clareza e precisão com que está escrito e de tal maneira, que o seu assumpto pôde ser facilmente captado por todo o profano à classe, não emittindo contudo a parte technica indispensável a interessar os da profissão e o medico, e necessaria ao assumpto de que trata.

Nesta obra o auctor, depois de breves palavras acerca da digestão, fere bem a importancia dos orgãos da mastigação, os dentes, de que descreve a estructura, falando em seguida das relações intimas que tem o estado geral do organismo sobre os dentes e da reciproca relação do estado d'estes no do organismo, mencionando casos clinicos de auctoridades medicas, não só estrangeiras, mas portuguezas, citando por varias vezes o muito illustre professor e clinico dr. Sousa Martins que mais de uma vez o tem procurado para do harmonico tratamento de ambos resultar a cura de doenças que um e outro per si não podiam debellar.

Com a sua muita e incontestavel competencia no assumpto, o sr. Gonsalves occupa-se tambem das diferentes doenças dos dentes, especializando as relativas a cada um dos seus elementos constitutivos e annexos, indicando os processos mais modernos e aperfeiçoados que se empregam para combater cada uma d'ellas, e por ultimo trata da collocação de dentes artificiales que o illustre auctor reputa «o ultimo recurso da arte do dentista».

Por esta mais que succinta apreciação do folheto vê-se já como a sua leitura é interessante e a sua divulgação será mais um serviço que o distincto cirurgião-dentista presta aos seus clientes e aos que não o são, aos quaes muito convém lêr uma obra d'estas e seguir-lhe os judiciosos conselhos.

Agradecemos o exemplar especial com que fomos brindados.

**Movimento commercial do Porto.** — Recebemos e agradecemos um exemplar da estatistica do movimento commercial do Porto em 1894, supplemento ao relatório ultimamente publicado pela Associação Commercial do Porto.

## Os caminhos de ferro da Russia

Annuncia-se que o governo russo tenciona proceder à remodelação das tarifas de grande velocidade, quer em toda a rede do estado, quer ainda em linhas particulares.

As bases que se propõe adoptar são as seguintes:

1.º Transporte de mercadorias nos trens de passageiros ou em trens mixtos:

A mesma tarifa adoptada para as bagagens, isto é, por cada 5 kilos 0,0575 kopek por verste, nos percursos de 1 a 300 verstes.

O kopek equivale a 7 réis e  $\frac{1}{3}$ ; o verste a 1.066 metros.

Para distancias maiores de 300 verstes estabelecem-se as seguintes zonas:

Até 500 verstes	8 zonas de 25 verstes cada uma
De 500 a 710 verstes	7 zonas de 30 verstes cada uma
» 711 » 990 »	8 » 35 » » »
» 991 a 1510 »	13 » 40 » » »
Para além de 1510 verstes, zonas de 50	» » » » »

Haverá que juntar ao preço para os primeiros 325 verstes, 1,5 kopek por cada zona ou fraccão de zona.

2.º Mercadorias em grande velocidade:

a) Mercadorias,  $\frac{1}{6}$  de kopek por pond (equivale a 16 kilogramma  $\frac{1}{3}$ ) e por verste com a redução de:

10 %	para além de 200 verstes
15 %	» » » 500 »
20 %	» » » 1000 »
25 %	» » » 1500 »
30 %	» » » 2000 »

Esta tarifa não se applicará aos transportes especiais que gosem já de vantagens particulares.

As tarifas especiais poderão ainda ser permittidas para outras mercadorias.

b) Cavallos, etc., 4,5 kopeks por cabeça e por verste.

c) Carneiros, ovelhas, cabras, etc., 0,75 kopek por cabeça e por verste.

d) Carruagens de 4 rodas e 4 logares: 12 kopeks por carruagem e por verste; de 2 logares: 9 kopeks por carruagem e por verste.

Está resolvida a construcção de novas linhas ferreas na Russia e, n'um paiz tão grande, não é cousa para admirar que as linhas projectadas tenham extraordinárias extensões, pois estão destinadas a ligar e a servir regiões muito afastadas entre si. De todas as linhas que estão em projecto, indicaremos como as mais importantes as seguintes:

A de Tsaritsyne-Tikhoretsk que mede 500 verstes e que deverá estar concluída dentro de 3 annos.

A Tikhoretsk irá ligar a uma outra linha de 256 verstes que serve Novorossiisk, porto do mar do norte que nunca gela.

Sobre o grande caminho de ferro da Siberia, a imensa linha de 9.000 verstes a que se referiu a *Gazeta*, só elle fará uma verdadeira revolução nos meios de comunicação entre a Europa e a Asia, pois alem da economia de tempo, reduzirá fabulosamente o custo do transporte.

Alem d'estas duas linhas está também estudada a de Kasan-Kotlass, n'uma extensão de 600 verstes.

## COMMERCIO PORTUGUEZ

Resumo comparativo do movimento de mercadorias, de janeiro a outubro de 1893-1894

VALORES EM MIL REÍS

### Importação para consumo

	1893	1894
Animaes vivos.....	726:302	989:858
Materias primas para as artes e industrias	13.033:437	11.971:269
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	4.403:603	3.895:834
Substancias alimenticias .....	9.226:890	10.027:173
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos.....	1.506:351	1.376:496
Manufacturas diversas.....	2.058:009	1.970:831
Taras .....	59:005	52:082
Somma .....	30.713:597	30.283:543
Ouro e prata em barra e em moeda.....	943:489	233:556
Total.....	31.656:786	30.517:099

### Exportação nacional e nacionalizada

	1893	1894
Animaes vivos.....	540:578	1.611:316
Materias primas para as artes e industrias	4.355:445	4.865:628
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	541:220	671:863
Substancias alimenticias .....	13.169:442	11.353:641
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos.....	39:248	69:746
Manufacturas diversas.....	1.240:885	1.421:499
Somma .....	19.906:818	19.993:693
Ouro e prata em barra e em moeda.....	4.957:867	3.673:231
Total.....	24.864:685	23.666:924

### Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias.	Reexportação .....	8.032:533	8.981:724
	Transito .....	1.827:783	1.553:043
	Somma.....	9.860:336	10.534:767
Ouro e prata em barra e em moeda.....		-	17:000
Total.....		9.860:336	10.534:767

## A guerra de tarifas

Como consequencia da guerra de tarifas em que andam empenhadas as companhias hespanholas de Madrid-Zaragosa-Alicante e Norte, o rendimento das duas empresas, desde janeiro até maio, diminuiu consideravelmente, comparado com igual periodo de 1894.

O prejuizo soffrido pela Companhia do Norte subiu a pesetas 3.588:754,34. A Companhia de Madrid-Alicante perdeu 999.330 pesetas.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

São convidados os srs. obrigacionistas da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes para se reunirem em assembléa geral ordinaria na segunda-feira 19 de agosto de 1895, ás 4 horas da tarde, em Paris, na sala dos agricultores de França, rue d'Athènes, n.º 8.

#### Ordem do dia

Apresentação do relatorio do comité de Paris.

Os obrigacionistas que possuirem ou apresentarem pelo menos 25 obrigações privilegiadas de 1.º grão, sendo essas 25 obrigações representadas ou por igual numero de titulos provisórios, ou por 75 obrigações das existentes em circulação e ainda não trocadas pelos titulos definitivos, teem direito de fazer parte da assembléa geral, depositando os mesmos titulos em qualquer dos seguintes estabelecimentos:

Em Portugal—Lisboa: na sede da Companhia, Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa e Crédit Franco-Portugais. No Porto: Banco Alliança e Banco Commercial do Porto.

Em França—Paris: no Comité de Paris, 28, rue de Chateaudun, e Banque de Paris & des Pays Bas, Comptoir National d'Escompte, Crédit Lyonnais, e Société Générale pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie en France.

Em Londres: em casa dos srs. Glyn Mills Currie & C.º

Na Alemanha: no Bank für Handel und Industrie, em Berlim, Darmstadt e Francfort s/Main.

Na Belgica: no Banque de Brabant, Banque Liégeoise e Caisse Générale de Reports et de Dépôts.

Os bilhetes de admissão serão entregues, em vista do recibo d'aquelles depósitos, pelo comité de Paris, na rue de Chateaudun.

Paris, 19 de julho de 1895.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa. 15 de agosto de 1895.

Como sucede sempre n'esta época do anno, é grande a estagnação dos negócios, limitando se as operações ás que são imprevisivelmente aconselhadas pelas circunstâncias eventuais. Depois esta situação estava naturalmente indicada pela apatia, que ha tempos a esta parte afecta os negócios commerciaes em resultado da falta de confiança, que infelizmente se não estabeleceu, nem restabelecerá facilmente.

Contrastando com este *estado geral* tivemos no *Diario do Governo* publicadas as contas do tesouro nos primeiros onze meses de 1894-95, comparadas com os de igual periodo de 1893-94. As receitas elevaram-se a 41.669 contos contra 39.735 do anno anterior, havendo para este anno *um saldo* de 807 contos. Esta notícia

causou boa impressão no estrangeiro, onde principalmente convém que estas afirmações de prosperidade sejam acreditadas.

Durante a quinzena continuou a abundância de dinheiro, havendo facilidade para descontos, continuando, porém, o Banco de Portugal, a manter a sua taxa de desconto a 6 p. c., o que continua a ser motivo para reparos e críticas em todos os centros commerciaes. As inscrições continuam firmes, regulando as de assentamento a 35,90 e as de coupon a 35,85. Subiram a 16\$100 as obrigações de 1888 (4 p. c.). Ha falta no mercado das obrigações internas de assentamento de 4 1/2 p. c., não aparecendo também as de 4 1/2 externas e as de 4 p. c. de 1890.

Continua a preferência das obrigações do Crédito Predial para o emprego de economias, regulando as de 6% a 94\$000 réis e as de 5% a 91\$000 réis. As ações do Banco de Portugal cotaram-se a 123\$500 réis, as do Lisboa & Açores a 105\$000 réis, as do Commercial de Lisboa a 104\$000 réis, as do Nacional Ultramarino a 54\$700 réis.

Já tem cotação na Bolsa de Lisboa as novas obrigações dos caminhos de ferro (C. R.) tanto do 1.º como do 2.º grau, nos termos da convenção aprovada pelo Tribunal do Comércio em outubro de 1894. As obrigações Loanda-Ambaca venderam-se a 77\$000 réis e continuam firmes.

Houve pouca procura de papel cambial e os cambios afrouxaram sensivelmente. Nos últimos dias o cheque tem regulado: sobre Londres a 42 1/8, sobre Paris a 677. O cambio Rio-Londres regulou de 10 1/2 a 10 3/4 por 1\$000 réis fracos.

No Porto a situação geral é perfeitamente idêntica à de Lisboa. As transacções tem sido diminutas, mesmo em papéis de crédito. O dinheiro continua immobilizado por escassear a oferta do papel a desconto. Do norte do país são animadoras as notícias sobre as perspectivas do ano agrícola, assegurando-se que a produção de vinho será este ano superior à do ano passado. Isto ainda está sujeito a muitas contingências, mas não vale desanimar.

Em França e Bélgica há agora grande entusiasmo pelo emprego de capitais em companhias ou empresas coloniais portuguesas, especialmente pelas destinadas a explorações na costa oriental. Para auxiliar empresas d'esta ordem, acaba de organizar-se em Bruxelas um *consortium*, em que entram importantes capitalistas franceses e belgas, com um capital de 10.000:000 francos integralmente subscritos. Em França as ações da companhia de Moçambique estão hoje tão popularizadas como em tempo as dos nossos caminhos de ferro. Esta sendo esta a aplicação predilecta para todas as pequenas economias.

J. F.

## REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 10 août 1895.

La dernière liquidation s'est effectuée sans rencontrer de sérieuses difficultés: l'argent, un moment resserré en conséquence de l'emprunt chinois, est redevenu abondant, et le taux des reports n'a rien eu d'exorbitant. Le comportement des fonds d'Etat et des valeurs n'offre pas de changement appréciable. C'est sur le marché minier que toute l'activité se concentre, où des affaires importantes se traitent: quelques titres aurifères favorisés enregistrent une plus value notable.

Le 3% français s'inscrit à 102,30 fr., l'amortisable à 101 fr. — Le 3 1/2 finit à 107,29 — son coupon a été détaché en Bourse le 1.º aout.

Les Sociétés de Crédit en général sont en reprise.

Nous retrouvons la Banque de France à 3,510 fr. — L'Encaisse au 8 courant s'élève à :

Or.....	2.050.345.011,59	fr.
Argent.....	1.259.491.667,76	"
Soit au total.....		

3.309.836.679,35 "

Le Crédit Foncier a des demandes à 865 fr. — Le marché des obligations a continué à présenter une grande fermeté. — Au 30 Juin dernier les bénéfices nets s'élevaient à 6 millions 623.000 fr. au lieu de 6.970.000 fr. à l'époque correspondante de l'année dernière — Les porteurs d'obligations communales 1879 sorties au tirage spécial du 5 Décembre 1894, qui n'auraient pas encore présenté leurs titres à l'estampillage, sont informés que les intérêts au 1.º setembro 1895 ne pourront être payés que lorsque ces obligations auront été munies de leur nouvelle feuille de coupons.

Le Comptoir National d'Escompte s'inscrit à 620 fr.

L'Industriel se maintient ferme à 570 fr.

La Banque de Paris et des Pays Bas se négocie aux environs de 860 fr. — Cette Banque s'occupe de plusieurs affaires dont le succès paraît certain.

Le Crédit Lyonnais varie de 820 à 825 fr.

Na Société Générale a gagné d'un mois à l'autre près de soixante francs — elle clôture à 560 fr. après avoir atteint un instant les cours de 580 fr. — Cette Société participerait, dit-on, avec Mr. Robinson à la fondation d'une banque minière au capital de 2.500.000 liv. st.

La Banque Parisienne cote 475 fr. Il se confirme que le dividende sera maintenu à 25 fr.; l'assemblée des actionnaires aura lieu le 21 septembre.

Le Crédit Mobilier reste stationnaire à 65 fr.

La Banque de l'Algérie oscille de 730 fr. à 735 fr.

La Banque Ottomane termine à 727,50 fr. plus ferme — on sait d'ailleurs que les opérations de la Société ont pris dans ces derniers temps un grand développement, particulièrement dans le Sud-Afrique, où son influence devient de plus en plus prépondérante, surtout à la Chartered.

L'actions Banque des Pays Autrichiens remonte à 585 fr.

Le Foncier d'Autriche se traite à 1.410 fr. et le Crédit Mobilier Espagnol de 55 à 57,50 fr.

Fonds Etrangers — L'Italien termine à 89 fr. — en reprise.

La liquidations d'une position de vendeur ne serait pas étrangère à cette hausse qu'a expliqueraient insuffisamment les nouvelles financières d'Italie.

L'Externe se négocie aux environs de 65 fr. — Les nouvelles de Cuba continuent à être contradictoires.

L'Emprunt Chinois passé à 102 francs.

Les Fonds Portugais sont en hausse à 26 11/16.

L'action des Tabacs Portugais donne lieu à de bonnes demandes aux environs de 535 fr.

Le marché des actions de nos grandes compagnies de chemins de fer continue à être des plus calmes.

L'Est oscille autour de 960 fr. Le Lyon reste à 1.480 fr. Le Nord vaut 1.700 fr. L'Orléans 1.580 fr., et le Midi 1.300 fr.

Les Chemins Algériens sont mieux tenus; Le Bone Guelma s'avance à 715 fr. L'Est Algérien à 615 fr., ainsi que l'Ouest Algérien à 610.

Le Sud de la France vaut 265 fr.

La chambre des mises en accusations a rendu son arrêt. Mrs. Félix Martin, André et Robin, sont renvoyés devant la cour d'assises de la Seine sous l'accusation de détournements au préjudice de la compagnie.

L'action des Chemins Autrichiens vaut 880 fr.

Les Lombards restent stationnaires à 242 fr.

L'obligation des Chemins Portugais, est ferme à 130 fr. Les recettes depuis le commencement de l'année sont en progression sensible.

L'ensemble des Chemins de fer Espagnols est plutôt faible.

Nous retrouvons le Suez bien tenu à 3.265 fr. Le mois de juillet a été excellent, la plus value nouvelle est de plus d'un million. La spéculation paraît compter que les traités intervenus avec la Chine vont ouvrir de nouveaux ports au commerce, dont la conséquence sera un surcroit d'activité du transit.

Depuis que nous sommes entrés dans la période des vacances, le marché spécial des Assurances n'a plus que des transactions très limitées, et pour certains titres il est même difficile de trouver des contreparties.

Les négociations sur les Mines d'Or deviennent de plus en plus animées, et fait incontestable, c'est qu'un courant irrésistible porte l'épargne française vers ces valeurs.

La Chartered, la Mozambique gagnent notablement du terrain: la première progresse à 180 fr. et la seconde à 67 fr.

La Mossamédes ferme à 52,50 fr. on apprend que les pourparlers depuis longtemps engagés avec un groupe important de Londres pour la cession des droits miniers de la compagnie de Mossamédes sur la région aurifère de Cassinga, sont sur le point d'aboutir!

L. C.

## CURSO DOS CAMBIOS, DESCONTOS E AGIOS

	Dinh.	Papel	
Londres 90 d/v...	42 7/16	42 3/8	Desconto no Banco de Portugal.
" cheque...	42 5/16	42 1/4	6%
Paris 90 d/v.....	671	672	No mercado.....
" cheque.....	674	676	Agio Buenos Ayres .....
Berlim 90 d/v....	272	273	23%
" cheque ...	275	276	Cambio Brazil...
Francfort 90 d/v..	272 1/2	273 1/2	Premio libra.....
" cheque	275 1/2	276 1/2	1\$120
Madrid cheque ...	950	960	

## Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras

	AGOSTO													
	1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	—	—
<b>Bolsa de Lisboa:</b>														
Inscrições assent.....	35,71	—	35,75	35,90	—	35,76	35,74	35,71	35,76	35,90	35,82	—	—	—
” coupon.....	35,80	35,80	—	35,85	35,80	—	35,72	—	35,79	35,80	35,80	35,80	—	—
Dívida externa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35,25	—	—
Obrig. 4% 1888, premios.....	15.950	—	15.950	—	—	—	—	16.050	16.100	16.100	16.100	—	—	—
” 4 1/2% 1888 assent.....	—	—	—	—	—	—	—	—	49.000	—	49.200	—	—	—
” 4% 1890 coupon.....	42.900	—	—	—	—	—	—	—	—	43.000	43.000	—	—	—
” 4 1/2% 88-89 assent.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções B. de Portugal.....	122.000	122.600	123.000	123.000	—	123.000	123.000	123.000	123.500	123.500	—	124.300	—	—
” ” Commercial.....	—	—	—	—	—	103.500	—	—	—	104.000	—	104.500	—	—
” ” N. Ultramarino.....	—	54.000	—	—	—	54.000	—	54.600	54.700	—	55.200	—	55.500	—
” Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	62.500	—	—	—	—	—	—	—
” Comp. Real.....	—	10.500	10.500	—	—	10.500	—	—	11.000	—	—	11.000	—	—
Obrig. prediaes 6%.....	94.000	—	—	94.000	94.000	94.000	94.000	94.000	94.000	—	—	94.300	—	—
” ” 5%.....	—	—	—	—	88.500	91.000	91.000	91.000	91.000	—	—	91.000	91.000	—
” Comp. Real 3%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
” C. Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
” Atravez África.....	—	76.500	76.500	76.500	76.500	77.000	77.000	—	76.600	—	77.000	76.800	—	—
<b>Bolsa de Paris:</b>														
3% portuguez.....	—	26,31	26,37	26,43	26,25	26,50	26,50	26,62	26,68	26,75	26,62	26,75	—	—
Acções Comp. Real.....	43	45	—	45	46	45	46	—	45	—	46	—	—	—
” Madrid-Cáceres.....	—	45	—	—	—	—	—	44,50	44,50	44	—	—	—	—
” Norte de Hespanha.....	83	83	85	83	82	85	83	85	85	—	—	—	—	—
” Mad. Zaragoza.....	131	—	120	120	117	118,75	121,50	123	—	—	—	—	—	—
” Andaluzes.....	141	140	142	144	142	141	142	146,50	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real.....	131	131	130	130	131	130	130	131	131	131,50	133,50	—	—	—
” C. Beira Alta.....	72,50	72,50	—	72,50	72,50	72	72,50	72,50	—	—	—	—	—	—
” Madrid-Cáceres.....	136,25	136,50	—	137	—	136	137	139,50	137	139	137	—	—	—
” N. Hesp. (1.ª hyp.).....	215,50	214	214	212	211	209	216	218	—	—	—	—	—	—
<b>Bolsa de Londres:</b>														
0% portuguez.....	26,50	26,37	—	—	26,50	26,25	26,25	26,37	26,37	26,62	26,62	26,62	—	—
Obrig. Atravez África.....	67	67	—	—	67	67	67	67	67	67	67	67	—	—
<b>Amsterdam:</b>														
Obrig. Atravez África.....	67	67	—	67,62	67,62	67,62	67,62	67,62	67,75	67,75	67,75	—	—	—
<b>Bruxellas:</b>														
Obrig. Atravez África.....	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	—	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhos	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1895			1894			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometr.	Kil.	Totaes	Kilometr.	1895	1894	1895	1894	1895	1894
<b>COMPANHIA REAL</b>													
Antiga rede	de 16 a 22 Julho	690	60.552.000	Réis 87.901	690	57.884.575	Réis 83.890	1.538.814.000	Réis 1.425.331.905	113.482.095	—	—	—
enova não garantida	23 a 29 Agosto	”	61.685.000	Réis 89.398	”	57.884.593	Réis 83.890	1.600.499.000	Réis 1.483.216.498	117.282.502	—	—	—
Nova rede garantida	30 a 5 Agosto	”	72.664.000	Réis 105.310	”	66.219.746	Réis 95.970	1.673.163.000	Réis 1.549.436.244	123.726.756	—	—	—
<b>Sul e Sueste</b>													
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	353	—	—	353	—	—	—	—	—	—	—
<b>Minho e Douro</b>													
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Beira Alta	9 a 15 Julho	253	4.825.891	Réis 19.075	253	5.234.351	Réis 20.689	144.521.243	Réis 134.969.043	9.552.200	—	—	—
	16 a 22 Julho	”	4.806.562	Réis 18.998	”	4.240.164	Réis 16.760	149.327.805	Réis 139.209.207	10.118.598	—	—	—
	23 a 29 Julho	”	4.693.394	Réis 18.551	”	5.124.708	Réis 20.256	154.021.199	Réis 144.333.915	9.687.284	—	—	—
Nacional (Mindoreira e Vizcaya)	18 a 24 Junho	105	1.072.237	Réis 10.211	105	962.772	Réis 9.169	28.808.080	Réis 26.965.620	1.843.060	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guimaraes	11 a 17 Junho	34	1.641.385	Réis 48.276	34	1.365.945	Réis 40.174	27.200.126	Réis 26.975.634</				

## Sobre o Danubio

E' provavel que se inaugure em setembro a grande ponte sobre o Danubio, o caudaloso rio cujas aguas levam em geral a velocidade de dois metros por segundo, com um volume constante de 26.000 metros cubicos.

Esta ponte fixa é a unica que atravessa o rio desde Nansatz e fica situada a 280 kilometros da sua embocadura.

Desde 1885 que o governo da Roumania estuda esta construcção, tendo por vezes desistido do seu projecto, até que ultimamente entregou a execução das obras a uma commissão de engenheiros presidida por Mr. Saligny.

A nova ponte melhorará consideravelmente as condições geraes, commerciaes e maritimas da Roumania, especialmente durante os mezes de inverno, em que os gelos impossibilitam a navegação do Danubio.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Apparelhos Saxby.** — A Companhia Real enviou á direcção fiscal da exploração de caminhos de ferro um novo projecto de signaes, com apparelhos de segurança, pelo sistema de Saxby Fornor, que tenciona estabelecer nas estações de Campolide e Braço de Prata e nas bifurcações de Bemfica, Sete Rios, Chellas e Xabregas.

Por este projecto haverá uma cabine com 32 alavancas na estação de Campolide, de 13 na bifurcação de Bemfica, de 11 nos apeadeiros de Sete Rios e Chellas, de 16 em Xabregas e de 21 em Braço de Prata. Com o apparelho Saxby serão manobradas, de um só ponto, todas as agulhas e signaes em cada uma das estações ou bifurcações referidas, à semelhança do que se pratica na estação do Rocio.

**De Benguella a Quecho.** — Os comerciantes srs. Sousa Lara & C.º pediram concessão ao governo para a construcção e exploração de um caminho de ferro entre Benguella e Quecho, pelo Dombe, na extensão de 90 kilometros.

**Terrenos marginaes.** — Estão já liquidadas todas as questões pendentes entre a Companhia Real e a camara municipal de Lisboa, tendo sido lavrado um acordo assignado pelos representantes das respectivas collectividades, pelo qual a companhia real deu á camara, para o alargamento da praça de D. Fernando, 14.960 metros quadrados, recebendo a camara em troca, mas em menor porção, os terrenos necessarios para assentamento da linha do Caes do Sodré a Alcantara-Mar.

A abertura d'esta secção, do Caes do Sodré a Alcantara-Mar, deve efectuar-se no proximo mez de setembro.

**De Benguella ao Sertão.** — Deram entrada no ministerio da marinha representações da camara municipal e negociantes de Benguella, da camara de Catumbella, e da comissão municipal do Dombe, em favor da continuação de um caminho de ferro entre Benguella e o Dombe. Tambem a camara municipal da importante villa do Dondo pediu ao governo a construcção de um caminho de ferro entre aquella villa e a estação de Cassualala, da linha de Loanda a Ambaca.

Sobre a construcção d'este ramal consta-nos que o governo já officiou á direcção da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes através d'Africa, per-

guntando-lhe se lhe convém tomar conta da sua construcção e exploração.

**Pedido de concessão.** — O sr. Lazaro Bensabat, representando um grupo de capitalistas, pediu ao governo uma importante concessão de terrenos em Angola, propondo-se prolongar o caminho de ferro de Ambaca a Malange, uns 120 kilometros, e seguir d'aqui, no rumo de leste, mais ou menos, até ao meridiano 17.º, d'onde partirá um ramal pelo norte da serra de Tala Mugongo ao Cuango no porto do Anguro, o qual, mais tarde, poderá penetrar nas terras de Lunda.

Propõe-se o requerente a proseguir a via ferrea SE., atravessando a fertilissima região dos Songos entre os rios Cuanza e Cuango e seguindo depois em rumo de sul até proximo do paralelo 12, onde se bifurca, dando um ramal para o Pého, no meridiano 20.º e um outro para o Bihé, perfazendo toda a extensão da linha ferrea 1.070 kilometros.

## LINHAS HESPAÑOLAS

**Barbadillo a Burgos.** — Parece que não se construirá este ramal em quanto não se fizer o caminho de ferro de Madrid a Santona.

**Bejar a Salamanca.** — Segundo noticias ultimamente recebidas vae muito adeantado o assentamento da via entre aquelles dois pontos.

**Almoines a Gandia.** — Está em estudos um projecto de tremvia a vapor entre Almoines e Gandia, passando por Bellreguart.

**Fusão de companhias.** — Com a fusão das companhias de caminho de ferro de Cádaga, Zalla a Solares e a de Santander a Solares, formou-se uma nova sociedade anonyma com o titulo: Companhia dos caminhos de ferro de Santander a Bilbao.

**Onteniente a Alcoy.** — A empresa constructora do caminho de ferro de Jativa a Alcoy foi auctorizada a continuar as obras no trajecto de Onteniente a Alcoy.

**Vitoria a Bilbao.** — Vae fazer-se o estudo da linha entre Lemona e Urbina, parte do caminho de ferro de Vitoria a Bilbao por Arratia. A parte da linha entre o valle de Arratia e a cordilheira de Barazar ou Zumelza será de cremalheira.

**Oviedo a Infiesto.** — A direcção da companhia dos caminhos de ferro economicos de Asturias, resolveu completar a linha de Oviedo a Infiesto com um tremvia a vapor até Arriondas.

**Novas concessões.** — Foi concedida a Jorge Clifton a construcção de um caminho de ferro de Calatayud a Samper e a Eduardo Milla a de uma linha entre Salamanca e Ledesdema.

**A transversal.** — Tomaram maior desenvolvimento os trabalhos de construcção d'esta linha ferrea, chegando já os comboios de balastro á estação de Sancho-Tello.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### FRANÇA

O rendimento de todos os caminhos de ferro franceses de interesse geral durante os tres primeiros mezes do corrente anno foi o seguinte:

Companhias principaes .....	245.586.000 francos
Réde do Estado .....	8.550.000 »
Companhias secundarias .....	1.930.000 »
Linhos não concedidas .....	253.000 »
Total .....	256.319.000 »
O rendimento em 1894 tinha sido de .....	270.240.000 »
Diminuição em 1895 .....	13.921.000 »

Foi já resolvido oficialmente qual o traçado das linhas a estabelecer na Tunísia. As linhas a construir são:

De Tunis a Laghnan passando por Mornag (Cebala), Oudna, Smindja e Mograne, contornando pelo oeste Djebel-Oust; prolongamento da linha actual de Tunis a Hammam-el-Lif servindo Fondonk-Djedid, Grombalia, Birbon-Rekba e Hammamet; de Sousse a Kaironan; de Sousse a Mokenine; de Kalaa-Srire a Enfidaville e finalmente linha de juncção de Tunis-Sousse.

Foi resolvido o estabelecimento de uma linha de tramway electrico entre Bordeus e Pessac, destinado ao transporte de passageiros e de mercadorias.

## BELGICA

Foi concedido a sociedade nacional dos caminhos de ferro vicinaes uma linha ferrea entre Tongres e Lanaeken, para a construcção da qual o governo contribuirá com 261.000 francos.

## TURQUIA

Deye ter sido já inaugurada na Turquia a nova linha de Beyruth a Damasco, de um traçado verdadeiramente arrojado e na qual se adoptou, pela primeira vez, em tão importante exploração commercial, o sistema de cremalheira Apt.

A extensão da linha é de 145 kilometros, dos quais 41 são estabelecidos completamente em cremalheira, com rampas de 7 centimetros por metro e curvas de 120 metros de raio.

As machineas usadas em todo o percurso são as de Apt, mas dispostas de forma que as rodas dentadas só se prendem na cremalheira á passagem dos 41 kilometros indicados, ficando immóveis durante o resto do trajecto.

Esta disposição permite que a linha ferrea, partindo junto ao mar em Beyruth, transponha, depois de percorrer 30 kilometros, a cadeia do Líbano, a 1.500 metros de altitude.

## ESTADOS UNIDOS

Os caminhos de ferro electricos teem-se desenvolvido extraordinariamente na grande república americana, sem que até hoje se tenha cuidado de regulamentar a sua execução e exploração, a não ser dando-lhes o carácter de tramways.

Ultimamente começou a tratar-se da organização de um regulamento em que se estabelece para a viação electrica as mesmas condições e requesitos que vigoram para os transportes a vapor.

Como é sabido, existem na America do norte 850 companhias que exploram 15.000 kilometros de linhas electricas, e não se comprehendia que não se equalassem as duas especies de viação, quando afinal a electrica vae prosperando em todo o mundo, parecendo querer levar de vencida, em curto prazo, a sua rival.

Como ultimo acto da greve dos empregados dos caminhos de ferro, que no verão passado agitou a cidade de Chicago, correm nos tribunais d'aquella cidade 15 processos de indemnização por prejuizos soffridos durante esse tempo.

Só um dos pedidos de indemnização o da Pittsburg e S. Luiz Railway, eleva-se a 3.750.000 francos.

## JAPÃO

Está resolvida a criação de novas linhas ferreas no Japão, devendo a primeira, que se denominara *Tobu Railway*, sair de Hongo e terminar em Senju, n'uma extensão de 22 milhas inglesas, e a segunda partir de Mita para ligar o Tokaido Railway com Odawara.

## Companhia dos Caminhos de ferro portugueses da Beira Alta

(Conclusão)

## No passivo

	Réis	Francos
Capital	1.800.000	10.000.000
Obrigações	5.450.265	30.279.250
Subvenção do Estado	4.650.764	25.837.579

Estas contas não apresentam alteração alguma.

Imposto sobre o tráfego: 3.121\$407 ou 17.341,15 fr.

Augmentou 262\$646 ou 1.459,14 fr. sobre o saldo do exercicio anterior.

Contas correntes e contas d'ordem, crédoras: 242:343\$873 ou 1.346.354,87 fr.

A diminuição é de 3.103\$996 ou 17.244,42 fr.

Estas contas não exigem qualquer explicação particular.

Fundo de seguro: 2.773\$495 ou 15.408,31 fr.

Esta conta aumentou, neste exercicio, da importancia do premio annual 1.765 fr. ou 317\$700.

Coupons d'obrigações: 2.350:200\$953 ou 13.056.671,94 fr.

O augmento é para este anno, de 240:390\$420 ou 1.335.502,33 fr. representando a diferença entre os coupons d'obrigação 31 e 32, vencidos durante o exercicio de 1894, e a importancia dos pagamentos efectuados sobre os coupons n.º 17 e 18.

Não tendo nenhuma objecção a fazer sobre o balanço e as contas que vos são submettidas pelo conselho de administração, propomos que as approveis, taes como são apresentadas.

CONSELHO FISCAL.

## Resoluções

## Primeira resolução

A assembléa geral, depois de ter ouvido o parecer do Conselho Fiscal, aprova o relatorio, o balanço, e as contas do exercicio de 1894 (16.º exercicio) taes como foram apresentadas pelo conselho de administração.

## Segunda resolução

A assembléa geral reelege administradores os srs. conde de Mendia, Barjona de Freitas, Goudchaux e F. E. de Serpa Pi-mentel.

## Terceira resolução

A assembléa geral, em conformidade do artigo 38.º dos estatutos, nomeia membros titulares do Conselho Fiscal, para o exercicio de 1895, os srs. Gustave Fourchault, Pierre de Zerbi e Marcel François, e membros supplentes os srs. Paul Guillemant e Edouard Delange.

## Balanco em 31 de dezembro de 1894

## Activo

Primeiro estabelecimento.....	11.813:120\$635
Subvenção do Estado.....	25:030\$726
Caixas e bancos.....	50:059\$602
Material existente nos armazens e officinas...	68:183\$152
Contas correntes e contas d'ordem, devedoras	94:938\$455
Direitos fiscaes sobre as acções em Franca...	2:315\$538
Saldo das insuficiencias dos productos líquidos para o pagamento dos coupons d'obrigações.....	2.445:820\$840
<b>Somma .....</b>	<b>14.499:468\$948</b>

## Passivo

Capital (20.000 acções).....	1.800.000\$000
Obrigações (121:117 de 3 %).....	5.450:265\$000
Subvenção do Estado.....	4.650:764\$220
Imposto sobre o tráfego (recebido por conta do tesouro portuguez).....	3:121\$407
Contas correntes e contas d'ordem, créadoras.	242:343\$873
Fundo de seguro.....	2:773\$495
Coupons d'obrigações (deduzido o imposto pago):	
— s/coupon n.º 18 (31 dez. 1887), 104:908\$873	
— n.º 19 (30 jun. 1888), 160:155\$198	
— n.º 20 (31 dez. 1888), 160:155\$198	
— n.º 21 (30 jun. 1889), 160:245\$792	
— n.º 22 (31 dez. 1889), 160:245\$792	
— n.º 23 (30 jun. 1890), 159:907\$950	
— n.º 24 (31 dez. 1890), 159:907\$950	
— n.º 25 (30 jun. 1891), 159:840\$028	
— n.º 26 (31 dez. 1891), 159:840\$028	
— n.º 27 (30 jun. 1892), 160:471\$792	
— n.º 28 (31 dez. 1892), 160:471\$792	
— n.º 29 (30 jun. 1893), 161:003\$202	
— n.º 30 (31 dez. 1893), 161:033\$202	
— n.º 31 (30 jun. 1894), 160:986\$078	
— n.º 32 (31 dez. 1894), 160:986\$078	
<b>Somma .....</b>	<b>14.499:468\$948</b>

## AVISOS DE SERVIÇO

## Caminhos de ferro do Minho e Douro

Serviço combinado com a Companhia do Caminho de ferro do Porto à Povoa e Famalicão

Temporada de banhos de mar na Povoa de Varzim

Desde o dia 5 do corrente, até 31 de outubro proximo futuro, vender-se-hão nas estações de Braga (principal), e Braga (central), para a da Povoa de Varzim, bilhetes de ida e volta, válidos por 60 dias, pelos seguintes preços: 1.ª classe, 1\$460; 2.ª, 330; 3.ª, 870.

## Condições

1.º — Os passageiros com bilhetes de 1.ª e 2.ª classes tem lugar de 1.ª classe na linha da Povoa, e os passageiros com bilhetes de 3.ª classe tem lugar na 2.ª, na mesma linha.

2.º — Não se vendem meios bilhetes de ida e volta.

3.º — É concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem; os excedentes d'este peso são taxados em conformidade com as tarifas geraes de cada uma das linhas combinadas. Porto, 2 de agosto de 1895.

## Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

### Tarifa especial L. N.º 4 de grande velocidade

Logo que abra a exploração a secção do Ramal de Cascaes, compreendida entre Alcantara-Mar e Caes do Sodré será posta em vigor aquella tarifa com preços reduzidos em 1.ª, 2.ª e 3.ª classe e applicável nas seguintes estações e apeadeiros:

Caes do Sodré, Santos, Alcantara, Junqueira, Belem, Pedrouços e Algés.

1.ª zona — Caes do Sodré a Junqueira.

2.ª " — Junqueira a Algés.

### Preços dos bilhetes

	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Percorso n'uma só zona.....	50 réis	40 réis	30 réis
Idem em duas zonas.....	80 "	60 "	40 "

Para mais condições ver os avisos affixados nos logares do costume. Lisboa, 5 de agosto de 1895.

### Ramal de Cascaes

Desde 15 do corrente, todos os comboios do actual horário de Cascaes terão paragem na estação de Parede.

Lisboa, 8 de agosto de 1895.

### Festas de Nossa Senhora da Agonia em Vianna do Castello

Bilhetes especiais de ida e volta por preços reduzidos válidos para:

*Ida* — Nos dias 15 a 20 de agosto de 1895 pelos comboios que partem de Lisboa-Rocio ás 8-30 e 9-45 da noite e ligam com os que sahem do Porto para Vianna ás 8 e ás 11 da manhã.

*Volta* — Nos dias 17 a 22 pelos comboios que sahem de Vianna ás 11-18 da manhã e 3-30 da tarde, ligando com os que sahem do Porto para Lisboa-Rocio, ás 2-45 da tarde e 8-15 da noite.

### Preços dos bilhetes

De Lisboa Rocio a Vianna do Castello e volta: 5.000 réis em 2.ª classe e 3.000 em 3.ª.

Para mais esclarecimentos ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 14 de agosto de 1895.

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de ferro do Sul e Sueste

#### Fornecimento de material para fabrico d'uma caldeira de vapor

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 26 do corrente mes, perante o respectivo engenheiro chefe do Barreiro, terá lugar o concurso para o fornecimento de material para fabrico de uma caldeira de vapor.

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 as 4 da tarde.

Lisboa, 5 de agosto de 1895.

#### Fornecimento de dois lotes de telha do tipo marseilhez

Faz-se publico que pelas 12 horas do dia 16 do corrente mes, perante o respectivo engenheiro chefe do Barreiro, terá lugar o concurso para o fornecimento de dois lotes de telha do tipo marseilhez; a saber:

1.º lote: — 8.600 telhas chatas. — 84 meias telhas direitas. — 84 ditas esquerdas. — 138 telhões.

2.º lote: — 6.600 telhas chatas. — 30 meias telhas direitas — 30 ditas esquerdas. — 98 telhões.

As propostas serão entregues, cada uma em separado, para cada lote, e as condições acham-se patentes na estação de Lisboa e na secretaria da divisão, no Barreiro, todos os dias uteis das 9 horas da manhã ás 3 da tarde.

Barreiro, 7 de agosto de 1895.

#### Fornecimento de 738 chapas de vidro de 1.º05 × 0.º40 × 0.º003

Faz-se publico que no dia 16 do corrente, pelas 12 horas da manhã, na repartição da divisão do serviço de via e obras, no

Barreiro, se recebem propostas, em carta fechada, para o fornecimento de 738 chapas de vidro de 1.º05 × 0.º40 × 0.º003.

As condições para este fornecimento acham-se patentes na estação de Lisboa e na referida repartição, no Barreiro, todos os dias uteis, das 9 horas da manhã ás 3 da tarde.

Barreiro, 7 de agosto de 1895.

### Caminhos de ferro do Minho e Douro

#### Lanço compreendido entre a estação do Porto, em Campanhã, e a estação central

Pelo presente se faz publico que no dia 30 do corrente, pela 1 hora da tarde, na administração do 1.º bairro d'esta cidade, e perante o respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 180 toneladas de carris de aço, 750 chapins, 1.500 eclisses, 3.000 parafusos, 1.500 escupulas e 4 mudanças completas de via, para estes caminhos de ferro. O deposito provisório é de 200.000 réis e o definitivo será de 5 por cento do valor total do fornecimento. As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na repartição de via e obras, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 1 de agosto de 1895.

#### Lanço compreendido entre a estação do Porto, em Campanhã, e a estação central

Pelo presente se faz publico que no dia 30 do corrente, ao meio dia, na administração do 1.º bairro d'esta cidade, e perante o respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de tres placas giratorias de 4 metros, um disco de signal a distancia e um semaphoro para a estação central d'estes caminhos de ferro. O deposito provisório é de 50.000 réis e o definitivo será de 5 por cento do valor total do fornecimento. As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na repartição de via e obras, na estação do Porto, em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 1 de agosto de 1895.

#### Fornecimento de 500 kilogrammas de cobre novo em barra e 1.000 kilogrammas de cobre velho

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 19 do corrente, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes dos caminhos de ferro, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 500 kilogrammas de cobre novo em barra e 1.000 kilogrammas de cobre velho para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

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

Porto, 2 de agosto de 1895.

#### Fornecimento de 10.000 kilos de oleonaph

No dia 26 do corrente, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes dos caminhos de ferro se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 10.000 kilogrammas de oleonaph, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

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

Porto, 10 de agosto de 1895.

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Fornecimento de cilindros a vapor para locomotivas

No dia 4 de setembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 12 cilindros a vapor para locomotivas.

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

Lisboa, 3 de agosto de 1895.

#### Serviço de via e obras

Tarefa n.º 51

#### Fornecimento de travessas de pinho

Depósito provisório para cada lote 100.000 réis

No dia 24 de agosto corrente pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão administrativa da

Companhia Real, serão abertas as propostas para o fornecimento de 12 lotes de travessas de pinho nacional, composto cada lote de 10.000 travessas.

Lisboa, 5 d'agosto de 1895.

Tarefa n.º 52

**Fornecimento de travessas de carvalho**

*Depósito provisório para cada lote 60.000 réis*

No dia 24 d'agosto corrente, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão administrativa da Companhia Real, serão abertas propostas até aquella hora recebidas, para o fornecimento de 5 lotes de travessas de carvalho, compostos cada um de 5.000 travessas.

As condições relativas a este fornecimento, estão desde já pa-

tentes na estação de Lisboa (Santa Apolonia) repartição de Via e Obras.

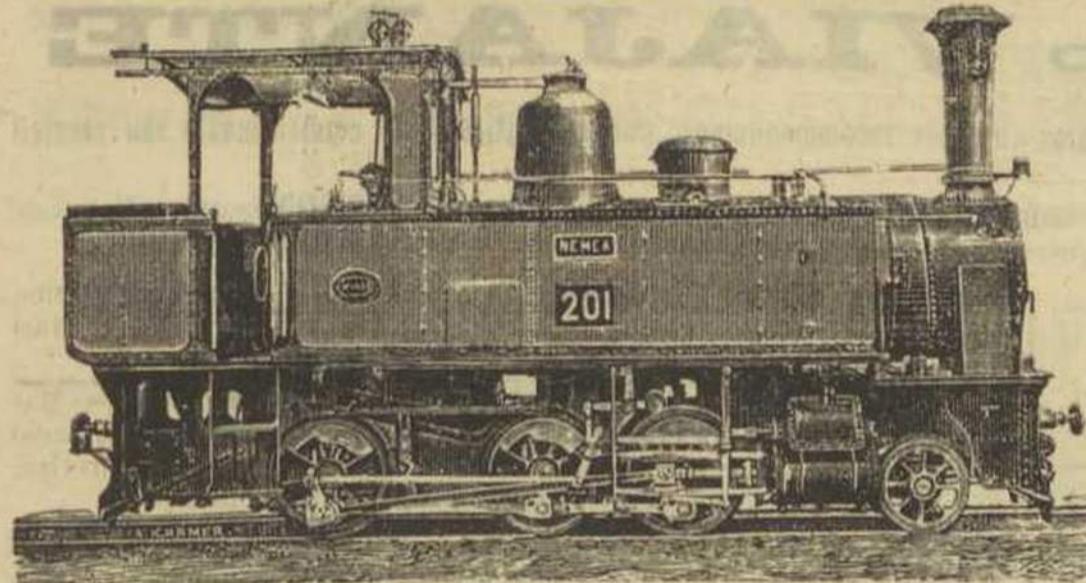
Lisboa, 5 d'agosto de 1895.

**Fornecimento de artigos de metal para guarnição interior de carruagens**

No dia 18 de setembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de artigos de metal para guarnição interior de carruagens.

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

Lisboa, 10 de agosto de 1895.



Enviam-se gratis os catalogos a quem os pedir

**FABRICA DE LOCOMOTIVAS  
KRAUSS & C.<sup>A</sup>  
MUNICH E LINZ S. D.  
LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA**

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

**Construções de edifícios e exploração de minas**

**OUTRAS CONSTRUÇÕES:** — Omnibus a vapor, locomóveis, bombas d'incêndio a vapor, aparelhos de vacuo e de vapor para a extracção de matérias fecais, etc., cilindros a vapor para nivelamento de calçadas.

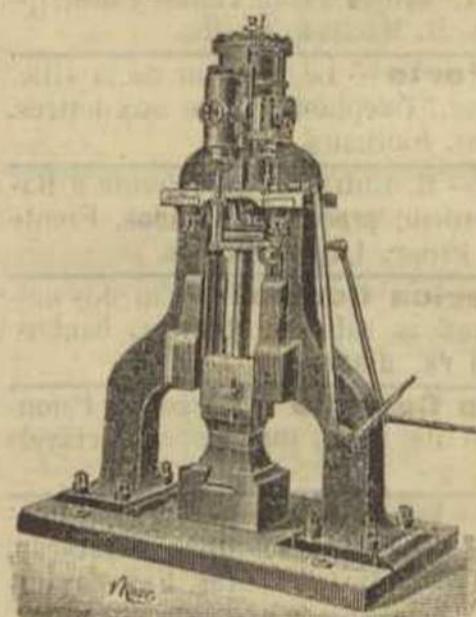
Agente geral em Hespanha — **JULES LAHOUSE-BARCELONA**

**Société Anonyme des Forges, Usines et Fonderies de Gilly**

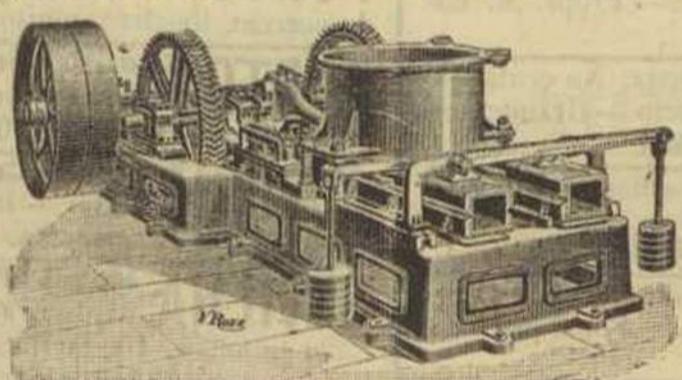
**OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO DE MACHINAS DE TODAS AS QUALIDADES**

**Instalações de fábricas em geral**

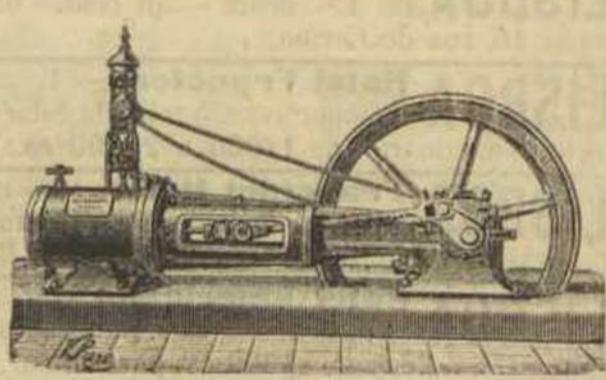
**Dirigir cartas a Mr. Aimé ROBERT, Administrateur — Délégué à GILLY (BELGIQUE)**



Martello-pilão, tipo V



Prensa para aglomerar carvão



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

**SOCIÉTÉ ANONYME**

**DES**

**FORGES, FONDERIES ET LAMINOIRES 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 lamoins.

**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 lamoins; 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 Arriano — Casa de comissões.

**Covilhã.** — Cesar d'Oliveira — Agente comercial da companhia real dos caminhos de ferro — Comissões, 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 comissões) — Rua do Jardim do Regedor, 35.

**Lisboa.** — C. Mahony & Amaral. — Rua Augusta, 70, 2.<sup>o</sup>

**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 comercial da C.ª Real.

**Porto.** — Grijó & C. — 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 recomendamos, porque praticamente conhecemos o seu serviço

### AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

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

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

**LISBOA** **Braganza Hotel** — Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.<sup>o</sup> ordre — Propri. Victor Sasseti.

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

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

**LISBOA** **Hotel Avenida** — Maison de 1.<sup>o</sup> ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures — Avenida, 55 — Propri. João da Matta, 1.<sup>o</sup> cuisinier du Portugal.

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

**LISBOA** **Grand Hotel de l'Europe** — Maison française de 1.<sup>o</sup> ordre — au centre de la ville — Propri. M. Esrade, 16, rua do Carmo.

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

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

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

**CASCAES** **Hotel Central** — De 1.<sup>o</sup> ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Grand confortable — On parle toutes les langues.

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

**CASCAES** **Hotel Bragance.** — Appartements pour famille. — Vue esplendide sur la mer. Service de 1.<sup>o</sup> ordre. — Service au jardin et pour la ville. — Prix moderés. — Prop. Victor Lestage.

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

**CINTRA** **Hotel Netto** — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e asseados, 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, 1 e R. Paiva d'Andrade, 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.

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

**PRAIA DA NAZARETH** **Grand Hotel Club** — Magnificas accommodações, acoio inexcivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vaiado — Propri. A. de S. Romão.

**PORTO** **Hotel de Francfort** — O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.<sup>o</sup> ordem — Propri. 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.<sup>o</sup> ordem e com vinhos à descrição — Diaria 1\$000 a 1\$500 rs. — Prop. B. Machado Coelho.

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

**PORTO** **Hotel Continental** — R. Entreparedes (Frente a Batalha). Serviço de 1.<sup>o</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. — Propri. Lopez Munhós.

**PORTO** **Grande Hotel America Central** — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Acoio 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 — Propri. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação, Calle Gallegos, 19, Sierpes 95. Mesa redonda ás 6 horas. Falla-se italiano, inglez, francez e portuguez.

**SEVILHA** **Gran Fonda de Madrid** — Principal estabelecimento de Sevilha — illuminação 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** — Propri. Cristóbal Gamero — Calle del Marqués de Larios, 9 — Bellos aposentos, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

**GRANADA** **Hotel Victoria** — Propri. Federico Inesta. Sítio 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, orchester — Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.<sup>o</sup> ordre.

**BRUXELLAS** **Hôtel de la Poste** — Rue Fossé aux Loups, 32. Près de la Place de la Monnaie et de la Poste. — Propri. H. 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 — Cuisino et cave de 1.<sup>o</sup> ordre.

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

**CALDAS DA RAINHA** **Grande Hotel Lisboense** — Estabelecimento e primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias. — Cosinha esmerada e farta. Propri. Vicente C. de Paramos.

# Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA  
FUNDADA EM 1872

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

## FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

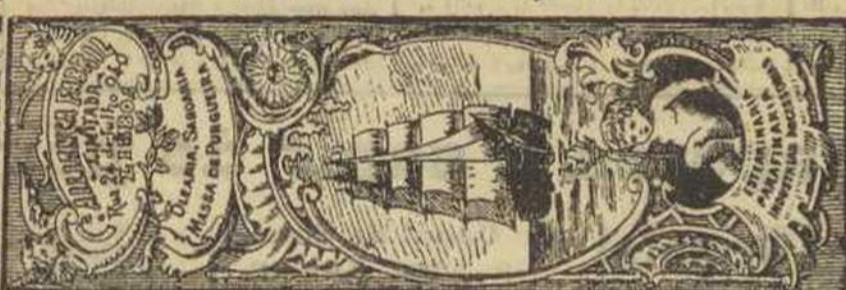
Machinas a vapor, transmissões, rodas hydraulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metallicas, e em geral todos os productos da industria metallurgica.

### PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

As melhores velas de estearina  
são as fabricadas pela  
COMPANHIA ALLIANÇA FABRIL  
Pedir a "MARCAS NAVIO,"  
VERDADEIRA  
E NACIONAL  
E AS CONHECIDAS VELAS SOL  
A' venda em todas as mercarias do  
paiz e depositos da Companhia.

MARCAS DA VERDADEIRA  
VELA NAVIO



NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS

NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS

MARCA REGISTADA 14 oz (397 grs.)  
9 oz 12 oz (340 grs.)  
9 oz (254 grs.)  
Fábricas e depositos, Rua 24 de Julho, 940, Lisboa  
Depósito, Lisboa, I. do Corro Santo, 28 e 30



FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

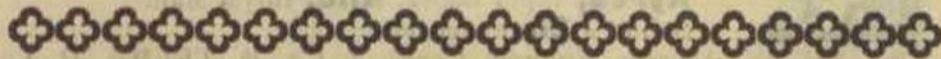
Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições — Depositos: em Lisboa

R. da Magdalena, 17, I.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.



EMPREZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira oficial

O vapor GOMES IV  
Commandante ROCHA JUNIOR

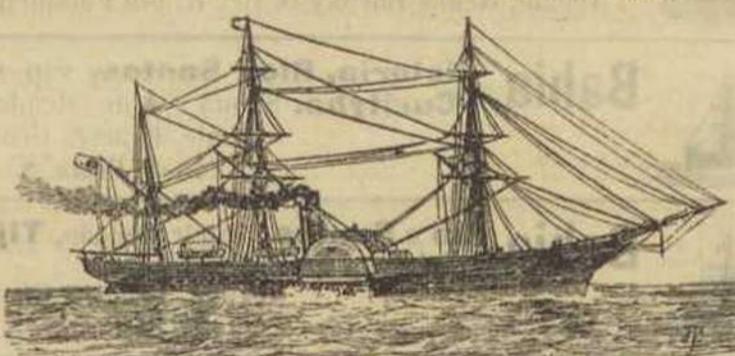


SAIRÁ no dia 16 de agosto, ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio.

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

Alberto R. Centeno & C.º

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 NILE sahirá a 26 de agosto

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

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

#### AGENTES

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

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

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

Lisboa-R. Porto	Porto Lisboa-R.	Lisb.-R. V. allad.	Vallad. Lisb.-R.	Lisb.-R. Cascaes	Cascaes Lisb.-R.	Fig.-V. Form.	V. Form.-Fig.	C. Branca Beja	Beja C. Branca
Part. Cheg.	Part. Cheg.	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.   4-0 m.	7-45 m.   10-40 m.	8-15 t.   6-45 m.	5-15 m.   11-20 m.	7-15 t.   10-50 t.	5-30 m.   3-30 t.	9-15 m.   8-00 t.	4-30 t.   7-24 t.	6-10 m.   9-0 m.
Lisboa-R. Pamp.	Pamp. Lisboa-R.	Lisboa-R. Fig.	Fig. Lisboa-R.	Lisboa-R. Cascaes	Cascaes Lisb.-R.	Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira	C. Branco-Evora	Evora-C. Branco
4. <sup>as</sup> e sab.	2. <sup>as</sup> e 6. <sup>as</sup>	7-0 m.   5-40 m.	7-45 m.   6-15 t.	5-30 m.   8-0 m.	8-15 m.   9-35 m.	3-10 t.   4-48 t.	10-54 m.   12-40 t.	5-30 t.   6-30 t.	7-10 t.   8-2 t.
11-45 t.   5-50 m.	6-40 m.   12-25 t.	Lisboa-R.-Alfar.	Alfar. Lisboa-R.	11-45 m.   1-6 t.	10-30 m.   11-39 m.	Pamp.-V. Form.	V. Form.-Pamp.	Beja-Faro	Faro-Beja
Lisb.-C. S. Porto	Porto Lisb.-C. S.	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.	2. <sup>as</sup> e 6. <sup>as</sup>	11-20 m.   7-35 t.	6-30 m.   2-40 t.
7-30 m.   9-10 t.	6-45 m.   8-0 t.	Aos dias de sem.	8-10 t.   10-3 t.	6-30 t.   6-30 t.	8-15 t.   9-15 t.	1-8 m.   6-28 m.			
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Figueira-Alfar.	Alfar.-Figueira	5-15 t.   6-30 t.	10-30 t.   11-45 t.				
4-0 m.   6-25 m.	4-15 t.   6-30 t.	5-0 m.   7-45 t.	6-37 m.   7-45 t.						
11-10 m.   3-15 t.	5-0 m.   9-45 m.	2-35 t.   3-17 t.	1-8 t.   3-30 t.						
Espinho Porto	Porto-E: pinho	6-50 t.   7-22 t.	7-45 t.   8-28 t.						
4-25 t.   5-15 t.	12-0 t.   12-45 t.								
10-45 t.   11-30 t.	7-0 t.   7-45 t.								
Lisboa-R.-V. Alc.	V. Alc.-Is. ca R.								
7-30 t.   5-15 m.	8-45 t.   6-0 m.								
Lisb.-C. S.-V. Alc.	V. Alc.-List. C. S.								
2. <sup>as</sup> 4. <sup>as</sup> e 6. <sup>as</sup>	3. <sup>as</sup> 5. <sup>as</sup> e sab.								
7-30 m.   8-0 t.	9-30 m.   9-45 t.								
Lisboa R. Badaj.	Badaj.-Lisboa R.								
7-30 t.   6-30 m.	7-0 t.   6-0 m.								
Lisboa C. S.-Bad.	Bad.-Lisboa C. S.								
7-30 m.   9-15 t.	8-40 m.   9-45 t.								
Lisb.-C. S. Sant.	Sant. Lisb.-C. S.								
2-0 t.   4-35 t.	6-45 m.   9-20 m.								
4-30 t.   7-05 t.	12-30 t.   3-05 t.								
Lisb.-C. S. Entr.	Entr. Lisb.-C. S.								
4-0 m.   10-55 m.	4-45 m.   12-0 t.								
11-0 m.   3-0 t.	5-50 t.   9-45 t.								
Lisb. R.-Caldas	Caldas-Lisb.-R.								
2. <sup>as</sup> , 5. <sup>as</sup> e sab.									
4-0 t.   6-55 t.	7-30 m.   10-24 m.								
7-50 t.   8-22 t.	8-30 t.   9-02 t.								

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental**, pelo **Canal de Suez**,  
vap. allem. **Kaiser**.

Sahirá a 23 de agosto.

Agente, E. George, R. da Prata, 8.



**Africa Oriental**, pelo **Cabo da Boa Esperança**, vapor  
alemão, **General**. Sahirá a 28 de agosto.

Agente, E. George, R. da Prata, 8.



**Algarve**, vapor portuguez, **Gomes IV**.

Sahirá a 16 de agosto.

Agentes, Alberto R. Centeuo & C.<sup>a</sup>  
Largo dos Torneiros, n.<sup>o</sup> 5.



**Alicante**, **Barcelona**, **Cette** e **Marse-**  
**Iha**, vapor franc., **Saint-Jean**.

Sahirá a 18 de agosto.

Agente, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. dos Fanqueiros 10.



**Bahia**, **Victoria, Rio e Santos**, vap. allem.,  
**Curityba**. Sahirá a 4 de setembro.

Agente, Ernesto George.  
R. da Prata, 8.



**Bahia**, **Rio e Santos**, vapor alemão, **Tijuca**.  
Sahirá a 21 de agosto.

Agente, Ernesto George.  
R. da Prata, 8.



**Barcelona**, **Cette** e **Marselha**, vapor  
francez, **Saint-Luc**.

Sahirá a 29 de agosto.

Agente, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. dos Fanqueiros, 10.



**Bordeaux**, vapor francez, **Portugal**.  
Sahirá de 23 a 24 de agosto.

Messageries Maritimes.

Agente, Tortades & C.<sup>a</sup>, R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, **Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres**, vapor francez, **Equateur**.

Sahirá a 23 de agosto. — Messageries Maritimes.

Agente, Tortades & C.<sup>a</sup>, R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Hamburgo**, vapor alemão, **Lissabon**.  
Sahirá a 20 de agosto.

Agente, Ernesto George.  
R. da Prata, 8.



**Havre** e **Anvers**, vapor franc., **Saint-Mathieu**. Sahirá a 22 de agosto.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>  
R. Fanqueiros, 10.



**Havre**, e **Anvers**, vapor franc., **Saint-Paul**.

Sahirá a 18 de agosto.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.



**La Pallice**, (La Rochelle) **Plymouth e Liverpool**, **verpool**, vap. ingl., **Oropesa**.

Sahirá a 21 de agosto.

Agente, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, **S. Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Velhas), Caes do Pico e Fayal**, vap. port. **Funchal**. Sahirá a 20 de agosto.

Agente, Germano Serrão Arnaud, C. do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**Pará**, **Maranhão e Ceará**, vap. ingl., **Gregorio**. Sahirá a 17 de agosto.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>  
R. do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, **Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres**, vapor inglez, **Nile**. Royal Mail.

Sahirá a 26 de agosto.

Agente, Knowles Rawes & C.<sup>a</sup>, R. d'El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, **Rio e Santos**, vapor alemão, **Santos**.

Sahirá a 28 de agosto.

Agente, Ernesto George. R. da Prata, 8.



**Rio de Janeiro** e **portos do Pacifico**, vap. inglez, **Britannia**.

Sahirá a 21 de agosto.

Agente, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Rotterdam** e **Hamburgo**, vap. all., **Mendoza**. Sahirá a 21 de agosto.

Agente, Ernesto George.  
R. da Prata, 8.



**S. Thiago**, **S. Thomé, Cabinda, Santo Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes**, vap. portuguez, **Cazengo**.

Sahirá a 23 de agosto.

Empresa Nacional de Navegação, R. d'El-Rei, 75.