

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.

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA



Anvers — 1894

SUMMARIO

A linha de Lourenço Marques	Pag.
A nossa carta de geografia, por A. Urban	305
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett	306
Parte oficial. — Ministerio da Marinha e Ultramar — Contracto entre a companhia da Zambezia e a companhia dos caminhos de ferro da Zambezia	307
Tarifas de transporte	308
Congresso internacional de caminhos de ferro, por A. Luciano	309
Um artigo do «Seculo»	311
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	312 a 313
A linha de Mormugão	314
Boa publicidade	314
Linhas portuguesas. — O elevador de Coimbra — Novo caminho de ferro em Angola — Restabelecimento de serviço — Novo caminho de ferro Americano — Outro	314
Linhas espanholas. — Pamplona a Irún e Pasages — A lucta de tarifas — Baesa a Quesada — Bejar a Salamanca	314
Linhas estrangeiras. — França — Bélgica — Itália — Russia — Estados Unidos — Japão — Estado livre do Congo	314
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses — Relatório do conselho d'administração (Continuação)	315
A exposição imperial	316
Mercado de metais	316
Arrematações	316
Casas recomendadas	317
Agenda do viajante	317
Anúncios	318 e
Horário em 16 de outubro	319
Vapores a sair do porto de Lisboa	320

A linha de Lourenço Marques

UM dos males de que enferma o nosso espírito meridional é a imprevidencia. Nas administrações officiaes, como na vida particular de cada individuo, o imprevisto resulta sempre como uma dificuldade; não porque elle seja resultado de um facto extraordinario, mas porque, por mais esperado que devesse ser qualquer caso novo, ou até mesmo a continuação de outro já sabido, nunca é recebido com a prudente reflexão de quem vê um pouco o futuro, mais ou menos proximo, nunca encontra preparado o terreno em que naturalmente seria acolhido.

Exploramos ha 6 annos a linha de Lourenço Marques, isto é, desde junho de 1889, data em que se publicou o decreto.

Para fixarmos esta data fomos reler aquelle diploma que esta *Gazeta* publicou na integra no seu numero de 1 de julho d'aquelle anno, e ahi vêmos, no artigo 4.º, que a posse da linha foi tomada por meio de «um inventario minucioso e rigoroso».

Esse inventario fez-se.

Ninguem podia, portanto, allegar ignorancia do que existia em Lourenço Marques, e muito menos a podia invocar sobre os destinos d'aquelle linha, de tão disputado tráfego e de tão reconhecidas vantagens sobre as suas antagonistas, que não lhes deixava esperança de victoria sobre ella.

O mais superficial olhar para o mappa da Africa do Sul e Leste indicava que era a nossa bahia a que seria

a preferida, logo que a linha do Transvaal ligasse com a nossa para a descarga dos grandes vapores, cujas mercadorias se destinasse ou devessem ser recebidas da Republica neerlandesa; o mais simples conhecimento da importancia da republica vizinha faz ver quantos milhões de toneladas de tráfego as necessidades da sua importação nos dariam a transportar.

Foi o conhecimento perfeito da coincidencia d'estes dois elementos de vida para o nosso caminho de ferro que determinou a construccion d'este; foi para conquistar-se conquista se pôde chamar haver o que é nosso — esse grande desenvolvimento para a nossa colónia, que fizemos o sacrificio e sacrificios teremos que fazer, e não pequenos, construindo em parte e explorando por conta do Estado a nova linha.

Mas ha mais:

A parte portugueza ha muito tempo que se encontra construída por completo e aberta á exploração, e só agora a linha de além fronteira chegou a tocar com os seus carris nos nossos.

Pois apesar d'esse tempo todo que tivemos para pensar, apesar do perfeito conhecimento do tráfego que a nossa rede teria que transferir entre o mar e a republica vizinha, o facto dos nossos caes se encherem de fardos e caixas, logo que a locomotiva passou a fronteira, parece ter sido um caso perfeitamente extraordinario que deixou todos boquiabertos como se a linha transvaaliana tivesse sido construída n'uma noite, ou se a florescente colónia hollandeza, nossa vizinha, tivesse surgido das montanhas de Belfast como os Willis da lenda allemã!

A pratica, a tristissima pratica é que, chegados ao ponto justamente por que trabalhámos, realizado o ideal sonhado, não tínhamos elementos para o que foi todo o nosso empenho: fizemos um caminho de ferro para ter todo o tráfego do interior, mas não o dotámos com o material circulante indispensável para o fim a que o destinavamos!

Maldita imprevidencia!

Os resultados são obvios: sem material não ha tráfego. Mas ha peior do que isso: é que o descredito da nossa linha começou exactamente no dia em que ella devia principiar a prestar o serviço a que se destinava, e as provas da nossa imprevidencia hão de ser caramente pagas por nós, exploradas como o serão indubitablemente pelos nossos antagonistas!

Adormecemos por muito tempo deante de um tráfego de duas a tres mil toneladas mensaes, e não pensámos sequer em que devíamos estar preparados para um movimento cinco ou dez vezes maior.

N'esta conjunctura, que fazer? Pedir material empregado á linha neerlandesa? mas esse não abunda lá, a ponto de poder satisfazer a toda a necessidade que d'elle temos.

Pedir-o á companhia antagonista do Cape-Town? É o ultimo recurso, mas é tambem a ultima humilhação.

E porque preço aquella poderosa companhia, nossa inimiga, nos cederá as proprias armas para a combatermos!

Resta então cruzar os braços e responder aos vapores que nos lançam a carga nos caes de Lourenço Marques com o paciente *non possumus* dos impotentes!

Pelo ultimo vapor, com a carta de um nosso sollicito correspondente n'aquella cidade, carta de que ainda em «á ultima hora» démos um extracto, recebemos varios bocados do jornal *The Press*, de Pretoria, que se occupa em longos artigos d'essa momentosa questão.

Tão importante ella é para aquelle paiz, (como para o nosso), que a grande folha hollandeza mandou um reporter especial entrevistar o nosso governador, o distincto official da nossa marinha sr. Nuno Queriol, o director do caminho de ferro, o sr. engenheiro Antonio José d'Araujo, os principaes representantes das casas commerciaes, etc. São desoladoras as descripções que o redactor do jornal, apesar de imparcial nos seus juizos, e fazendo-nos elogios sempre que pôde, faz dô o que viu n'essa viagem.

Em Nelspruit, a uns 115 kilometros da nossa fronteira, encontrou a nossa locomotiva n.º 7 n'um estado lastimavel.

«As partes externas eram na maior parte supportadas por blocos de madeira, apresentando o todo uma deploravel apparencia. Oito semanas antes, as officinas da companhia em Pretoria tinham mandado quatro locomotivas portuguezas reparadas; de facto, em Pretoria as officinas estão continuamente reparando o material circulante portuguez, e d'outra maneira provavelmente nem um trem por dia poderia ir do mar para o interior.»

Desde Ressano Garcia (a fronteira) até Moveni a linha portugueza requer immediata reparação, diz o jornalista.

«Os rails são velhos e abalados, e é facil de compreender que as pesadas locomotivas da nossa companhia deteriorariam este troço de caminho de ferro obsoleto.»

Veja-se este triste resultado de tantos esforços e faça-se ainda — urgentissimo — um esforço mais, mandando material para Lourenço Marques.

A rebeldia de um regulo, impondo a necessidade de repressão, fez-nos enviar ali uma expedição que ora por lá anda inscrevendo com regueiros de sangue nas ardentes areias do sertão o nome da nossa patria, a affirmation da nossa soberania. Não é só pelas investidas dos regulos que esta periclitita; a questão commercial impõe-se e, em seguida ás machinas de guerra que vão lá sustentar o nome do nosso paiz, é indispensavel mandar outras machinas, de paz, as locomotivas, e outros carros que não levam a cruz vermelha da bemfazeja associação, mas os apparelhos necessarios para o transporte de mercadorias, no que vae bastante o desempenho da nossa missão de dominadores em tão importante colónia.

E nem sequer se pôde chamar sacrificio o gasto que fizermos em material para aquella linha. Se não o enviarmos, teremos que alugal-o á companhia do Cabo e, á parte o pessimo efecto moral que isso produz, o custo do aluguer será de tal forma elevado que representará muitas vezes o juro do custo do material que podemos mandar.

Abastecendo a linha com os elementos de que necessita, teremos um trafego certo que, pelos preços elevados da sua tarifa, nos dará mais que sufficientes lucros.

E se, resolvida a questão da arbitragem, quizermos ceder ou tivermos que ceder essa importante rede ferrea, o seu valor, quando fornecida de sufficiente mate-

rial e em bom estado, e tendo assegurado um trafego consideravel, será muito mais elevado do que se ella se achar abandonada como actualmente sucede.

Valha-nos, ao menos, a esperança que o sr. engenheiro Araujo, director da linha, deu ao reporter neerlandez nas seguintes palavras:

«Trinta wagons novos devem estar aqui em dezembro, e uma encommenda de outra locomotiva foi dada a uma casa de Glasgow. As tres que esperamos receber brevemente do Cabo, juntas ás duas que estão em reparação nas officinas da companhia neerlandesa, duas em caminho para Pretoria para o mesmo fim, cinco que estão em serviço e uma para o serviço da cidade, prefazem quatorze locomotivas que poderão fazer serviço no proximo mez, e esperamos então acelerar consideravelmente o trafego.»

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 10 de outubro de 1895.

Entre as facilidades que a administração dos caminhos de ferro offerece aos viajantes belgas, notaremos uma de grande valor, que se refere principalmente ás familias e aos grupos de passageiros que vão em excursão a pontos distantes, ou que se vão estabelecer em villegiatura nas praias.

Consiste esse melhoramento em se reservar um compartimento inteiro, seja qual fôr a classe, mediante a ocupação e pagamento de, pelo menos, metade da lotação do compartimento. Para isto basta dirigir-se o passageiro á estação uma hora antes da partida, nas estações de formação dos comboios, e seis horas nas de passagem.

As condições impostas resumem-se no seguinte: tratar-se de um trajecto superior a 50 kilometros e não poder o passageiro aproveitar as reducções dos bilhetes de ida e volta.

Este melhoramento vem anunciado nos guias officiaes, mas ainda assim é pouco conhecido.

Até agora, a limpeza e o aquecimento dos comboios estava a cargo de uma empresa particular, mas, em vista d'uma decisão ministerial, esses trabalhos serão effectuados em *régie* e dependerão do chefe do serviço das carruagens e dos engenheiros, chefes e sub-chefes de secção, addidos ao serviço de tracção e do material.

Collectivismo do Estado, dirão talvez os socialistas. Eu, porém, limitar-me-hei a ver n'esta medida a resposta ás criticas que levantava cada inverno o aquecimento dos trens. Confio que esta parte do serviço do caminho de ferro corresponderá, de futuro, ás inclemencias da temperatura. Confio tanto mais quanto é certo que os funcionários respectivos ha dois mezes que fazem experiencias de aquecimento das carruagens com o fim de encontrar remedio aos inconvenientes que apresenta o rudimentar systema de esquentadores.

A administração dos caminhos de ferro vicinaes está construindo actualmente uma *berline*, reservada exclusivamente ás excursões do rei ao longo do litoral. Será, diz-se, uma maravilha de conforto e de luxo.

Aquella administração possue já, ha tres annos, uma *berline* real. Mas por motivos que nunca foram explicados, Leopoldo II recusou-se sempre a tomar logar n'ella, fazendo as suas excursões sobre a plataforma d'uma carruagem de primeira classe, o que, visto a sua elevada estatura, deve ser muito pouco commodo.

Mas, se se ignoram os defeitos da *berline* actual, como se pôde prevêr que a que está em construcção agrada ao seu real destinatario?

*

Os comerciantes que vivem do movimento da cidade e para os quaes o mez de setembro, o final sobre-tudo, foi muito desagradavel, encontraram finalmente a compensação, mas para o que se chama verdadeiro negocio as ferias estão-se prolongando por forma anormal, não havendo por emquanto indicios de quando acabarão. O *far niente* é geral: está tudo parado. Quando terminará esta preguiça d'uma cidade inteira?

*

O divertimento, a alegria, reinam n'este momento em Bruxellas, a julgar, pelo menos, pela animação das reuniões nos bairros do luxo, e pelo extraordinario movimento nas *gares* dos caminhos de ferro. Se os estrangeiros — os homens que viajam sós ou com outros homens — se lastimarem da falta de distracção da cidade, é porque são muito ingratos.

— Um paraizo! me dizia ha pouco um d'elles. Mas um paraizo que nos leva todo o dinheiro.

— Perdão; isso depende da maneira de viver. Para os estrangeiros que viajam com a familia, a vida é muito mais barata do que nas outras capitais.

Conheceis, certamente, a historia d'aquelle proviniano que, ardendo em desejos de vir passar uma semana em Bruxellas, ao calcular a despesa a fazer, perguntava: 50 francos por dia? 100 francos?

— Isso é conforme... Tanto se pôde, e depende isso dos prazeres e do luxo da vida que se levar, gastar cem francos como cincoenta...

— E' que seremos dois, minha mulher e eu.

— Oh! Trazeis uma mulher? Socegæ entao. Em logar do dobro gastareis metade.

*

A proxima conferencia em Colonia relativa aos negócios da união franco-russo-belga-allemã, dos caminhos de ferro, examinará a questão do estabelecimento definitivo de um projecto de tarifas, reunindo as condições de comunicação directa dos passageiros e das bagagens entre a Inglaterra, a França e a Belgica, d'um lado, a Dinamarca, a Suecia, a Noruega e a Russia, d'outro lado, assim como a questão do estabelecimento de bilhetes directos para a viagem de Paris a Moscow, Kiew, Odessa, Riga, etc.

Tambem se discutirá a tarifa a estabelecer para o transporte de diferentes tecidos de fabricação exclusivamente francesa.

*

Permittireis, certamente amigo leitor, que encerre a minha carta, depois d'esta informação, quando vos disser que está em Bruxellas tanto calor como deve estar no Equador!

A. Urban.



CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 11 de outubro de 1895.

Acaba de se publicar um relatorio interessante sobre o capital de acções e obrigações, trafego de passageiros e mercadorias, e despesas e productos liquidos da exploração dos caminhos de ferro do Reino Unido durante o anno de 1894.

O capital total subscripto foi de 985.400.000 libras esterlinas, ou mais 14.100 000 do que no anno anterior, sendo, porém, este aumento menos 4.300.000 do que o aumento médio annual desde o anno de 1885.

O aumento em 1894 divide-se da seguinte forma: acções ordinarias, 5.800.000; acções garantidas e privi-

legiadas, 2.100.000; emprestimos e obrigações, 6.100.000 libras.

As receitas totaes em 1894 foram de 84.300.000 libras contra 80.600.000 em 1893.

O movimento de passageiros foi, em 1.ª classe, de 29.821.000; em 2.ª, de 60.162.000; em 3.ª, 821.430.000; tendo um aumento de 4,9 % em 3.ª classe, 0,3 % em 2.ª, e uma diminuição em 1.ª classe de 0,8 %.

Convém, porém, notar que o caminho de ferro aereo de Liverpool só abriu á exploração em marzo de 1893, e que os passageiros transportados por elle são apenas em 1.ª e 2.ª classe.

Tudo considerado, pois, parece que houve durante o anno passado uma diminuição de 1,3 % no movimento e de 2,3 % nas receitas do trafego de passageiros em 1.ª classe; diminuições de 4,1 % e 5 % respectivamente em 2.ª; e aumentos de 4,9 % e 2,9 em 3.ª, sem contar os bilhetes especiaes, o que parece confirmar a opinião d'alguns administradores de caminhos de ferro n'este paiz que favorecem a abolição do trafego de passageiros em 1.ª e 2.ª classe, reservando-se em cada comboio e a preço subido, certo numero de assentos para os passageiros que queiram viajar mais commodamente.

O trafego de mercadorias deu os resultados seguintes: mineraes, 18.117.000 libras contra 16.421.000 em 1893; mercadorias geraes, 23.804.000 em 1894, e em 1893 23.209.000 libras; gado, 1.458.000 libras no anno passado contra 1.365.000 no anno anterior.

O numero de toneladas de mineraes foi 234.300.000 em 1894 e 207.800.000 em 1893, e o de mercadorias 90.100.000 e 85.500.000 respectivamente.

A distancia percorrida pelos comboios de passageiros, durante os doze mezes, foi de 179.800.000 milhas, em 1893 foi de 177.400.000; e pelos comboios mixtos 149.500.000 contra 141.800.000 em 1893, sendo o total, incluindo os comboios mixtos, 333.000.000 milhas contra 322.800.000 milhas no anno anterior.

As despesas de exploração aumentaram de libras 45.700.000 em 1893, a 47.210.000 em 1894.

*

Trata-se de formar um syndicato com o fim de obter do *Board of Trade* os poderes necessarios para a construcção d'um caminho de ferro economico atra-vez da peninsula Gower que se estende mais de 23 milhas ao oeste de Swansea e que está ao presente sem comunicação ferro-viaria além de Killay.

Já foi examinado o terreno que seria atravessado pelo proposto caminho, — isto é, por via de Killay, Three Crosses, Llanthidian e Reyholdstone até Port Eynon — e é para desejar, no interesse do grande numero de agricultores que habitam o referido distrito, que o projecto dos promotores chegue a feliz resultado.

*

Conta-se que a *Caledonian Railway Company* trata de construir dentro de breve tempo oito novas locomotivas, as quaes serão construídas especialmente para attingir uma grande velocidade.

*

Nas officinas de locomotivas em Baldwin acaba de se introduzir um novo metodo de pesar as locomotivas, por meio do qual se verifica simultaneamente o peso sobre cada roda. Um grupo de pequenas balanças, desenhadas nas officinas e construidas por Fairbanks, é montado em pequenas rodas de *trucks* construidas para circular n'uma via regular. Cada um dos *trucks* supporta as balanças para verificar o peso sobre um par de rodas, e ha d'elles sufficiente numero para

pesar as rodas d'uma locomotiva separadamente e ao mesmo tempo.

O systema, diz-se, tem prestado grande serviço aos constructores de machinas, resolvendo um dos problemas relacionados com a distribuição de peso.

W. N. Cornett.

PARTE OFICIAL

Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar

Direcção geral do Ultramar

2.º — Repartição — 2.ª Secção

Contracto entre a Companhia da Zambezia e a Companhia dos caminhos de ferro da Zambezia

(Continuado do n.º 187)

Art. 6.º A companhia dos caminhos de ferro da Zambezia poderá começar a construcção das linhas, suas dependencias e accessórios por uma ou mais partes simultaneamente, conforme o julgar conveniente para o seu mais rapido acabamento.

Art. 7.º A companhia dos caminhos de ferro da Zambezia poderá, conforme e onde lhe convenha, estabelecer:

1.º Officinas, machinas e apparelhos necessarios para a feitura e concerto de material de exploração, comprehendendo as locomotivas.

2.º Armazens, telheiros e depositos para o estacionamento e pintura das locomotivas, tenders, carruagens e wagons, bem como fossos para picar fogo.

Art. 8.º Para todos os effeitos juridicos, nos termos do direito commun e especial dos caminhos de ferro, e das diversas condições d'este contrato, ficam as linhas ferreas aqui mencionadas, com todos os edificios necessarios para o serviço e mais accessórios e dependencias, comprehendendo carris, travessas, e em geral todo o material fixo de qualquer especie, pertencendo, desde a sua construcção e collocação, ao domínio do estado.

Art. 9.º Nos mesmos termos do artigo anterior e para os mesmos effeitos, todo o material circulante e carvão, coke, e quaesquer outros provimentos ficam pertencendo ao domínio da companhia dos caminhos de ferro, com a declaração, porém, de que o material circulante não poderá ser alienado, nem distraído, senão para o effeito de ser substituido com vantagem para o serviço publico.

Art. 10.º Se a companhia dos caminhos de ferro da Zambezia não conservar, durante o tempo da exploração de cada uma das linhas, as respectivas linhas ferreas e telegraphicais, com todo o seu material fixo e circulante, accessórios e dependencias, em bom estado, cuidando para este fim das reparações ordinarias e extraordinarias, conforme a disposição do alínea 33.º do artigo 5.º, poderá o governo mandar proceder ás necessarias reparações e apropiar-se das receitas das respectivas linhas até completar a importancia da despesa feita, aumentada de mais um quinto a titulo de multa.

Art. 11.º No caso de interrupção total ou parcial da exploração de qualquer das linhas, o governo poderá prover, por sua propria auctoridade, provisoriamente, para que a exploração d'essa linha continue por conta da companhia dos caminhos de ferro, e intimá-la logo para ella se habilitar a cumprir a sua obrigaçao.

§ 1.º Se tres meses depois de intimada, na forma d'este artigo, a companhia dos caminhos de ferro não provar que está habilitada para continuar nos termos d'este contracto a exploração da linha, em que se der a interrupção, incorrerá, por esse mesmo facto, depois da declaração do governo, devidamente comunicada á administração da companhia dos caminhos de ferro na metropole, na pena de rescisão d'essa linha.

§ 2.º Para o effeito de rescisão, a linha construída, com todas as obras e material pertencente a essa linha e ao seu serviço, reverterão imediatamente para o estado, procedendo-se logo á avaliação do material fixo e circulante, combustivel e mais pertences necessarios para a exploração da mesma linha.

§ 3.º Ficam salvos das disposições d'este artigo os casos de força maior, devidamente comprovados, e os que venham a determinar-se por acordo entre as duas companhias, e com a aprovação do governo, se necessário for.

Art. 12.º No caso da companhia dos caminhos de ferro não apresentar á aprovação o estudo do projecto de qualquer linha concedida, ou não começar os trabalhos da construcção da mesma linha dentro dos prazos accordados, fica o livre direito á companhia da Zambezia de fazer os estudos e construcção d'essa linha, por si ou por outrem.

Art. 13.º No caso da companhia dos caminhos de ferro da Zambezia, tendo começado as obras de qualquer linha, as não conti-

nuar de modo que assegure que a linha esteja concluída e aberta ao tráfego publico, com todo o seu material fixo e circulante, edificios, accessórios e dependencias, dentro dos prazos fixados, poderá ser rescindida a concessão d'essa linha nas condições dos §§ 1.º, 2.º e 3.º do artigo 11.º

Art. 14.º A companhia da Zambezia concede á companhia dos caminhos de ferro da Zambezia, salvaguardando todos os direitos adquiridos anteriormente á data d'este contrato, devidamente comprovados:

1.º Dos terrenos que a companhia da Zambezia tem direito a demarcar os que tenham de ser ocupados pelas linhas ferreas que forem construídas e suas dependencias, com todos os espaços que possam vir a ser necessários para a duplicação das linhas e desenvolvimento do tráfego.

2.º Parcellas de terreno, alternadas, em xadrez, de um e outro lado das linhas a construir, em rectângulos de 5 kilometros de extensão, contados ao longo da linha, e de 10 kilometros contados no sentido normal.

3.º Na testa da linha, o primeiro talhão de cada um dos lados da via, depois de reservados os terrenos a que se refere o alínea 1.º, será dividido em rectângulos de 4 hectares, entre as duas companhias por acordo entre elles; para a repartição dos restantes grandes talhões, a companhia da Zambezia terá o direito de escolher o primeiro d'elles, a contar d'estes dois excepcionalmente divididos.

4.º Logo que o traçado da linha receba a aprovação do governo e que a companhia da Zambezia tenha feito a escolha do primeiro talhão inteiro, a companhia dos caminhos de ferro poderá pôr em aproveitamento os terrenos; mas, no caso de que trata o artigo 12.º, voltarão á posse do governo ou da companhia da Zambezia, todos os rectângulos, sem direito a indemnização alguma para a companhia dos caminhos de ferro; salvo acordo especial que garanta para esta companhia a posse a algum dos talhões em que ella deseje desde logo emprehender grandes trabalhos de cultura.

(Continua).

TARIFAS DE TRANSPORTE

Assignaturas para Algés. — A companhia real vai ampliar a sua tarifa de assignaturas, creando bilhetes válidos entre Caes do Sodré, Rocio e Algés.

Os preços serão os mesmos de Braço de Prata, havendo além d'isso bilhetes de 1.ª classe,

A tabella é pois:

Por 3 meses, 1.ª cl.,	12 ⁰⁰ 000;	2.ª, 9 ⁰⁰ 500;	3.ª, 6 ⁰⁰ 500.
» 6 » »	18 ⁰⁰ 500;	» 14 ⁰⁰ 000;	» 9 ⁰⁰ 500.
» 1 anno » »	28 ⁰⁰ 000;	» 21 ⁰⁰ 000;	» 14 ⁰⁰ 000.

Calculando que o assignante não faz menos de 1.000 viagens por anno (menos de 3 por dia) sae-lhe cada viagem a 28, 21 ou 14 réis.

Viagens baratas. — A direcção do Sul e Sueste, vai efectuar um comboio especial de Lisboa a Faro, com bilhetes de ida e volta por preços muito reduzidos, proporcionando uma agradável excursão á formosa província do Algarve.

Os passageiros do referido comboio podem apear-se nas estações de Messines, Albufeira, Loulé e Faro, e regressar de qualquer d'estes pontos.

O comboio partirá de Lisboa ás 6,30 da tarde de sabbado de 19 do corrente, e chegará a Faro pelas 6 da manhã de domingo.

O regresso terá logar na terça feira 22, ás 6,15 da manhã, devendo chegar a Lisboa ás 6 horas da tarde, fazendo-se a viagem de dia para que os passageiros possam admirar alguns pontos da linha.

As pessoas que não quizerem utilizar-se do comboio especial de 22, podem regressar nos comboios ordinarios de 20 e 21.

Os preços de ida e volta são: Lisboa, Barreiro, Pinhal Novo e Setubal, 2.ª classe, 4⁰⁰000 réis; 3.ª, 2⁰⁰500 réis Vendas Novas, Montemór, Casa Branca e Evora, 2.ª, 3⁰⁰500; 3.ª, 2⁰⁰000. Cuba e Beja, 2.ª, 2⁰⁰200; 3.ª, 1⁰⁰200 réis.

É um agradabilissimo passeio, que entendemos que o publico não deve deixar de aproveitar.

Congresso internacional de caminhos de ferro

QUINTA SESSÃO

(Londres — 1895)

Questão quinta

Caldeiras, fornalhas e tubos das locomotivas

- a) Caldeiras e fornalhas de aço. Esforços a que teem de resistir em serviço, e condições de recepção das chapas.
- b) Tubos de ferro. Meios de evitar as fugas nas placas tubulares.
- c) Danos causados pela água d'alimentação na caldeira e nos tubos. Processos de depuração.
- d) Programma de experiencias relativas á produção de vapor, a saber:
 - 1.º — Resultados offerecidos pelos tubos segundo o seu diâmetro, comprimento, sistema, disposição na caldeira, e metal de que são formados;
 - 2.º — Experiencias sobre a influencia do volume da camara de fumo e das diferentes fórmas de chaminés e guarda-faúlhas.
 - 3.º — Experiencias sobre os diferentes systemas d'escape.
 - 4.º — Experiencias relativas á influencia que pôde ter a velocidade sobre a produção de vapor.

RELATOR

Sr. Ed. SAUVAGE, engenheiro chefe de minas e chefe adjunto de material e tracção dos caminhos de ferro do leste francez.

Neste ponto da discussão tudo é laconicamente dito, positivo e bem definido na forma e na essencia.

Não ha discursos, nem polemicas. O congresso conclue sem se preocupar com os poucos dissidentes que aparecem; as opiniões singulares, regista-as, e passa adeante.

A experiencia é a pedra de toque. Se os resultados são concludentes, condensam-se em regras; se o não são, só excepcionalmente e ao de leve obtem referência.

Assim, quanto ao emprego do aço nas caldeiras das locomotivas, é ponto resolvido, excepto no tocante á fornalha, que, apesar da pratica geral americana e do exemplo notavel da rôde franceza do P. L. M., continua na Europa a ser geralmente feita de cobre.

O aço empregado na fabricação das caldeiras é o aço très *doux soudable*, perfeitamente homogeneo, incapaz de tomar a tempora e definido pela conveniente carga de ruptura e respectivo alongamento.

As administrações estabelecem nos seus cadernos de encargos limites de ruptura, que variam de 34 a 47 kilogrammas por millimetro quadrado, com o alongamento minimo, em geral, de 25 sobre 200 millimetros. São tambem estes os limites que os tratados designam para esta categoria de aço.

A administração do Nordwestbahn, de Austria, posse 25 locomotivas com caldeira de aço Bessemer, cujo limite de ruptura atinge 54 kilogrammas.

E a da companhia franceza de Orleans, recorrendo ao aço chromado, construiu, como ensaio, uma caldeira, que sob este ponto de vista offerece o exemplo de maxima resistencia, tendo as suas chapas, como limite de ruptura, 80 a 85 kilogrammas por millimetro quadrado, com o alongamento de 12 a 15 %. Espessura da chapa — 13 millimetres; diâmetro interior dos aneis — 1^m,250; carimbo de pressão — 15 kilogrammas.

Quanto á tubuladura, o ferro ou o aço pôde substituir o latão sem inconveniente, quando a água de alimentação é de qualidade conveniente.

A economia é importante; a segurança não diminue, pelo contrario as rupturas são mais raras com o ferro do que com o latão.

O addicionamento d'uma boquilha de cobre, como nos tubos de latão do lado da fornalha, é dispensavel com os tubos de ferro ou de aço, quando a qualidade do metal é apropriada e a da agua o permitte.

Em geral, alguns engenheiros julgam inutil este addicionamento; outros, porém, pensam que o cobre torna a junta mais duradora e mais estanque.

Nos Estados Unidos é uso applicar anilhas, delgadas, de cobre entre o tubo e a placá tubular de aço.

No caminho de ferro de Lancashire e Yorkshire a mesma pratica é seguida, e alem d'isso a de arquear os tubos para diminuir o empuxo produzido pela dilatação.

A arrebitagem da extremidade do tubo não é indispensavel, mas, segundo as experiencias do P. L. M., aumenta muito a resistencia dos tubos ao arranamento.

Intimamente relacionado com o assumpto concorrente aos tubos está a questão da agua de alimentação das caldeiras.

A accão nociva da agua é chimica, exercendo-se directamente sobre o metal, ás vezes sem a presença de principio acido ou salino, apenas, ao que parece, pela collaboração do oxygenio do ar e do acido carbonico dissolvido na agua.

Mas é principalmente physica e indirecta, pelo deposito de materias solidas, que adquirem grande dureza e que é preciso extrahir amiúde: geralmente o carbonato de cal, algumas vezes o sulfato de cal, que prima em dureza.

Para prover de remedio ocorre:

1.º — a lavagem repetida e periodica, operação dispendiosa, mórmente por causa da paralização frequente e demorada da locomotiva; inconveniente que o emprego de agua quente attenua;

2.º — a applicação de liquidos desincrustantes, cuja base é geralmente o carbonato de soda, que decompõe o sulfato de cal, e ao qual são addicionados os extractos de campeche e de quebracho para obviar, segundo parece, á adherencia dos precipitados ao metal, chamando-os a si;

3.º — emprego de preservativos, como o electrogeeno de Hannay, bola de zinco mergulhada na agua e comunicando com as chapas da caldeira por meio de fios de cobre, especie de pilha, em que só o zinco é atacado, oxydando-se, e ficando o ferro ou o aço indemne.

E' tambem designado como preservativo o petroleo lançado na caldeira cheia d'agua, e esvaziada em seguida; este meio, porém, deve ser considerado antes como desincrustante;

4.º — modificação da entrada da agua, fazendo-a passar primeiramente através do vapor por meio de apparelhos especiaes, ainda pouco divulgados;

5.º — finalmente, a depuração prévia da agua, addicionando-lhe cal e separando depois os depositos por precipitação e filtração, processo radical que só tem contra si as grandes despesas d'installacão, mas que apesar d'isso tende a generalizar-se, chegando a reduzir-se de 7º a 10º o grau hydrotimetrico de aguas, que antes davam 20º, 30º e até 40º.

Sob o ponto de vista das experiencias relativas á produção de vapor, temos ainda a considerar, e em primeiro lugar, o problema dos tubos.

As experiencias foram executadas no P. L. M. em tres series:

A primeira com uma só caldeira, variando o comprimento dos tubos de 3^m,0 a 7^m,0, ensaiando para cada comprimento a fornalha ordinaria, a fornalha de abobada curta, e a fornalha de abobada comprida e o

o ebulidor Tenbrinck, variando as tiragens e reduzindo mais ou menos a superficie da grelha e o numero dos tubos;

A segunda com seis caldeiras, pertencentes a locomotivas Compound e carimbadas em 15 kilogrammas, tendo fornalhas proximamente eguaes, variando as tubuladuras, em numero de 185 a 210 tubos, em diametro de 50^{mm} a 55^{mm} e em comprimento de 4^m,035 a 4^m,150;

A terceira com tubos de nervuras interiores (*tubes à ailettes*), primeiro em numero de 185, diametro 50^{mm}, comprimento de 3^m,50 a 2^m,200; depois em numero de 113, diametro 65^{mm}, comprimento de 4^m,0 a 2^m,50; já empregando a fornalha munida de abobada curta, já o ebulidor Tenbrinck, e variando a tiragem.

Os resultados d'estas experiencias não se afastam muito das indicações da pratica de muitas administrações em circumstancias semelhantes, como adeante veremos confirmado nas conclusões, ás quaes nos reportamos, tanto para os tubos, como para o que diz respeito á camara de fumo, ao escape, ao guarda-faúlhas e á influencia que pôde ter a velocidade sobre a producção de vapor.

D'esta exposição inferimos a pobreza, se não nullidade, do nosso proprio contingente para as lucubrações dos congressistas.

As caldeiras das nossas locomotivas continuam a ser feitas de chapas de ferro laminado e revestidas de cobre nas fornalhas, não obstante a triplice proveniencia das que a Companhia Real portugueza recentemente adquiriu, tendo consentido no emprego do aço forjado (*flusseisen*) sómente nos fixes.

Os tubos são sempre de latão e munidos de anilhas de ferro ou aço na encastração.

Não depuramos a agua; procuramol-a tão boa quanto possível, com avultado e quotidiano sacrificio pecuniário, algumas vezes na distribuição geral de agua potável das povoações; como ensaio, temos unicamente, há bem pouco tempo, empregado o desincrustante ordinário, composto de carbonato de soda e extractos de campeche e quebracho.

Para não errar, em todos os sentidos da palavra, as administrações ateem-se ás fórmas e ás disposições classicas, e se não fosse a iniciativa esclarecida e perseverante do sr. H. Boyer, administrador director da Companhia Real, nem mesmo poderíamos citar o exemplo, em contrario, da applicação da abobada de dois unicos tijolos ás fornalhas das nossas locomotivas, para saude da tubuladura e economia do combustivel.

Vejamos agora em resumo as conclusões do congresso na presente questão.

Alinea A

1.^o—O emprego da chapa de aço nas caldeiras das locomotivas tornou-se de uso corrente.

2.^o—A chapa de aço para estas caldeiras deve ser de aço muito macio e caracterizado pela carga de ruptura entre 35 e 40 kilogrammas, no maximo 45.

3.^o—A substituição do ferro pelo aço permite algumas vezes aumentar um pouco a pressão legal sem alteração de espessura.

4.^o—O trabalho das chapas de aço não exige precauções extraordinarias, sendo possível fazer-lhes suportar calores locaes.

5.^o—As fornalhas de aço continuam a ter quasi nenhum uso na Europa, parecendo não serem mais economicas do que as de cobre, menos para as locomotivas de manobras, pouco fatigadas, para as quaes são vantajosas.

Alinea B

6.^o—O emprego dos tubos de ferro ou de aço é crescente de dia para dia; substituem os de latão sem inconveniente e com grande economia.

7.^o—Nas fornalhas de cobre, com qualidades bem appropriadas de ferro ou aço nos tubos e quando a natureza da agua o permite, é dispensavel a extremidade de cobre nos tubos.

8.^o—Os tubos são mandrilados com utensilio proprio em furos suavemente conicos ou mesmo cylindricos.

9.^o—A arrebitagem da extremidade sobre a placa tubular não é indispensavel.

10.^o—Em muitos casos é possível empregar as anilhas tão sómente do lado da fornalha, quando não sejam necessarias para estancar a caldeira. Nas fornalhas de aço é preferivel a anilha de cobre, exterior.

11.^o—Em geral, é principalmente pelo cuidado na condução das locomotivas que podemos evitar as fugas pelos tubos.

Que o pessoal de tracção prepare e mantenha regularmente o fogo; que não deixe entrar o ar frio na fornalha; que deixe arrefecer convenientemente a caldeira antes de a esvaziar e ainda mais antes de a lavar com agua fria, que a lave de preferencia com agua quente, e que não deite abaixo o fogo antes da entrada no deposito; e não terá contrariedades por causa dos tubos.

Alinea C

12.^o—Os desincrustantes pôdem ser uteis, mas a sua natureza e dosagem devem ser appropriadas ás condições locaes.

13.^o—A depuração prévia das aguas saturadas de carbonato de soda, e mórmente das seleniosas, é muito util. A despesa da installação é grande, mas é muitas vezes compensada pelo menor consumo de combustivel e menor despesa de lavagem e conservação.

Alinea D

14.^o—Em geral, o mais conveniente comprimento dos tubos é o de 4^m,0 a 4^m,5 no maximo.

15.^o—A secção de passagem dos gazes deve ser tão grande quanto possível, o que justifica a suppressão das anilhas. Convém que o diametro interior dos tubos seja de 40 a 50^{mm} e que a distancia entre os orificios das placas não desça abaixo de 15 a 18^{mm}.

16.^o—Os tubos de nervuras interiores são convenientes, com o diametro exterior de 60 a 70^{mm}, quando a tubuladura é curta; podem com vantagem substituir os tubos ordinarios de 50^{mm}, sendo-lhes reduzidas as nervuras.

17.^o—Parece indiferente as disposições dos tubos em diagonal ou em fiadas verticaes.

18.^o—A natureza do metal praticamente não influe sobre a producção.

19.^o—As camaras de fumo alongadas, do typo americano, experimentadas na Europa em larga escala, não parecem dar, em geral, melhores resultados do que as ordinarias; tem, porém, a vantagem de reter muito as faúlhas.

20.^o—Não é possivel attribuir superioridade bem incontestavel a qualquer dos typos de chaminé; comtudo a forma um tanto conica, alargada para cima, parece preferivel.

21.^o—Disposição alguma de guarda-faúlhas pôde ser assinalada como francamente vantajosa. Todas mais ou menos embaraçam a tiragem, sem offerecer absoluta efficacia. A simples rede de arame é suficiente em muitos casos.

22.^o — Entre as diferentes disposições de escape, a anular parece algum tanto superior ás outras. E' essencial regular com o maximo cuidado a posição do algrabis de escape em relação á chaminé.

23.^o — Ha grandes divergencias a respeito da utilidade do escape variavel, que depende de elementos muito numerosos.

24.^o — A velocidade não tem influencia sensivel sobre a producção; por outras palavras, em egualdade de peso de vapor evacuado por segundo, com a mesma pressão nos cylindros no principio do escape antecipado, a maior ou menor frequencia do vae-vem dos embolos é indiferente.

A. Luciano.

Um artigo do SÉCULO

No seu artigo de fundo, de 12 do corrente, ocupa-se este jornal do assumpto de tarifas, apresentando ideias que não podem ficar sem resposta.

Fundando-se em que as nossas linhas ferreas teem tido, no anno corrente, uma pequena elevação de receitas, acha o nosso collega chegada a occasião para que todas as rēdes — as do governo á frente — tratem de baixar as suas tarifas.

Se o redactor do *Seculo* se desse ao trabalho de accumular mais cifras do que argumentos infundados, não teria talvez produzido o seu artigo.

Pois cifras não faltam para lhe demonstrar que nem sempre ao abaixamento de tarifas corresponde um aumento de receitas — é mesmo o mais natural, suceder o contrario.

Um exemplo frisante se nos depára agora no primo-rosso estudo de Mr. Heusseller, vice-presidente do conselho de direcção do caminho de ferro central suíso.

Este estudosso technico acaba de examinar minuciosamente os resultados do desencargo da grande velocidade que se realizou em França em abril de 1892, e para esse fim comparou os movimentos e receitas das sete rēdes francesas em 1891, o ultimo anno completo dos antigos preços, com 1893 o primeiro dos preços novos.

Os resultados que encontrou, se lisongeiam as nossas previsões quando aqui tratámos d'este assumpto¹, não são animadores de forma a aconselhar a seguir o exemplo d'estas grandes refórmas geraes.

O movimento total de passageiros nas linhas francesas aumentou, e o percurso médio ao mesmo tempo diminuiu um tanto.

O numero de passageiros-kilometros foi

Em 1891	7.673.464.016
» 1893	9.236.089.755

Isto é mais 1.562.625.739 ou 20,36 por cento.

São naturaes estas consequencias. Como o preço hoje é mais reduzido, o publico afflui em maior numero ao caminho de ferro, mas, como o que mais affluiu foi a classe pobre (3.^a classe), preferiu as pequenas distancias.

Mas para fazer frente a este aumento de movimento as companhias tiveram que aumentar o seu material e o numero dos seus comboios n'aquelle porporção, e como, nos productos, a melhoria foi só de 5,61 por cento, já se vê quanto aquelle ganho se lhe transformou em perda.

As receitas de passageiros foram:

Receitas das compa-	1891	1893	Diferença
nhas.....	341.990.074	361.148.603	+ 19.158.529
Impostos.....	78.301.510	43.323.554	- 34.977.956
Total.....	420.291.584	404.472.157	- 15.819.427

Deduz-se que as companhias (e a rēde do Estado) tiveram uma diminuição na receita total, mas como o imposto a pagar ao Estado foi muito menor, porque na reducção de preços levada a effeito em 1892 o Estado abateu mais, na sua parte, o imposto do que as companhias na sua parte, resultou-lhes uma receita liquida um pouco superior, ainda assim em pequena proporção para lhes cubrir o aumento de despesas.

O Estado, esse aguentou-se com 35 milhões de perda, o que representa uma verba muito parecida com 7.000 contos da nossa moeda.

Veja-se o *Seculo* n'este espelho.

Em quanto ao nosso paiz tambem por cá ha exemplo bem frisante.

Em 1889 a companhia real quiz dar provas do seu espirito avançado, e pôz em vigor uma tarifa baratissima, em toda a sua rēde, para transporte de mercadorias por pequena velocidade.

Essa tarifa deu resultados detestaveis e até quasi se pôde dizer fataes para as receitas da companhia.

Segundo se vê do relatorio do conselho de administração sobre as contas da exploração de 1891, a perda em 1890 foi de 276.657.729 réis, perda na maxima parte attribuida á tal tarifa.

Quanto ás theorias do *Seculo* de que os nossos caminhos de ferro não favorecem o desenvolvimento das industrias locaes, é uma afirmação gratuita que os proprios industriaes serão os primeiros a contestar.

O desejo de todas as nossas administrações ferro-viarias é que essas industrias enviem os seus productos aos mercados mais distantes; para esse fim se teem feito tarifas especiaes e concessões *ad hoc*, e se o *Seculo* precisasse factos terianos, por certo que responder.

Finalmente: dos nossos productos agrícolas diz o popular jornal que teem que ser colhidos verdes por não poderem supportar os preços — a peso de ouro — da grande velocidade.

Em quanto á colheita em verde é costume — e mau — do paiz, e não consequencia do preço do transporte.

E' vulgarissimo quem vae ao campo, em qualquer hospedaria ou loja de venda não encontrar senão fructa mal sasonada e realmente tão cara como nas cidades.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa

Para discussão das contas e do relatorio, e de outros assumptos que seja preciso resolver, são convidados os srs. accionistas a reunir no dia 11 de novembro, ás 11 horas do dia, na casa da companhia, rua Bellomonte n.^o 49.

Porto, 28 de setembro de 1895. — O vice-presidente da assembléa geral, José Joaquim Guimarães Pestana da Silva.

Companhia das docas do Porto e caminhos de ferro peninsulares

Tendo-me requerido o conselho de administração d'esta companhia a convocação da assembléa geral extraordinaria, convido os srs. accionistas a reunirem-se para esse fim no dia 25 do corrente, pelas 12 horas do dia, na rua do Rosario, n.^o 5.

Tem por fim esta convocação resolver sobre despesas a fazer com consultas tecnicas.

Porto, 8 de outubro de 1895. — O presidente da assembléa geral — Pelo Banco Alliança, os gerentes, Francisco Ignacio Xavier — E. Pinto da Silva.

¹ Nosso n.^o 101 de 1 de março de 1892.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de outubro de 1895.

A situação geral da praça apresentou nos ultimos dias alguns indicadores de melhoria por haver menor retrahimento. A procura de géneros coloniaes por parte das casas reexportadoras animou-se em consequencia da alta operada no mercado dos cambios. As disponibilidades em capital mostraram-se exigüas, o que produziu uma certa tensão no mercado monetário, creando novas dificuldades para as operações de descontos, tendo em geral applicação a taxa de 7%, sucedendo que, apesar d'este elevado juro, ainda ficou bastante papel por collocar. O Banco de Portugal continua a influir n'esta situação do mercado pelas restrições que põe em regra aos seus descontos. A taxa de 7% só em circunstancias criticas devia ser exigida, pois que a taxa normal de 6% perde toda a sua importância desde que não serve para as ocasiões excepcionaes.

Dissemos acima que *em regra* o Banco de Portugal põe restrições ás suas operações de descontos. Os factos justificam esta nossa maneira de dizer, visto como nos ultimos dias se verificou haver um director d'este estabelecimento bancario, ao mesmo tempo director d'uma importante companhia industrial, realizado ali, quando estava de serviço, uma operação de desconto por 30.000 libras sterlinas, cujo pagamento se não realizou, ao que se affirma em todos os círculos financeiros por haver a companhia em questão saccado a descoberto.

A questão parece ter sido regulada, sob responsabilidades pessoaes, ficando perfeitamente accentuada a boa fé do negociador, que se apressou a dar a sua demissão de director do banco. Dando credito a todas as versões favoraveis a este incidente, não podemos deixar de fazer notar a conveniencia de crear uma incompatibilidade entre as diversas directorias de companhias e a do nosso primeiro estabelecimento bancario. Que n'outros bancos, sem as responsabilidades graves e sérias do Banco de Portugal, essas incompatibilidades não existam e que operações menos favoraveis se realizem, é uma questão com os accionistas. Com o Banco de Portugal a situação é especial e o caso muito diferente.

O mercado de cambios conservou-se, sobretudo na ultima semana, muito agitado. A procura foi grande, não só para o pagamento dos trigos, mas tambem para cobrir algumas operações realizadas para o thesouro. Houve sensivel falta de papel, não só pela falta de letras do Brazil, mas tambem pela escassez das saques da praça, facto este principalmente determinado pela situação creada momentaneamente por circunstancias imprevistas á *Cork Company*. O papel bancario a 90 dias sobre Londres subiu de 42 5/8 a 42 1/8. O cheque sobre Londres regulou a 43 3/8, sobre Paris a 672.

As inscrições tiveram alguma procura, vendendo-se assentamento a 36,70 e coupon 36,63, depois affrouxaram, fechando no sabbado a 36,65 e 36,55 respectivamente.

As demais operações da bolsa foram as indicadas na tabella que publicamos na pagina seguinte.

O cambio do Brazil sobre Londres ficou a 10 3/8. A situação geral continua a ser ali muito melindrosa e os factos não rebuscam a confiança publica. A crise politica continua latente e os ultimos acontecimentos parecem justificar o receio de que novos successos venham complicar a marcha politica da republica sul-americana.

J. F.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 octobre 1895.

Le marché vient d'être éprouvé, la liquidation ayant été laborieuse plus dure qu'on ne l'osait prévoir. La tension inusitée des reports a jeté un moment le désarroi dans le camp des acheteurs, qui ont préféré se liquider en grande partie.

Depuis la nouvelle de l'entrée de nos troupes à Tananarive le calme se rétablit, le marché anglais de son côté ayant relevé le marché des valeurs minières.

La réunion des Chambres annoncée pour le 22 de ce mois ayant lieu dans des dispositions d'esprit moins aigres, nous pouvons donc entrevoir pour fin octobre une amélioration de la cote sur toute la ligne.

Le 3%, après une série d'oscillations, accuse un progrès sensible à 100,70 fr., l'amortissable reste à 100,25 fr. et le 3 1/2 à 106,80 fr.

La *Banque de France* gagne du terrain à 3.720 fr.

L'Encaisse au 10 octobre s'élève à :

Or.....	1.971.700.346,69	fr.
Argent.....	1.238.834.301,50	fr.
Au total.....	3.210.534.648,19	fr.

Le *Crédit Foncier* cote 830 fr. Dans sa séance du 9 courant, le conseil d'administration a autorisé pour 2.717.970 fr. de nouveaux prêts, dont 2 millions 391.000 fr. en prêts fonciers, et fr. 321.970 en prêts communaux. Les obligations foncières et communales sont demandées aux environs de leurs cours précédents.

Le *Comptoir d'Escompte* passe à 653,75 fr.

La *Société Générale* s'échange à 530 fr., ex-coupon de 6,25 fr.

La *Banque Internationale* s'inscrit à 637,50 fr.

On a traité le *Crédit Industriel* à 580 fr. et le *Crédit Mobilier* à 70 fr.

Le *Crédit Lyonnais* reste à 815 fr. et la *Banque de Paris* à 895 fr.

La *Banque Ottomane* a reculé de 770 à 745 fr., subissant le contre-coup de l'alourdissement de la Rente Turque.

L'Exterior vaut 68 fr.; on annonce qu'un emprunt de 75 millions de pesetas vient d'être conclu pour le compte du trésor cubain avec la Banque de Paris. L'opération a été faite en parrés signés par Mr. Castellano, ministre des colonies, qui les endossera à l'ordre du directeur du trésor de Cuba. Ce dernier les endossera à l'ordre de la Banque de Paris.

L'Italien faiblit à 89,70 sous l'influence de la mauvaise impression que cause la perspective d'une nouvelle campagne en Erythrée. En outre, les résultats du commerce extérieur sont peu satisfaisants. Du 1er janvier au 31 agosto, le montant des exportations de l'Italie a diminué de 32 100 000 fr. par rapport à le période correspondante de 1894, pendant que celui des importations a augmenté de 76.600 fr.

Le 4% *Brésilien* est revenu à 74,50 fr. et le 5% *Argentin* à 369 fr.

La *Rente portugaise* se maintient ferme à 27,50 fr.

L'obligation *Tabaco portugais* cote 476 fr. coupon détaché; l'action vaut 565 fr. La Compagnie des Tabacs se présente pour le mois de septembre 1895 avec une vente de 168.323 kilog. produisant réis 662:928\$775 (contre 160.420 kilog. et un produit de réis 605:644\$960 en septembre 1894). Pour les 6 premiers mois de l'exercice 1895-96, les ventes totales ont porté sur kilog. 997.464 produisant réis 3.943:023\$313 (contre 957.201 kilog. et un produit de réis 3.603:074\$410 pendant les 6 mois correspondants de l'année 1894-95).

Les *Emprunts russes* conservent à peu de chose près leurs cours précédents.

Le *Chinois* vaut 100,45 fr.

Le groupe des *Valeurs ottomanes* est lourd par suite des incidents qui se manifestent à Constantinople depuis quelques jours.

Les actions de nos *Chemins de fer* ont conservé une attitude généralement calme, il en est de même pour les *Chemins étrangers*.

Le *Suez* a subi la tendance générale et réactionne à 3.240 fr. Les recettes permettent d'espérer une plus value de 3 à 4 millions pour l'exercice et probablement un dividende de 95 fr. nets.

Panama végète à 10 fr.

Le marché des *Mines d'Or* vient d'être profondément troublé à la suite du rechérissement du taux des reports.

La *Mozambique* a payé son tribut également à la baisse; elle clôture à 57,50 fr. C'est le moment d'acheter. Le nouveau port de Beira en Mozambique continue à prospérer. L'extension de 40 milles qu'on fait en ce moment du chemin de fer de Pungwe de la dernière station jusqu'au bord de la mer, fera de Beira un des ports les plus importants de cette partie de l'Afrique, car il sera le plus rapproché et sera d'une grande utilité pour le commerce croissant du Mozambique. Le port de Beira est déjà accessible aux vaisseaux d'un fort tonnage, car il y a un chenal bien marqué d'une profondeur à marée haute de 25 à 33 pieds.

Le *Rio Tinto* se traite vers 500 fr. On annonce que la compagnie a pris des parts considérables dans l'*Anaconda*, (mine aux Etats Unis) dont l'opposition avait empêché jusqu'ici un accord entre les producteurs de cuivre.

L'*East Rand* est en baisse de 60 fr., elle clôture à 265 fr.

Le *Tharsis*, progresse à 131,25 fr.

L. C.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel	
Londres 90 d/v...	42 1/4	42 3/16	Desconto no Banco de Portugal.
" cheque ..	42 1/16	42	6%
Paris 90 d/v.....	674	676	No mercado.....
" cheque.....	678	679	Agio Buenos Ayres
Berlim 90 d/v....	274	275	Cambio Brazil...
" cheque ..	277	279	Premio libra.....
Francfort 90 d/v...	274 1/2	275 1/2	1\$190
" cheque ..	277 1/2	279 1/2	
Madrid cheque ...	963	970	

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

	OUTUBRO														
	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	—	
Bolsa de Lisboa:															
Inscrições assent.....	36,35	36,41	36,68	36,70	36,65	36,70	36,70	36,70	36,65	36,65	36,60	36,50	36,50	—	
" coupon.....	36,30	36,45	36,45	36,65	36,65	36,66	36,68	36,60	36,56	36,65	—	—	34,40	—	
Dívida externa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Obrig. 4% 1888, premios.....	—	17.100	—	17.100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 4 1/2% 1888 assent.....	—	—	—	—	49.500	49.200	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 4% 1890 coupon.....	43.400	—	—	—	—	—	42.500	—	—	42.400	—	42.000	42.400	—	
" 4 1/2% 1888-89 assent.....	—	—	—	—	—	—	48.400	—	—	48.000	48.400	48.400	48.400	—	
" Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Acções B. de Portugal.....	124.500	124.500	124.300	—	—	124.500	124.500	124.500	124.000	124.000	—	—	124.500	—	
" Commercial.....	—	104.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105.000	105.000	—	
" N. Ultramarino.....	—	—	—	—	—	—	58.400	58.500	—	—	—	—	58.400	—	
" Tabacos coupon.....	—	68.000	68.000	—	—	—	70.000	—	—	—	70.000	70.000	—	—	
" Comp. Real.....	15.800	—	—	—	16.200	16.000	—	—	—	—	—	—	—	—	
Obrig. prediaes 6%.....	94.000	—	—	—	—	94.300	—	—	—	94.300	—	—	94.300	—	
" 5%.....	91.000	91.000	—	—	—	91.000	—	88.500	—	91.000	—	91.000	—	—	
" Comp. Real 3%.....	—	—	—	33.500	—	—	—	—	31.200	—	31.200	31.500	—	—	
" C. Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Atravez Africa.....	—	77.000	77.000	—	—	—	—	—	—	76.500	76.500	—	—	—	
Bolsa de Paris:															
3% portuguez.....	27,31	27,56	27,37	27,18	27,15	27,62	27,56	27,31	27,37	27,25	27,25	27,30	27,25	—	
Acções Comp. Real.....	70	75	76	75	71	70	65	68	65	—	70	70	—	—	
" Madrid-Caceres.....	—	44,25	44,75	—	44	44,75	43	45,50	45,50	—	45,50	45,50	—	—	
" Norte de Hespanha.....	102	101	99	97	101	100	—	98	100	98,75	99	97	—	—	
" Mad. Zaragoza.....	144	142,50	140	141	140	142	139	138,50	138	136	—	—	—	—	
" Andaluzes.....	157	154	155	150	152	151	145,25	148	152	148,75	—	—	—	—	
Obrig. Comp. Real.....	140	141	140	140	135	138	136	135	136	137,50	138	137,50	138	—	
" C. Beira Alta.....	76	77	77,25	77	77	76	73	76	77	76	—	—	—	—	
" Madrid-Caceres.....	142	143	144,75	141	—	140	140	142	142	137	137	137,50	—	—	
" N. Hesp. (1.ª hyp.).....	238	240	239	237,50	236	239	238	239	—	237	—	—	—	—	
Bolsa de Londres:															
0% portuguez.....	27,25	27,62	27,37	27,37	27,37	27,62	27,75	27,62	27,37	27,37	27,37	27,25	27,25	—	
Obrig. Atravez Africa.....	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	—	—	
Amsterdam:															
Obrig. Atravez Africa.....	67,50	67,50	67,25	67,25	67,25	67,25	67,25	67,25	67,25	66,75	66,75	67	—	—	
Bruxellas:															
Obrig. Atravez Africa.....	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	—	—	

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1895			1894			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1895	1894	1895	1894	1895	1894
COMPANHIA REAL	de a 24 30	Setemb	690	Réis 71.027.000	102.937	690	Réis 69.632.361	100.916	Réis 2.265.220.000	Réis 2.106.206.982	Réis 159.013.018	Réis	—
Antiga rede e nova não garantida	1 7	Outub.	»	Réis 65.682.000	93.191	»	Réis 61.774.070	81.527	Réis 2.330.902.000	Réis 2.167.981.052	Réis 162.920.948	Réis	—
Nova rede garantida	24 30	Setemb	380	Réis 8.722.000	22.952	380	Réis 9.084.639	23.906	Réis 260.478.000	Réis 247.117.293	Réis 13.360.707	Réis	—
Sul e Sueste	1 7	Outub.	»	Réis 7.201.000	18.956	»	Réis 6.803.930	17.905	Réis 267.679.000	Réis 253.921.223	Réis 13.757.777	Réis	—
13 19	Agosto	475	Réis 15.702.680	33.058	475	Réis 17.425.120	36.684	Réis 434.036.665	Réis 431.931.255	Réis 2.105.410	Réis	—	
20 26	»	»	Réis 16.908.420	35.586	»	Réis 18.608.720	39.176	Réis 450.945.085	Réis 450.539.975	Réis 405.410	Réis	—	
353	—	—	—	—	353	—	—	—	—	—	—	—	—
Minho e Douro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27 2	Setemb	253	Réis 7.560.953	29.885	253	Réis 7.215.502	28.520	Réis					

A linha de Mormugão

Numa carta do engenheiro sr. Adriano de Sá, publicada no nosso prezado collega *Commercio do Porto*, encóntramos os seguintes interessantes esclarecimentos sobre o caminho de ferro portuguez de Mormugão.

A linha ferrea de Mormugão á fronteira ingleza tem a extensão total de 82 kilometros e foi construida pela *Companhia West of India Portuguese Railway*. O principal motivo que nos levou a construir este caminho de ferro foi o ligar o nosso magnifico porto de Mormugão com a rede ferrea do sul da India ingleza.

Infelizmente, porém, falharam os calculos, e o que deveria trazer prosperidade á companhia e ao Estado, tem representado apenas, para este, pesado encargo.

Pelo porto de Mormugão nenhum commercio directo se faz com a Europa e continua elle sendo tributario do de Bombaim, por isso que as mercadorias descem, em parte da India ingleza, pela nova linha até Mormugão, onde embarcam em pequenos vapores costeiros para Bombaim, d'onde depois seguem para a Europa, sobrecarregadas com mais de 3.000 réis por tonelada, que tanto custam o frete entre Mormugão e Bombaim, as baldeações, etc.

O porto de Mormugão continha pois abandonado para a grande navegação, a não ser, de vez em quando, um ou outro navio inglez que ali vai descarregar material para o caminho de ferro ou tubagem de ferro destinada á India ingleza.

Fóra d'isto, só os navios que fazem serviço entre o porto e Bombaim. Navios portuguezes nem um só aparece durante o anno, sendo os generos, vinhos, conservas, e outras mercadorias portuguezas recebidas por intermedio de Bombaim. A linha é de uma só via e toda ella está excellentemente construida.

O traçado sobe da cota zero á cota 461^m,41 acumulando-se as subidas nos ultimos 20 kilometros.

Tem 7 pontes, com a extensão total de 329^m,95, sendo as maiores as do rio Sanguem e Paroda. Duas d'ellas teem tambem um taboleiro para passagem de trens e peões. Possue a linha 5 viaductos com a extensão total de 164^m,15, tendo um só taboleiro metallico. São 12 os tunneis, o maior dos quaes tem 252^m,30 e o menor 52 metros. A extensão total dos tunneis é de 1.676^m,64.

A nossa linha de Mormugão liga na fronteira ingleza com a importante via de Southern Maratta Railway, que mede 1.700 kilometros.

Concluindo, resumiremos a opinião do distincto engenheiro sobre o referido caminho de ferro. A linha e o porto não deram os resultados que a nacionaes e estrangeiros se affigurou, mas não obstante isso não pôde ser considerada como linha sem futuro. Seria para desejar que não se fizessem esperar providencias de alcance economico por parte do governo e que o commercio portuguez comprehendesse que o porto de Mormugão é o natural e mais seguro porto de commercio da parte sul-central da India ingleza e que n'elle fizesse centralizar o movimento dos productos nacionaes.

Mas para isso seria preciso restaurar a navegação portugueza, leval a a servir directamente as nossas colonias, problemas estes de difícil e complicada resolução.

Boa publicidade

A companhia do Midi mandou pôr nas principaes estações portuguezas, por intermedio da *Empresa de annuncios nos caminhos de ferro*, elegantes cartazes illustrados, anunciando as suas estações de inverno e de viagens aos Pyreneos, como Luchon, Eaux-Bonnes, Lourdes. Os cartazes são lindos, chamando immenso a attenção.

LINHAS PORTUGUEZAS

O elevador de Coimbra. — Os jornaes de Coimbra teem tratado ultimamente da construcção do elevador, assunto a que a *Gazeta* já largamente se referiu.

Consta que a subscrispção aberta em varios jornaes e estabelecimentos para se levar a effeito a obra tem sido coroada do melhor exito.

Novo caminho de ferro em Angola. — Chegou já a Benguela a commissão de engenheiros encarregados de estudar a nova linha ferrea a estabelecer em Angola.

Restabelecimento de serviço. — Está completamente restabelecido todo o serviço de comboios nas linhas de Cascaes, Minho e na do Oeste.

Novo caminho de ferro americano. — Foi concedida aos srs. José Leão e João Cesar Pinto Guimarães licença para estabelecerem um tremvia entre a avenida superior esquerda da ponte D. Luiz I e a estação de Gaia.

Outro. — No ministerio das obras publicas encerrou-se o concurso, aberto em 12 de agosto do anno findo, para a concessão de um caminho de ferro americano, com tracção animal, na estrada real n.º 23, litoral da Ilha da Madeira, entre Funchal e Camara de Lobos.

Apenas apareceu uma proposta, do sr. João Aloysio Verissimo, procurador, o qual depositará, segundo as condições do concurso, a quantia de 100.000 réis, para poder licitar, o que não foi preciso por não haver outro concorrente, ficando reservada para ser submetida á apreciação do respectivo ministro, o qual resolverá.

LINHAS HESPAÑOLAS

Pamplona a Irun e Pasages. — Preparam-se com grande actividade e entusiasmo os capitais necessarios para a construcção de uma linha terrea que, sahindo de Pamplona, vá a Irun e Pasages.

A lucta de tarifas. — Affirma-se que a companhia do Norte e a M. Z. Alicante não tardarão a entrar em uma combinação que ponha fim á lucta de tarifas que travaram e que muito as tem prejudicado.

Baesa e Quesada. — Começou já a exploração d'esta linha, na província de Jaen, explorada provisoriamente pela companhia dos caminhos de ferro de Madrid-Zaragoza-Alicante.

Bejar a Salamanca. — Continuam com grande actividade os trabalhos de construcção da linha de Bejar a Salamanca, devendo em fevereiro proximo estar aberta á exploração.

Affirma-se tambem que estão muito adeantados os trabalhos nas secções de Zamora e Astorga.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

O governo francez auctorizou a abertura á exploração da secção da linha de Lozanno a Paray-Monial, comprehendida entre Lozanno e Lamure.

Este troço da linha mede 30,420 e comprehende as estações e apeadeiros que seguem:

Lozanno, Saint-Laurent, Langenont, Châtillon, Chessy, Bois-d'Oingt, Ternaud, Chamelet, Grandis-Allières e Lamure.

As novas locomotivas da companhia franceza do Paris-Leão são munidas de cortaventos, collocados em varios pontos da máquina, de modo a apresentar arestas tanto verticaes como horizontaes.

Com isto consegue-se offerecer ao vento menor superficie de resistencia, permitindo por consequencia augmentar consideravelmente a velocidade.

BELGICA

Foi ordenada a construcção do caminho de ferro directo, de Bruxellas a Aix-la-Chapelle. A nova linha começará provavelmente em Gimbelom, proximo á estação central de Landen.

ITALIA

Inaugurou-se a linha do caminho de ferro que rodeia o Etna, por Aderno e Paterno, linha que tem a extensão de 109 kilómetros, e que facilitará as visitas dos forasteiros ao celebre vulcão que, como o Vesuvio, está sempre em erupção.

RUSSIA

Foi concedido a uma companhia o estabelecimento e exploração de um tremvia eléctrico que atravessará as principais ruas de S. Petersburgo.

ESTADOS UNIDOS

Por algumas companhias de caminhos de ferro dos Estados Unidos tem sido adoptado um novo freio eléctrico, o qual tem dado bom resultado.

Consiste o novo freio em um electro-iman, formado por uma bobina de fio de cobre, no interior do qual pôdem mover-se em sentido longitudinal duas peças de ferro, ligadas ás peças de manobra dos freios. Estabelecida a corrente, as duas peças de ferro são atraídas e os freios apertados.

JAPÃO

O primeiro tremvia eléctrico que se installou no Japão compunha-se de quatro carruagens automáticas, sendo 6 quilómetros o comprimento da via.

Actualmente está sendo aumentada esta linha que atingirá uns 11 quilómetros, unindo as cidades de Kioto e Fuskinni.

ESTADO LIVRE DO CONGO

As ultimas notícias ácerca do caminho de ferro que deve ligar o Congo marítimo ao Congo navegável, acima de Stanley-Pool, referem que a construcção d'esta via ferrea prosegue com grande actividade, estendendo-se agora a linha uns 120 quilómetros para o interior, esperando-se que a locomotiva chegue em dezembro proximo até o rio Cuilo, a 150 quilómetros da costa.


Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Relatorio do Conselho d'Administração

Apresentado á Assembléa Geral ordinaria de 29 de julho de 1895

(Continuado do n.º 187)

Crédito

Discriminação da verba n.º 1 de réis 1.064:672\$937

Despesas da exploração

Administração, Direcção e Serviços Geraes:	
Administração e Direcção.....	75:535\$019
Exploração.....	12:743\$335
Contabilidade Geral.....	14:335\$903
Fiscalização e Estatística.....	51:935\$925
Saude.....	2:854\$700
Movimento.....	316:002\$128
Trafego.....	16:721\$310
Via e Obras.....	238:210\$899
Tracção.....	228:320\$605
	1.016:659\$824

Despesas geraes:

Contencioso.....	5:812\$475
Publicações.....	270\$760
Seguros.....	5:996\$050
Indemnizações.....	2:723\$893
Alugueis.....	19:269\$241
Melhoria de reformas.....	6:034\$165
Diversos.....	2:231\$984
	42:338\$586

Serviços annexos:

Agencia aduaneira.....	3:652\$885
Fabricação de bilhetes.....	2:021\$660
	5:674\$545

Discriminação da verba n.º 2 de réis 254:452\$765

Despesas de Construção

Linha de Leste e Norte.....	5:503\$666
2.ª via de Poço do Bispo até Entroncamento.....	26:222\$191
Linha de Lisboa a Cintra e Torres de Torres-Figueira-Alfarelos.....	607\$720
	775\$120

à transportar..... 33:108\$697

Transporte.....	33:108\$697
Linha de Cintura.....	2:566\$542
» Urbana.....	4:203\$233
» de Cascaes e Obras do Tejo.....	112:192\$162
» da Beira Baixa.....	84:894\$632
» de Alcanena.....	1:306\$055
Avarias causadas pelos temporaes.....	16:181\$444
	254:452\$765

Discriminação da verba n.º 3 de réis 489:834\$136

Abastecimentos de material

Abastecimentos dos armazens:	
Pessoal.....	13:411\$300
Despesas diversas.....	117\$090
Impressão e autographia.....	5:874\$541
Carga e descarga.....	3:391\$814
Despachos.....	-\$-
Fornecedores do paiz.....	151:008\$655
Fornecedores do estrangeiro.....	261:065\$575
	434:868\$975

Abastecimento do Deposito de madeiras:

Pessoal.....	2:249\$640
Fornecimento, carregamento, recepção de travessas e postes.....	52:815\$521
	55:065\$161

489:934\$136

Discriminação da verba n.º 4 de réis 301:478\$912

Impostos e contribuições

Em Portugal:	
Contribuição predial.....	2:273\$326
Contribuição industrial do pessoal da Companhia (1.º semestre 1891)	69:230\$255
Imposto de transito.....	108:056\$262
» de sêllo.....	75:024\$160
» de rendimento.....	3\$832
	254:587\$835

Em França:

Impostos pagos ao fisco francês para a livre circulação dos nossos titulos.....	46:891\$077
	301:478\$912

Discriminação da verba n.º 5 de réis 545:511\$410

Amortização e juros de suprimentos

Banque Liégeoise.....	135:443\$310
Bank für Handel & Industrie.....	274:601\$565
Banco de Portugal.....	83:341\$250
Brown Shipley.....	108\$780
Julio Dérout.....	21:818\$080
Monte Pio Geral.....	15:071\$200
Ministerio da Fazenda.....	15:127\$225
	545:511\$410

Discriminação da verba n.º 6 de réis 52:084\$589

Serviços combinados

Companhia Neptuno.....	67\$266
Jules Jalosot & C.º.....	4:325\$765
Caminho de ferro do Sul.....	4:780\$920
Caminho de ferro do Minho e Douro.....	6:722\$153
Caminho de ferro da Beira Alta.....	10:197\$714
Companhia Hamburgueza.....	13\$815
R. Leyland.....	58\$156
Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e Portugal	22:233\$830
Companhia de Alicante.....	3:661\$870
Direcção do Jardim Zoológico.....	23\$100
	52:084\$589

Discriminação da verba n.º 7 de réis 156:838\$837

Caixas de socorros e reformas

Caixa de Socorros:	
Entrega dos descontos feitos ao pessoal.....	133:171\$459
Pagamentos ao pessoal em seu serviço.....	293\$605
Jurosem conta corrente.....	285\$731
Coupon de abril de 1893 e a seu favor de 2.565 obrigações de 4 1/2 % do Governo Portuguez e importancia de amortização de uma obrigação.....	3:724\$473
	137:475\$268

Discriminação da verba n.º II de réis 79:333\$934
Diversas proveniencias

Recebido por:	
Adeantamento de despesas a justificar.....	1:580\$455
Aluguer de material circulante	2:360\$540
Amortização de indemnizações	566\$068
Bonificação sobre facturas de fornecedores	162\$290
Depositos de garantia	42:295\$578
Despesas diversas a cargo dos fornecedores	1:187\$013
Devolução do Thesoureiro de ordenados não pagos em tempo competente	1:950\$710
Devolução do Thesoureiro por abonos indevidos	135\$770
Excedente de dinheiro recebido para despesas de expediente ..	20\$495
Multas a fornecedores	13:737\$750
Levantamento de depositos na alfandega	5:200\$000
Pessoal ao serviço de extranhos ..	976\$859
Trabalhos feitos nas officinas para extranhos	1:794\$856
Trabalhos de construcção por conta de extranhos.....	6:828\$570
Coupons n.º 10 de acções da Sociedade de Madrid-Cáceres-Portugal que tinham sido indevidamente pagos.....	537\$000
Caixa de Reformas:	79:333\$934
Entrega dos descontos feitos ao pessoal.....	17:551\$150
Pagamentos de sua conta.....	71\$035
Juros em conta corrente.....	1:741\$384
	19:363\$569
	156:838\$837

Discriminação da verba n.º 8 de réis 164:999\$240
Diversos em conta corrente

Adeantamentos de despesas a justificar.....	2:020\$655
Adeantamentos de ordenados a empregados	40\$000
Companhia Carris de ferro de Lisboa	4:188\$500
Companhia de Oeste (adeantamentos).....	4:775\$000
Dinheiro enviado para desembolsos	7:414\$720
Dinheiro entregue á agencia aduaneira para despachos na alfandega	33:580\$000
Devolução de depositos de garantia	44:808\$310
Devolução de descontos indevidos	43\$140
Devolução de sommas não utilizadas	200\$000
Despesas com as propriedades urbanas da companhia.....	1:437\$177
Gratificação ao pessoal que tratou de diferentes leilões.....	72\$000
Juros e sellos para promissorias reformadas	28:202\$935
Ordenados não pagos em tempo competente por se não terem apresentado os proprios	692\$485
Reembolsos por taxas indevidas ..	30:897\$009
Sommas á disposição	188\$230
Sociedades das Basculas automaticas, producto das mesmas ..	40\$674
Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid-Cáceres-Portugal, pagamentos por sua conta	2:147\$235
Serviço commun da estação de Pampilhosa, vencimento do seu pessoal	336\$960
John Fry & C.ª, devolução de descontos indevidos	87\$150
Companhia de Alicante, pagamentos por sua conta	3:157\$885
Embargos judiciaes	56\$840
Correngens	62\$335
	164:449\$240

O CHEFE DA CONTABILIDADE GERAL — A. de Lemos.

(Continua).

Exposição imperial

Para os que tem viajado no estrangeiro, ver a exposição installeda no hotel Avenida Palace é uma recordação sempre sympathica; para os que não conhecem os logares apresentados ali em primorosas vistas photographicas, a exposição imperial é um dos mais interessantes elementos do estado.

Na actual semana estão em exposição 50 vistas das cidades de Palermo, Messina, Malta e Athenas, que merecem ser visitadas, como todas as d'esta elegante exposição.

MERCADO DE METAES

Cotações da casa Lewis Lazarus & Son, de Londres

Londres, 9 de outubro de 1895.

Cobre. — Mostrou ao principio uma perda de 5/- por tonelada, mas ao fechar os valores ficaram apenas uma sombra abaixo dos de hontem á tarde. Em primeira mão venderam-se 700 toneladas a Lb. 46 $\frac{7}{6}$, $\frac{8}{9}$ e $\frac{10}{11}$ para outubro; Lb. 46 $\frac{12}{6}$, $\frac{5}{6}$ e $\frac{10}{11}$ para novembro; Lb. 46 $\frac{15}{6}$, $\frac{16}{6}$, $\frac{1}{3}$ a 3 meses. Em segunda mão mais umas 400 toneladas a Lb. 46 $\frac{11}{6}$, $\frac{1}{3}$ a dinheiro; Lb. 46 $\frac{12}{6}$ para fins de outubro; Lb. 46 $\frac{18}{6}$, $\frac{1}{3}$ a 3 meses. São estas as ultimas cotações. Preço de liquidação Lb. 46 $\frac{12}{6}$.

Estanho. — Subiu $\frac{2}{6}$ por tonelada. Esta manhã mudaram de possuidor umas 150 toneladas a Lb. 65 $\frac{17}{6}$, $\frac{16}{6}$, $\frac{1}{3}$ a dinheiro; Lb. 65 $\frac{15}{6}$, a Lb. 66 para novembro; Lb. 66 $\frac{5}{6}$, $\frac{3}{9}$, $\frac{2}{6}$ e de novo $\frac{3}{9}$ a 3 meses. A' tarde pagou-se Lb. 66 a dinheiro, Lb. 66 $\frac{6}{6}$, $\frac{1}{3}$ a 3 meses, fechando a Lb. 66 a dinheiro; Lb. 66 $\frac{7}{6}$, $\frac{1}{3}$ a 3 meses. Preço de liquidação Lb. 66.

Ferro. — Cotações: Scotch $\frac{17}{4}$; Middlesbro' $\frac{38}{5}$; Hematite $\frac{19}{2}$ por tonelada a dinheiro.

Prata. — Subiu $\frac{1}{8}$ d. ficando em 31 d. por oz Standard, 33 $\frac{7}{16}$ d. por oz. fino.

Mercurio. — Importadores Lb. 7 $\frac{5}{6}$ para novembro, Lb. 7 $\frac{1}{6}$ por frasco.

Chumbo — Lb. 11 $\frac{5}{6}$ por tonelada.

Zinco. — Lb. 15 $\frac{6}{6}$ por tonelada.

Antimonio. — Lb. 31 por tonelada.

ARREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Fornecimento de material para luz electrica

No dia 13 de novembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de material para luz electrica.

As condições e desenhos 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 outubro de 1895.

Fornecimento de ferros diversos

No dia 13 de novembro, pela uma hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio,) perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferros diversos. As condições 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 Chateaudun

Lisboa, 10 de outubro de 1895.

Fornecimento e montagem do novo taboleiro metallico da ponte do Vouga

No dia 16 de novembro proximo, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão recebidas propostas para o fornecimento e montagem do taboleiro metallico da ponte do Vouga, no kilómetro 279,870 da linha do norte.

As condições e desenhos relativos a esta tarefa estão patentes na repartição central do serviço de via e obras, estação de Lisboa (Santa Apolonia), todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã ás 4 horas da tarde.

Lisboa, 12 de outubro de 1895.

Typ. do «COMMERCIO DE PORTUGAL»

35 — Rua Ivens — 41

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADASMAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES

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

Hamburg.—Augusto Blumenthal.
Hamburg.—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 commis-
sões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.^o
Lisboa.—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.
Lisboa.—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.
Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspon-
dence en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Londres.—E. C. A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.^a Real.
Porto.—Grijo & C.^a—Rua de Traz, 28.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

LISBOA Bragança Hotel—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.^{er} ordre—Propri. Victor Sasseti.

LISBOA Hotel Durand—Rua das Flores, 71—1.^{er} 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 Borges—Chiado, 108—Tres frentes, proximo dos theatros e centro da cidade—ascensor—telephone—banhos, etc.

LISBOA Grand Hotel de l'Europe—Maison française de 1.^{er} ordre—au centre de la ville—Propri. M. Estrade, 16, rua do Carmo.

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

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

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

CASCAES Hotel Central—De 1.^{er} 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. Amélia. 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.^{er} 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 assesiados, 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\$300.—Reducción 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—Excellent quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano.—Carreiras a 100 réis, para os Cucos—Diaria de 800 a 1\$200 réis.

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

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

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

PORTO Hotel Bragance—A melhor situação da cidade, excellentes comodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.^{er} ordem e com vinhos á 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 (Frete á Batalha). Serviço de 1.^{er} 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. Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.

SEVILHA Hotel d'Europe—Fonda de Europa—Proprietarios Ricca Hermanos. Salão de leitura. Omnibus nas estações, Plaza de S. Fernando, 10. Mesa redonda ás 6 horas. Falta-se italiano, inglez, franeez e portuguez.

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

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

MALAGA Nuevo Hotel Victoria—Propri. Cristóbal Gambero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bello aposento, excelente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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

NICE Riviera-Palace-Hotel—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchester—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.^{er} ordre.

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

CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hotel—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.^{er} ordre.

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

CALDAS DA FELGUEIRA

CANNAS DE SENHORIM
Beira Alta.



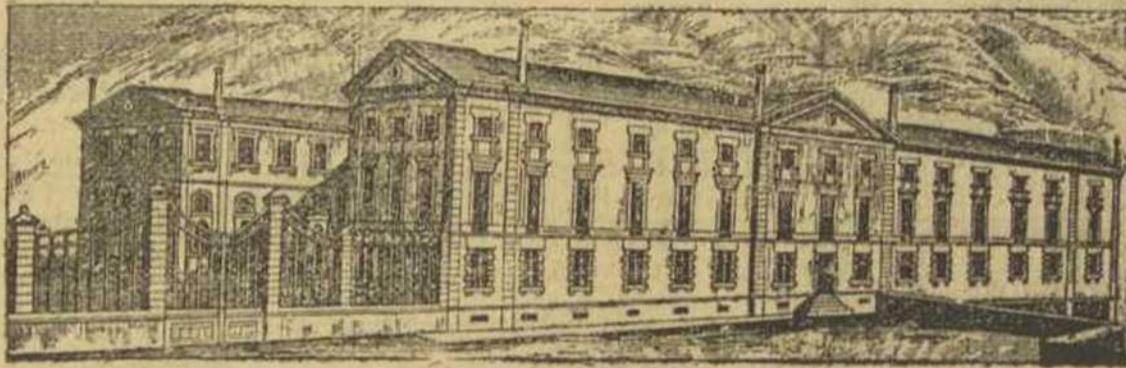
Grande Hotel Club

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

Desde 1.200 réis, comprehendendo serviço, club, etc.—Para esclarecimentos: rua de S. Julião, 80, 1.º.

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

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



Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abre a 15 de maio

Fecha a 30 de novembro

Excellentas aguas mineraes para doenças de pelle, estomago, garganta, etc.

Foi completamente reformado e comprehende 60 banheiras de 1.ª a 5.ª classe, duas salas para duches, uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inhalação, pulverização, e aspiração, com gabinetes annexos e independentes para toilette.

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

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

Banhos do mar na Praia de Espinho PORTUGAL

Na linha ferrea de Lisboa a Porto (Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes) a 22 kilometros do Porto

A melhor situada e mais **hygienica do paiz**, longe do Valle do Mondego, não tendo por consequencia nas suas proximidades, arrozaes, salinas nem pantanos.—Excellentes passeios de planicie e montanha. — Partidas de caça na **visinha lagôa de Esmoriz**. — Temperatura nunca superior a 25 graus.—Sendo a praia elegante e de luxo por excellencia, é comtudo aquella em que a vida é mais barata. — Ha magnificos hoteis ao preço diario de **1.8000 réis e 1.8200 réis**, para familias, em conta por ajuste particular. Os principaes e mais concorridos são **ANTIGO HOTEL PARTICULAR** propriedade de D. Maria Izabel Marques e **BRAGANÇA** de D. Antonio Fernandes.

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 hidráulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metálicas, e em geral todos os productos da industria metallurgica.

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

GRANDE HOTEL LISBONENSE

Proprietario Vicente Cyriaco A. Paramos

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

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

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

Tabella com preços em todos os quartos desde 1\$200 e 4\$500 réis diarios por pessoa, segundo o aposento.

Situacao explendida, em frente do passeio, e estabelecimento balnear thermal.

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

DYNAMITE GOMMA

1\$100 réis o kilo

Agentes em Lisboa: Lima Mayer & Filho, R. da Prata, 59, 1.º — Agentes no Porto: José Rodrigues Pinto e Pinho-R. do Almada, 109 e 111

GUIA OFICIAL
DOS
CAMINHOS DE FERRO DE PORTUGAL
COM
ITINERARIOS
PARA AS

Linhos estrangeiras

UNICA publicação auctorizada pelas DIRECCÕES

Proprietarios: fundador
José Duarte do Amaral & L. Mendonça e Costa
director.

PREÇO 50 RÉIS

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR
PARA O
ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapo GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 1 de novembro, ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António.

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

Alberto R. Centeno & C.ª



Fabrica na Trafaria

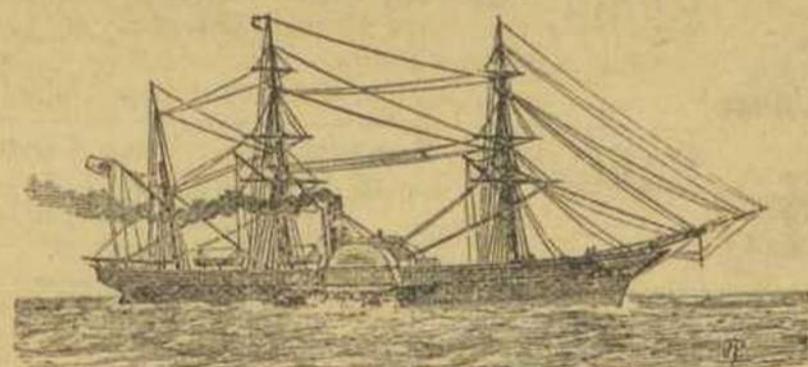
Preços: — Dynamite n.º 1, cada kilogramma 1\$000 réis

” ” ” 3, 540 ”

Capsulas, a caixa de 100: D. — 540 réis — T. 800 Q. 950 réis.

Mecha ou rasilho, preços conforme a qualidade.

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 THAMES, sahirá a 21 de outubro

As accommodações para passageiros são inexcusáveis em conforto, havendo a bordo destes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

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

AGENTES

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

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

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

Lisboa-R. Porto	Porto Lisboa-R.	Lisboa-R. Fig. ^a	Fig. ^a Lisboa-R.	C. Sodré-Casco.	Casc.-C. Sodré	Abrantes-Guard	Guard - Abrantes	P.-Novo Setub.	Setub.- P. Novo
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- 0 m. 5-40 t.	7-45 m. 6-15 t.	5-20 m. 6-30 m.	6-49 m.	12-55 m. 8-55 m.	6-30 m. 3-43 t.	3-15 t. 3-42 t.	4-50 m. 5-16 m.
9-45 t. 10-40 m.	8-15 t. 6-45 m.	2-37 m. 12-35 m.	8-55 m.	9-0 m. 10-10 m.	9-36 m.	11-50 t. 12-40 m.	5-15 t. 12-40 m.	—	—
Lisboa-R. Pamp.	Pamp. Lisboa-R.	Lisboa R.-Alfar.	Alfar.- Lisboa R.	12- 0 t. 1- 6 t.	10-30 m. 11-21 m.	Fig. ^a -V. Form.	V. Form.-Fig. ^a	C. Branca Beja	Beja C. Branca
4. ^{as} e sab.	2. ^{as} e 6. ^{as}	6-15 t. 2-37 m.	12-35 m. 8-55 m.	4-40 t. 5-30 t.	4-40 t. 5-48 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.
11-15 t. 5-30 m.	6-40 m. 12-25 t.	Figueira-Alfar.	Alfar.-Figueira.	6-45 t. 7-51 t.	7- 0 t. 8- 1 t.	10-30 t. 11-35 t.	8-40 t. 9-44 t.	5-30 t. 4-48 t.	Pamp.-Figueira
Lisb.-C. S. Porto	Porto Lisb.-C. S.	5- 0 m. 5-41 m.	5-55 m. 6-37 m.	5-30 t. 6-37 t.	5-30 t. 6-37 t.	11-30 t. 12-25 t.	1- 8 t. 8- 1 t.	3-10 t. 4-48 t.	10-54 m. 12-40 t.
7-30 m. 9-10 t.	6-45 m. 8- 0 t.	11-30 m. 12-12 t.	12-25 t. 1- 8 t.	6-50 t. 7-32 t.	6-50 t. 7-45 t.	1-30 t. 2-37 t.	6-0 m. 12-5 t.	Pamp. V. Form.	V. Form. Pamp.
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	4- 0 m. 6-25 m.	4-15 t. 6-30 t.	6-50 t. 7-32 t.	6-50 t. 7-45 t.	6-50 t. 7-32 t.	6-0 m. 12-5 t.	5-45 t. e dom.	2. ^{as} e 6. ^{as}
11-10 t. 3-15 t.	5- 0 m. 9-13 m.	12-35 t. 3-17 t.	3-30 t. 4-13 t.	6-50 t. 7-32 t.	6-50 t. 7-45 t.	6-50 t. 7-32 t.	6-0 m. 12-5 t.	6-0 m. 12-5 t.	1- 8 m. 6-28 m.
Espinho P. rto	Porto-E pinho	Fig.-B. Amieira	B. Amieira-Fig.	6- 0 m. 6-34 m.	7- 0 m. 7-33 m.	6-35 t. 9-47 t.	7-10 m. 10-25 m.	Pampilh. Mang.	Mang.-Pampilh.
8-45 m. 9-36 m.	7-45 m. 8-29 m.	8-30 m. 8-56 m.	10-38 m. 11- 5 m.	8- 0 m. 8-35 m.	8-45 m. 9-18 m.	5-35 t. 9-47 t.	7-10 m. 10-25 m.	Mang.-Guarda	Guarda-Mang.
4-25 t. 5-15 t.	12- 0 t. 12-45 t.	12-35 m. 12-56 m.	2-15 m. 2-37 m.	10- 0 m. 10-34 m.	11- 5 m. 11-38 m.	4. ^{as} feiras e sab.	5. ^{as} feiras e dom.	10-0 t. 12-50 m.	4-10 m. 6-56 m.
10-45 t. 11-39 t.	7- 0 t. 7-45 t.	1-45 m. 2- 6 m.	1- 5 m. 1-27 m.	1- 0 t. 1-34 t.	2-30 t. 3- 3 t.	1- 0 t. 1-34 t.	1- 8 m. 6-28 m.	Lisb. T. P. Faro	Faro-Lisb. T. P.
Lisboa-R. V. Alc.	V. Alc.-Lisboa-R.	Lisboa-R. Cintra	Cintra Lisboa-R.	4-15 t. 6-49 t.	6-49 t. 7-33 t.	4-15 t. 6-49 t.	6-30 t. 7- 0 m.	4-30 t. 5- 0 m.	6-30 t. 7- 0 m.
7-30 t. 8-15 m.	8-45 t. 6- 0 m.	7- 0 m. 8-22 m.	6- 0 m. 7- 0 m.	6-45 t. 7-30 m.	8-30 m. 9-15 m.	8-30 t. 8-0 m.	7-15 m. 8-29 m.	Lisboa T. P. Beja	Beja-Lisboa T. P.
2. ^{as} 4. ^{as} e 6. ^{as}	3. ^{as} 5. ^{as} e sab.	11-20 m. 12-22 t.	7-45 m. 8-55 m.	4-50 t. 5-51 t.	9- 0 m. 10- 0 m.	10-30 m. 11-14 m.	10-0 m. 14-40 t.	4-30 t. 10-15 t.	10- 0 m. 11-45 m.
7-30 m. 8- 0 t.	9-30 m. 9-15 t.	6-15 t. 7-30 t.	3- 0 t. 4- 0 t.	7-50 t. 8-55 t.	5- 0 t. 6-15 t.	11-30 m. 12-14 t.	11-10 t. 12-10 m.	11- 0 m. 12-50 t.	11- 0 m. 12-50 m.
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	8-45 t. 9-48 t.	6-15 t. 7-46 t.	8-45 t. 9-48 t.	6-15 t. 7-46 t.	1- 0 t. 1-44 t.	2- 0 t. 2-44 t.	4-30 t. 9-20 t.	4-10 t. 6-50 t.
7-30 t. 6-30 m.	7- 0 t. 6- 0 m.	Excepto aos sab.	9-15 t. 10-15 t.	10-30 t. 11-35 m.	10-30 m. 11-35 m.	4-40 t. 5-24 t.	5-45 t. 6-30 t.	4-30 t. 9-57 m.	4- 0 t. 11- 0 t.
Lisb.-R. S. Bad.	Bad.-Lisboa C. S.	12-0 m. 1- 5 m.	—	12-0 m. 1- 5 m.	10-30 m. 11-35 m.	5-40 t. 6-25 t.	6-45 t. 7-29 t.	Lisb.-T. P. Ext.	Ext. Lisboa-T. P.
7-30 m. 9-15 t.	8-45 m. 9-45 t.	Domingos e dias santificados	—	Domingos e dias santificados	9- 0 m. 10-44 m.	6-50 t. 7-34 t.	8- 0 t. 8-45 t.	8- 0 m. 10-10 m.	8- 0 m. 9-46 t.
Lisb.-R. S. Sant.	Sant. Lisb.-C. S.	1-30 t. 2-32 t.	8-0 t. 9-02 t.	1-30 t. 2-32 t.	10-30 m. 11-35 m.	8-15 t. 8-59 t.	9-40 t. 10-24 t.	4-30 t. 11-10 t.	11-38 t. 11-38 t.
2- 0 t. 4-35 t.	6-45 m. 9-20 m.	Só aos sab.	—	Só aos sab.	9- 0 m. 10-44 m.	9-40 t. 10-24 t.	9- 0 t. 9-40 t.	Lisb.-T. P. Setub.	Setub. Lisb.-T. P.
4-30 t. 7-05 t.	12-30 t. 3-05 t.	—	—	—	10-30 m. 11-14 m.	10-25 t. 11-10 t.	10- 0 t. 12-10 m.	8- 0 m. 10-10 m.	8- 0 m. 9-50 m.
Lisb.-C. S. Entr.	Entr. Lisb.-C. S.	1-30 t. 2-32 t.	8-0 t. 9-02 t.	1-30 t. 2-32 t.	11-30 m. 12-14 t.	1- 0 t. 1-44 t.	2- 0 t. 2-44 t.	4-30 t. 6-25 t.	4-45 t. 6-35 t.
4-0 m. 10-55 m.	4-45 m. 12- 0 t.	8-0 t. 9-45 t.	—	8-0 t. 9-02 t.	12-0 m. 12-14 t.	4-40 t. 5-24 t.	5-45 t. 6-30 t.	6-50 m. 8-23 m.	Aos domingos e dias santificados
11-0 m. 3- 0 t.	5-50 t. 9-45 t.	—	—	—	12-0 m. 12-14 t.	5-40 t. 6-25 t.	6-50 t. 7-34 t.	—	—
Coim. Figueira	Figueira-Coim.	9-25 m. 9- 7 m.	11-5 m. 12-48 t.	12-30 t. 1-02 t.	11-25 m. 11-57 m.	12-0 t. 12-43 t.	12-48 t. 1-30 t.	12-0 t. 12-43 t.	12-48 t. 1-30 t.
4-30 t. 6- 9 t.	9-0 t. 10-30 t.	4-30 t. 5-02 t.	6-30 t. 7-04 t.	4-30 t. 2-44 t.	11-57 m. 12-48 t.	2- 0 t. 3- 0 t.	3- 0 t. 3-44 t.	12-0 t. 12-43 t.	12-48 t. 1-30 t.

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Oriental, pelo **Canal de Suez**, vapor alemão, **Kanz-ler**. Sahirá a **18** de outubro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Africa Oriental, pelo **Cabo de Boa Esperança**, vapor alemão, **Reichstag**. Sahirá a **20** de outubro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.

Anvers e Havre, vapor frances, **Saint-Jacques**. Sahirá a **25** de outubro.
Agentes, Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10.

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

Bahia, Victoria, Rio e Santos, (via Madeira), vapor alemão, **Olinda**. Sahirá a **30** de outubro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Bahia, Rio e Santos, vapor alem., **Cintra**. Sahirá a **16** de outubro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.

Barcelona, Cette e Marselha, vap. franc. **Saint-Luc**. Sahirá a **21** de outubro.
Agentes, Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10.

Bordeaux, vapor frances, **La Plata**. Sahirá de **23** a **25** de outubro.—
Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.º, R. Aurea, 32, 1.º

Copenhagen, vapor dinamarquez, **Castor**. Sahirá a **25** de outubro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.

Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. frances, **Chili**. Sahirá a **23** de outubro.—
Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.º, R. Aurea, 32, 1.º

Genova, Leorne, Napoles, Messina, Catania e Palermo, vapor holandez, **Titan**. Sahirá a **16** de outubro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Gothenburg, **Copenhagen e Stockholm**, (sueco **Julius Caesar**). Sahirá a **20** de outubro.
Agentes, Charles Coverley & C.º R. S. Jul.ão, 140, 1.º

Hamburg, vapor alemão, **Portugal**. Sahirá a **20** de outubro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.

Hamburgo, vapor alemão, **Curityba**. Sahirá a **23** de outubro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.

Havre e Liverpool, vapor inglez, **Sobralense**. Sahirá a **22** de outubro.
Agentes, Garland Laidley & C.º, R. do Alecrim, 10, 1.º

Havre, Marc. Sahirá a **26** de outubro.
Agentes, Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10.

La Pallice, (La Rochelle) e **Liverpool**, vap. ingl., **Orellana**. Sahirá a **13** de novembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º

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

Pará e Manaus, (via Madeira), vapor inglez, **Grangense**. Sahirá a **24** de outubro.
Agentes, Garland Laidley & C.º, R. do Alecrim, 10, 1.º

Pernambuco, Ayres, vap. inglez, **Royal Mail**. Sahirá a **21** de outubro.
Agentes, Knowles Rawes & C.º, R. d'El-Rei, 31, 1.º

Pernambuco, Rio e Santos, vapor alemão, **Amazonas**. Sahirá a **23** de outubro