

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers — 1894

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



Anvers — 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

SUMMARIO

| | |
|---|-----------|
| Passageiros do Ultramar. | Pag. |
| Carta de ourenço Marques, por J. M. C. | 369 |
| Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett | 370 |
| Parte oficial. — Decreto de 28 de novembro de 1895, do ministerio das obras publicas | 371 |
| Tarifas de transporte | 371 |
| Congresso internacional de caminhos de ferro, por A. Luciano | 372 |
| Honrosa distinção | 372 |
| Notas de viagem — X — Duas linhas electricas | 373 |
| O elevador de Coimbra | 373 |
| Os caminhos de ferro ingleses em 1894 | 374 |
| Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Curso dos caminhos, 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 hespanhóis. | 375 a 377 |
| Linhos portuguesas. — O caminho da estação. — Wagons-leitos. — Valle do Corgo. — Nova linha. — Estatísticas. — Douro. — Falta de material | 378 |
| Linhos hespanholas. — Na linha de Lérida a Barcelona. — Olot a Gerona. — Linares a Almeria. — Pamplona a Irún. — Bilbao a Durango. — Aranjuez a Cuenes. — Transportes a domicilio. | 378 |
| Linhos estrangeirias. — França. — Suissa. — Estados Unidos. — República Argentina. | 379 |
| Companhia Real dos caminhos de ferro através d'Africa — Relatório do conselho d'administração e parecer do conselho fiscal (conclusão.) | 379 |
| Mercado de metais | 380 |
| Avisos de serviço | 380 |
| Arrematações | 380 |
| Annuncios | 383 |
| Casas recomendadas | 382 |
| Agenda d' viajante | 382 |
| Horário em 16 de dezembro de 1895 | 383 |
| Vapores a sahir do porto de Lisboa | 384 |

Passageiros do Ultramar

DIIZ-SE, e prova-se, que as quarentenas aos passageiros procedentes do ultramar são um enorme prejuízo para o desenvolvimento do comércio do nosso paiz, e da navegação do nosso porto.

Mas outros inconvenientes elle apresenta aos que o demandam pela via de mar, e esses, por mais que nos custe, vamos denunciar-los, porque é mister fazê-lo para que providencie quem tem o dever de o fazer, acabando com abusos que representam muitas vezes alto prejuízo, e quasi sempre uma vergonha para nós.

Estes dão-se não só com viajantes ultramarinos, mas também com os que veem do norte da Europa, como de Inglaterra, Alemanha, Holanda, etc.

Comecemos por estes:

Ainda ha pouco se deu no nosso porto, em frente do Caes do Sodré, um conflito, que ia tomando sérias proporções, entre a tripulação de um vapor do sr. Frederico Burnay e a de varios barcos que fazem a cabotagem no Tejo.

E' o caso que estes, logo que chega um vapor, se acercam d'elle para trazer os passageiros para terra, mas, abusando do monopólio que entre si constituem e do desejo dos passageiros de desembarcar o mais breve possível, exageram as suas exigências por uma forma extraordinaria.

Por menos de 2.000 réis não consegue cada passageiro que o transportem do vapor ao caes, e se traz qualquer volume de bagagem, ou se, pela sua apparen-

cia, mostra ser pessoa abastada, a exigencia nunca desce de 3.000 réis e não poucas vezes se eleva a muito mais.

O dono dos vapores que fazem a carreira de Cacilhas, lembrou-se de mandar para junto d'um d'esses grandes vapores, vindo do norte, um dos seus pequenos barcos, pondo-lhe uma bandeira com o distico — 2 shillings — preço da tabella pelo qual se prestava a trazer cada passageiro á sua ponte.

Foi o bastante para que todos os fragateiros ou remadores de botes se indignassem, e o conflito ameaçava rebentar terrível, chegando já os agressores a tentar a abordagem do vapor, quando o dono d'este teve a prudencia de o retirar.

Assim, livres da concorrência, os barqueiros fizeram o seu negocio rendoso, e os passageiros tiveram que se sujeitar ás maiores imposições para desembarcar.

Este condemnável abuso está a terminar, porque os paquetes já podem atracar aos novos caes do porto, que teem já sido utilizados para os vapores procedentes da Africa e da Companhia das Messageries Maritimes, mas bom seria que esse uso se alargasse, tão breve quanto possível, a todos os vapores que entram no nosso porto tendo que descarregar passageiros ou mercadorias.

Uma das difficultades, bem o sabemos, está na relutancia que os capitães sempre teem em atracar a terra, preferindo descarregar a meio do rio, mas essa rotina, só usada no nosso porto, vence-se pondo em coincidencia as maiores facilidades aos que atracam e difficultando o serviço aos que fundeiam ao largo.

Quanto aos barqueiros não é possivel votar ao ostracismo uma classe numerosa e pobre como esta, mas a necessidade de uma tarifa para estes serviços, bem vigiado o seu rigoroso cumprimento pela polícia do porto, impõe-se de uma forma eloquente, para affastar a bolsa dos passageiros do bando de milhares devoradores, que a espreitam cubicos mal que os vapores fundeiam no quadro.

Com os passageiros que veem ao lazareto, o caso é muito mais escandaloso.

Ahi, entende-se que os que veem do Brazil são sempre ricos; sabe-se que lá o dinheiro é menos poupadado do que na Europa; e, portanto, cada qual trata de espoliar os que chegam o melhor que pôde.

Primeiramente os botes acercam-se dos vapores e fazem *paredes* para levar o mais caro possível.

Uma libra, e em ouro, é o seu primeiro preço, e só se os passageiros recalcitraram muito é que o cambio desce até 3.000 réis.

Mesmo este preço é exorbitante, porque não se trata de um só passageiro em cada bote, mas de grupos que se elevam a 6 e, até 12 em cada um.

Assim um bote para ir do paquete ao lazareto, esperar lá o tempo da beneficiação das bagagens e trazer, duas horas depois, a Belem, ganha por vezes réis

30.000 e mais! e raros casos ha de menos de 15.000 réis, porque poucas vezes são menos de 5 os passageiros.

No Lazareto por qualquer serviço que os moços prestam para a remoção das malas, é exigida grossa esportula; todos pedem, todos exigem, não ha meio de evitar andar de bolsa aberta, regando com prata o caminho por onde tem que se passar se não se quer ver levantar estorvos, demoras, impedimentos, dificuldades de todo o genero.

Não nos referimos ao pessoal superior, nem do lazareto nem da alfandega, mas parece-nos que a este cumpria vigiar que o inferior se limitasse aos seus vencimentos, e o que os não tem deveria ter subordinados os preços dos seus serviços a uma tarifa fixa que não lhe permittisse exigencias desordenadas.

Em Belem, a carroça para trazer 5 volumes ao hotel quer não menos de 3.000 réis! O trem que o carroceiro se encarrega de chamar, declara que não faz serviço senão por outros 3 ou 4.000 réis!

Isto é, além de esportulas, gratificações, esmolas, etc., a entrada em Lisboa de uma familia composta de 5 pessoas custa 22.000 réis!

E' isto possivel? é lícito que assim se permittam abusos tão flagrantes?

E' preciso notar que, além do que estas violencias representam de abusivo, ellas concorrem para desgostar o passageiro, e para lhe fazer nascer no espirito a desconfiança de tudo e de todos, ao entrar no nosso paiz.

Todo o nosso commercio sabe como era o antigo brasiliero ou o portuguez abrazilizado; franco, gastador, não olhando a dinheiro, não regateando preços, e como hoje elle se apresenta geralmente, desconfiado de que todos o querem explorar, julgando que lhe offerecem os artigos mais caros do que o seu preço ordinario, questionando miserias.

Em grande parte isso é devido á primeira impressão que recebe ao entrar no nosso paiz.

Conheça elle só a America ou conheça, como muitos, toda a Europa, em parte alguma lhe exigiram 3.000 réis ou o equivalente por atravessar um rio. Naturalmente imagina que tudo por cá se regula por idênticas tabellas exageradas, e se não foge do nosso paiz, desconfia.

A primeira impressão é sempre a que mais se impõe ao nosso espirito. A quantos de nós tem sucedido sentirmo-nos mal n'uma cidade, n'um theatro, n'uma casa, se á entrada formos mal recebidos.

Ahi fica a nossa reclamação. Acabe o activo ministro do reino com as violencias das quarentenas, para o que basta pôr em vigor a lei que por aquelle ministerio foi promulgada.

Mas acabe-se tambem com os demais estorvos que se impõem aos passageiros, formule-se uma tarifa para os barcos, vigie a policia do porto o que elles fazem e a policia de terra o que os carroceiros e cocheiros exigem.

Cerquem-se de cuidados os viajantes, que elles se acostumarão a vir cá, e cada um que se sentir bem aqui chamará centenares d'elles.

Não lhes façamos pagar cara a visita que é sempre para nós uma honra e uma fonte de receita, e elles virão, attrahidos pelas commodidades do nosso porto e pelas muitas bellezas que o paiz lhes apresenta.

Para prova, veja-se o facto que ha dias se deu com a chegada do vapor *Chili*.

Trazia este vapor apenas uns 10 passageiros de 1.^a classe com destino a Lisboa, mas, assim que, entrados no porto, constou a bordo que não haveria quarentena,

muitos dos viajantes que se destinavam a outros portos preferiram sahir no nosso, e cerca de 40 desembarcam logo. Até o capitão veiu passear a terra.

Os hoteis, os estabelecimentos, os theatros, todos lucraram com isso, e os proprios passageiros tambem lucraram porque alguns, com os quaes falámos, estavam contentissimos por visitarem a cidade que acharam muito apreciavel e asseguraram que, ao regresso da Europa virão embarcar aqui, consagrando antes alguns dias para ver o paiz.

Quanta lição se tira d'este facto, para nos ensinar a cuidar dos nossos verdadeiros interesses.

CARTA DE LOURENÇO MARQUES

(Correspondencia particular da GAZETA)

Lourenço Marques, 9 de novembro de 1895.

Antes de tudo, uma pequena rectificação ao artigo sobre o caminho de ferro de Lourenço Marques, publicado no n.º 186 da *Gazeta*, de 16 de setembro.

A Companhia Neerlandesa não nos deixou nunca de alugar material para o transporte de mercadorias, mas sim reduziu o seu numero, em vista de não termos locomotivas bastantes para transportal-o quando carregado, e do mesmo modo não deixou tambem de nos alugar locomotivas, porque nunca o fez, allegando sempre, e eu creio ser verdadeiro, que o numero que ella possue não é sufficiente para o seu serviço interno.

*

O governo portuguez adquiriu ultimamente tres locomotivas usadas do caminho de ferro do Cabo da Boa Esperança, as quaes são da força approximada ás que fazem serviço n'este caminho de ferro, tendo esta medida melhorado um tanto as circumstancias em que nos encontravamos.

*

No fim do corrente mez devemos receber ainda uma nova locomotiva encommendada em Londres por intermedio da Companhia Neerlandesa e que é do typo igual ás nossas maiores locomotivas.

Devemos igualmente receber 20 wagons para mercadorias que foram tambem adquiridos por intermedio d'aquelle Companhia, e s. ex.º o Commissario Regio acaba de conceder auctorização para a acquisitione de 10 wagons doubles para o transporte de rails ou de mercadorias de grandes dimensões.

Com estes elementos já se poderá fazer alguma cousa, mas nunca fazer face a um trafego importante como o que está affluindo a este porto.

*

Procede-se actualmente a grandes estudos para a construcção dos depositos das madeiras destinadas ás minas d'ouro de Johannesburg e projectam-se construções de diversas pontes que a elles deuen acesso, no fundo da bahia.

D'estes estudos foi encarregado o distinto director d'este caminho de ferro, conselheiro Antonio José de Araujo, que a elles tem dedicado a sua elevada inteligencia e aptidão, tendo já apresentado ao Commissario Regio as plantas e mais documentos que devem servir de base á resolução de tão importante assumpto.

*

No dia 4 d'este mez partiu para Pretoria o mesmo funcionario que foi assistar ás conferencias que devem realizar-se n'aquelle capital nos dias seguintes e ás

quaes comparecerão os delegados dos caminhos de ferro, da Colonia do Cabo da Boa Esperança, Natal, Estado Livre de Orange e Lourenço Marques.

O assumpto principal das conferencias é a remodelação de tarifas.

Logo que seja conhecido o seu resultado apresentar-me-hei em dar d'elle conhecimento.

*

Sobre o trafego d'este caminho de ferro tenho a informar o seguinte, comparando os transportes e receitas do mez de abril d'este anno com igual mez do anno passado:

Em 1894: Passageiros: 1.^a classe, 199; 2.^a, 358; 3.^a, 1.830. Total: 2.337.—Bagagens, kilos: 1.696. Grande velocidade, kilos: 7.742. Mercadorias, kilos: 4.329:882. Receitas: trafego, 16:654\$818. Fóra do trafego: 806\$908.

Em 1895: Passageiros: 1.^a classe, 328; 2.^a, 535; 3.^a, 1.343. Total: 2.206.—Bagagens, kilos: 3.619. Grande velocidade, kilos: 23.502. Mercadorias, kilos: 8.858:535. Receitas: trafego, 29.590\$593. Fóra do trafego: 38\$925.

Como se vê aumentou a receita em favor de 1895 de 12:935\$775, e maior seria ella se não houvesse uma grande baixa nos transportes dos passageiros de 3.^a classe *Indigenas*, devido por certo ao estado anormal em que se tem encontrado este distrito desde o principio do anno.

O movimento dos comboios de mercadorias durante o mez de outubro findo foi de 147, tendo transportado 7.790 toneladas de mercadorias, contra 163 comboios que se effectuaram durante o mez de setembro que transportaram 9.202 toneladas.

Ha grande quantidade de madeiras depositada em Lourenço Marques que espera ser transportada para o Transvaal, e acaba de chegar, procedente da Australia, o vapor *City of Antwerpia* com um enorme carregamento de vigas de *pitch-pine*.

J. M. C.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 10 de dezembro de 1895.

Parece que estamos em vespertas d'uma grande alteração no que diz respeito á tracção e locomoção sobre estradas. Desde o periodo dos carros militares dos antigos habitantes d'este paiz teem-se empregado os cavallos para a condução dos homens e das cargas, mas agora parece que uma invenção francesa vai invalidar o motor animal, e que assim como a locomotiva ferroviaria tornou obsoleto o cavalo do coche ou do carro, a machina de petroleo vai substituir a tracção animal do carro ordinario. Hão de decorrer, porém, muitos annos antes que as ruas e estradas de Inglaterra sejam percorridas extensivamente por carros, carruagens e wagons traccionados pela machina de petroleo, bem que na França taes vehiculos já se vejam com frequencia.

Não é recente a invenção do carro automotor, pois parece que ha mais de sessenta annos percorreu um, chamado «The Era» desde Paddington, pela via de Regent's Park, até o centro de Londres, mas o desenvolvimento da carruagem mechanica, como o de muitas outras cousas de utilidade n'este paiz excessivamente legislado, foi reprimido pelas restricções parlamentares que não permittiram nem permittem nas estradas publicas o uso de carruagens automotoras. Comtudo, um jornal scientifico, o *Engineer*, está tratando d'estabelecer um concurso de carruagens sem cavallos que terá

logar no proximo outono, e é de desejar que no entanto a lei restrictiva se annullie, o que daria maior impulso aos engenheiros ingleses para se interessarem no assumpto que é de summa importancia. Os arbitros serão os srs. Frederick Bramwel, J. A. F. Aspinall, do Lancashire and Yorkshire Railway, e John Nopkinson, todos bem conhecidos e competentes. Offerece-se em premios a somma de mil guineos, sendo o premio mais alto de 350 lib. e o mais baixo de 150 lib. para quatro carruagens de dimensões e typos differentes para o trafego de passageiros e mercadorias. Permitte-se qualquer systema de motor. A prova consistirá no percurso de cem milhas de ida e a mesma distancia de volta, e a velocidade não ha de exceder de doze milhas por hora. E' claro que a adopção efectiva d'este novo methodo de locomoção não está muito distante.

*

As experiencias realizadas recentemente no sul de Londres com relação á applicação aos tremvias, e por conseguinte aos vehiculos ordinarios, do systema de *ball-bearings* (eixos com bolinhas) com o qual os ciclistas são tão familiares, tiveram o maior exito. O assumpto é muito importante e não é difficult prever os grandes beneficios que poderia trazer ao trafego vehicular de toda a classe, seja qual for o methodo de tracção, o emprego do referido systema. É tão applicável á locomotiva ferro viaria como ao tremvia, e quando se diz que para mover um carro da companhia de tremvias *South London* são precisos quatro ou cinco homens, mas que com o emprego do systema alludido não é preciso mais que um homem, pôde formar-se uma ideia da enorme reducção de fricção que tem lugar no eixo e o ganho de força que assim se obtém.

*

Durante a semana passada partiram para Bruxellas representantes das companhias *Midland* e *London and Silbury* para conferenciar com os officiaes do caminho de ferro da Belgica e o ministro dos caminhos de ferro d'esse paiz sobre o estabelecimento de novos serviços de vapores mais rapidos e regulares entre a Belgica e a Inglaterra.

*

Crê-se que se estão fazendo esforços pela *Great Northern Railway Company* para construir tenders capazes de levar a agua bastante para poder ir de King's Cross até York sem paragem; e diz-se que a companhia *North Western* vae construir locomotivas com bogies para substituir as do systema *compound*. Diz-se tambem que a companhia *Midland* se está preparando para a lucta de velocidades do proximo anno e que não é improvavel que esta rivalidade ferro-viaria se estenda a Manchester e que o percurso actual de 4 $\frac{1}{4}$ horas desde Londres se reduza 3 $\frac{3}{4}$ horas ou até 3 $\frac{1}{2}$ por uma das vias.

Com effeito, fala-se n'un percurso de Londres a Manchester de 3 $\frac{1}{4}$ horas.

W. N. Cornett.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria
Repartição do commercio

Em cumprimento do disposto no § 3.^o da base 13.^o, annexa á carta de lei de 29 de agosto de 1889, e em harmonia com o establecido no artigo 26.^o dos estatutos da sociedade anonyma de responsabilidade limitada, denominada «Companhia das docas do Porto e caminhos de ferro peninsulares», aprovados por alvará régio de 4 de dezembro de 1889: hei por bem nomear Julio Go-

mes dos Santos para membro efectivo do conselho de administração da sociedade «Companhia das docas do Porto e caminhos de ferro peninsulares», logar vago pelo falecimento de Manuel Francisco Moreda, que fôra nomeado por decreto de 5 de dezembro de 1889.

O ministro e secretario d'estado dos negócios das obras públicas, commercio e industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 28 de novembro de 1895. — REI. — Arthur Alberto de Campos Henriques.



TARIFAS DE TRANSPORTE

Transporte de plantas. — As estações das linhas do Minho e Douro consideradas indemnes do phylloxera são as seguintes:

Rio Tinto, Ermezin, S. Romão, Trofa, S. Bento, Barcellos, Silva (apeadeiro), Carapeços (apeadeiro), Tamel, Durrães (apeadeiro), Vallongo, Recarei, Cette, Paredes, Penafiel, Meinedo (apeadeiro) e Cahide.

Só pois para estas estações é que é indispensável a apresentação do certificado do agronomo.



Congresso internacional de caminhos de ferro

QUINTA SESSÃO

(Londres — 1895)

Questão nona

Acceleração do transporte de mercadorias

Influencia da velocidade dos transportes, por uma parte sobre as despesas de tracção e a utilização do material, e por outra sobre a quantidade efectiva do material e o desenvolvimento das instalações fixas.

RELATOR

Sr. LAMBERT, director geral do caminho de ferro do oeste inglez.

E' esta uma questão que interessa principalmente as administrações das grandes rêsdes de caminhos de ferro, que tenham a satisfazer as exigencias d'um trafego de vulto em linhas de extraordinaria extensão.

Sejam exemplos os do quadro seguinte :

| Nomes dos caminhos de ferro | Extensão total da rede | Numero total de wagons | Numero de comboios por dia |
|--------------------------------|------------------------|------------------------|----------------------------|
| Great Western..... | 4.020 | 49.294 | 1.445 |
| London and North Western .. | 3.038 | 56.829 | — |
| Midland | 2.153 | 111.500 | 988 |
| Lancashire and Yorkshire..... | 781 | 23.598 | 950 |
| Great Northern of Ireland..... | 840 | 3.703 | 63 |
| Caledonian | 1.387 | 52.322 | 430 |
| Etat Belge | 3.251 | 41.625 | 1.724 |
| Etat Néerlandais..... | 1.699 | 7.528 | 177 |
| Midi | 3.100 | 20.292 | 266 |
| Orléans..... | 6.685 | 27.206 | — |
| Paris-Lyon-Méditerranée..... | 8.865 | 82.308 | — |
| Kaiser Ferdinands Nordbahn .. | 1.294 | 15.285 | 167 |

Entre nós a rête da Companhia Real, a maior de todas, tem bem 1.070 kilometros de extensão, como algumas das supramencionadas, mas o numero de wagons é apenas de 1.954, e os comboios propriamente de mercadorias e permanentes não passam de meia duzia por dia.

A pequenez relativa do trafego talvez concorra para não nos preocuparmos com o aumento da velocidade commercial da mercadoria, do que soffre as consequencias o serviço do movimento, aguentando as impacien-

cias dos expedidores e consignatarios com tão restrito numero de vehiculos e de comboios.

Dos elementos fornecidos ao congresso por vinte companhias diferentes colheu o relator os seguintes resultados :

1.º — a exploração mais economica corresponde ao caso dos comboios de pequena velocidade;

2.º — no caso dos comboios de mediana velocidade a vantagem obtida é quasi igual ao accrescimo de despesa ;

3.º — no caso dos comboios de grande velocidade a vantagem apenas equivale aos dois terços, proximamente, do augmento de despesa.

E' de primeira intuição que, reduzindo a velocidade, parando em todas as estações para receber mercadorias qualquer que seja o seu destino, distante ou proximo, diminuindo o numero de comboios, a despesa possa attingir o minimo, bem como a quantidade de material empregado.

Mas tambem não é menos intuitivo, que, aumentando a velocidade dentro de certos limites, multiplicando os comboios, accomodando-os ao maior e menor trajecto das mercadorias, a expedição no mesmo tempo possa ser mais larga e o trafego ter maior incremento, embora á custa de algum sacrificio pecuniario no tocante ás despesas de tracção e de aquisição de material.

A necessidade de acceleracao, porém, resulta mais da natureza do trafego e da concorrença do que da applicação systematica d'um principio geral.

Em Inglaterra, a velocidade commercial conveniente é estimada em 10 milhas por hora para os combustiveis e mineraes, em 16 milhas para as mercadorias ordinarias e em 23 para as fructas e legumes.

A concorrença n'aquelle paiz dos grandes exemplos tem levado a acceleracao dos transportes ao maximo de 50 milhas por hora para as carnes verdes entre Birkenhead e Londres.

Em França, a companhia do Paris-Lyon-Mediterraneo, obedecendo a uma tendencia semelhante, nos ultimos annos tem feito uma transformação completa n'este ramo de serviço.

Ha dezeseis annos, os comboios de mercadorias d'esta rête tinham a velocidade media de 25 kilometros por hora; hoje os comboios de mercadorias directos, sem modificação de carga, que continua a ser de 500 a 600 toneladas, teem andamento que lhes permite seguir sem se resguardar para dar passagem aos comboios mixtos.

Reduzidas as paragens a um minimo, a velocidade média d'estes comboios é de 36 kilometros. As locomotivas, que teem rodas de 1¹/₂ de diametro, e que tinham primeiramente quatro eixos, dos quaes tres motores, teem presentemente oito rodas conjugadas e servem tambem para os comboios expressos de passageiros, nas linhas de perfil accidentado.

Graças a esta transformação, as despesas de tracção foram consideravelmente diminuidas e o trajecto de Paris a Cette, 866 kilometros, que exigia, para ida e volta, 15 dias, é actualmente vencido no minimo de 6.

A companhia, a cujo serviço nos estamos referindo, regula a velocidade dos transportes pela categoria das linhas, apressando o andamento nas grandes arterias e afrouxando-o nas linhas secundarias, e apura a mesma despesa para velocidades variando de 15 a 35 kilometros.

Não é só da velocidade de marcha que depende a acceleracao dos transportes, como não é só da despesa de tracção que depende o custo do trem-kilometro.

A perda de tempo nas estações é também um elemento importante, e sob este ponto de vista ha um exemplo notavel na rête do Mediterraneo italiano, em que, custando o trem-kilometro na totalidade cerca de tres francos, o carvão apenas contribue para este preço com cerca de trinta e tres centimos, isto é, onze por cento da despesa total.

Nos pequenos percursos esta circunstancia assume grande importancia, sendo o tempo geralmente concedido para carga e descarga fóra de proporção com a duração propriamente dita do transporte.

Mereceu no congresso menção especial a pratica methodica seguida na Nova Gállia do Sul, e que se resume no seguinte: composição dos comboios directos com poucas paragens; suppressão dos motivos de paragem devidos ás tomas d'água e ás trocas de machinas; disposição das vias para aumentar a rapidez das manobras e evoluções; expedição dos comboios logo que se achem completos e formados.

O emprego do telegrapho e do telephone na mais larga escala e o maximo melhoramento da illuminação das estações foram muito recommendedos no congresso.

N'este ponto a presente questão passa gradualmente para o dominio da seguinte, cujo objecto é a aceleração das manobras nas estações.

O relator recordou ainda algumas recommendations filhas da sua propria experientia:

a primeira relativa ao numero maximo de vehiculos, que o director geral do oeste inglez julga não dever ser superior a 45, afim de não difficultar sobremaneira as communicações entre o pessoal;

a segunda relativa á conveniencia de grupar os wagons em vista de obter comboios directos;

a terceira relativa aos comboios que teem frequentes paragens e que, na opinião do mesmo relator, devem ser sempre tripulados com um piquete de quatro homens especialmente postos ao descarregamento.

O assumpto d'esta questão, como vemos, é de carácter essencialmente britannico, e, ainda que no seu programma figure o elemento da despesa de tracção, os principaes pontos de vista são a economia de tempo e o melhor aproveitamento do material.

A relação com a despesa é difícil de definir, porque as administrações geralmente não empregam locomotivas, nem wagons especiaes, em certos e determinados comboios, nem fazem o computo da despesa para cada especie de vehiculos.

Além d'isso as circumstancias do trafego são tão variaveis de rête para rête, que se torna pouco segura a comparação dos resultados das diferentes administrações entre si, tendo apenas alguma utilidade practica a apreciação isoladamente para cada região e cada sistema de linhas.

Em resumo, a discussão levou o congresso ás timidas conclusões seguintes:

A acceleracao do transporte de mercadorias é exigida frequentes vezes e o aumento de velocidade pode ser obtido, em certos casos, sem accrescimo das despesas de tracção, com tanto que sejam empregadas locomotivas bem adequadas a este genero de serviço, de modo que se não reduza excessivamente a carga dos comboios.

Esta questão diz respeito sobretudo ás linhas que teem trafego importante, o qual permite a facil expedição de comboios completos; para as rêtes de pequeno trafego a organização de comboios mais rapidos, em geral, não é possivel.

Não podemos aqui, entre parenthesis, resistir á tentação de citar o exemplo singular, em contrario, do

antigo *comboio do peixe* do caminho de ferro da Povoa, mantido por uma consideração superior á da simples necessidade de obviar á deterioração da mercadoria.

Finalmente, convém muito que a duração dos estacionamentos, das cargas e descargas, e de quaesquer outras operações executadas nas estações, seja reduzida tanto quanto possivel.

Na resenha da questão seguinte occupar-nos-hemos especialmente d'este ponto.

(Continua.)

A. Luciano.

Honrosa distincção

O administrador-director da Companhia Real, Mr. Hippolyte Eugène Boyer foi agraciado, com a comenda de S. Thiago. As insignias d'esta ordem, enviadas pelo ministerio dos estrangeiros, foram entregues ao agraciado pelo sr. conselheiro Arouca, vice-presidente da commissão executiva da Companhia Real, no mesmo dia em que o diploma foi assignado.

NOTAS DE VIAGEM

X

Duas linhas electricas

Um dos pontos do programma de excursões do congresso de Londres foi a visita ao caminho de ferro Overhead de Liverpool, linha que eu não conhecia da outra vez que ali estivera porque é de construcção recente, e pela qual tinha todo o interesse por saber que é a via ferrea electrica mais importante da Inglaterra.

Por isso logo que cheguei á grande cidade do norte, tratei de ir vel-a e percorrer-a em toda a sua extensão.

Uns topicos sobre a cidade de Liverpool são necessarios para a comprehensão da importancia d'esta linha.

A cidade de Liverpool rivaliza com as suas duas irmãs, Glasgow e Dublin em importancia commercial e productora, mas vence-as na enorme extensão das suas docas do Mersey.

N'estas docas, que bordam a margem do rio de um a outro extremo da cidade, o movimento é extraordinario, continuo, em productos de todos os generos e origens, elevando-se no ultimo anno a mais de 65 milhões de libras o valor só das mercadorias inglezas despachadas.

Já se imagina como o movimento de pessoas deve ser enorme em toda a margem do rio, e como a necessidade de um transporte rapido se impunha, dada a extensão d'essa margem garnecida de docas e enormes armazens de mercadorias.

Deve notar-se que só o caes fluctuante que serve de embarcadouro de passageiros tem cerca de 700 metros de extensão.

A's docas veem ter todas as linhas ferreas que servem Liverpool.

O London North Western prolonga uma linha desde o extremo da cidade, em tunnel de uns 4 kilometros por debaixo de toda ella, até a estação de Waterloo; o Midland outra no mesmo genero mas para o sul para servir directamente as docas d'esta parte da cidade; o Lancashire & Yorkshire faz partir varios ramaes da sua linha que vem á estação de Exchange, para servir as docas do norte, formando ali tres estações de mercadorias, cujos armazens ocupam uma enorme area.

E ao longo d'estes enormes caes que se enroscam em mil voltas em redor das 48 docas que, elles só por

si, representam uma superficie de 333 acres (o acre mede 40 decametros quadrados e meio) n'uma extensão de 23 kilometros de linha atracavel, entre os altos edificios da cidade, os vastos armazens de mercadorias, de um lado, e a interminavel ceara de mastros de embarcações de todos os tamanhos desde os mais colossaes paquetes a *Star Line*, da *Cunard*, e tantas outras até os pequenos barcos que fazem a cabotagem entre Liverpool e Birkenhead, que circula a nova linha Overhead, na extensão de 6 milhas e meia, 10,4 kilometros.

A linha é toda construida sobre uma ponte que acompanha as ruas que se prolongam com o rio, sempre á altura de uns 10 metros do pavimento das ruas, e d'ahi o nome de *Overhead* (por cima da cabeça).

Esta ponte, sustida por fortes columnas de ferro, tem duas vias que servem para a circulação nos dois sentidos.

Cada cinco minutos passa um comboio para cada lado havendo 14 em circulação continua. Cada trem é composto de duas carruagens tendo uma 32 logares de 1.^a classe e o gabinete do operador ou conductor; a outra 64 logares de 2.^a

A tracção é electrica, sendo transmittida a força das machinas installadas n'uma estação central a meio da linha aos motores dos vehiculos por meio de uma regua de ferro ao centro da via onde assenta uma barra que desce do carro.

Para a paragem o operador faz levantar esta barra, um certo tempo antes de chegar á estação; produz se um relampago no apparelho, e os carros, isolados da corrente, deslisam, pelo movimento adquirido, até serem obrigados, pelo freio, a parar.

Cada um dos pequenos comboios leva na frente uma letra de A até N.

Indo na carruagem motora pôde-se ver perfeitamente a linha, porque a frente do comboio é occupada só a $\frac{1}{3}$, á esquerda, pela cabine do operador, deixando os $\frac{2}{3}$ para os passageiros que podem sentar-se junto á vidraça que fecha o vehiculo.

A paragem em cada uma das 14 estações intermedias é de meio minuto, tempo em que entram e sahem facilmente os passageiros, como é de uso em Inglaterra, para o que muito concorre a circumstancia da plataforma da estação ser á altura das carruagens.

A velocidade regula por uns 30 kilometros. O andamento é suave, sem a menor sacudida e muito igual.

Ha uns 160 comboios em cada sentido, por dia, só para passageiros, porque esta linha não faz serviço de mercadorias.

Estas circulam, inferiormente á ponte, na linha ordinaria que segue o mesmo trajecto e pertence, creio, em commun ás grandes companhias do London North Western, Midland e Lancashire, sendo os wagons traccionados por uma machina provida de campainha que, por meio de um excentrico n'um dos eixos, vai tocando continuamente a cada volta da roda, para avisar os transeuntes.

Já se vê que, graças á elevação em que a linha do Overhead é construida, a viagem é muito agradavel, vendendo-se perfeitamente as docas e o largo rio, cuja margem opposta é animada pela linda cidadesinha de Birkenhead, ligada a Liverpool pelo tunnel por debaixo do rio, que já em tempo descrevi e d'esta vez não me furtai a visitar, e pelo continuo e bem organizado serviço de vapores.

Tão agradavel é a viagem pelo *elevado* de Liverpool, como triste se torna a de outro trem electrico, em Londres, o South London Railway.

Esta linha parte de uma estação subterranea, na esquina da praça do Monumento, e, atravessando o rio

por meio de um tunnel, proximo da ponte de Londres, dirige-se em recta por sob as avenidas que conduzem a Stockwell, onde é a sua estação terminus, em comunicação com a estação central em que estão instaladas as machinas geradoras.

A via é um continuo tunnel, apenas á medida das carruagens, forrado de azulejo branco.

O comboio compõe-se de tres vehiculos dos quaes o da frente é o motor, ligados pelas plataformas uns com outros e fechando-se essas plataformas, durante o andamento, por uma grade de tesoura.

N'essa especie de jaula que as plataformas constituem vae um empregado para evitar que os passageiros vão para ali durante o andamento, para abrir as grades nas estações e annunciar o nome d'estas.

As carruagens teem apenas umas pequenissimas aberturas em cima por onde mal se respira; são umas perfeitas caixas bastante sujas, com bancos longitudinaes gastos. Illuminação electrica, já se vê, mas que quasi se apaga ás paragens nas estações, quando se interrompe a corrente.

Sendo a tracção electrica não se comprehende como estes comboios sejam mais sujos do que os movidos por vapor.

Parece que um destino fatal reune a sujidade na Inglaterra onde ella menos devia estar.

As margens dos rios são, em geral, os pontos menos limpos ali.

As docas de Londres e todo aquelle bairro, habitado por maritimos, constituem uma immundice continua.

Para terminar recordarei que, quando a primeira vez visitei a cidade do Tamisa, só ao voltar de lá me lembrei que não havia visto o tubo que atravessa o rio inferiormente, entre as proximidades da Torre de Londres e a Vine Street, na margem opposta.

E por signal que me agastei deveras por esse esquecimento.

Pois d'esta vez fui lá, e jurei para nunca mais. Os que ainda lá não foram que me sigam o conselho e não percam tempo com essa desagradavel visita, bastando que imaginem um tubo em que mal cabem duas pessoas, mal illuminado, mal cheiroso, sujo, molhado o chão pelas infiltrações das aguas, *illustradas* as paredes por varios desenhos allegoricos... certamente devidos aos frequentadores e frequentadoras que se encontram estacionando a meio caminho, de apparença tal que o visitante instinctivamente abotoa o casaco...

O elevador de Coimbra

Realizou-se na noite de 6 em Coimbra, uma assemblea geral dos accionistas d'este elevador.

O nosso distinto amigo sr. Mesnier fez a resumida historia d'este melhoramento, e expoz o estado da empresa com todas as circumstancias sob o ponto de vista technico e administrativo; accrescentando que com a subscricção que havia se não podia comprometter a fazer desde já partir o elevador da rua Ferreira Borges, mas que facil lhe seria o prolongamento até ali, pois que era questão apenas de mais algum capital, que estava certo não faltaria. Demonstrou que, na premissa menos provavel de transito, o elevador nunca poderia dar prejuizo.

Em seguida o presidente, o sr. dr. Araujo Pinto, declarou que, achando se subscripto o capital e reunidos ali mais do que o numero de accionistas sufficiente para a constituição da companhia, lhe parecia dever-se tratar da lei economica da sociedade, e começar a leitura do projecto de estatutos.

O sr. dr. Sousa Bastos, propôz a nomeação de uma comissão que desse, em curto prazo, parecer sobre o referido projecto, o que foi aprovado, sendo a comissão composta dos srs. dr. Guilherme Moreira, dr. Costa Lobo, dr. Augusto Barbosa, dr. Sousa Bastos e Dantas Guimarães.

Um accionista menos confiado nos bons resultados da empresa ou menos competente para os apreciar, declarou que retiraria a sua subscrição de acções se a linha não começasse, desde já, na rua Ferreira Borges.

A assembléa indignou-se com esta prova de timidez, e alguns accionistas dobraram logo a sua subscrição, o que mais que compensou as acções retiradas.

Ainda bem que assim sucedeu.

A construcção de um ascensor em Coimbra só admira que ainda não esteja feita.

Uma cidade como aquella, com dois centros de população e actividade distanciados por uma tão considerável diferença de nível, deveria ter sido a primeira do paiz a adoptar este género de viação.

Só uma intelligencia muito avessa ao mais rudimentar cálculo poderá conceber que o ascensor não dê resultados.

A falta de coragem de que deu provas aquelle accionista é, afinal, um reverbero do que sucede a uma grande parte dos nossos capitalistas, quando se trata de qualquer novo emprehendimento. E, a invención dos ascensores, fóra da capital, tem tido que lutar com esses receios.

Assim, a nossa bella montanha do Bussaco, continua a ser percorrida por poucos visitantes e a nossa serra da Estrella, conserva-se quasi inacessivel aos pobres doentes, que ali vão buscar melhorias.



Os caminhos de ferro ingleses em 1894

As estatísticas do anno de 1894 publicadas pelo *Board of Trade* fornecem os seguintes esclarecimentos sobre os caminhos de ferro ingleses:

A extensão total das linhas em exploração n'aquelle paiz foi de 33.647 quilometros, dos quais 15.314 de via simples.

O capital que todas estas linhas representam é de 985.387.355 libras, o que dá 29.286 libras por quilometro de linha.

O numero de companhias exploradoras é de 288, das quais 141 exploram por si proprias a rede que lhes pertence.

O numero dos passageiros transportados, excluidos os assignantes, foi de 911.412.926.

Os assignantes elevaram-se a 1.184.861.

A quantidade de mercadorias transportadas foi de 324.416.222 toneladas; as receitas brutas relativas aos comboios de passageiros subiram a 36.495.488 libras, o que representa 43 1/4 % da receita total; as receitas brutas dos comboios de mercadorias foram de libras 43.379.078, seja 51 1/2 % das receitas totaes; as receitas brutas por quilometro em exploração 2.374 libras; as receitas brutas totaes de todas as proveniencias, 84.310.831 libras.

Os gastos de exploração attingiram a 47.208.313 libras isto é 56 % da receita geral.

N'esta somma estão ainda incluidos os impostos e as contribuições no valor de 2.815.839 libras e 257.739 libras de direitos devidos ao governo.

A receita líquida foi, em resumo, de 37.102.518 libras.

Foi a *Great Eastern Railway* a companhia que maior numero de passageiros transportou, pois transitaram pelas suas linhas 88.833.445, fóra os portadores de bilhetes de assignatura em numero de 114.000.

A linha da *Great Eastern* mede 1.776 kilometros e a companhia possue tambem 8 bellos vapores, que fazem serviço entre Harwich, Anvers e Hoek van Holland. O seu capital é de 48.808.913 libras.

A estação d'esta companhia é a maior de Inglaterra, mede 60.700 metros quadrados, onde estão installados 20 vias e 18 molhes.

Transitam nas suas linhas diariamente 100.000 passageiros, effectuando-se em toda a rede 1.000 comboios diarios.

Apesar de só ella ter transportado 1/10 da totalidade de passageiros, não pagou a titulo de compensação por accidentes ou ferimentos mais que 1/75 da somma total paga por todos os caminhos de ferro ingleses.

Brevemente nos ocuparemos na secção *Notas de viagem* d'esta importante companhia.



PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro através d'Africa

Faço publico que no dia 21 de dezembro ao meio dia, na séde d'esta companhia, á rua de Bellomonte 49 se procederá, segundo o disposto no artigo 17.º dos estatutos, ao sorteio das obrigações a amortizar, começando o pagamento das mesmas, bem como o do coupon do semestre corrente, no dia 1.º de janeiro proximo, nas localidades e nas condições do costume.

Porto, 25 de novembro de 1895.

O presidente do conselho de administração, Carlos Lopes.

Banco de Portugal

Tendo sido apresentado para troca na séde do Banco de Portugal, caixa filial e agencias, um grande numero de notas de todos os tipos e valores, compostas de fracções de outras notas, com o fim provado de defraudar este estabelecimento de credito, o conselho de administração do Banco faz saber que sómente serão recebidas na séde, caixa filial e agencias, as notas que tiverem sem viciação os dois numeros eguaes, a série e as assignaturas. Lisboa, 13 de dezembro de 1895.

Pelo Banco de Portugal. — O governador, Julio Marques de Vilhena; os directores, C. J. Gomes Netto e Julio José Pires.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de dezembro de 1895.

Continua pouco animado o nosso mercado financeiro. Não se afigura dos mais auspiciosos o anno que vai comezar. A crise está latente, havendo serias apprehensões nas nossas duas principaes praças sobre a situação económica, attendendo não só á continuação do estado de cousas do Brazil, que não tem melhorado, mas tambem á crise commercial, que se está accentuando muito sensivelmente nas nossas provincias de Africa Occidental, onde o movimento tem decrescido bastante nos ultimos meses, havendo grande diminuição nas receitas aduaneiras.

A questão económica das províncias ultramarinas está tomando graves proporções. Não ha administração económica, não ha regularidade na cobrança dos impostos, não ha ordem nas despesas, a circulação monetaria e fiduciaria é deficiente, estão sem solução os problemas mais essenciais para o desenvolvimento do commercio e da industria, e no entretanto a metropole conserva-se indiferente e inactiva, nada fazendo no sentido de prover de remedio a tales males, cujas consequencias alias já começa a sentir. O nosso domínio colonial anniquila-se e perde-se á falta de administração.

Parece que está concluída a negociação entre o governo e o Banco Ultramarino para a normalização da circulação monetaria na província de Angola sobre as bases fundamentaes que em tempo aqui referimos: — lucros completos de recunhagem para o Estado, partilha dos lucros da cunhagem (1.750 contos) entre o Estado e o Banco, retirada da circulação das cedulas e notas de

fazenda. A publicidade demasiada dada aos termos d'esta operação pode ter prejudicado o Estado, se elle não se acautelou devidamente.

*
Escasso o movimento da Bolsa de Lisboa. As inscrições de assentamento com pequenas diferenças a 36 e as de coupon a 35, as obrigações de 4 p. c. de 1888 cotaram-se a 16\$800 e as de 4 p. c. de 1890 a 42\$000 réis. As acções dos bancos não sofreram alteração, regulando as do Banco de Portugal a 124\$000 réis, as de Lisboa & Açores a 106\$000 réis, as do Commercial de Lisboa a 105\$000 réis, as do Ultramarino a 60\$000 réis. As obrigações Loanda-Ambaca cotam se a 71\$200 réis (j. r.) Continuamos a esperar uma alta muito proxima d'estes titulos.

*
Houve nos ultimos dias bastante procura de papel cambial, do que resultou a subida do cambio. No entretanto, nota-se que as disponibilidades estão bastante reduzidas, porque tem sido collocadas em grande parte no papel fluctuante que existia no mercado. Tem sido mandadas comprar no estrangeiro, fundos e acções de companhias, cuja baixa se supõe será de pouca duração, como as da Companhia de Moçambique. E a propósito vem dizer que as companhias coloniais estão sempre a queixar-se de que os capitais portugueses se não interessam n'ellas, ora a verdade é que elles não facultam a procura. Por exemplo, agora a baixa das acções da Companhia de Moçambique e a probabilidade d'uma proxima alta, despertou um certo movimento a favor d'ellas. Pois em Lisboa não aparecem no mercado e quem deseje adquirir algumas, tem de as mandar comprar a Paris. Achamos isto falta de tacto, porque embora vendendo na baixa valeria a pena estabelecer em Lisboa o mercado d'estas acções, porque começaria a despertar o interesse por este emprego de capital e em breve, ganha a confiança, não haveria pequenas economias que se lhe não consagrassem.

*
A taxa de desconto manteve-se a 5 1/2 e 6 p. c. O valor do cheque sobre Londres regulou a 41 1/2 e 41 9/16 e sobre Paris a 688 e 686 1/2 cotações estas para pequenas quantias. O agio da libra subiu para 1\$260 réis. Houve pequena exportação d'ouro. No Porto os cambios peioraram e houve falta de papel cambial. N'esta praça os animos parecem não estar muito tranquillos a respeito das cousas financeiras.

J. F.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 11 décembre 1895.

Le marché de Paris, apres la secousse de novembre qui a fait quelques victimes, montre de nouveau sa vitalité: certes, c'est au prix de grands sacrifices que l'on a pu éviter une réaction générale. La liquidation dernière s'est effectuée sans encombre, argent abondant et reports modérés, de cette façon les acheteurs ont eu toutes les facilités pour conserver leurs positions.

La situation reste en définitive ferme en dépit des quelques nuages qui sont encore à l'horizon politique, mais qui ne tarderont pas à se dissiper.

La prudence aidant, l'année 1896 verra s'ouvrir l'ère des affaires.

Nous inscrivons nos rentes en amélioration.

Le 3 %, vaut 101,60 fr.; l'amortissable 100,65 fr. et le 3 1/2 106,95 fr.

Etablissements de crédit: — Ces sociétés ne pouvaient que profiter de la reprise générale, la liquidation s'étant passée dans les conditions que l'on sait. Il faut ajouter qu'à cette époque de l'année les banques présentent toujours une certaine activité.

Le Comptoir National d'Escompte clôture à 575 fr.

Le Crédit Foncier se négocie à 700 fr. Le marché des obligations continue à être bien tenu.

Le Lyonnais vaut 762,50 fr.; la Générale 503 fr., et l'Industriel 560 fr.

La Banque Nationale du Mexique cote 555 fr. Cette société vient d'établir une nouvelle succursale dans le port de Tampico, qui rendra de grands services au commerce de cette place importante, et assure aux actionnaires une nouvelle source de bénéfices.

Fonds d'Etat étrangers: — La Rente italienne a bénéficié de l'impression qu'a laissée dans le marché l'intervention en sa faveur de la maison Rothschild: elle finit à 87 fr.

L'Exterieur espagnole se négocie à 65 fr. Les déclarations de Mr. Cleveland, touchant l'attitude que doivent garder les Etats-Unis à l'égard des insurgés de Cuba, a produit une bonne impression.

Les Fonds portugais progressent à 26 1/8.

Peu ou point de changements sur les Russes. Nous retrouvons le 4 % 1880 à 100,10 fr. Le Consolide à 102 et le 3 % à 89 fr.

Les Fonds Ottomans ont été très agités, car les nouvelles politiques étaient un instant peu encourageantes.

Les Austro-Hongrois restent stationnaires.

Les Fonds Argentins sont calmes. On annonce que le gouvernement de Corrientes a déclaré qu'il est résolu à signer un arrangement avec ses créanciers étrangers, que le Sénat Argentin vote ou non le projet de loi relatif à l'unification de la dette.

Le Lot du Congo a des demandes à 90 fr.

Chemins de fer: — Les variations sont pour ainsi dire nulles sur le marché des actions des six grands compagnies, mais la note dominante est la fermeté.

Les recettes brutes de la Beira Alta sont sensiblement meilleures; il est probable que l'exercice se clôturera par une plus value de 150.000 fr. Les obligations au prix de 74,50 fr., paraissent avantageuses à acheter.

Ces obligations des Chemins portugais sont fermement tenues à 128,75 fr.

Transactions rares sur les Chemins espagnols.

L'action des Wagons-Lits reste à 488 fr., l'obligation se traite de 487,50 fr. à 490 fr.

L'obligation des Chemins brésiliens vaut la 4 1/2 1887, 410 fr. et la 4 1/2 1895, 395 fr.

Valeurs industrielles: — Le Suez finit à 3.200 fr. et la part de fondateur à 1.295 fr. Les recettes depuis le 1er janvier sont en augmentation de 3.828.640 fr. Pendant le mois de novembre 252 navires ont emprunté la voie du canal au lieu de 240 pendant la période correspondante de 1894 et de 222 en 1893.

Le Panama vaut 6,50 fr. Quant à la nouvelle société, le compte rendu de l'assemblée du 21 courant nous fera peut-être connaître quelque chose de sa situation.

L'action Cornilhê, sans affaires à 10 fr.

Les actions de la Compagnie Française des Pétroles de l'Amérique du Sud se traitent à 125 fr. Nous n'hésitons pas à dire que ces titres paraissent avantageux à acquérir en ce moment, surtout après les sondages exécutés par l'ingénieur dans les concessions de cette société, où l'existence en abondance du pétrole a été démontrée; nous considérons donc cette entreprise appelée à de grandes chances de succès, et entrevoyns la probabilité de dividendes élevés.

La Tour Eiffel s'inscrit à 305 fr. Voilà l'exposition de 1900 qui approche et la tour maintenue. On ne risquera rien également de mettre quelques titres en portefeuille.

L'action des Tabacs Portugais revient à 532,50 fr. Les recettes de cette compagnie sont en sensible augmentation, si on les compare à celles de l'exercice précédent, et il n'y aurait aucune exagération à espérer un dividende supérieur à celui de 1894-1895.

Les Tabacs des Philippines se maintiennent à 580 fr. L'assemblée générale annuelle est convoquée à Barcelone pour le 21 décembre.

Le Marché des Mines d'Or n'est pas encore revenu complètement au calme, la spéculation reste hésitante. On annonce qu'à la demande du gouvernement de la République Sud-Africaine, le gouvernement français a désigné un ingénieur des mines qui se mettra d'accord avec Mr. Aubert, notre consul, pour faire un rapport détaillé sur la situation de l'industrie minière.

La Chartered, sur le bruit que le gouvernement du Cap lui racheterait ses droits d'administration, se relève à 155 fr. Cette compagnie conserverait seulement ses droits commerciaux et miniers.

L'action Mozambique termine à 35 fr. Des arrangements auraient été conclus avec la Chartered pour le transit des marchandises transportées par le chemin de fer de Beira. Ou parle aussi de conventions nouvelles avec la Compagnie du Zambèze qu'on croit avantageuses.

Nous retrouvons le Rio Tinto à 400 fr. On estime que de nouveau tronçon de Rio à Huelva (environ 83 kilomètres) doit rapporter environ 400.000 fr. par an à la compagnie.

Le Tharsis est mieux tenu à 117,50.

Cape-Copper progresse à 67,50 fr.

L. C.

Curso dos cambios, descontos e agios

| | Dinh. | Papel | |
|---------------------|---------|---------|--------------------------------|
| Londres 90 d/v... | 41 9/16 | 41 1/2 | Desconto no Banco de Portugal. |
| " cheque .. | 41 7/16 | 41 3/8 | 6 % |
| Paris 90 d/v..... | 685 | 686 | No mercado..... |
| " cheque ... | 690 | 691 | Agio Buenos Ayres |
| Berlim 90 d/v... | 280 | 282 | 210 |
| " cheque ... | 284 | 285 | Cambio Brazil... 9 5/18 |
| Francfort 90 d/v... | 280 1/2 | 282 1/2 | Premio libra.... 1\$270 |
| " cheque | 284 1/2 | 285 1/2 | |
| Madrid cheque ... | 970 | 975 | |

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

| BOLSAS | DEZEMBRO | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|----------|--------|---------|--------|---------|---------|---------|--------|---------|---------|---------|---------|--------|---|
| | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | — | — |
| Lisboa: Inscrições assent... | 35,05 | 36 | 36,15 | 35,05 | 36,90 | 36 | 35,05 | 36,30 | 36,35 | 35,50 | 36,30 | 35,29 | — | — |
| " coupon | 36 | 36 | — | 35 | 35 | 35 | 36 | 35,20 | 35,20 | 35,15 | 35,20 | 35,20 | — | — |
| Obrig. 4% 1888..... | — | 16.600 | 16.800 | 16.750 | — | 16.800 | 16.800 | 16.800 | 16.800 | 16.800 | 16.900 | 16.900 | — | — |
| " 4% 1890 assent.... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 42.400 | — | — | — | — |
| " 4% 1890 coupon.... | — | 42.300 | 42.300 | — | 42.300 | — | — | — | 42.200 | — | — | — | — | — |
| " 4% 1890 externo.... | — | — | — | — | 48.000 | 48.000 | — | — | — | — | — | — | 48.400 | — |
| " 4½% assent..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " 4½% coup. int.... | 18.000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " 4½% externo.... | 46.000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Tabacos coupon.... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Ações B. de Portugal..... | 124.000 | — | 124.000 | — | 124.000 | 124.000 | 124.000 | — | 124.000 | 124.000 | 124.000 | 124.000 | — | — |
| " " Commercial..... | 105.000 | — | 105.000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " " N. Ultramarino.... | — | 58.000 | — | 59.500 | 60.000 | 60.000 | 60.000 | — | 61.000 | — | — | 62.400 | — | — |
| " Tabacos coupon.... | — | — | — | — | 65.800 | — | 65.500 | — | 65.800 | — | — | 65.800 | — | — |
| " Comp. Real..... | — | — | — | 14.000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Obrig. predias 6% | — | 94.300 | 94.300 | 94.300 | — | — | — | 94.500 | — | 94.500 | — | — | — | — |
| " " 5% | 91.400 | 91.500 | — | — | — | 91.500 | — | 91.500 | — | — | 91.700 | — | — | — |
| " Comp. Real 3% | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " C. Nacional | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 25.100 | — | — |
| " Atravez África..... | 74.500 | — | — | — | 74.300 | 74.500 | — | 74.500 | — | 74.300 | 74.100 | 74.500 | — | — |
| Paris: 3% portuguez | 25,12 | 25,12 | 25,62 | 25,50 | 26,15 | 26,06 | 26,42 | 26,12 | 26,06 | 25,75 | 25,87 | 25,87 | — | — |
| Ações Comp. Real..... | — | — | — | 59 | 59 | 59 | 59 | — | — | — | — | — | — | — |
| " Madrid-Cáceres | — | 41 | — | — | — | 42 | 42 | 42 | — | 41 | 41,25 | — | — | — |
| " Norte de Espanha | 88 | 90 | 88 | 92 | 91 | — | 88 | — | 90 | 88 | 89 | — | — | — |
| " Mad. Zaragoza..... | 117,50 | 122 | 121 | 121,50 | 120 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Andaluzes..... | — | — | — | 125 | 127,50 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Obrig. Comp. Real..... | 128 | 127 | 128 | 128 | 128 | 126,25 | 128 | 127 | 127 | 126 | 126 | — | — | — |
| " C. Beira Alta..... | — | 72 | 72,50 | 74,50 | 74,50 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Madrid-Cáceres..... | 126 | — | 125 | 126,50 | 126 | 126,25 | 126 | 126 | 129,75 | 128 | — | — | — | — |
| " N. Hesp. (1.ª hyp.)... | 220 | 218,50 | 217 | 231 | 231,25 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Londres: 3% portuguez... | 25,37 | 25,37 | 25,37 | 26,12 | 26,12 | 26,12 | 26,12 | 26,25 | 26,25 | 25,87 | 25,62 | 25,87 | — | — |
| Obrig. Atravez África..... | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | — | — |
| Amsterdam: Atravez África..... | 64,12 | 64,12 | 64,87 | 64,87 | 63,12 | 63,12 | 63,12 | 63,12 | 63,12 | 63,12 | 63,12 | 63,12 | — | — |
| Bruxelas: Atravez África... | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | — | — |

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

| Linhos | Periodo de exploração | RECEITAS NO PERÍODO | | | | | | DESDE 1 DE JANEIRO | | | | | | |
|----------------------|-----------------------|---------------------|---------|-----------------|------------|--------|-----------------|--------------------|--------------------|--------------------|-----------------------|-------------|------|---|
| | | 1895 | | | 1894 | | | Totaes | | | Differença a favor de | | | |
| | | Kil. | Totaes | Kilometr. | Kil. | Totaes | Kilometr. | 1895 | 1894 | 1895 | 1894 | 1895 | 1894 | |
| COMPANHIA REAL | Ar. a | Novemb. | 693 | Réis 61.116.000 | 88.190 | 690 | Réis 59.121.478 | 85.683 | Réis 2.774.016.000 | Réis 2.590.929.171 | Réis 183.086.829 | — | — | |
| Antiga rede | 19 | 25 | » | 59.685.000 | 86.125 | » | 57.812.969 | 83.786 | 2.833.701.000 | 2.648.742.140 | 184.938.860 | — | — | |
| enova não garantida. | 26 | 2 | Dezemb. | » | 57.556.000 | 83.053 | » | 54.536.638 | 79.038 | 2.891.237.000 | 2.703.278.798 | 187.978.202 | — | — |
| Nova rede garantida. | 19 | 25 | Novemb. | 380 | 6.003.000 | 15.797 | 380 | 6.402.522 | 16.848 | 313.883.000 | 300.115.404 | 13.767.896 | — | — |
| garantida. | 26 | 2 | Dezemb. | » | 6.018.000 | 15.836 | » | 6.305.031 | 16.592 | 319.901.000 | 306.420.135 | 13.480.865 | — | — |
| 3 | 9 | » | » | 6.081.000 | 16.002 | » | 6.061.342 | 15.950 | 325.982.000 | 312.481.477 | 13.500.523 | — | — | |
| 1 | 7 | Outub. | 475 | 17.918.710 | 37.723 | 475 | 17.388.680 | 36.607 | 558.096.670 | 562.648.035 | — | 4.551.365 | — | |
| Sul e Sueste | 8 | 14 | » | 18.269.390 | 38.461 | » | 17.250.650 | 36.317 | 576.366.060 | 579.898.685 | — | 3.532.625 | — | |
| | 15 | 21 | » | 18.820.015 | 39.621 | » | 18.586.220 | 39.128 | 595.486.075 | 598.484.905 | — | 3.298.830 | — | |
| Minho e Douro | — | — | — | 353 | — | 353 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Beira Alta | 5 | 11 | Novemb. | 253 | 6.493.455 | 24.478 | 253 | 7.046.100 | 27.830 | 264.224.604 | 242.661.683 | 21.562.919 | — | — |
| | 12 | 18 | » | » | 6.375.642 | 25.161 | » | 6.655.509 | 28.678 | 270.600.246 | 249.317.194 | 21.283.053 | — | — |
| Nacional (Mi- | 19 | 25 | » | 5.857.267 | 23.151 | » | 6.564.008 | 25.933 | 276.457.513 | 255.878.202 | 20.579.311 | — | — | |
| randella e Vi- | 22 | 28 | Outub. | 105 | 1.435.904 | 10.818 | 105 | 1.955.3 | | | | | | |

LINHAS PORTUGUEZAS

O caminho da estação. — O nosso collega *Gazeta da Figueira* queixa-se amargamente de que o caminho que conduz aquella estação esteja intransitável.

«Quando chove, diz elle, as ruas do Príncipe e de Fernandes Thomaz ficam difficilmente transitaveis, tal é a enorme quantidade de lama que n'ellas se accumula e o estado de deterioração em que se encontram.

A rua de Fernandes Thomaz porém pertence á cama municipal, e lembra-nos um alvitre que, sem grande dispendio, poderia obstar que os numerosos transeuntes que percorrem aquella principal arteria da circulação d'esta cidade corram o risco de um dia ficarem atolados até ao pescoço!

Continuar-se n'aquella rua o passeio, ao menos pelo lado do sul até junto da casa contigua á grade de vedação da estação.

A despesa não seria importante, porque a parte a terminar do passeio não é grande, e o mal ficaria em parte remediado, porque ao menos poder-se-hia percorrer quasi a pé *enxuto*, o caminho da estação.»

Wagons-leitos. — Vão começar a circular nos comboios correios entre Lisboa e Madrid estes carros, da companhia dos Grandes Expressos Europeus.

Valle do Corgo. — O distinto engenheiro sr. Antonio Maria Kopke de Carvalho, director das obras publicas do districto de Villa Real, foi superiormente encarregado de fazer os estudos do caminho de ferro do valle do Corgo, para o qual propoz a adopção do systema Roggenbach. Este alvitre mereceu a plena approvação do conselho superior de obras publicas e minas, que o considerou como solução do problema que offerecia a viação accelerada nas províncias do norte do paiz.

O illustrado engenheiro já havia tido a iniciativa d'este estudo, e foi em vista d'ella que o sr. ministro mandou oficialmente que elle o continuasse.

Parece que se tornará como typo o caminho de ferro suíso de S. Gallen, isto é, o mixto de adherencia e cremalheira, que é o que mais se presta para a tracção em paizes montanhosos como as nossas províncias do norte.

Nova linha. — Diz-se que se trata de novo de se pôr a concurso uma linha ferrea de via reduzida entre Cintra e as praias das Maçãs, Magoito e a Ericeira.

E' melhoramento de ha muito reclamado.

Estatísticas. — Tem augmentado este anno o movimento da linha de Guimarães.

Pela tabella que publicamos sempre no logar competente vê se que os productos representam um razoável excesso sobre o anno anterior.

O augmento em passageiros foi, até 30 de setembro, de mais 7.310 passageiros, e a receita subiu a 1.471.590 réis. Em mercadorias houve menos 465 toneladas mas os productos subiram a 1.233.636 réis.

Douro. — Conforme o *aviso* que adeante publicamos desde 10 do corrente são acceptas na estação do Pocinho expedições de mercadorias em pequena velocidade e por wagon completo, com destino a qualquer ponto da linha do Douro, comprehendido entre as estações de Regoa e Barca de Alva; recebendo-se tambem em qualquer ponto da mesma linha, igualmente comprehendido entre as referidas estações, remessas com destino á do Pocinho.

Falta de material. — Continua a sentir-se esta falta no ramal da alfandega do Porto, onde o trafego é enorme, havendo commerciante que requisita de uma só vez 60 wagons e tem que esperar um mez e mais sem os obter.

LINHAS HESPAÑOLAS

Na linha de Lérida a Barcelona. — N'esta linha, devido a um erro de agulhas, esteve imminente um choque entre um comboio de passageiros e dois wagons carregados de trigo.

Foi o caso que durante as manobras se escaparam da estação de Bellhoch, por engano do agulheiro, os dois wagons referidos e bem depressa atingiram vertiginosa velocidade em consequencia do declive da linha.

Era inevitável o choque, se uns bicyclistas que perto passavam em excursão não teem a inspirada lembrança de correr atras dos wagons até passar-lhes adiante, de modo que lhes foi possivel prevenir o machinista do comboio.

O accidente passou sem acontecimento de maior importancia, pois tudo se resumiu, graças á providencial interferencia da bicicleta, n'um simples contacto entre o comboio parado já e os wagons, que, depois de descido o declive, tinham diminuido de velocidade na sua marcha.

Olot a Gerona. — A secção d'esta linha a que nos referimos no nosso ultimo numero e que foi aberta á exploração, fica situada entre Amer e Salt (Gerona) e comprehende as estações de La Sellera, Anglés e Bascanó, n'um percurso de 22 kilometros.

Linares a Almeria. — Para este caminho de ferro chegou ao porto de Almeria um vapor conduzindo mais material e entre elle: 3 locomotivas, varios wagons de mercadorias, e carruagens diversas.

Deve ficar concluida brevemente a secção entre Guadix e Moreda, uns 26 kilometros, que comprehende as estações de Benalúa, Forrelas, Huélago-Dorro, Diezena e Moreda.

Pamplona a Irún. — Foi encarregado das obras de construção d'esta nova linha ferrea o engenheiro Ramón de Aguinaga. Continua esta projectada construção a ser recebida com o maior entusiasmo pelos povos interessados. Só em Yanci, uma das povoações servidas pela futura linha, se collocaram 172 accões ou sejam 800.000 pesetas.

Bilbao a Durango. — Foi pedida a concessão de uma linha de tremvia a vapor de Bilbao a Durango, com um ramal de Lemona a Ceanuri.

Aranjuez a Cuenca. — Com o restabelecimento de serviço n'esta linha fica completamente livre a circulação em todos os caminhos de ferro hespanhóes.

Transportes a domicilio. — A companhia do Norte de Hespanha acaba de estabelecer, de acordo com a Sociedade dos Trem vias de Estações e Mercados o serviço da sua estação central na Puerta del Sol e o de transportes a domicilio, em Madrid, de uma forma muito vantajosa.

A tarifa da estação a domicilio ou d'este aquella é a seguinte: até 10 kilogrammas, 50 centimos; de 10 a 50, 1 peseta; de 51 a 100, 1,75; cada 10 kilos mais 5 centimos.

Estes preços entendem-se para os volumes tomados ou deixados no rez do chão; quando tenham que ser levados aos andares superiores ou ahi recebidos, paga-se mais 2 centimos por 10 kilogrammas.

Em todo o caso é commodo, e bem quizeramos que igual serviço se estabelecesse em Lisboa.



LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

Ao parlamento frances foi apresentado pelo deputado Mr. Guillemot uma proposta para o resgate pelos cofres do Estado das rôdes dos caminhos de ferro do Oeste e do Meio Dia que se reuniram á actual rôde do Estado, formando uma grande rôde denominada Oeste e Sul-Estado.

O novo ministro das obras publicas, Mr. Guyot-Dessaigne, tendo recebido varias representações pedindo a suppressão das passagens de nível que ainda existem em dois bairros de Paris, foi pessoalmente examinado a questão no proprio local, reconhecendo que as referidas passagens são inconvenientes, especialmente porque obrigam os transeuntes a esperar por longo tempo a passagem dos comboios, o que representa incommodo e prejuizo.

O conhecido fabricante de carruagens automaticas de Paris, Mr. Roger, pediu á respectiva auctoridade parisiense licença para fazer circular pelas ruas da cidade uma nova carruagem automática que transportará os passageiros pelos preços da tabella das carruagens ordinarias.

Se, como espera, a sollicitação for attendida, Mr. Roger tratará de pôr em circulação, em curto prazo, um bom numero de veículos

SUISSA

A comissão internacional reunida em Berne votou definitivamente a perfuração do tunnel do Simplon.

São as seguintes as bases do contracto assignado entre a Companhia do Jura-Simplon e os empreiteiros Mrs. Brand-Brandan & C.ª para a realização d'essa obra:

No caso do tunnel ser de uma só via com galeria paralela de arejamento, o orçamento é o seguinte:

| | |
|--|--------------------|
| Importancia da empreitada | 54.500.000 francos |
| Trabalhos reservados á Companhia | 310.000 " |
| Correccão do Rhodano | 220.000 " |
| Linha d'acesso do norte, comprehendida a estação de Brigue | 1.000.000 " |
| Material de via do primeiro tunnel | 640.000 " |
| Gastos geraes da Companhia | 1.250.000 " |
| Total..... | 58.820.000 " |

No caso da construcção de um segundo tunnel:

| | |
|-----------------------------------|--------------|
| Importancia da empreitada | 15.000.000 |
| Ballastragem da segunda via | 878.000 |
| Gastos geraes | 342.000 |
| Total..... | 16.220.000 " |

Seja um total de 75.040.000 francos.

A participação dos governos n'esta gigantesca obra ficou assim combinada: a Italia construirá a linha d'acesso de Domodossola a Izelle, a entrada sul do tunnel, e contribuirá com uma subvenção annual de 3.000 francos por kilometro durante 99 annos. Quanto aos 4 milhões de subvenção promettidos pelas cidades e villas italianas interessadas, o governo tomou só a seu cargo usar da sua influencia para que isso se faça.

A Suissa contribuirá com 4 1/2 milhões, e os cantões interessados, a companhia de navegação do lago de Léman e a companhia do Jura-Simplon contribuirão com 10 1/2 milhões.

O total das subvenções será pois de 19 milhões.

ESTADOS UNIDOS

Decididamente não ha maneira de indicarmos qual a maior velocidade a que teem attingido os caminhos de ferro do mundo!

Depois da vertiginosa carreira dos expressos ingleses nas experiencias ultimamente realizadas de Londres á Escocia, dos 102 kilometros por hora do record da New-York-Central, ainda temos que noticiar a victoria da Lake Shore and Michigan Southern na sua viagem de ensaio entre Chicago e Buffalo.

Os 816 kilometros que separam estas duas colossaes cidades foram percorridos em pouco mais de 470 minutos, o que dá uma velocidadde de 104 kilometros por hora!

Em parte do percurso, de Erie a Buffalo-Creek, subiu a velocidade a mais de 116 kilometros por hora!

REPUBLICA ARGENTINA

Foi entregue já ao governo o relatorio que elaborou a comissão que ha dois annos foi nomeada para estudar a situação das companhias de caminhos de ferro subsidiados, sob o ponto de vista das suas relações financeiras com o Estado argentino.

Por esse documento se vê que as companhias devem ao governo 26.659.315 piastras-papel, e que o governo deve áquellas 10.722.632 piastras d'ouro

O resultado da exploração da linha ferrea de Entre-Rios nos dois ultimos exercícios foi o seguinte:

| | 1894-95 | 1893-94 |
|------------------------|----------|---------|
| Receitas brutas, | £ 66.627 | 70.735 |
| Despesas | " 56.588 | 55.911 |
| Receitas liquidas..... | " 10.039 | 14.825 |

Reunindo a este resultado o saldo do exercicio passado, os juros e as receitas diversas, teremos um total disponivel de £ 23.104 que permitiu o pagamento de 1/2 % por semestre ás acções privilegiadas.

O saldo de 14.863 £ permitiu dar um segundo dividendo de 3/4 % ás mesmas acções, o que elevou o dividendo total a 1 1/4 %, contra 2 % do anno anterior.

Attribue o relatorio esta baixa de receitas ás más colheitas em algumas provincias, à paralysação de transporte de animaes, etc. Além d'isso houve aumento nas despesas, devido a gastos avultados que se tiveram de fazer na via e falhou completamente a rec eita proveniente do papel de crédito da provincia, de que Companhia é possuidora.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro atravez d'Africa

Relatorio do conselho d'administração e parecer do conselho fiscal

Apresentados em assembléa geral de II de novembro de 1895

(Concluido do n.º 191)

Exploração

Com a abertura das ultimas secções cresceu naturalmente o movimento, o que nos obrigou a grandes remessas de material de tracção, bem como a substituir, especialmente nas curvas, as travessas de madeira por outras de aço, o que representa enorme sacrificio.

O rendimento da linha foi em:

| | |
|--------------|---------------|
| 1889-1890 de | 17.000 \$000 |
| 1890-1891 " | 35.000 \$000 |
| 1891-1892 " | 62.000 \$000 |
| 1892-1893 " | 97.000 \$000 |
| 1893-1894 " | 120.000 \$000 |
| 1894-1895 " | 164.000 \$000 |

em numeros redondos, incidindo a exploração com relação ao exercicio anterior sobre mais 20 kilometros em onze meses, sobre mais 7 em nove meses e sobre os ultimos 13 em mais vinte e um dias.

O mappa junto mostra que o movimento mensal de passageiros foi no:

2.º semestre de 1894

| | |
|------------------|----------------|
| 1.ª classe | 246 ou 5,3 % |
| 2.ª " | 85 " 1,8 " |
| 3.ª " | 4.315 " 92,9 " |

1.º semestre de 1895

| | |
|------------------|----------------|
| 1.ª classe | 195 ou 4,6 % |
| 2.ª " | 78 " 1,8 " |
| 3.ª " | 3.917 " 93,6 " |

conservando-se quasi, entre as diversas classes as proporções do anno anterior, havendo, porém, no rendimento um aumento de cerca de 5 %.

Mercadorias

Em grande velocidade transitaram:

| | |
|--------------------|---------------|
| De 1893-1894..... | 660 toneladas |
| " 1894-1895..... | 636 " |
| Diferença: menos.. | 24 " |

Em pequena velocidade:

| | |
|---------------------|------------------|
| De 1893-1894..... | 10.988 toneladas |
| " 1894-1895..... | 13.229 " |
| Diferença: mais.... | 2.241 " |

Tivemos, pois, em mercadorias um aumento de 19 % com relação ao anno anterior.

Comparadas as receitas dos cinco ultimos annos, vê-se que a receita kilometrica, bruta, foi em:

| | |
|--------------|-----------|
| 1890-1891 de | 254 \$270 |
| 1891-1892 " | 332 \$836 |
| 1892-1893 " | 432 \$000 |
| 1893-1894 " | 470 \$678 |
| 1894-1895 " | 577 \$972 |

e que n'este exercicio houve sobre o anterior um aumento de 21 %.

Senhores accionistas. — Acabaes de ler o que de mais importante ocorreu no anno economico de 1894 a 1895, ultimo do trienio para que vos dignastes eleger-nos.

Segundo o estatuto tendes, portanto, a proceder á eleição não só do conselho de administração, mas tambem á de todos os cargos da Companhia. Agradecendo-vos pela benevolencia, com que sempre nos haveis distinguido, diz-nos a consciencia que, sendovos facil encontrar entre vós quem administre com mais acerto, não podereis achar quem nos exceda em zelo e boa vontade.

Dando a cada um o que lhe pertence e fazendo apenas justiça, corre-nos a obrigação de testemunhar e agradecer o muito que devemos aos ex.^{mos} ministros da marinha e da fazenda, bem como ao ex.^{mo} governador geral de Angola, o sr. conselheiro Alvaro da Costa Ferreira, nos quaes encontramos todo o auxilio compativel com o rigoroso cumprimento dos deveres dos seus elevados cargos.

Do nosso digno conselho fiscal continuamos a receber o mais valioso auxilio, pelo que aqui lhe tributamos o nosso reconhecimento.

E, continuando a fazer unicamente justiça, temos o maior prazer em poder indicar ao vosso louvor o ex.^{mo} director em Loanda, sr. coronel Arnaldo de Novaes Guedes Rebello, bem como todos os srs. chefes de serviço e mais pessoal technico, que na época das chuvas, a mais cruel de quantas temos tido em África, deram provas de inexcedivel dedicação, devendo-se ao seu denodo e abnegação o não se terem feito mais duramente sentir os efeitos dos temporaes.

Porto, 31 de outubro de 1895.

Pelo conselho de administração — Carlos Lopes, Alexandre Peres e Joaquim Domingos Ferreira Cardoso.

Parecer do conselho fiscal

Senhores accionistas. — Tendo em cumprimento dos artigos 62.^o e 63.^o dos nossos estatutos, examinado o balanço precedente, e os esclarecimentos a elle relativos, à face dos livros da escripturação da Companhia, os quaes vimos arrumados com a maxima regularidade e asseio;

Tendo outrosim apreciado devidamente a minuciosidade e clarezza, com que no relatorio são narrados os actos do vosso illustre conselho de administração, os progressos da vossa empresa no anno social ultimamente decorrido, e o estado actual d'ella; e perfilhando por completo as importantes considerações, de que, com tanta proficiencia, aquella narrativa é acompanhada;

E sendo inteiramente conformes com as disposições estatutarias as indicações que vos são feitas sobre as eleições a que tendes de proceder:

Somos de

Parecer

1.^o — Que o relatorio e balanço precedentes sejam approvedos;

2.^o — Que deis um voto de bem merecido louvor a todos os illustrados membros do vosso conselho de administração, e especialmente aos seus conspicuos e dignissimos presidente, vice-presidente e secretario, pelo inexcedivel zelo e superior intelligencia, que dedicam ao desempenho do seu mandato;

3.^o — Que procedaes ás eleições que vos são indicadas no relatorio.

Porto e sala das sessões do conselho fiscal, em 31 de outubro de 1895.

Pelo conselho fiscal — Conde de S. Januario, presidente, Joaquim d'Almeida Péres, Isidoro Marques Rodrigues, José Eduardo Ferreira Pinheiro e Domingos Cândido d'Almeida Ribeiro.

MERCADO DE METAES

Cotações da casa Lewis Lazarus & Son, de Londres

Londres, 10 de dezembro de 1895.

Cobre. — Perdeu $\frac{1}{3}$ por tonelada, porém com tendencia firme. Em primeira mão as transacções limitaram-se á venda de umas 250 toneladas a Lb. $42\frac{16}{3}$ a uma semana; Lb. $42\frac{18}{3}$ para 16 de janeiro; Lb. $43\frac{2}{3}$ e $\frac{1}{3}$ para meados de fevereiro; Lb. $43\frac{3}{9}$ a 3 meses. Em segunda mão só se vendeu uma partida a Lb. $42\frac{16}{3}$ a dinheiro, fechando a Lb. $42\frac{16}{3}$ a dinheiro e Lb. $43\frac{5}{6}$ a 3 meses. Preço da liquidação Lb. $42\frac{17}{6}$.

Estanho. — Depois de mostrar uma perda de $10\frac{1}{2}$ por tonelada, fechou firme $\frac{3}{9}$ abaixo das cotações da vespera. Esta manhã transaccionaram-se 150 toneladas, oscilando os preços entre Lb. $61\frac{10}{12}$ e $12\frac{1}{2}$ a dinheiro, entre Lb. $62,62\frac{1}{6}$ e $5\frac{1}{2}$ a 3 meses. A tarde venderam-se 120 toneladas a Lb. $61\frac{17}{6}$ e $16\frac{1}{3}$ a dinheiro; Lb. $62\frac{5}{6}$ para fim de janeiro e meados de fevereiro; Lb. $62\frac{7}{5}$ e $6\frac{1}{3}$ a 3 meses. Fechou a Lb. $61\frac{16}{3}$ a dinheiro; Lb. $62\frac{6}{3}$, a 3 meses. Preço da liquidação Lb. $61\frac{17}{6}$.

Ferro. — **Cotações:** Scotch $17\frac{1}{2}$; Middlesbro' $38\frac{1}{2}$; Hematite $48\frac{1}{2}$, por tonelada a dinheiro.

Prata. — Baixou $\frac{1}{4}$ d. ficando a $30\frac{3}{16}$ d. por oz. Standard; $32\frac{9}{16}$ por oz. fino.

Mercurio. — Importadores, Lb. $7\frac{7}{6}$; segunda mão frouxo a Lb. $7\frac{3}{4}$ por frasco.

Chumbo. — Lb. $11\frac{11}{3}$ a Lb. $11\frac{12}{6}$ por tonelada.

Zinco. — Lb. $14\frac{11}{3}$ a Lb. $14\frac{13}{9}$ por tonelada.

Antimonio. — Lb. 30 a Lb. $30\frac{10}{12}$ por tonelada.

AVISOS DE SERVIÇO

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Mercadorias para a linha do Douro

Desde 10 do corrente serão aceitas na estação do Pocinho expedições de mercadorias em pequena velocidade e por wagon completo, com destino a qualquer ponto da linha do Douro, com-

prehendido entre as estações da Regoa e Barca de Alva. Reciprocamente, e desde a mesma data, receber-se-hão em qualquer ponto da mesma linha, tambem comprehendido entre Regoa e Barca de Alva, remessas com destino á estação do Pocinho.

Estes transportes serão regulados pelas condições do aviso ao publico d'esta direcção, D 439, de 10 de novembro de 1894.

Porto, 2 de dezembro de 1895.

Restabelecimento de serviço na linha da Beira Baixa

Tendo cessado a interrupção da linha da Beira Baixa entre Belmonte e Benespera, acha-se restabelecido, n'aquelle ponto, todo o serviço de grande e pequena velocidade para passageiros e mercadorias.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Construção de plataformas e caes na estação central

Pelo presente se faz público que no dia 20 de dezembro proximo futuro, ao meio dia, na administração do 1.^o bairro d'esta cidade, e perante o respectivo administrador, se ha-de proceder ao concurso publico para a adjudicação da construção das plataformas e caes de mercadorias da estação central d'estes caminhos de ferro.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 350.000 réis, e o definitivo será de 5% da importancia total da adjudicação.

O projecto da obra, condições da arrematação e caderno de encargos, pôdem ser examinados todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde na direcção do serviço de via e obras d'estes caminhos de ferro, na estação do Porto, em Campanhã.

Porto, 27 de novembro de 1895.

Fornecimento de uniformes

Pelo presente se faz publico que no dia 23 do corrente, pela 1 hora da tarde, na 1.^a secção central (corpo central da estação do Porto, em Campanhã), serão recebidas propostas em carta fechada, para o fornecimento de uniformes do pessoal d'estes caminhos de ferro.

Os concorrentes são obrigados a efectuar o prévio deposito provisório de 200.000 réis no cofre da thesouraria d'esta direcção.

Porto, 2 de dezembro de 1895.

Fornecimento de aros para rodas

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 18 do corrente mez, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, em presença do respectivo administrador, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 330 aros para rodas de machinas e carruagens para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

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

Porto, 3 de dezembro de 1895.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de tubos de ferro

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 30 do corrente, na administração do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 1.000 tubos de ferro para caldeiras de locomotivas.

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

Lisboa, 5 de dezembro de 1895.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Venda de resíduos de carvão durante o anno de 1896

Pela 1 hora da tarde do dia 21 de dezembro proximo futuro, perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas até aquella hora recebidas para a compra dos resíduos de carvão provenientes das fornalhas das locomotivas e das forjas das officinas durante o anno de 1896.

As condições para esta arrematação estão patentes na repartição central do serviço de material e tracção, estação de Lisboa (Santa Apolonia) e nas estações de Lisboa (central do Rocio, Santa Apolonia e Alcantara) e nas de Oeiras e Cascaes, onde podem ser examinadas durante o prazo d'este concurso.

Lisboa, 30 de novembro de 1895.

Venda de lixo e estrume durante o anno de 1896

Pela 1 hora da tarde do dia 21 do corrente, perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas até aquella hora recebidas para a venda de todo o lixo e estrume proveniente da limpeza das linhas, caes de mercadorias e das plataformas da estação de Lisboa (Santa Apolonia) e dos wagons de transporte de gado para a mesma estação, durante o anno de 1896.

As condições para esta arrematação estão patentes na repartição central do serviço do movimento, estação de Lisboa (Santa Apolonia,) todos os dias não santificados desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde. Lisboa, 3 de dezembro de 1895.

Fornecimento de tectos de lona e encerados para wagons

No dia 8 de janeiro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de tectos de lona para carruagens e wagons e encerados para wagons.

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 escriptórios da Companhia, 28 rue Chateaudun.

Lisboa, 7 de dezembro de 1895.

Venda d'água, café, refrescos, fructas e doces nas estações

Esta Companhia faz publico que até o dia 27 do corrente pela 1 hora da tarde recebe propostas em carta fechada, dirigida ao sr. engenheiro chefe da exploração em Lisboa, estação de Santa Apolonia, para a concessão de licença para a venda durante o anno de 1896 de agua, café, refrescos, fructas e doces nas estações abaixo indicadas, segundo as condições patentes na secretaria da exploração em Lisboa, estação de Santa Apolonia e nas respectivas estações:

Braço de Prata, Olivaes, Sacavem, Povoa, Alverca, Alhandra, Villa Franca, Carregado, Azambuja, Reguengo, Sant'Anna, Valle de Santarem, Valle de Figueira, Matto de Miranda, Torres-Novas, Payalvo, Chão de Macãs, Caxarias, Albergaria, Vermoil, Pombal, Soure, Formoselha, Taveiro, Coimbra (B), Coimbra, Souzelas, Mealhada, Mogofores, Oliveira do Bairro, Quintans, Estarreja, Ovar, Esmoriz, Espinho, Granja, Valladares, Gaia, Barquinha, Tancos, Praia, Tramagal, Bemposta, Ponte de Sôr, Chança, Crato, Assumar, Santa Eulalia, Cunheira, Peso, Castello de Vide, Marvão, Campolide, Bemfica, Porcalhota, Queluz, Cacem, Sabugo, Mafrá, Malveira, Pero-Negro, Dois-Portos, Runa, Ramalhal, Outeiro, Bombarral, S. Mamede, Obidos, Bouro, S. Martinho, Cella, Vallado, Martingança, Marinha, Monte-Real, Monte-Redondo, Guia, Louriçal, Telhada, Amieira, Verride, Caes do Sodré, Santos, Alcantara (T), Alcantara (M), Junqueira, Belem, Pedrouços, Algés, Dafundo, Cruz-Quebrada, Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras, Carcavellos, Parede, Estoril, Cascaes, Alferrarede, Mouriscas, Alvega, Belver, Barca da Amieira, Fratel, Rodam, Sarnadas, Alcains, Lardosa, Castello-Novo, Alpedrinha, Valle de Prazeres, Penamacor, Alcaine, Fundão, Tortozendo, Caria, Belmonte, Benespera e Sabugal.

São prevenidos os proponentes de que:

1.º É absolutamente proibida a venda de quaisquer outros generos, que não sejam os acima designados.

2.º Quando o concessionario pretender fazer venda em mesas ou bancas, deverá sollicitar-o, ficando sujeito ás condições que lhe

forem impostas pelo respectivo serviço d'esta Companhia, tanto em relação ao local, como pelo que respeita ao arranjo, forma, dimensões e qualidade das bancas ou mesas e mais utensílios.

3.º As pessoas encarregadas da venda de agua, café, refrescos, fructas e doces, deverão apresentar-se em perfeito estado d'aceio sob pena de lhe ser recusada a entrada na estação.

As propostas deverão estipular claramente o preço fixo, pelo qual convenha aos proponentes arrematar a concessão desde 1 de janeiro até 31 de dezembro de 1896 considerando-se nullas e de nenhum efeito as que se apresentarem fóra d'estas condições.

Lisboa, 7 de dezembro de 1895.

Fornecimento de travessas de carvalho

No dia 28 do corrente, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão administrativa d'esta Companhia serão abertas as propostas até aquella hora recebidas para o fornecimento de 2 lotes de travessas de carvalho, compostos cada um de 5.000 travessas, sendo o deposito provisório para cada lote 60.000 réis.

As condições relativas a este fornecimento estão desde já patentes na estação de Lisboa (Santa Apolonia), repartição de via e obras. Lisboa, 9 de dezembro de 1895.

Fornecimento de 30.000 travessas de pinho

No dia 28 do corrente, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 5 lotes de travessas de pinho nacional, composto cada lote de 10.000 travessas, sendo o deposito provisório para cada lote réis 100.000.

As condições, relativas a este fornecimento estão desde já patentes na estação de Lisboa (Santa Apolonia), repartição de via e obras. Lisboa, 9 de dezembro de 1895.

Arrendamentos de buffetes

Pela 1 hora da tarde do dia 24 do corrente, perante a comissão executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas até aquella hora recebidas para o arrendamento de buffetes nas estações de Cintra, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Leiria, Alfarrellos, Aveiro, Covilhã, Castello Branco, Elvas, Portalegre, Torre das Vargens, Abrantes e Santarem, durante o anno de 1896.

As condições para este arrendamento estão patentes na repartição central do serviço do Movimento, estação de Lisboa (Santa Apolonia) todos os dias não santificados desde as 10 horas da manhã até ás 4 horas da tarde e nas estações acima referidas.

Lisboa, 11 de dezembro de 1895.

Estabelecimento e exploração de uma cantina na estação do Rocio

Pela 1 hora da tarde do dia 24 do corrente na estação central do Rocio, perante a comissão executiva da Companhia serão abertas as propostas que até aquella hora forem recebidas, para a adjudicação do estabelecimento e exploração de uma cantina, onde sejam postos á venda quaisquer refrescos e bebidas, assim como fiambres, fructas, pasteis, doces.

As condições para esta arrematação estão patentes na secretaria geral d'esta Companhia, todos os dias não santificados desde as 10 horas da manhã até ás 4 horas da tarde.

As propostas deverão ser dirigidas em carta fechada á direção da Companhia na estação de Lisboa Rocio indicando-se exteriormente no sobre scripto:

Proposta para o estabelecimento e exploração da cantina na estação do Rocio.

Os proponentes deverão previamente fazer o deposito provisório de 5.000 réis no cofre da companhia.

Lisboa, 12 de Dezembro de 1895.

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

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

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

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbreucke.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras 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.—Grijó & C.^o—Rua de Traz, 28.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estes os ÚNICOS 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, 74—1.st 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—Prop. M. Estrade, 16, rua do Carmo.

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

LISBOA Franfurt 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, 443.

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. Amelia. Um dos melhores da villa, cosinha esmerada, jantares para casamentos, etc.—Proprietaria Anna Vieira.

CASCAES Hotel Bragance—Appartements pour famille.—Vue esplendide sur la mer. Service de 1.^{er} ordre.—Service au jardin et pour la vilie.—Prix moderés.—Prop. Victor Lestage.

CINTRA Hotel Nunes.—Fechado durante o inverno.

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

MAFRA Hotel Moreira—no largo, em frente do convento.—Bellas accomodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500.—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. Prop. 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 Vállado—Prop. A. de S. Romão.

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

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

PORTO Hotel Continental—R. Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.st ordem, preços moderados. Frente do correjo, theatros, muito central.—Prop. Lopez Munhos.

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

SEVILHA Grand Hotel d'Europe—Proprietarios Ricca Hermanos, Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para familias, preços modicos. Falla-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão.

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

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

MALAGA Nuevo Hotel Victoria—Prop. Crisóstomo Gamero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bello aposento, excellent servizo de 5 a 7.50 pesetas por dia.

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

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

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

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

EXPOSIÇÃO IMPERIAL

AVENIDA-PALACE

Aberta todos os dias das 2 às 11 da noite

ENTRADA 100 RÉIS

EXPLENDIDAS COLLECCÕES DE

50 vistas de cada paiz, variando sempre cada semana

DURANTE ESTA SEMANA

50 vistas da NORUEGA

Museu de Thorwaldsen em Copenhague

DINAMARCA

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira oficial

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 1 de janeiro, às 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

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

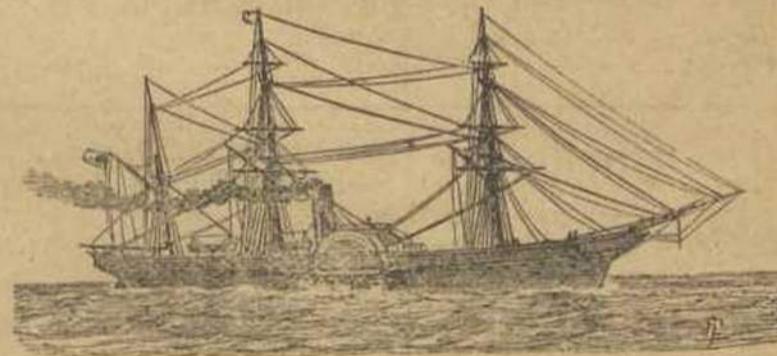
| | | | | | | | | | | |
|--|--|------------------------------|---------------------|------------------------------|---------------------|--------------------|---------------------|---------------------|--------------------|------------------|
| Lisboa-R. Porto | Porto | Lisboa-R. | Coimb. Figueira | Figueira-Coimb. | C. Sodré-Caso. | 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. | 7-25 m 9-7 m. | 11-5 m 12-45 t. | 7-0 m. 8-15 m. | 5-30 m. | 6-50 m. | 12-55 m. 8-55 m. | 3-15 t. 3-42 t. | 5-0 t. 5-26 t. |
| 9-45 t. 10-40 m. | 8-15 t. | 6-45 m. | 4-30 t. 6-9 t. | 9-0 t. 10-39 t. | 9-0 m. 10-14 m. | 8-30 m. | 9-40 m. | 6-30 m. 3-43 t. | — — | — — |
| Lisboa-R. Pamp. | Pamp. | Lisboa-R. | Lisboa-R. Fig.- | Fig.- Lisboa-R. | 10-30 m. | 11-40 m. | 11-0 m. 12-15 t. | 12-0 t. 1-10 t. | 1-30 t. 2-40 t. | C. Branco-Evora |
| 4. ^{as} e sab. | 2. ^{as} e 6. ^{as} | 11-45 t. 5-50 m. | 7-0 m. 5-40 t. | 7-45 m. 6-15 t. | 12-0 t. 4-45 t. | 4-30 t. 5-45 t. | 12-0 t. 12-15 t. | 1-30 t. 4-30 t. | 5-30 m. 3-30 t. | Evora C. Branco |
| 11-45 t. 5-50 m. | 6-40 m. 12-25 t. | 6-15 t. 2-37 m. | 6-15 t. 12-35 m. | 8-55 m. | 7-30 t. 8-40 t. | 7-30 t. 8-42 t. | 9-15 m. 8-00 t. | 9-15 m. 8-00 t. | 6-30 t. 6-30 t. | 7-10 t. 8-2 t. |
| Lisb.-P. S. Porto | Porto | Lisb.-C. S. | Lisboa R.-Alfar. | Alfar.- Lisboa R. | Excepto aos sab. | 9-30 t. | 10-42 t. | 10-54 m. 12-40 t. | Figueira-Pamp. | Beja-Faro |
| 7-30 m. 9-10 t. | 6-45 m. 8-0 t. | 6-15 t. 2-38 m. | 12-35 m. 8-55 m. | 9-30 t. 10-40 t. | 9-30 t. 10-40 t. | — | — | 10-54 m. 12-40 t. | Pamp.-V. Form. | Vianna-Porto |
| Aveiro a Porto | Porto a Aveiro | Figueira-Alfar. | Alfar.-Figueira. | Só aos sabbados | — | — | — | 10-49 m. 12-5 t. | V. Form.-Fig. | Porto-Viana |
| 4-0 m. 6-25 m. | 4-15 t. 6-30 t. | 5-0 m. 5-41 m. | 5-55 m. 6-37 m. | 12-0 m. 1-4 m. | 12-0 t. 2-13 t. | 2-30 t. 3-40 t. | 1-8 m. 6-28 m. | 2-45 t. 4-35 t. | 5-30 t. 6-30 t. | 7-10 t. 8-2 t. |
| 11-10 m. 3-15 t. | 5-0 m. 9-43 m. | 11-30 m. 12-12 t. | 12-25 t. 1-8 t. | 12-0 m. 1-4 m. | 1-0 t. 2-13 t. | 2-30 t. 3-40 t. | 10-15 m. 10-49 m. | 1-8 m. 6-28 m. | 7-10 t. 8-2 t. | 7-10 t. 8-2 t. |
| Espinho Porto | Porto-Espinho | Fig.- | Alfar.-Fig.- | Aos dom. e dias santificados | 1-0 t. 2-13 t. | 2-30 t. 3-40 t. | 10-15 m. 10-49 m. | 1-8 m. 6-28 m. | 7-10 t. 8-2 t. | 7-10 t. 8-2 t. |
| Só aos domingos | 10-45 t. 11-30 t. | 6-10 t. 6-54 t. | 6-15 t. 3-30 t. | 1-0 t. 2-13 t. | 2-30 t. 3-40 t. | 3-0 t. 3-37 t. | 4-0 t. 4-35 t. | 10-15 m. 10-49 m. | 7-10 t. 8-2 t. | 7-10 t. 8-2 t. |
| Lisboa-R. V. Alo. | V. Alo.-Lisb. R. | Lisboa-R. Cintra | Cintra Lisboa-R. | C. Sodré-P. Arc. | P. Arc.-C. Sodré | 3-0 t. 3-37 t. | 4-0 t. 4-35 t. | 10-15 m. 10-49 m. | Pamp.-V. Form. | Porto-Braga |
| 7-30 t. 5-15 m. | 8-45 t. 6-0 m. | 7-0 m. 8-22 m. | 6-0 m. 7-0 m. | 7-30 m. 8-5 m. | 8-15 m. 8-50 m. | 3-0 t. 3-37 t. | 4-0 t. 4-35 t. | 10-15 m. 10-49 m. | 5-30 t. 6-30 t. | 5-0 m. 5-26 t. |
| Lisb.R.-V. Alo. | V. Alo.-Lisb. C. S. | 9-20 m. 10-25 m. | 7-45 m. 8-55 m. | 9-25 m. 10-1 m. | 10-15 m. 10-49 m. | 3-0 t. 3-37 t. | 4-0 t. 4-35 t. | 10-15 m. 10-49 m. | V. Form.-Pamp. | Setub.-P. Novo |
| 2. ^{as} 4. ^{as} e 6. ^{as} | 3. ^{as} 5. ^{as} e sab. | 11-20 m. 12-22 t. | 9-0 m. 10-9 m. | 9-25 m. 10-1 m. | 10-15 m. 10-49 m. | 3-0 t. 3-37 t. | 4-0 t. 4-35 t. | 10-15 m. 10-49 m. | 5-30 t. 6-30 t. | 5-0 t. 5-26 t. |
| 7-30 m. 8-0 t. | 9-30 m. 9-45 t. | 4-50 t. 5-51 t. | 10-55 m. 11-57 m. | 9-25 m. 9-45 m. | 10-15 m. 10-49 m. | 3-0 t. 3-37 t. | 4-0 t. 4-35 t. | 10-15 m. 10-49 m. | V. Form.-Pamp. | Porto-Braga |
| Lisboa R.-Badaj. | Badaj.-Lisboa R. | 7-50 t. 8-55 t. | 5-0 t. 6-15 t. | 9-0 m. 9-45 m. | 8-15 m. 8-50 m. | 3-0 t. 3-37 t. | 4-0 t. 4-35 t. | 10-15 m. 10-49 m. | 5-30 t. 6-30 t. | 5-0 m. 5-26 t. |
| 7-30 t. 6-30 m. | 7-0 t. 6-0 m. | 8-45 t. 9-48 t. | 6-45 t. 7-46 t. | 9-0 m. 9-45 m. | 8-15 m. 8-50 m. | 3-0 t. 3-37 t. | 4-0 t. 4-35 t. | 10-15 m. 10-49 m. | V. Form.-Pamp. | Setub.-P. Novo |
| Lisboa S.-Bad. | Bad.-Lisboa C. S. | 10-30 t. 11-35 m. | — | 10-15 t. 10-15 t. | 10-0 m. 10-44 m. | 10-0 m. 10-44 m. | 11-30 m. 12-14 t. | 11-30 m. 12-14 t. | 10-0 m. 10-44 m. | Part. Cheg. |
| 7-30 m. 9-15 t. | 8-45 m. 9-45 t. | Só aos sabbados | — | 10-15 t. 10-15 t. | 10-0 m. 10-44 m. | 10-0 m. 10-44 m. | 11-30 m. 12-14 t. | 11-30 m. 12-14 t. | 10-0 m. 10-44 m. | Part. Cheg. |
| Lisb.-R. S. Sant. | Sant. Lisb.-C. S. | Domingos e dias santificados | — | 10-15 t. 10-15 t. | 10-0 m. 10-44 m. | 10-0 m. 10-44 m. | 11-30 m. 12-14 t. | 11-30 m. 12-14 t. | 10-0 m. 10-44 m. | Part. Cheg. |
| 2-0 t. 4-35 t. | 6-45 m. 9-20 m. | 1-30 t. 2-32 t. | 8-0 t. 9-02 t. | 10-15 t. 10-15 t. | 10-0 m. 10-44 m. | 10-0 m. 10-44 m. | 11-30 m. 12-14 t. | 11-30 m. 12-14 t. | 10-0 m. 10-44 m. | Part. Cheg. |
| 4-30 t. 7-05 t. | 12-30 t. 8-05 t. | 12-0 m. 1-5 m. | — | 10-15 t. 10-15 t. | 10-0 m. 10-44 m. | 10-0 m. 10-44 m. | 11-30 m. 12-14 t. | 11-30 m. 12-14 t. | 10-0 m. 10-44 m. | Part. Cheg. |
| Lisb.-C. S. Entr. | Entr. Lisb.-C. S. | 10-55 m. 11-0 m. | 4-45 m. 5-0 t. | 12-30 t. 12-0 t. | 12-0 t. 12-43 t. | 12-0 t. 12-43 t. | 12-48 t. 13-0 t. | 12-48 t. 13-0 t. | 12-48 t. 13-0 t. | Part. Cheg. |
| 4-0 m. 10-55 m. | 12-0 t. 9-45 t. | 4-30 t. 4-30 t. | 5-02 t. 6-30 t. | 7-04 t. | 2-0 t. 2-44 t. | 2-0 t. 2-44 t. | 3-0 t. 3-44 t. | 3-0 t. 3-44 t. | 3-0 t. 3-44 t. | Part. Cheg. |
| 11-0 m. | 3-0 t. 5-50 t. | 4-30 t. 4-30 t. | 5-02 t. 6-30 t. | 7-04 t. | 2-0 t. 2-44 t. | 2-0 t. 2-44 t. | 3-0 t. 3-44 t. | 3-0 t. 3-44 t. | 3-0 t. 3-44 t. | Part. Cheg. |

Fabrica na Trafaria

Preços:—Dynamite n.º 1, cada kilogramma \$1000 réis
n.º 3, 540 "

Capsulas, a caixa de 100: D. 540 réis — T. 800 réis — Q. 950 réis.
Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade.

Royal Mail
STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

O paquete **THAMES**, sahirá a 30 de dezembro

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

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

AGENTES

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

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

Horario dos comboios.— Em vista do aumento na secção dos vapores, passámos-o á pagina anterior.

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, pelo Cabo B. Esperança,
vap, alemão, **Kaiser**.

Sahirá a 17 de dezembro.

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



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



Anvers e **Havre**, vapor portug., **Rio Tejo**.
Sahirá a 21 de dezembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a
R. Fanqueiros, 10.



Bahia, **Victoria**, **Rio** e **Santos**, vapor alle-
mão, **Paraguassu**.
Sahirá a 25 de dezembro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Bordeaux, vapor francez, **La Plata**.
— Messageries Maritimes.
Agentes, Tortades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.^o



Dakar, **Pernambuco**, **Bahia**, **Rio**, **Mon-
tevideo** e **Buenos Ayres**, vapor
franc., **Portugal**. Sahirá a 23 de dez. — Messa-
geries Maritimes.—Tortades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.^o



Gothenburg, **Copenhagen** e **Stokolmo**,
vap. sueco, **Julius Cæsar**.
Sahirá a 23 de dezembro.
Charles Coverley & C.^a, R. S. Julião, 140, 1.^o



Hamburgo e **Bremen**, vap. dinam., **Flugt**.
Sahirá a 17 de dezembro.
Charles Coverley & C.^a
R. S. Julião, 140, 1.^o



Hamburgo, em direitura, vap. alemão, **Olin-
da**. Sahirá a 17 de dezembro.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Havre e **Anvers**, vap. franc., **Saint-Marc**.
Sahirá a 26 de dezembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a
R. Fanqueiros, 10.



La Pallice, (La Rochelle) e **Liverpool**, vap.
inglez, **Orcana**.
Sahirá a 27 de dezembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Liverpool, vapor inglez, **Oporto**.
Sahirá a 17 de dezembro.
Mascarenhas & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Liverpool, vapor inglez, **Minho**.
Sahirá a 29 de dezembro.
Mascarenhas & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Liverpool, vapor inglez, **Lisbon**.
Sahirá a 23 de dezembro.
Mascarenhas & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Madeira, **S. Vicente**, **S. Thomé**, **Am-
briz**, **Loanda**, **Benguela** e
Mossamedes, vap. port., **Cabo Verde**. Sahi-
rá a 23 de dez. Empreza Nacional, R. d'El-Rei, 75.



Madeira e **Açores**, vap. port., **Funchal**.
Sahirá a 20 de dezembro.
Agente, Germano S. Arnaud.
C. Sodré, 84, 2.^o



Malaga, **Cartagena**, **Alicante**, **Valencia**
e **Barcelona**, vap. hesp., **Cortés**.
Sahirá a 20 de dezembro.
Mascarenhas & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Pará e **Manaus**, vap. portug., **Dona Maria**.
Sahirá a 25 de dezembro.
João Patrício Alvares Ferreira.
R. dos Bacalhoeiros.



Pará e **Manaus**, (via Madeira), vapor inglez,
Origen. Sahirá a 22 de dezembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
R. do Alecrim, 10, 1.^o



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



Pará, **Maranhão** e **Ceará**, vap. inglez, **Ma-
deirensse**. Sahirá a 7 de janeiro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
R. do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, **Rio** e **Santos**, vapor alle-
mão, **Buenos Ayres**.
Sahirá a 18 de dezembro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, **Rio** e **Santos**, vapor alle-
mão, **Cintra**.
Sahirá a 1 de janeiro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, **Bahia**, **Rio**, **Montevideo**
e **Buenos Ayres**, vapor
ing. **Danube**. Sahirá a 16 de dezemb. Royal Mail.
Knowles Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.^o



Rio de Janeiro, **Paranaguá**, e **Rio G.^{do}
do Sul**, vapor alemão,
Guahyba. Sahirá a 17 de dezembro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Rio de Janeiro e **portos do Pacifico**,
vap. inglez, **Oropesa**.
Sahirá a 25 de dezembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



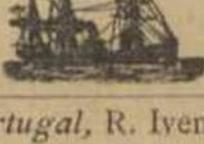
S. Vicente, **Pernambuco**, **Bahia**, **Rio**,
Montevideo e **Buenos Ay-
res**, vap. inglez, **Thames**. Sahirá a 30 de dez.
Royal Mail. Knowles Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31.



Southampton, vapor inglez, **Nile**. Sahirá a
18 de dezembro. Royal Mail.
Knowles Rawes & C.^a
R. d'El-Rei, 31.



Valencia, **Barcelona**, **Cette** e **Marse-
lha**, vap. franc., **Saint-Pierre**.
Sahirá a 19 de dezembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Valencia, **Barcelona**, **Cette** e **Marse-
lha**, vapor francez, **Saint-Luc**.
Sahirá a 22 de dezembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.