

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers — 1894

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

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA



Anvers — 1894

Annexos d'este numero

Tarifa especial n.º 14 da Beira Alta — transportes de telha e tijolo.

Horario para carteira, da partida e chegada de todos os comboios.

SUMMARIO

A tracção electrica em Lisboa	193
Carta de ouro de Marquês, por J. M. C.	194
A nossa carta da Belgica, por A. Urban	195
Parte Official. — Portaria de 19 de julho do ministerio das obras publicas.	195
Tarifas de transport	195
O Sud-exp ess	195
Excursão de engenheiros	196
Notas de viagem XXI — O centro da Irlanda.	196
As Calas da Figueira.	197
O transiboriano (Conclusão)	197
O centenário da India	199
Messageries maritimes	199
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por J. P. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Recolha dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	199 a 201
Ponte gigantesca	202
Visita de artistas	202
Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta — Relatorio (Conclusão)	202
Linhas portuguezas — Ponte de Arzilia — Linha de Cascaes	202
Linhas hespanholas — Tremvias de Valencia — Beiras a Almeria — O Cantabrico — Estação de Santander — Santander a Bilbao	203
Linhas estrangeiras — França — Suissa — Inglaterra — Hanover	203
Avisos de serviço	204
Arrematações	204
Casas recommendadas	205
Agenda do viajante	205
Annuncios	206 a 207
Horario em 1 de julho de 1896	207
Vapores a sair do porto de Lisboa	208

A tracção electrica em Lisboa

CONCLUIREMOS hoje a analyse das bases do contracto entre a camara municipal e a companhia carris de ferro, bases que publicámos no anterior numero da nossa folha e pelas quaes a camara tudo concede á companhia — até dispôr das nossas vidas a seu belprazer.

Notaremos desde já que se a camara as approvou sem as discutir — como se ellas fossem o suprasumo da perfeição e de tão monumental vantagem para os municipios que não havia que hesitar — o publico também se conservou indifferente em absoluto a que o rodeiem de perigos e lhe prejudiquem a esthetica da cidade; e da imprensa, além do nosso jornal apenas um outro, que o saibamos, se occupou do assumpto, em dois unicos artigos em que, permitta-nos o collega a franqueza, não criticou sufficientemente o escandaloso contracto.

A condição 7.ª obriga a companhia ao pagamento á camara de 4 % das suas receitas, e a 8.ª augmenta a 8 esta percentagem, quando as receitas excedam 700 contos annuaes, mas limitando a quantia a pagar á camara a 48 contos enquanto as receitas não ultrapassem 700 contos. Não percebemos; deve haver engano nas notas publicadas, mesmo no *Jornal do Commercio*, que é órgão semi-official da companhia.

Se a percentagem é 4, applicada ao maximo de réis 700:000:000 produzirá 28:000:000; não sabemos, pois, para que limitar a verba a 48:000:000, quando ella nunca poderá attingir esta cifra.

A condição 12.ª eleva a 100 o numero de passes que a companhia concede á camara, annualmente. Bonita conta, mas elevadissima. Todavia estamos certos de que esta concessão serviu de prato de lentilhas para a companhia obter mais valiosas concessões.

As condições dos contractos de abril de 1888 e junho de 1892 ficam em vigor.

Mas o primeiro d'estes, na sua condição 35.ª reserva á camara o pleno direito de auctorizar o assentamento de outras linhas de igual ou diverso systema; resta saber se a camara — mais realista do que o rei — consentirá n'isso.

Diz-nos a boa logica que não o consente, e a prova é que ella regeitou *in limine* a proposta apresentada pelo sr. Germano Claro, na sessão de 11 de junho conjuntamente com as bases do contracto a que nos estamos referindo, proposta perfeitamente honesta e justa, para que a companhia pagasse pelos seus carros volantes o mesmo que pagam as outras empresas particulares.

As mesmas bases obrigam a companhia:

a ter o material *sufficiente* para a exploração de todas as linhas e

a instruir o seu pessoal de modo a utilisal-o no serviço do novo systema de exploração.

O primeiro d'estes encargos é ficticio; a companhia considerará sempre *sufficiente* o material que tiver, e se a camara não estiver d'accordo haverá sempre meio de a convencer...

Não seria difficil, conhecida como é já a intensidade da circulação em Lisboa, fixar uma quantidade minima de material circulante por cada kilometro de linha, ou pelo menos, um numero de carreiras em cada dia.

Mas nada d'isto se fez, para dar maior amplitude á liberdade da companhia, sempre com o fim da camara lhe provar a sua maternal ternura.

A ultima condição é ingenua. Já se vê que a companhia instruirá o seu pessoal na manobra dos novos carros, mas nem no contracto se diz «todo o pessoal» nem ella poderá utilisal-o todo, porque a tracção electrica exige aptidões que alguns empregados inferiores não podem ter, e dispensa muito pessoal do empregado no serviço por tracção de sangue. A condição ultima é pois um rebufado envolto em papel doirado para deslum-

brar o pessoal hoje em serviço e contental-o com a doce esperança de ser electricista, que sempre é uma posição muito mais bonita do que limpador, ferrador, cocheiro, ou coisa assim.

As bases d'este contracto estão, segundo a lei, affectas ao ministerio do Reino que tem que dar á camara a devida autorização para o assignar em definitivo, mas o seu estudo, é de toda a necessidade que seja submetido ao ministerio das obras publicas, para que ahi, technicos competentes o examinem, verificando quaes as consequências que o estabelecimento de uma enorme rêde sobre a cidade, carregada de electricidade em elevada potencia, pôde trazer a todo o funcionamento dos telegraphos e telephones, e os perigos eminentes e permanentes em que ficarão os habitantes da cidade, quer os que circulam nos carros, quer os que vão sobre a via publica quando um accidente, tão facil de dar-se n'este systema de viação, se produza.

Já aqui apontámos todos esses perigos; se o publico deixa passar indifferente estas negociatas em que a sua vida e segurança são considerados elementos de pouca monta para o conseguimento dos fins gananciosos de uma companhia que pretende dominar a nossa capital, ao governo, ao qual *cumprê* velar pelo bem estar d'esse publico indifferente, compete o seu veto a bem d'elle, protegendo-o contra os perigos que o ameaçam.

Ao ministerio das obras publicas, onde sabemos que o nosso jornal é lido e apreciado no pouco ou alguma coisa que merece, nos dirigimos; é elle o competente para tratar de assumptos scientificos de que, pela orbita restricta da sua missão, as demais instancias officiaes — camara, ministerio do reino — carecem.

Que esse ministerio estude bem e bem este projecto. Que não seja a nossa capital a *única* da Europa onde se consinta no coração da população o systema de tracção mais perigoso que existe.

E, para terminar, com as melhores intenções soem ser envenenadas cá pela intriguinha indigena, sempre resumiremos a nossa maneira de vêr, esclarecendo sobre o que é a nossa intenção:

Não somos inimigos da companhia carris e até mantemos as melhores relações, e mesmo trocamos amizades, com a maior parte dos seus directores.

Tambem o não somos da tracção electrica por conductor aereo que está prestando muito bons serviços em todos os paizes da Europa e da America.

O que, porém, combatemos é a adopção d'este systema em *toda o centro da cidade*, como *perigosissimo e prejudicial*, muito mais havendo outros muitos systemas mechanicos que poderiam ser adoptados sem esses inconvenientes. E se esses são de mais cara installação, a intensidade da circulação bem o merecia.

E combatemos tambem a fórmula porque a nossa camara municipal faz estes contractos, ou a porque os approva, sem os ler, sem os discutir, dando-lhes todas as apparencias de uma negociata!

Não escrevemos pois, senão pelo interesse do publico e pela inspiração da consciencia, e na companhia carris ha quem bem nos conheça e possa testemunhar que, em anteriores campanhas, lhe demos prova frizante de que não cediamos nem a ameaças (que nos foram feitas, até de aggressões pessoas) nem a pedidos que envolvem promessas...

Deante de certas allusões que temos lido e estas explicações não são demais.

Depois de escripto este artigo, um amigo manda-nos um numero do *Figaro* de 21 d'este mez, em que se encontra a noticia de que a mais importante companhia de tremvias do mundo, a Metropolitana, de Nova-

York, tendo experimentado a tracção electrica por cabo subterraneo n'uma das suas linhas, reconheceu o mau resultado do systema, resolvendo adoptar o de ar comprimido.

Emquanto ao cabo aereo, já de ha muito *absolutamente prohibido* em Nova York, vae sendo banido em todas as cidades, e, mesmo n'aquellas onde elle já funcionava ha muito tempo, como Boston, Philadelphia, Chicago, etc., o conselho municipal ordenou ás companhias a sua completa e immediata substituição.

Veja-se n'este espelho a camara de Lisboa, que approva sem discussão a adopção do *trolley* no centro da nossa pobre capital!

CARTA DE LOURENÇO MARQUES

(Correspondencia particular da GAZETA)

Lourenço Marques, 6 de junho de 1896.

Pelo comboio correio de 1 do corrente chegou a Lourenço Marques, vindo pela via Cabo-Transvaal, o engenheiro sr. Carlos Henrique Albers, que foi nomeado director adjuncto do caminho de ferro de Lourenço Marques. O mesmo senhor apresentou-se, no dia seguinte á sua chegada, ao serviço, tendo tomado posse do seu cargo no dia 5.

O conselheiro Antonio José de Araujo, que tão distinctamente tem exercido o logar de director d'este caminho de ferro, espera partir para Lisboa logo que aqui chegue o novo governador do districto, a quem fará entrega do governo de que está encarregado interinamente.

— O movimento de passageiros e mercadorias, assim como as receitas d'este caminho de ferro, relativas ao mez de outubro de 1895, em comparação com igual periodo do anno anterior, foram como segue:

Outubro de 1895:		
	Quantidade	Productos
Passageiros.....	3.486	3:568#290
Bagagens.....	8.765	240#792
Recovagens.....	35.161	575#924
Gado e diversos.....		712#353
Total g. v.....		5:097#359
Mercadorias.....	9.314.466	31:352#404
Gado e diversos.....		1:003#104
Total geral.....		37:452#869
Outubro de 1894:		
Passageiros.....	2.520	2:265#230
Bagagens.....	2.144	57#738
Recovagens.....	14.526	276#510
Gado e diversos.....		772#897
Total g. v.....		3:372#375
Mercadorias.....	8.388.651	26:966#735
Gado e diversos.....		3:910#139
Total geral.....		34:249#249

Diferença a favor de 1895, 3:203#620 réis.

— O movimento dos comboios durante o mez de maio ultimo foi de 192 comboios, que transportaram approximadamente 12.654¹, contra 107 comboios e 6.041¹,566, que se transportaram em igual mez do anno anterior.

— Chegaram as novas machinas para este caminho de ferro e já se começou o trabalho da sua montagem, esperando-se que dentro em breve começarão a fazer serviço.

J. M. C.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 26 de junho de 1896.

O novo serviço entre Ostende e Tilbury, começou no dia 1 de junho. A primeira partida foi feita pelo vapor inglês *Gens*, capitão Gaffle.

Não houve, n'esta occasião, cerimonia alguma de inauguração, mas haverá alguns festejos no dia em que forem postos em serviço os tres vapores, actualmente em construcção nos estaleiros da sociedade John Cockerill. Estes vapores que navegarão debaixo da bandeira belga, estarão acabados no proximo 1.º de dezembro.

Inaugurou-se no mesmo dia a primeira linha regular de navegação entre Antuerpia e Japão. O presidente do conselho assistiu ao *lunch* que se serviu a bordo do vapor *Tosa-Maria*.

No 1.º de janeiro de 1900 é que poderá estar concluida a volta do mundo em 40 dias, data em que se acabará o grande caminho de ferro siberiano, actualmente em construcção.

Não necessitaremos senão um mez e dez dias para fazer a volta do nosso planeta, pela quantia de 2.000 francos pouco mais ou menos.

Partindo de Londres, alcança-se, pela via Ostende-Berlim, St. Petersburgo, em 45 horas. Na capital russa estará prompto o comboio siberiano que transporá 10.000 kilometros em 250 horas e chegará a Porto-Arthur em 12 dias e 7 horas desde a partida dos viajantes de Londres.

Em Porto-Arthur, um vapor extra-rapido irá a todo o vapor a S. Francisco onde chegará em 7 dias. D'ahi para Londres, o resto da viagem far-se ha de maneira que toda a volta do mundo se effectue em quarenta dias sómente.

Um melhoramento da administração dos telegraphos vae permittir que se enviem telegrammas ás estações, por intermediarios, sem recear a indiscrição d'estes; creou-se para esse fim uma folha d'um modelo especial — que cada um poderá ter em sua casa, encher como queira e mandar expedir *fechado* pelos empregados do telegrapho.

A. Urban.

PARTE OFFICIAL

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição dos caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, datado de 7 de maio findo, elaborado pela companhia real de caminhos de ferro portuguezes, de um taboleiro metallico de 16 metros de vão para substituir o da actual ponte de Biselga, ao kilometro 121,950 da linha ferrea do norte: ha por bem, conformando-se com o parecer de 8 do corrente, do conselho superior de obras publicas e minas, approvar o referido projecto; o que para os devidos effeitos se communica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Paço, em 19 de junho de 1896. — *Arthur Alberto de Campos Henriques.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 14 da Beira Alta — transportes de telha e tijolo, em pequena velocidade. — Faz parte do nosso numero d'hoje esta nova tarifa que reduz consideravelmente os preços d'estes transportes em muitos percur-

sos d'aquella linha, quando elles procedam da Pampilhosa, onde uma das maiores fabricas d'este artigo, no paiz, funciona ha muitos annos.

Para o destino de Figueira já, ha pouco, a mesma companhia beneficiára estes transportes pela applicação do preço da tarifa 13; agora tornou mais larga a applicação de preços especiaes para aquella procedencia, estabelecendo-os para as 10 principaes estações da Beira, em substituição dos que resultavam da applicação da 3.ª cathegoria da tarifa 5 que, n'este ponto, ficou annullada por esta.

O sud-express

A companhia dos wagons leitos vae adiantando no caminho dos progressivos melhoramentos, em relação ao serviço entre Lisboa e Paris.

Desde hoje, o comboio Sud-express terá menos uma hora e um quarto de percurso entre Lisboa e Paris, chegando ás 10 h. e 20 m. á estação de Orleans, em lugar dos passageiros serem obrigados a fazer a volta da grande capital para ir á estação do Norte.

E' uma grande conveniencia para os passageiros que se dirijam áquella cidade, e vê-se que rasão tínhamos quando aqui aconselhámos esta solução.

Mas porque não se faz o mesmo á partida de lá, o que permittiria sahir o comboio ás 8 1/2 horas, em vez das 7 horas, a que sae hoje?

A rasão é simples: Porque a companhia dos *wagons-lits* não quer prescindir de servir mais um jantar aos seus passageiros.

Vê-se que ella, tratando da conveniencia do publico, não despreza a sua.

Pois os passageiros de boa vontade lhe pagariam o jantar, sem o comerem, comtanto que lhes tirassem uma hora e meia de marcha.

E a proposito de jantar, não percebemos porque é que no Sud-express, que é um trem muito menos luxuoso do que o Nord-express de Paris-S. Petersburgo, e o Orient-express, de Paris a Constantinopla, a comida é mais cara, pagando-se 5 francos pelo almoço e 7 pelo jantar, emquanto que nos luxuosos trens da Russia e do Oriente se pagam 4 e 6 francos respectivamente.

Um outro *senão* temos ainda no Sud-express actual. A demora em Irun é de 40 minutos, dos quaes metade é mais que bastante para a alfandega sellar as bagagens, visto que estas seguem em transito, sem verificação alguma. Os outros 20 minutos empregam-se em cavaqueira, esperando a hora, o que representa uma pura massada para os passageiros, que se nos teem queixado d'este tempo perdido n'um comboio rapido.

Lemos agora nas revistas technicas francezas que as companhias d'Orleans e Midi vão ainda accelerar a marcha, de fôrma a ganhar-se uns 15 minutos entre Paris e Irun, o que permittiria sahir-se mais tarde de Paris.

Mas o que faz a companhia dos *wagons-lits*?

Para não perder o tal jantar á partida... demorará mais 15 minutos em Irun, de forma que de nada valerá que a velocidade seja maior se a paragem lhe compensa o avanço.

Quasi uma hora em Irun, é um horror!

Lembramos á companhia a conveniencia de estabelecer ali um salão de bilhar, um concerto, ou uma roleta, para entreter os passageiros durante aquella longa paragem.

O peor será se as companhias francezas, vendo que

o serviço nada lucrará com a celeridade da marcha nas suas linhas, dão o dito por não dito.

Fiamos, porém, que tal, não succederá e que, forçada pelas reclamações do publico, e animada pelo bom effeito que vae produzir a chegada á *gare* d'Orleans, a companhia dos wagons-lits cederá por fim do seu querido jantar á partida, reduzindo a paragem na fronteira e fazendo sahir o comboio, para os viajantes de Paris, d'aquella estação.

Não sem uma certa surpresa a companhia tem visto que o trem Paris-Lisboa dá mais resultado do que o Paris-Madrid, e no futuro muito maior será o desenvolvimento d'este serviço se, como se espera, o regimen sanitario no nosso porto fôr modificado no sentido de diminuir, e acabar, em muitos casos, com as quarentenas.

Não desesperamos de ver, um dia, os grandes transatlânticos atracarem á muralha do nosso porto e transbordarem os passageiros directamente para o comboio que os espera na linha marginal, fumegante e como que impaciente por leval-os rapidamente ao centro da Europa.

Do esforço combinado de todos dependerá esse resultado, para o qual nos fadaram a posição geographica e outras condições favoraveis do nosso paiz.

Excursão de engenheiros

Realizou-se nos dias 18 a 20 uma excursão scientifica, promovida pela associação dos engenheiros portuguezes, á linha da Beira Baixa.

Aos que foram de Lisboa na noite de 17 reuniram-se, no Entroncamento, alguns collegas vindos do norte e entre elles o distincto director do Minho e Douro o nosso querido amigo Justino Teixeira, que, com o seu genio sempre alegre e o seu fino espirito, fez as delicias da conversação d'ahi em diante.

Partindo d'ali ás 4 horas da manhã o comboio especial deteve-se na Barquinha, para se examinar os importantes trabalhos de reparação que se estão fazendo na ponte do Tejo, substituindo os pilares 6.º e 7.º

Esta obra foi explicada pelo seu director, o nosso amigo sr. Vasconcellos Porto e pelo representante da Empresa Industrial Portuguesa, encarregada da parte metallica, o sr. Rollin, que aproveitou o ensejo para offerecer aos viajantes um delicado *petit déjeuner*, n'uma barraca artisticamente ornamentada, onde o apetite dos commensaes, estimulado por um passeio matutino depois de uma noite mal dormida, fez honra á refeição, durante a qual se levantaram entusiasticos brindes.

Em seguida os excursionistas partiram para Castello Branco, examinando, na passagem, as pontes e outras obras, guiados por um traçado com a indicação de todas as pontes, fornecido pelo sr. Porto, representante ali da companhia.

Chegados a Castello Branco ás 11 horas, acabado o almoço, os excursionistas visitaram a cidade e partiram para a Covilhã onde chegaram ás 6 da tarde, empregando-se o resto do tempo em jantar e descansar no hotel Castella (que, como sempre, apresentou um bom serviço), a fim de levantar cedo para partir para a Guarda.

Com effeito, ás 6 horas da manhã tudo estava na estação e á luz d'um sol resplandecente que dava aos arvoredos todas as tonificações da luz verde, o comboio seguiu, parando nas pontes mais notaveis — Corge, Zezere, Maçainhas e Gogos — para se examinarem estas obras, das quaes a ultima é a mais importante, não só pela sua extensão e altura como pelas difficul-

dades da sua construcção e pela pittoresca posição em que se acha.

O resto do dia até de tarde foi consagrado á visita da cidade da Guarda onde entre, outras curiosidades, ha a da absoluta falta de commodidades, a ponto dos excursionistas terem que voltar para a Covilhã por não haver meio de se alojarem em Guarda!

E' pasmoso como aquella cidade, ligada ha 14 annos (completa-os hoje; a linha da Beira Alta abriu em 1 de julho de 1892) com todo o paiz e estrangeiro por uma linha ferrea, servida ainda por outra ha quatro annos, pondo-a em mais faceis relações com a capital e sul do paiz, não tem progredido, não tem melhorado, conservando-se estacionaria como se só tivesse a servir-a o velho carro cujo eixo o conductor tem que ensebar á entrada da cidade para obdecer aos letreiros que por toda a parte dizem: «E' prohibido chilar o carro.»

Entre a chegada do comboio da Beira Baixa e a passagem do que se dirige a Salamanca ha 5 horas; em sentido inverso ha 6 horas e 20 minutos — isto sempre em pleno dia.

Pois não seria natural, que uma cidade que presa os seus interesses tivesse na estação uns commodos carros e lá em cima uns hotéis attrahentes, uns restaurantes animados, convidando os viajantes a visitar a cidade, deixando-lhe lá algum dinheiro que hoje guardam no bolso como no espirito guardam o aborrecimento por aquella interminavel e estúpida paragem n'uma estação onde nada tem que vêr?

O dia 20 foi consagrado á visita das importantes fabricas de lanifícios da Covilhã — Alçada & Mousaco, Campos Mello e conde do Refugio — sendo os respectivos proprietarios extremamente amaveis com as suas visitas, dando-lhes todos os esclarecimentos, fazendo funcionar as machinas, etc.

Todas as fabricas estavam em plena actividade.

Da Covilhã os excursionistas, finda a parte especial da sua digressão, separaram-se, regressando uns a Lisboa, seguindo outros pela Beira Alta ao Bussaco, Figueira, Batalha, etc., outros para o Porto e ainda alguns foram até Salamanca.

Esta excursão deixou as mais gratas impressões em todos que n'ella tomaram parte e que são concordes em reconhecer as bellas da linha ferrea da Beira Baixa.

NOTAS DE VIAGEM

XXI

O centro da Irlanda

O caminho de ferro *Midland Great Western* é, como o seu titulo o indica, a companhia que serve o centro da grande ilha irlandeza, prolongando as suas linhas para a costa do oeste, onde se dirigem aos principaes portos, até se debruçarem sobre o Oceano.

Em toda a sua zona de acção não tem outras linhas a fazer-lhe competencia, o que, afinal, é adoptado na Irlanda, onde cada rede, como na França, dispõe d'uma parte do paiz, em contrario do systema de Inglaterra em que as linhas de tres e mais companhias se disputam o trafego entre os mesmos pontos.

A linha principal do *Midland*, partindo de Dublin vae directamente a Galway e d'alli, atravessando o lago Atalia sobre uma grande ponte, prolonga-se por toda a provincia de Connemara até Clifden, no extremo oeste.

Esta provincia é, como eu já disse, a parte pittoresca

da ilha e portanto o ponto de reunião de todos os que vão em viagem de recreio á Irlanda; a attracção dos artistas e dos viajantes do estrangeiro como do proprio paiz.

Montanhas, grutas, castellos feudaes, ruinas de mosteiros, altos promontorios sobre o Oceano, lagos d'uma limpidez extraordinaria, nada lhe falta para chamar as atenções dos que querem fazer uma agradável digressão.

Uma semana, pelo menos, pôde empregar-se n'este passeio, para o qual ha sempre bilhetes circulatorios por preços reduzidos, nas principaes estações de todo o reino unido.

Em todos os pontos de interesse ha serviços regulares de diligencias e bellos hotéis de primeira ordem, sempre a regorgitar de publico, durante o verão, e mesmo no inverno, porque, apesar da estação, ha muito quem vá visitar as costas da Irlanda para presenciar... as suas notaveis tempestades.

Todavia a vida é cara na Irlanda, como em todos os paizes de lingua ingleza; bem mais cara do que no continente onde em hotel regular se obtem alojamento commodo e comida por 10 francos, emquanto que em Inglaterra e Irlanda por menos de 12 schillings não ha que buscar conforto e boa alimentação.

Ora ao nosso cambio actual 10 francos são 27300 réis emquanto que 12 schillings são 37360 réis.

O bilhete circular tambem não é barato; mesmo para 4 pessoas, em que a redução é mais forte, custa, por pessoa:

41 schillings em 1. ^a classe.
36 " " 2. ^a "
28 " " 3. ^a "

equivalentes actualmente a 117480, 107080 e 77840 réis respectivamente.

O trajecto entre Dublin e Galvay é em geral em patamar continuo, com enormes alinhamentos rectos, por isso o comboio facilmente attinge a velocidade de 100 kilometros que pessoalmente verifiquei repetidas vezes.

E, não obstante, tão solida é a construcção da linha e tão pesado e bem equilibrado o material circulante que a trepidação é pequenissima.

Não fallo dos luxuosos salões em que fiz parte da viagem — ora n'um, ora n'outro — material de uma belleza, de uma elegancia extraordinarias, em que os estofos, os crystaes, a obra de talha e a pintura se ostentam e combinam n'uma distincção de gosto verdadeiramente rara.

Não admira que n'esses vehiculos a commodidade e o conforto sejam especiaes. Mas nas vulgares carruagens de 1.^a classe, nem melhores nem piores do que as nossas, o andamento era tão suave que, copos cheios quasi a transbordar, collocados nos peitoris das portilholas não se entornavam.

Apesar da frequencia de pequenas villas e aldeias, a um e outro lado da linha, do bem cultivado dos terrenos e da densidade de população que se via formigar em todos os logares, a Irlanda respira um ar de modestia — de pobreza, se quizerem — que contrasta com as sumptuosidades da sua irmã mais feliz, a Inglaterra.

E' talvez a este viver modesto que se deve a franca amabilidade do seu povo, a quasi intimidade com que nos trata aos poucos minutos de relações.

A proposito de lume para um charuto, conheci em transito um alegre velho, se bem me recordo, chefe de contabilidade do Midland. Vinha em 1.^a classe com sua esposa e filha, e fez-me subir para o compartimento.

Pois a breve trecho estavamos como se nos conhecessemos de annos. Riamos, gracejavamos com a franca despreoccupação de quem se sente em familia.

Isto dá a medida do que é a affabilidade irlandeza já proverbial na Europa, como proverbial é a austera virtude das mulheres d'aquelle paiz, e os seus costumes simples, modestos como a folha do trevo que elle tomou para emblema.

Pela terceira vez, á volta, vim a Dublin, e d'essa cidade, como de toda a Irlanda, não possuo hoje senão a recordação mental. Nem um album de vistas me foi dado comprar, porque da primeira vez que ali estive era domingo, e das outras duas cheguei de tarde e os estabelecimentos fecham ás 5 horas.

Depois d'essa hora, só nos bairros pobres se encontram abertas algumas lojas de fatos velhos e artigos ordinarios, como calçado e outros.

Ora francamente pareceu-me esquisito trazer como recordação da Irlanda... um par de botas.

As Caldas da Felgueira

Recebemos o relatorio annual das companhias que exploram este estabelecimento thermal e o hotel do mesmo titulo.

Este documento, muito bem elaborado, com todos os esclarecimentos que interessa conhecer sobre aquelles dois bellos estabelecimentos, sem duvida hoje os principaes do paiz, vem acompanhado de descripções convincentes de maravilhosas curas feitas por aquellas aguas em pessoas conhecidas na capital e que são as proprias a certificar que ao seu uso devem a saude e a vida. O succedido com os srs. Gregorio d'Almeida e com o distincto engenheiro Mendes d'Almeida, são impressionantes, provando exuberantemente a efficacia d'aquellas aguas.

O estabelecimento thermal apresenta-se melhorado este anno, augmentando-se-lhe o numero de tinhas, montando-se uma nova sala de *douches*, e em breve vae instalar-se uma sala de gymnastica medica e massagem.

No grande hotel foram encanadas aguas potaveis purissimas e em abundancia, unico melhoramento de que carecia nos annos anteriores.

A Felgueira tem ainda a vantagem da modicidade dos preços da sua tabella de banhos em que ha cinco classes, desde 400 até 50 réis.

O transsiberiano

(Concluido do n.º 204)

A espaços, encontra-se sobre esta argila montões de areia, que os engenheiros do caminho de ferro procuram avidamente, porque constituem o unico balastro que se pôde empregar sobre a via. Além de que é a sorte commum de todos os caminhos de ferro da Russia, e não é uma das menores causas de admiração para o viajante o aspecto das vias russas, com as suas travessas levemente cobertas de areia, em lugar dos cordões de balastro, de espessura uniforme, correctamente alinhados ao longo dos rails, que fazem, ao desenrolar o seu branco manto atravez montes e valles, o orgulho dos nossos cantoneiros.

Terminava em Omsk, quando por ali passámos, a parte da linha aberta ao serviço publico. Graças á extrema amabilidade dos srs. Alexandre Ivanovitch Orsatti, engenheiro em chefe dos trabalhos, com residencia em Omsk, que nos recebeu com uma affabilidade que nos tornou para sempre reconhecidos, podémos continuar, n'um comboio de serviço, até o ponto terminus.

Mas antes, é preciso a gente munir-se de um vehiculo especial, de uma d'essas famosas *tarentasses* de que tanto se tem fallado, meio de transporte relativamente barbaro, mas admiravelmente adaptado ás condições locais. Imagine-se uma especie de caixa de caleche levado sobre dois rodados reunidos por eixos flexiveis sobre os quaes repousa a caixa. Os dois rodados são muito affastados um do outro, de modo que é preciso evitar as voltas bruscas, sob pena de virar. Este defeito tem pouca importancia na Siberia, porque se anda sempre a direito, do Oural ao Pacifico.

E' n'este aparelho que se accomodam, tão regularmente quanto possivel, as bagagens dos viajantes, sobre as quaes estes se installam depois, mais ou menos commodamente.

Faltariamos ao mais elementar dos reconhecimentos se não fizéssemos notar um detalhe de uma importancia capital, que nos foi indicado, na occasião da nossa partida de Moscow, pela esposa do general Schaniavski, uma amavel e valente siberiana que já fez por trinta e uma vez a viagem que descrevemos: é preciso ligar solidamente as malas e mais volumes no fundo da *tarentasse* de modo que, dado o caso de se virar, não se receba, no momento critico da queda, além das contusões regulamentares, uma avalanche de volumes e malas, transformadas pelo accidente em verdadeiros projecteis.

Emfim, nunca se devem arrumar as bagagens nas trazeiras do carro, pois que seriam irremediavelmente despedaçadas e perdidas durante a viagem, não obstante as cordas e cadeias de ligação que as prendem.

A Siberia é um paiz perfeitamente seguro em tudo que se relacione ao respeito pela vida do viajante, mas esse respeito não se estende ás bagagens, e nós tivémos occasião de vêr isto em numerosos exemplos, durante a nossa viagem.

A nossa *tarentasse*, que tínhamos comprado em Omsk, é um movel quasi historico. Fizéra já uma vez a viagem, em 1891, do Amur a Omsk, na comitiva de Sua Alteza Imperial, hoje imperador da Russia, o primeiro dos soberanos d'este immenso imperio que o atravessou d'um mar a outro.

Era a carruagem do medico de S. M., e devemos confessar que, como *tarentasse*, nada deixava a desejar com respeito a commodidade, assim causou admiração a todas as populações que atravessámos, graças aos seus solidos eixos, e tivémos o cuidado, á nossa chegada ao Amur, de não nos desfazermos de movel tão precioso, o que teria sido facil, mesmo com lucro, se tivéssemos querido escutar as tentadoras propostas que nos foram feitas. Preferimos, no entanto, guardal-a para uma proxima viagem, em sentido opposto, que nos propomos realizar brevemente.

Munidos d'este aparelho, previamente carregado sobre uma plataforma, podémos ir em caminho de ferro, no mez de junho de 1895, até 280 verstes além de Omsk, ao ponto terminus da linha, que se achava n'esse dia — ou, mais exactamente, n'essa noite, porque eram duas horas da manhã — no alto de um aterro de seis metros de altura no centro d'um vasto pantano.

Apressamo-nos a descer para buscar cavallos na cidade vizinha, chamada Kainsk, que nos tirassem d'aquelle embarço. Felizmente que ha alli sempre um numeroso pessoal, habitando n'um comboio fixo que segue a via, a par e a passo do seu assentamento, e que a locomotiva dos comboios de munições, collocada na cauda, empurra todos os dias sobre a via recentemente assente, enquanto se descarregam rails, travessas e eclisses.

No comboio fixo ha alojamentos para officiaes, offi-

ciaes inferiores e soldados, que formam o quadro do pessoal operario, um wagon refeitório, um wagon tenda, especie de califórnia ambulante, onde se pode comprar de tudo, mesmo *champagne* de exportação, uma forja, uma padaria, etc., em uma palavra, uma aldeia montada sobre eixos.

Logo que termina a operação de descarga, os rails e travessas são levados para a frente, por todos os meios possiveis, carruagens, cavallos, *trenós*, tudo é bom, comtanto que se consiga pôr no seu lugar as travessas, rails e eclisses, de forma que os assentadores só tenham que pregar os carris e fixar as eclisses.

Da boa organização d'estes transportes depende a rapidez do assentamento. Em média, nas secções que percorremos, attingia-se, pelo menos, 3 verstes por dia de trabalho, e em circumstancias excepcionalmente favoraveis chegou-se até 6 verstes (6.390 metros) de rails collocados por dia.

De Kainsk a Tomsk, a estrada segue o traçado da linha, salvo nos ultimos cem verstes, durante os quaes a via ferrea se inclina para o sul para ir transpor o Obi e o Torn a um cento de verstes acima de Tomsk, cidade que não se encontra, por consequencia, sobre o traçado directo da grande arteria, e que se ligará a elle por um ramal que estava, quando por alli passámos, em construcção muito adeantada.

Em Tomsk, como em Omsk, existiam grandes depositos de carris, graças á existencia de frequentes carreiras de vapores no Irtych, Obi e Torn, o que permittiu trazer em tempo util, dos districtos metallurgicos de Perm e de Lékatereimburgo, ligados elles proprios á vasta rede fluvial pela linha Lékatereimburgo-Tiouméne, todos os carris necessarios á parte do transsiberiano comprehendida na bacia do Obi e dos afluentes. Comprehende-se, com effeito, sem que seja preciso entrar em explicações muito circumstanciadas, que cada um d'estes depositos permittiu estabelecer duas secções de trabalho, em sentido differente, as quaes, reunidas á que vinha da Europa, permittiram assentar rails sobre cinco pontos ao mesmo tempo, sem contar com os depositos secundarios estabelecidos no percurso da linha pelos meios locais de transporte.

Agora, todos estes troços estão reunidos entre si, e a via ferrea está assente por uma forma completa, não só entre Omsk e Tomsk (836 verstes pela estrada), mas entre Tomsk e Krasnoyarsk (556 verstes), de modo que em definitivo, presentemente, os rails estão assentes desde a Europa até o Ienissei, n'uma distancia de 4.000 verstes, desde Moscow.

A abertura ao serviço publico d'esta rede depende da construcção de duas grandes pontes, sobre o Irtych, este trabalho deve ter ficado prompto em abril — e sobre o Obi — este deve ficar prompto em setembro proximo.

Como se vê a construcção faz-se com rapidez incrível que só se obtem empregando grandes esforços de vontade, de energia e tambem com despesas consideraveis.

A construcção da plataforma propriamente dita da via não constitue na Siberia, paiz quasi uniformemente plano, senão um elemento insignificante de despesa. De resto, este trabalho que consiste em simples aterros, confiados a numerosos empreiteiros locais, foi executado simultaneamente em uma variedade de pontos por um verdadeiro exercito de operarios, cujo numero não era por certo inferior a 150.000 trabalhadores durante os ultimos verões, estação em que o terreno superficialmente degelado permite fazer os aterros. Só excepcionalmente tem sido preciso recorrer a trincheiras d'uma certa importancia ou a aterros de mais de

10 metros de altura. Não é indispensavel, para trabalhos de tão pequena importancia, ter outro material além de simples enxadas, pás, e carrinhos de mão de madeira do paiz, que é facil obter ou construir em toda a parte e em quantidade por assim dizer illimitada.

Falta assentar em definitivo os rails entre Krasnoiarsk e Irkoutsk, na extensão aproximada de 1.000 verstes, para attingir Baikal. Em todo este percurso estão feitos os aterros.

O assentamento só se poderá executar por uma das extremidades, a que vem da Europa, porque não se pôde esperar soccorros pela via do Este, no meio das secções da Transbaikaliana e do Amur que só acabarão mais tarde.

Quanto a obras de arte, excepto a grande ponte de 1.500 metros sobre o Ienissei, não haverá que transpôr senão os afluentes do alto Tougouska, taes como o Bi-roussa, o Oud, o Oka, o Bielaia, os quaes não excedem a 300 metros de largura, mas que são, em compensação, muitos numerosos.

Em toda esta região ha poucos valles e bastantes plantas coníferas, especialmente larix, de fôrma que se teem facilmente á mão todas as madeiras necessarias.

Assim a maior parte das casas dos cantoneiros e das estações que são todas construidas de madeira, estão já promptas, e da mesma fôrma, as pontes de madeira sobre os rios. As travessas estão por toda a parte empilhadas nos proprios logares em que devem ser assentes.

N'estas condições calcula-se chegar a Irkoutsk, o mais tardar, no fim de 1897.

O centenario da India

Lemos em diversos jornaes o programma elaborado pela secção de industria da Sociedade de Geographia de Lisboa, para a exposição nacional e industrial que se vae celebrar em Lisboa por occasião do quarto centenario da India.

A exposição será aberta em 1 de junho de 1897 encerrando se a 31 d'agosto do mesmo anno, sendo os productos expostos distribuidos em 54 classes, entre as quaes, com desgosto vimos, que não figura a industria de caminhos de ferro, emquanto que lá encontramos outras que não são industrias nacionaes, como por exemplo, a dos velocipedes.

Affigura se-nos que esta exclusão só pôde ser attribuida a esquecimento, por isso que difficil será acreditar que a secção de industria da Sociedade, ignore a existencia das officinas da companhia real dos caminhos de ferro, da linha do sul e sueste e do Minho Douro, onde, especialmente na primeira, se estão construindo magnificas carruagens e wagons e onde, se não se faz a construcção completa das grandes locomotivas, fazem-se, todavia, reparações de grande importancia e substituições de peças das mais delicadas e complicadas.

Além d'isto na propria industria particular, alguma coisa se tem feito n'este valiosissimo ramo de actividade.

Ainda ha bem pouco tivemos o prazer de assistir ás experiencias de uma pequena locomotiva, construida nas officinas da Empreza Industrial Portugueza.

Julgamos, pois, conveniente que a secção referida da Sociedade de Geographia de Lisboa, faça incluir desde já na exposição que pensa realizar, mais uma classe destinada a caminhos de ferro.

Lembramos tambem a todos os interessados que examinem bem a lista das 54 classes mencionadas no programma a que alludimos, a fim de vêr se as industrias que representam estão ali incluídas.

Bem sabemos que a classe 54.^a diz respeito a processos, productos e inventos que não são ainda objecto de industria organizada e que por consequencia, muita coisa cabe em designação tão vaga.

Em todo o caso, a construcção do material para caminhos de ferro é de ha muito industria organizada entre nós, e tanto que já figurou na exposição do Porto, e, no entanto, foi excluída. O mesmo pôde ter acontecido a qualquer outro industria.

Messageries Maritimes

Entra hoje pela primeira vez no nosso Tejo o novo vapor *Cordillere*, que é um dos mais luxuosos e bem construidos da numerosa frota de que esta companhia dispõe.

O novo barco vem de Marselha em viagem de experiencia, trazendo-nos a seu bordo a honrosa visita do presidente do conselho de administração da companhia mr. Lefebvre Pautalis, a commissão do governo francez que tem que dar parecer sobre o novo vapor, e alguns convidados.

O referido conselho, dá no dia 2 uma recepção a bordo, para a qual estão convidados o ministerio, corpos diplomatico e consular estrangeiros, colonia franceza, imprensa, etc.

Hoje haverá recepção na legação franceza a convite do sympathico consul d'aquella nação, o sr. conde de Ormesson, e de sua esposa, e no dia 3, provavelmente, o sr. Torlades O'Neill, digno representante da companhia offerece um passeio a Cintra.

Agradecemos penhorados os convites com que foi honrada a nossa *Gazeta* para todas estas festas.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Não estando ainda ultimados os trabalhos preliminares necessarios para a estampilhagem ou troca das antigas obrigações de 3 0/0, 4 0/0 e 4 1/2 0/0 (2.^a e 3.^a séries) e titulos provisorios representativos de obrigações privilegiadas de 1.^o grau de 3 0/0, pelas novas obrigações d'esta companhia, nos termos da convenção homologada por sentença do tribunal do commercio de Lisboa, de 11 de outubro de 1894, o conselho de administração d'esta companhia tem a honra de prevenir os srs. obrigacionistas de que a datar de 1 de julho de 1896, será pago o coupon oiro do 1.^o semestre de 1896 das obrigações privilegiadas de 1.^o grau, de harmonia com o processo seguido nos semestres anteriores, na parte applicavel.

Assim, o pagamento será feito como no 2.^o semestre de 1895 nos termos seguintes:

1.^o Pela apresentação dos titulos provisorios representativos de obrigações privilegiadas de 1.^o grau, que receberão uma nova estampilha constatando esse pagamento contra recibo em duplicado, assignado pelo portador;

2.^o Pela apresentação do coupon correspondente das obrigações antigas em circulação de 3 0/0, 4 0/0 e 4 1/2 0/0 (2.^a e 3.^a séries);

3.^o Pela apresentação do coupon n.^o 2 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 0/0 (1.^a série, 1896, Beira Baixa), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.^o grau de 3 0/0.

Do coupon das antigas obrigações de 3 0/0 e 4 0/0 e dos titulos provisorios de 3 0/0 haverá que deduzir os impostos em França, isto é, 0,3 francos por obrigação privilegiada de 1.^o grau de 3 0/0 e 0,40 francos por obrigação privilegiada de 1.^o grau de 4 0/0.

Assim, os titulos provisorios de obrigações de 3 0/0 privilegiadas de 1.^o grau, receberão pelo 1.^o semestre de 1896 e por cada obrigação 7,20 fr.

As obrigações antigas de 3 0/0 da 1.^a á 6.^a séries apresentarão o coupon n.^o 71, recebendo por cada um 2,40 fr.; as da 7.^a série o coupon n.^o 12, recebendo tambem por cada coupon 2,40 fr.

As obrigações existentes de 4 0/0 apresentarão o coupon n.º 18, recebendo por cada um 3,20 fr.

As obrigações da Beira Baixa, 1.ª série 1886, devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas do 1.º grau de 3 0/0, apresentarão o coupon n.º 2 da nova folha d'elles, recebendo por cada coupon 6 marcos.

As obrigações existentes de 4 1/2 0/0 2.ª série, apresentarão o coupon n.º 13, recebendo por cada um 3 marcos.

As obrigações existentes de 4 1/2 0/0 3.ª série, apresentarão o coupon n.º 14, e receberão igualmente por cada um 3 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de julho proximo futuro inclusivé, em Lisboa na sede da companhia, ao cambio do dia e com deducção de 10 0/0 do imposto de rendimento em Portugal.

O pagamento em França, Londres, Allemanha e na Belgica, será realizado tambem nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da companhia real, de accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

N. B. Achando-se esgotada a folha de coupon annexa aos titulos de obrigações privilegiadas de 3 0/0 1.º grau, declara-se que na sede da companhia serão entregues aos portadores dos ditos titulos provisórios, se assim o reclamarem, coupons representativos do respectivo juro do 1.º semestre de 1896 podendo ser nominativos esses coupons, a fim de receberem o dito juro nos termos acima.

Lisboa, 22 de junho de 1896. — O presidente do conselho de administração, *Antonio Maria Pereira Carrilho*.

Nos termos dos artigos 31.º e 39.º dos estatutos d'esta companhia, approvados por alvará de 30 de novembro de 1894, são convocados os srs. accionistas para se reunirem em Lisboa, na sede social, em assembléa geral ordinaria, no dia 29 de julho proximo futuro, ao meio dia.

Ordem do dia — Apresentação das contas respectivas do exercício de 1895, do relatório annual e do parecer do conselho fiscal, e votação das conclusões do mesmo parecer.

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

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

Em Lisboa — Na sede da companhia ;

Em Paris — Nas caixas do «Crédit Lyonnais», na «Société générale de crédit industriel et commercial», na «Société générale pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie en France», no «Comptoir national d'escompte», e no «Banc de Paris et des Pays Bas» ;

Em Londres — Nas caixas dos banqueiros Glyn Mills Currie & Co ;

Em Berlim e Francfort — Nas caixas do «Bank für Handel & Industrie.»

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

A assembléa geral constitue-se, e poderá validamente deliberar nos termos dos artigos 33.º, 36.º, 37.º e 39.º dos estatutos.

Lisboa, 25 de junho de 1896. — O presidente do conselho de administração, *Antonio M. P. Carrilho*.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Os srs. portadores de obrigações d'esta companhia são avisados de que do dia 1 de julho de 1896, em diante, será paga uma primeira prestação de 261 réis, impostos deduzidos, sobre o coupon n.º 19.

O pagamento effectuar-se-ha á vista do coupon, o qual será carimbado da seguinte maneira «Payé 1,50 fr.» e entregue ao portador para ser apresentado quando fôr annuciado novo pagamento.

Segundo decisão da camara dos correctores da praça de Paris, a partir de 1 de julho de 1896, a declaração actualmente feita no boletim official, será substituída pela seguinte : ex-coupon n.º 19 estampillé de 1,50 fr.

Os coupons serão pagos e carimbados em Lisboa, na sede da companhia, rua Victor Gorden n.º 1 ; em Paris, na thesouraria do comptoir national d'escompte, 14, rue Bergère ; em Londres na casa Morton Rose & Co, Bartholomew Lane E. C. — O conselho de administração.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortisar em 1 de julho de 1896, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos,

tos, coube a sorte aos n.ºs 1.273, 3.452 e 6.654, de 450.000 réis, e os n.ºs 13.180, 14.477, 22.904, 24.177, 31.422, 31.911, 32.148, 26.228, 36.802, 38.855, 40.242, 41.774, 42.997, 50.572, 52.049, de 90.000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de julho proximo :

No Porto — na sede da companhia, rua de Bellomonte, 49.

Em Lisboa — no London and Brazilian Bank Limited.

Em Londres — no Capital and Counties Bank Limited.

Em Paris — em casa dos srs. Marcuard Krauss & Co

Em Amsterdam — em casa dos srs. Westendorp & Co

Em Bruxellas — em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 26 de junho de 1896. — Pela companhia real dos caminhos de ferro através da Africa, o presidente do conselho de administração, *Carlos Lopes*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de junho de 1896.

Continúa na maior apathia a situação da nossa praça. O estado de desconfiança e de reccio que nos ultimos mezes mais se tem accentuado tende a aggravar-se. Para completar as causas determinantes d'este mal estar veio agora a informação de que não será pago o coupon de julho do Crédito Real do Brazil, que tem grande numero de possuidores tanto em Lisboa, como no Porto. O mercado de cambios manteve-se bastante animado, mas, apesar da grande offerta de papel, os preços não tiveram alteração sensível. Sobre Londres regularam a 41 3/16, sobre Paris a 69 5/8, sobre Hamburgo a 285 1/2.

As inscrições tiveram movimento regular a 36,86 (assent.) e 36,53 (coupon). Cotavam-se a 16.400 réis as obrigações de 1888 (4 p. c.), do emprestimo de 1890 (4 p. c.) a 43.800 e 43.400 réis, sem movimento, do emprestimo de 4 1/2 p. c. a 49.000 e 49.500 réis. As obrigações prediaes mantiveram-se a 95.000 réis (6 p. c.) a 92.000 réis (5 p. c.) a 89.000 réis (4 1/2). As obrigações *Loanda Ambaca* tiveram pequeno movimento realizando-se algumas a 75.600 réis *ex-coupon*. As acções dos bancos regularam : — do Banco de Portugal a 130.000 réis, do Lisboa & Açores a 111.000 réis, do Commercial de Lisboa a 110.000 réis, do Nacional Ultramarino a 63.500 réis.

O cambio Rio-Londres tem-se mantido a 10 com pequenas oscillações e não é provavel que possa ter subida breve, attendendo á baixa do café, que se manifesta com tendencia para maior baixa. O café do Brazil que o anno passado estava cotado, n'esta época, a 62 sh., só tem alcançado agora 51, tendo-se effectuado vendas a 3 mezes a 47 1/2. Em Pernambuco houve uma séria baixa no assucar, cuja produção augmentou consideravelmente este anno, tendo-se supprido a importação do assucar refinado. A produção, porém, excede muito as necessidades do consumo, e por isso o assucar baixou de 11.000 réis a arroba para 5.400. Como se sabe, Pernambuco exporta assucar bruto, a baixa, porém, do assucar refinado permittia alguma exportação, mas com enorme prejuizo para a praça de Pernambuco, que soffreu um forte abalo com esta crise. A causa determinante da suspensão do pagamento do coupon de julho do Banco de Credito Real do Brazil parece ter sido o facto dos devedores hypothecarios do banco terem sido obrigados pela força das circumstancias a não pagarem as suas annuidades.

O balancete do Banco de Portugal de 23 do corrente accusava apenas um augmento de 15 contos em caixa e em partes approximadamente eguaes em prata e cobre. A redução na carteira commercial foi de 269 contos. Os emprestimos sobre penhores augmentaram a 30 contos, a conta do thesouro teve uma redução de 35 contos, a conta de depositos subiu 140 contos, diminuiu em 213 contos a conta de depositos da Junta de Credito Publico, a circulação foi reduzida em 214 contos.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v.....	41 5/16	41 1/8	Desconto no Ban-	
» cheque.....	41 3/16	41 1/8	co de Portugal.	5 0/0
Paris 90 d/v.....	692	693	No mercado.....	5 0/0
» cheque.....	695	696	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	284	285	res	192
» cheque.....	286	287	Cambio Brazil...	9 15/16
Francfort 90 d/v.....	284 1/2	285 1/2	Premio libra.....	1.290
» cheque.....	286 1/2	287 1/2		
Madrid cheque.....	975	985		

Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras

BOLSAS	JUNHO													
	16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30	—
Lisboa: Inscriptões assent....	37,20	37,20	36,25	—	36,20	36,80	36,15	—	36,06	36,13	36,60	—	36,14	—
» coupon	35,50	35,50	36,55	35,50	35,51	35,50	36,53	—	35,53	35,50	35,51	—	35,50	—
Obrig. 4 0/0 1888.....	16,400	—	16,400	16,400	16,450	—	—	—	16,450	—	16,450	—	16,500	—
» 4 0/0 1890 assent....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 0/0 1890 coupon...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43,400	—	—	43,400	—
» 4 0/0 1890 externo ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 assent.....	—	—	—	49,200	49,000	—	—	—	49,000	49,000	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 coup. int....	—	—	—	—	—	49,200	—	—	49,050	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 externo.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon.....	—	—	—	—	76,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações B. de Portugal.....	130,000	—	130,000	130,000	—	130,000	130,000	—	130,000	130,000	130,100	—	130,000	—
» » Commercial.....	110,000	—	110,000	—	109,400	—	—	—	—	—	110,000	—	—	—
» » N. Ultramarino...	63,600	—	—	—	—	—	63,500	—	—	—	63,600	—	—	—
» Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	76,000	—	—	—	—	—
» Comp. Real.....	14,300	14,500	—	14,500	14,500	14,700	—	—	—	14,600	—	—	14,600	—
Obrig. prediaes 6 0/0	95,000	95,000	—	—	—	—	95,100	—	—	95,300	95,300	—	92,800	—
» » 5 0/0	92,500	—	92,500	—	—	—	92,500	—	92,500	92,500	92,500	—	—	—
» Comp. Real 3 0/0	—	—	—	31,300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» C. Nacional.....	—	26,000	—	—	—	26,000	—	—	—	—	—	—	—	—
» Atravez Africa	78,500	—	—	78,200	—	78,200	—	—	78,500	78,500	78,300	—	78,400	—
Paris: 3 0/0 portuguez	26,87	27,12	27,18	27,18	27	27,06	27,12	27,12	27,12	27	27	27	—	—
Ações Comp. Real.....	—	65	65	65	—	—	—	—	63,50	—	—	64	—	—
» Madrid-Caceres	49	48	50	50	50	52	50	50	49,50	50	49,25	49,25	—	—
» Norte de Hespanha ..	108	109,50	109	110	109	109	108,50	108	109	109	—	—	—	—
» Mad. Zaragoza.....	173	177	174	173,50	173,50	—	171,75	173,50	173,50	172	—	—	—	—
» Andaluzes.....	139	136	138	137	—	—	134,50	—	135	130	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real.....	134,50	133	135	135	134,50	133	134,50	133	134	134	133	132,50	—	—
» C. Beira Alta.....	94,50	95	95	95	95	95	94,50	94	94,25	94,50	—	—	—	—
» Madrid-Caceres.....	140	140	140	140	140	140	138	—	140	139,7.	—	—	—	—
» N. Hesp. (1.ª hyp.) ..	255	258	255,50	255	253	254	252,50	254,50	252	253,50	—	—	—	—
Londres: 3 0/0 portuguez...	27,12	27,12	27,12	27,12	27,12	27,12	27,12	27,12	27,12	27,12	27,12	27,25	—	—
Obrig. Atravez Africa.....	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	—	—
Amsterdam: Atravez Africa.	66,50	66,50	66,62	66,62	66,62	66,12	66,50	66,50	66,50	66,50	66,50	60,50	—	—
Bruxellas: Atravez Africa..	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO				
		1896			1895			Totaes		Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1896	1895	1896	1895	
COMPANHIA REAL	Antiga rede	3 9 Junho	693	Reis 56:113.000	Reis 80.371	690	Reis 62.661.903	Reis 90.814	Reis 1.214:966.000	Reis 1.168:498.389	Reis 46.467.611	-
	» nova não	10 16 »	»	Reis 58:491.000	Reis 84.406	»	Reis 62.661.903	Reis 90.814	Reis 1.273:460.000	Reis 1.231:160.292	Reis 42:299.708	-
	» garantida.	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Nova rede	3 9 Junho	380	Reis 5:981.000	Reis 15.739	380	Reis 7:391.097	Reis 19.450	Reis 137:837.000	Reis 134:312.611	Reis 3:544.389	-
Sul e Sueste...	» garantida.	10 16 »	»	Reis 6:787.000	Reis 17.860	»	Reis 7:391.097	Reis 19.450	Reis 144:614.000	Reis 141:703.708	Reis 2:910.292	-
	-	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	14 20 Maio	475	Reis 10:502.560	Reis 22.110	475	Reis 13:208.110	Reis 27.806	Reis 266:300.990	Reis 234:621.700	Reis 31:679.290	-
	-	21 27 »	»	Reis 12:990.930	Reis 27.349	»	Reis 14:161.485	Reis 29.813	Reis 279:291.920	Reis 248:783.185	Reis 30:508.735	-
Minho e Douro.	-	- - -	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-
	-	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	28 3 Junho	253	Reis 5:725.561	Reis 22.235	253	Reis 4:735.063	Reis 18.715	Reis 124:128.355	Reis 111:435.904	Reis 12:692.451	-
Beira Alta.....	-	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	43 19 Maio	105	Reis 1:132.165	Reis 10.782	105	Reis 1:520.291	Reis 14.478	Reis 23:512.629	Reis 22:653.850	Reis 858.779	-
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....	-	20 26 »	»	Reis 1:545.785	Reis 14.721	»	Reis 1:164.226	Reis 11.087	Reis 25:058.414	Reis 23:818.076	Reis 1:240.338	-
	-	27 2 Junho	»	Reis 1:219.324	Reis 11.612	»	Reis 1:290.693	Reis 12.292	Reis 26:277.738	Reis 25:108.769	Reis 1:168.969	-
	-	10 16 Junho	34	Reis 1:522.810	Reis 14.788	34	Reis 1:641.385	Reis 18.276	Reis 28:412.883	Reis 27:200.126	Reis 1:212.757	-
	-	17 23 »	»	Reis 1:919.565	Reis 16.457	»	Reis 1:598.895	Reis 17.026	Reis 30:332.448	Reis 28:799.021	Reis 1:533.427	-
Guimarães.....	-	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	27 2 Junho	3656 Ps.	Ps. 1.650.089	Ps. 451	3656 Ps.	Ps. 1.559.499	Ps. 426	Ps. 35.466.702	Ps. 30.838.021	Ps. 4.628.681	Ps. -
	-	3 9 »	»	Ps. 1.579.428	432	»	Ps. 1.513.501	413	Ps. 37.046.131	Ps. 32.351.523	Ps. 4.694.608	-
	-	10 16 »	»	Ps. 1.634.475	447	»	Ps. 1.606.618	439	Ps. 38.680.606	Ps. 33.958.141	Ps. 4.722.465	-
Madrid — Zara- goza—Alican- te.....	-	4 10 Junho	2927	Reis 1:101.946	Reis 376	2927	Reis 1:072.594	Reis 366	Reis 25:515.399	Reis 21.910.905	Reis 3.604.494	-
	-	11 17 »	»	Reis 1:042.434	Reis 356	»	Reis 1:022.259	Reis 349	Reis 26:557.833	Reis 22.933.164	Reis 3.624.669	-
	-	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	21 27 Maio	1067	Reis 272.411	Reis 255	1067	Reis 288.532	Reis 270	Reis 6.373.780	Reis 5.962.913	Reis 410.867	-
Andaluzes	-	28 3 Junho	»	Reis 310.746	Reis 291	»	Reis 341.647	Reis 320	Reis 6:684.526	Reis 6.304.561	Reis 379.965	-
	-	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	11 17 Junho	180	Reis 34.189	Reis 189	180	Reis 49.172	Reis 273	Reis 953.259	Reis 1.129.670	-	Reis 179.411
Zafra a Huelva.	-	18 24 »	»	Reis 27.418	Reis 152	»	Reis 48.820	Reis 270	Reis 977.677	Reis 1.178.390	-	Reis 200.713
	-	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Ponte gigantesca

Vae começar brevemente a construcção d'uma nova ponte sobre o Niagara. Esta extraordinaria obra de arte constará apenas de um arco de 256 metros de abertura entre os eixos das articulações externas e de 45,^m75 de altura entre os mesmos eixos e o meio do arco. Este ultimo ponto estará pois a 51,^m85 acima do nível da agua.

Os arcos terão 7,^m90 de altura e estarão afastados 20,^m80 de eixo em eixo e de 7,^m90 sómente na chave.

O taboleiro medirá 14 metros de largura, e será dividido, no sentido do comprimento, em tres partes.

Sobre a parte central de 7 metros de largura assentarão duas vias para os trens a trolley; de cada lado haverá um caminho para carruagens de 2,^m40 de largura e por fóra um passeio de 1,^m10 para peões.

Estes passeios estão levantados 0,^m15 acima do leito da ponte e são defendidos por corrimões de ferro.

Para melhor se apreciar as dimensões d'esta ponte indicamos as das maiores que se teem construido até hoje:

	Abertura metros	Altura metros
Ponte Luiz 1. ^o — Portugal.....	172,60	44,50
» Garabit — França.....	165,30	52,90
» Maria Pia — Portugal.....	160,00	37,00
» S. Luiz — Estados Unidos.....	158,60	14,33
» Washington — Estados Unidos.	155,50	28,10
» Palermo — Italia.....	150,00	37,50
» Rochester Park — Estados Uni- dos.....	130,50	20,45

O grande arco será acompanhado de duas galerias, uma sobre a margem americana, de 58 metros de comprimento, a outra sobre a margem canadiana de 69 metros, o que dá uma extensão total de 383 metros approximadamente.

Está calculado em 1.800.000 kilogrammas o peso total do metal que deve entrar na construcção.

Como é impossivel estabelecer andaimes sobre o Niagara, o arco deverá ser feito sem o seu auxilio; irá sendo montado partindo de cada lado, trabalhando-se sem ponto de apoio até a reunião ao centro.

As amarrações que devem servir para ligar os cabos durante a construcção estão já instalados. Os massiços sobre os quaes devem assentar as bases dos arcos estão egualmente construidos, e a montagem da parte metálica começará proximamente.

A construcção d'estes massiços representa um trabalho consideravel.

A pressão exercida pelos arcos sobre cada lado attingirá mais de 2.000 toneladas. Foi preciso descer as fundações d'estes apoios até encontrar rocha sobre a qual foi assente espesso massiço de betume e de pedra e cal que mede 8 metros de alto e 13,^m50 de comprido.

Deve-se o projecto d'esta obra a M. Buck que está pessoalmente dirigindo a construcção de uma nova ponte entre Nova-York e Brooklyn sobre o East-River.

Foi este mesmo engenheiro que construiu a ponte de Rochester Park a que acima nos referimos.

Visita de artistas

O distincto actor mr. Frédéric Achard mandou-nos de Paris o prospecto da sua *tournee* pela Russia, dizendo-nos que o *Figaro* de que nos remetteu um numero, annuncia as proximas representações d'aquella bella companhia dramatica no nosso paiz.

Mas o *Figaro* só falla da ida do mr. Achard a Moscow; de fórma que ficamos intrigadissimos sem saber se o distincto artista tenciona com effeito vir a Portugal, o que muito estimaremos, ou se elle imaginaria que Lisboa é uma terreola qualquer dos arredores da grande capital russa.

Na esperanza de o vêrmos aqui, sempre diremos ao publico que a companhia Frédéric Achard é uma das melhores organisadas, que percorrem as provincias francezas e os paizes estrangeiros, graças ao seu director, um verdadeiro professor da arte, e a sua esposa, madame Achard, uma artista e uma belleza que desempenha os primeiros papeis.

Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

Relatorio apresentado pelo conselho de administração á assembléa geral ordinaria

reunida em Lisboa em 30 d'abril de 1896

(Concluido do n.^o 204)

PASSIVO

Capital: 1.800:000\$000 réis.

Obrigações: 5.450:265\$000 réis.

Subsídio do Estado: 4.650:764\$220 réis.

Estas quantias não apresentam alteração alguma.

Imposto sobre o tráfego: 2:969\$025 réis. — Menos 152\$382 réis que no anno anterior.

Contas correntes e contas d'ordem crédoras: 258:865\$309 réis. O augmento que sobe a 16:521\$436 não tem nenhuma explicação; é resultado do egual movimento causado nas contas d'ordem devedoras em consequencia da elevação da prestação que se pagou em fins de dezembro.

Fundos de seguro: 3:091\$195 réis.

Como anteriormente, esta conta foi augmentada do premio annual de 317\$700 réis.

Coupons de obrigações: 2.567:365\$828 réis. — O augmento é de 217:164\$875 réis, representando a differença entre os coupons 33 e 34, vencidos em 1895, e a somma dos pagamentos effectuados no coupon n.^o 18.

Não tendo a fazer objecção alguma sobre o balanço e as contas que vos são submettidas pelo conselho d'administração, propomos, senhores, que os aproveis como estão apresentados.

O CONSELHO FISCAL.

Resoluções

Primeira. — A assembléa geral, depois de ter ouvido o parecer formulado pelo conselho fiscal, approva o relatorio, o balanço e as contas do anno de 1895 (17.^o exercicio) taes como foram apresentados pelo conselho de administração.

Segunda. — A assembléa geral confirma a nomeação, como administrador, de mr. Mogenson, nos termos do artigo 26 dos estatutos.

Terceira. — A assembléa geral reelege como administradores: Mm. S. Boitelle, Jules Boitelle, Barão de Brussierre e Caillat.

Quarta. — A assembléa geral, em conformidade com o artigo 38 dos estatutos, nomeia membros titulares do conselho fiscal para o anno de 1896: Mm. Fourchault (Gustave), Zerbi (Pierre de) e François (Marel), e membros supplentes Mm. Guillemant (Paul) e Delange (Edouard).

LINHAS PORTUGUEZAS

Ponte de Arzilla. — Em 17 do corrente mez foram substituidas as duas vigas metallicas que formam esta ponte, junto á estação de Formozelha, por outras duas preparadas e montadas pela secção de pontes da companhia real.

A substituição effectuou-se no intervalo dos comboios n.º 5 e n.º 2, achando-se, no fim de 6 horas de um incessante e arduo trabalho, restabelecida a via.

Este trabalho, pela sua natureza, de difficil execução, foi seguido das provas regulamentares, por parte da fiscalização do governo, que deram excellentes resultados.

A ponte é formada por duas vigas obliquas de 22 metros cada uma; é de taboleiro inferior.

Dirigiram o trabalho, os srs. engenheiro Porto, chefe da secção Pemple Barbosa, sub-chefe Silvano e mestre geral Gayoso.

A fiscalização do governo era representado pelo engenheiro sr. Silveira.

Linha de Cascaes. — Foi aberta á exploração em 25 do corrente, a dupla via de Pedrouços a Belem, construída no leito definitivo.

Os trabalhos proseguem activamente até Alcantara, sendo de esperar que este anno seja construída a dupla via até o Caes de Sodré.

A estação de Belem foi construída com caracter provisório. O edificio é singelo e elegante.

As plataformas das duas linhas são amplas e extensas.

Este trabalho está a cargo do chefe da secção de via e obras, sr. Garcez.

LINHAS HESPAÑOLAS

Tremvias de Valencia. — As empresas dos tremvias de Valencia estão fazendo experiencias para instalar motores electricos nas proprias carruagens.

Beires a Almeria. — Affirma-se que se pensa em construir uma nova linha ferrea destinada a ligar Beires a Almeria, com o fim de facilitar a exploração dos ricos minerios de chumbo e de ferro das serras de Canjayar e Beires.

O Cantabrico. — Começaram já os estudos para o prolongamento do caminho de ferro do Cantabrico, desde Cabazón de la Sal a Posada, no concelho de Llanes.

A referida linha entrará nas Asturias por Unquera; os trabalhos preparatorios devem estar concluidos em sete ou oito mezes.

Estação de Santander. — Com grande actividade está sendo construída a estação provisória do caminho de ferro de Santander a Solares.

Trabalha-se dia e noite; em varios pontos estão installados focos electricos.

Na linha dão-se os ultimos retoques e prosegue-se na montagem dosapparehos telephonicos.

Este novo caminho de ferro deve em breve ser examinado por agentes do governo.

Santander a Bilbao. — É grande a impaciencia com que se espera a inauguração d'esta linha.

Havia idéa de se realisarem grandes festejos no dia da abertura ao serviço publico, mas a direcção da companhia exploradora, reconhecendo que a Hespanha está atravessando presentemente uma crise agudissima, perante a qual seria imprópria qualquer festividade, resolveu entregar dois mil duros ao governo, com o fim de socorrer os primeiros soldados que regressem de Cuba, feridos ou enfermos.

Ao espirito patriótico dos hespanhoes deve ter sido muito agradável esta resolução.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

Ao parlamento francez foi apresentada uma proposta pelo deputado Bozérian relativa ao estabelecimento de um novo genero de volumes postaes, os *volumes agricolas*. Deseja mr. Bozérian que se estabeleça, com o fim de aproximar mais o productor do consumidor evitando-se os intermediarios, uma tarifa muito reduzida para o transporte de pequenos volumes contendo productos agricolas.

O transporte será feito por intermedio dos syndicatos agricolas em combinação com as linhas ferreas, organisando-se o serviço de forma que os volumes sejam entregues em casa do consumidor.

O transporte das taras vazias será feito pelas companhias mediante pagamento de uma pequena taxa.

O augmento extraordinario que tem tido em França o transporte de volumes pequenos tem obrigado as companhias a estudar qual seja o melhor systema de reduzir ao minimo os inconvenientes que resultam de um trafego d'este genero quando se torna excessivamente abundante.

A administração da grande linha do P. L. M. resolveu habilitar as suas estações a fazer empacotamentos especiaes (mballages) com o fim de reduzir o numero de volumes, reunindo n'um só aquelles que podem ser transportados juntamente.

A grupagem em wagon só se faz quando se trata de um trafego mais importante. Era, pois, preciso para fazer a grupagem dos pequenos volumes, descobrir unidades de agrupamento, menores que o wagon.

Na linha do P. L. M. foi adoptado o cabaz, o sacco e a rêde.

O cabaz recebe de preferencia os volumes frageis e todos aquelles que exigem mais cuidado no transporte. A companhia mandou fazer cabazes que se podem desarmar, a fim de mais facilmente os transportar, quando vazios.

Os saccos — ha de duas especies: de fundo rectilineo, fechado por meio de um triangulo de ferro, e de fundo chato, fechado por meio de uma corda — são destinados a reunir volumes que offerecem certa flexibilidade: volumes de novidades, mercearia, etc.

A rêde presta-se especialmente ao trafego de volumes que offerecem certa flexibilidade. Ha de tres especies: grande, pequena e especial para o transporte de flores.

A companhia recommendou ás suas estações que empreguem de preferencia o sacco e rêde, que tem sobre o cabaz a vantagem de serem mais baratos, terem menos peso e não serem *encombrants* em vasio.

O emprego d'estes agrupamentos especiaes torna-se obrigatorio sempre que a estação expedidora tenha determinada quantidade de volumes a enviar, ainda mesmo para estação que pertença a outra companhia.

A companhia do P. L. M. tratou de tomar sobre este novo serviço disposições especiaes que garantem o bom aproveitamento das grupagens, estabelecendo regras para o seu emprego, á ida ou á volta, e especialmente organisando as coisas de forma que não se possam confundir a responsabilidade do pessoal das estações e a do pessoal dos comboios.

SUISSA

Foi já assignado pelos governos suiso e italiano e pela companhia do Jura-Simplon, o contracto para a construcção do grande tunnel do Simplon a que nos temos referido por varias vezes.

Publicámos já as principaes condições d'esse contracto.

A extensão em metros do novo tunnel comparada com a dos maiores tunneis que hoje existem, todos elles situados nos Alpes, é a seguinte:

	Comprimento	Altitude do ponto mais alto	Pendente maxima	Carga maxima sobre o tunnel
S. Gotardo	14.984	1.154,6	0,00582	1.706
Monte-Cenis	12.849	1.294,7	0,022	1.654
Alberg	10.240	1.310,6	0,015	720
Simplon	19.734	705,2	0,007	2.135

INGLATERRA

Depois de um importante descarrilamento de um comboio expresso na linha de Londres a Leeds, procedeu-se a um inquerito rigoroso para melhor determinar as causas que originaram o accidente.

Reconheceu-se que tinha sido a balastragem insufficiente e imperfeita o principal, senão, o unico motivo.

A proposito d'isto lêmos que na America e em algumas colonias inglezas se usam wagons especiaes de balastro munidos de uma especie de arado, com o qual se simplifica muitissimo o trabalho de espalhar e nivelar a balastragem.

Com wagons d'esta ordem, faz-se o serviço de descarga d'um comboio de balastro e a respectiva balastragem em muito pouco tempo e com grande e importante economia de pessoal.

HANOVER

Chamamos a attenção dos srs. vereadores do municipio de Lisboa, para a seguinte noticia, que muito os deve interessar:

No Hanover acaba de adoptar-se nos tremvias de tracção electrica uma applicação simultanea de acumuladores e *trolley*.

Fóra dos povoados e nos arrabaldes, as carruagens tomam a corrente de uma linha aerea. A força electrica, ao mesmo tempo que actua sobre os motores, carrega tambem a bateria dos acumuladores que os vehiculos levam. Ao chegar aos pontos mais centraes, o vehiculo continúa a sua marcha sobre a via ordinaria, recebendo dos seus acumuladores a força motora necessaria.

Meditem os srs. vereadores sobre isto que se passa no Hanover e façam a devida comparação com o contracto que acabam de negociar com a companhia carris de ferro.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Serviço de grande e pequena velocidade no apeadeiro de Barcarena

Desde 25 de junho de 1896 o apeadeiro de Barcarena, situado ao kilometro 15,3 da linha de Lisboa a Cintra e Torres, será aberto a todo o serviço de grande e pequena velocidade, applicando-se as tarifas em vigor pela forma seguinte:

Expedições.—No sentido ascendente considerar-se-hão como procedentes de Queluz; no descendente como de Cacem.

Recepções.—No sentido ascendente considerar-se-hão como destinadas a Cacem; no descendente como destinadas a Queluz. Lisboa, 15 de junho de 1896.

ARREMATATÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de tapetes

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 14 do proximo mez de julho, na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 200 metros correntes de tapete para carruagens.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 10.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 50.000 da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos á ordem d'esta direcção.

As condições de concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 20 de junho de 1896.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de travessas de pinho

Pelo presente se faz publico que no dia 12 do proximo mez de agosto, á 1 hora da tarde, se ha de proceder no governo civil do districto do Porto, e perante o ex.^{mo} conselheiro governador civil, ao concurso publico para a adjudicação do fornecimento de 120.000 travessas de pinho para os caminhos de ferro do Minho e Douro, durante 2 annos, sendo 60.000 em cada anno.

O deposito provisorio para ser admittido á licitação, é de réis 1.080.000 e o definitivo de 50.000 da importancia da adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno d'encargos relativos a este fornecimento, podem ser examinadas em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, na secção do expediente do serviço de via e obras, na estação do Porto, em Campanhã. Porto, 13 de junho de 1896.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de tectos para carruagens e encerados para wagons

No dia 8 de julho, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 100 tectos para carruagens e 200 encerados para wagons.

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

Fornecimento d'aço para ferramentas e para mallas

No dia 8 de julho proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de aço para ferramentas e para mallas.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da companhia, 28, rue de Chateaudun. Lisboa, 30 de maio de 1896.

Fornecimento de pinceis e escovas

No dia 8 de julho, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de brochas, brochinhas, escovas, espanadores, pinceis e trinchas.

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

Lisboa, 2 de junho de 1896.

Fornecimento de arame de ferro galvanizado

No dia 22 de julho, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de arame de ferro galvanizado.

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

Lisboa, 19 de junho de 1896.

Fornecimento de campanulas para telegrapho

No dia 22 de julho, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 10.000 campanulas para telegrapho.

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

Lisboa, 20 de junho de 1896.

Fornecimento de folhas de amianto

No dia 22 de julho proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de folhas de amianto.

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

Lisboa, 22 de junho de 1896.

Leilão de remessas retardadas

Em 6 de julho proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 111.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 6 de maio de 1896, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirar-as, pagando o seu debito á companhia, para o que deverão dirigir-se ao serviço do trafego, na estação central do Rocio, todos os dias não santificados até 4 do dito mez de julho inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 da tarde.

N.º 17.226, do Porto a Esmoriz, 2 caixas de genebra e canna, pesando 82 kilos, consignatario M. F. Sá.

N.º 35.485, de Santarem a Porto, 6 volumes com roupa e mobilia, pesando 239 kilos, consignatario Mauricio Lopes.

N.º 40.859, de T. Novas a Lisboa P., 2 caixas de sabão, pesando 72 kilos, consignatario Eduardo Salles.

N.º 25.627, de Aveiro a Lisboa P., 5 volumes de roupa, pesando 107 kilos, consignatario Francisco Peres.

N.º 21.777 de Estarreja a Lisboa P., 7 grades ladrilhos, pesando 335 kilos, 1 porção de madeira pesando 3.850 kilos, 1 casco com vinho pesando 799 kilos, 93 volumes de mobilia, 1 porção de madeira pesando 1.470 kilos, 2 caldeiras e uma porção de sucata, pesando 27.000 kilos, consignatario Eduardo Pinto Magalhães.

N.º 92.651, de Gaia a Elvas, 4 cascos vassios, pesando 560 kilos, consignatario Optimo dos Santos.

N.º 92.246, de Gaia a Lisboa P., 25 caixas com vinho, pesando 359 kilos, consignatario commissão central promotora do commercio de vinhos e azeites.

EXPOSIÇÃO IMPERIAL

AVENIDA-PALACE

Aberta todos os dias das 2 ás 11 da noite

ENTRADA 100 REIS

ESPLENDIDAS COLLECÇÕES DE

50 vistas de cada paiz, variando sempre cada semana

DURANTE ESTA SEMANA

PALERMO — MALTA — ATHENAS

NA PROXIMA SEMANA

HUNGRIA, BOSNIA E HERZEGOVINA

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Manceau.
Antuerpia.—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.
Berlim.—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.
Bremen.—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.
Hendaye e Irun.—(Fronteira franco-hespanhola) J. Goutelle et Mitjaville.—Agentes de alfândegas e de transportes internacionais — Casas em Paris e Barcelona.

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

LISBOA Hotel de l'Europe.—Seul hotel français au centre de la ville — Cuisine française.

LISBOA Hotel Frankfurt.—T. de St.ª Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio — Grande conforto, bons quartos de 15000 a 25000 rs. por pessoa.

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

LISBOA Hotel Americano.—P. de S. Paulo, n.º 3. — Proximo dos caes e banhos do arsenal. — Bons quartos e aposentos. — Preços: 15000 rs. para cima.

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

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

CINTRA Hotel Nunes.—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 15600 a 25000 rs. — Prop. João Nunes.

CINTRA Hotel Netto.—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceiados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 400 pessoas. Preços razoaveis. — Prop. Romão Garcia Vinhas.

MAFRA Hotel Moreira.—no largo, em frente do convento. — Bellas accomodações desde 15000 réis por dia até 15500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

EVORA Hotel Eborense.—Um dos principaes do Alentejo. Sala de visitas, casa de banho, bella casa de jantar com linda vista. Aceio, commodidade e preços economicos. — Prop. José Augusto Nunes.

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

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

FIGUEIRA DA FOZ Hotel Universal.—Rua 11 de setembro. No centro da cidade, proximo da praia dos Casinos, theatros, colyseu, mercado e jardim. Americano pela porta. Preços commodos. — Prop. João Vieira.

FIGUEIRA DA FOZ Hotel Saudade.—Rua da Saudade, Bairro novo. Magnificas vistas para o mar, muito perto da praia. Colyseu Figueirense, e proximo do Casino Mondego e theatro-circo. — Preços variam entre 900 e 1500 ré s.

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

PRAIA DO FURADOURO (OVAR) hotel Furadouro.—Abre no dia 15 de julho. Commodidades e limpeza, serviço de cozinha esmerado. Preços de 600 a 1200. Banhos quentes e frios. Carros na estação d'Ovar. — Prop. Silva Cerveira.

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.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. — Prop. Lopez Munhós.

PORTO Grande Hotel America Central.—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos banhos Aceio e bom serviço. 15000 a 15400 rs. diarios.

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

GUIMARÃES Hotel do Toural.—Bello tratamento, por 15000 a 15500 réis diarios. Serviço avulso, almoço 400, jantar 600 réis.

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. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão.

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

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, orchestre — Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.º 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.º ordre.

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

CALDAS DA FELGUEIRA

CANNAS DE SENHORIM
Beira Alta



Grande Hotel Club

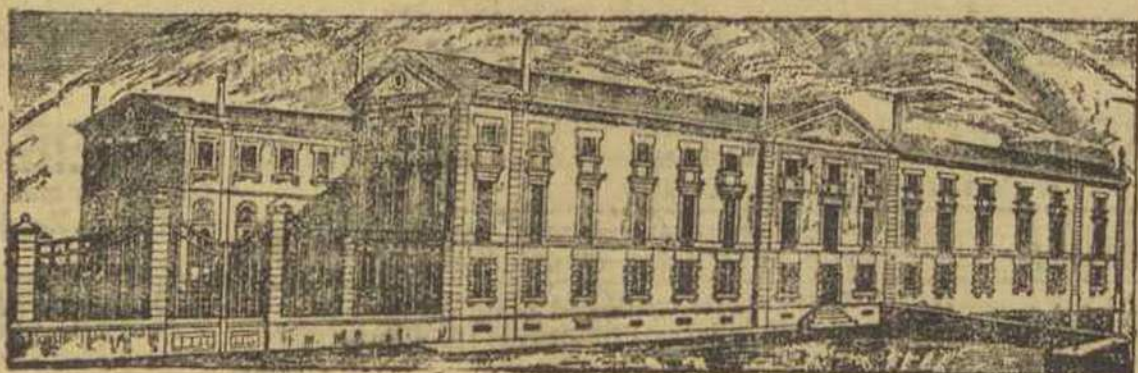
Magnificas accomodações desde 1.º a 200 réis, comprehendendo serviço, club, etc. Bonus para os medicos.

O hotel foi este anno adjudicado á acredited firma Silva & Ferreira do Restaurant Club de Lisboa, ficando em vigor os antigos preços. Ha tambem boas casas mobiladas para alugar.

Para esclarecimentos: rua de S. Julião, 80 1.º, Lisboa. Correspondencia para **Caldas da Felgueira**, ao gerrnte da companhia do Grande Hotel.

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

Abriu em 1.º de maio. — Estação de correio e telegrapho, medico, pharmacia e barbeiro.



Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abriu em 1 de maio

Fecha a 30 de novembro

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

Foi completamente reformado e comprehende 64 banheiras de 1.ª a 5.ª classe, duas salas para duches, uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inalação, pulverização, e aspiração, com gabinetes annexos e independentes para toilette.

E sem duvida o melhor do reino, mais barato, e gratis para os medicos

Para esclarecimentos, em Lisboa, rua do Alecrim 125.

VIAGEM — Faz-se toda em caminho de Ferro de Hespanha e Portugal até Cannas de Senhorim (**Beira Alta**), e d'ahi 5 kilometros de estrada de macdam, em bons carros, a todos os comboios. — A estação de Cannas, na linha da Beira Alta, liga directamente com as linhas ferreas portuguezas e com as hespanholas pelas fronteiras de Badajoz, Caceres, Villar Formoso, Barca d'Alva e Tuy.

Estabelecimento hydrologico de Pedras Salgadas

ESTAÇÃO THERMAL DESDE 10 DE MAIO ATÉ 10 DE OUTUBRO

Aguas alcalinas, ferruginosas, lithicas, arsenicaes e gazosas

Uteis no tratamento de muitos padecimentos, do aparelho digestivo, figado, rins, bexiga, gotta, albuminuria, diabette, etc., etc.

Casa de banhos com todos os aparelhos e aperfeiçoamentos da moderna hydrotherapia, sob todas as formas. Sala d'aerotherapia, pulverisações e irrigações, inalações d'acido carbonico nativo.

Gymnasio e sala d'armas. Assistencia medica permanente e pharmacia.

Uma magnifica vaccaria.

Dois excellentes hoteis de 1.ª classe. — Grande hotel e hotel do Avelames. Um hotel de 2.ª classe — hotel da Boa Vista. Preços diversos conforme a ordem do hotel e a qualidade dos aposentos.

Extenso parque, passatempos variados ao ar livre, jogos, lago, carreira de tiro, etc., etc. Salão para concertos e dança, gabinete de leitura. Serviço telegraphico, carruagens para passeios e digressões.

Jornada: caminho de ferro até a Regoa: desde este ponto a Pedras Salgadas, carruagens e malaposta.

Deposito geral das aguas e administração da companhia: **Rua de D. Pedro, 172 — PORTO**

AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O successivo augmento no consumo d'estas aguas attestam bem a sua efficacia. Usam-se no tratamento da escrophulose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos do estomago, figado e baco, inflamações de quaesquer órgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrhœas, anemia e chlorose.

Deposito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo Filhos, Rocio; José Feleiciano Alves d'Azevedo, Drogaria, rua do Carmo, 45 e 47.

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

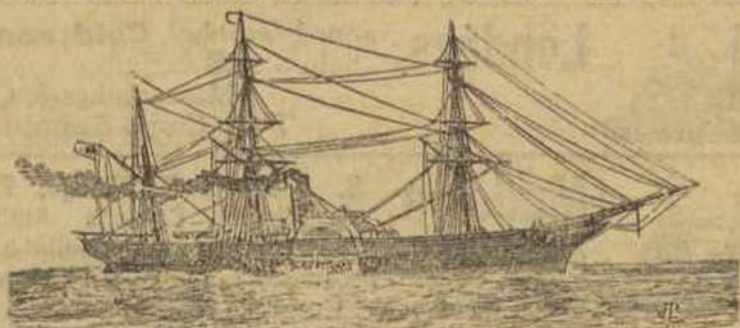
O vapor **GOMES IV** — Commandante **ROCHA JUNIOR**

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

Alberto R Centeno & C.^a



BERNHARD LEUSCHNER
AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA
NORDDEUTSCHER LLOYD



Carreiras de paquetes para o Brazil, Rio da Prata, Nova-York, Baltimore, Asia Oriental e Australia

Sahidas quinzenaes de LEIXÕES para o RIO DE JANEIRO e SANTOS tocando mensalmente em LISBOA, PERNAMBUCO e BAHIA

Estes magnificos e luxuosos paquetes, illuminados a luz electrica, offerecem todas as commodidades possiveis aos srs. passageiros, visto estarem providos de todos os melhoramentos mais modernos.

Os srs. passageiros de 1.ª classe podem escolher os beliches que desejarem a vista das plantas dos paquetes, que se acham patentes nos escriptorios das agencias no Porto e em Lisboa, mas n'este caso recommenda-se **muita antecedencia**, em vista da grande acceitação que estes luxuosos paquetes teem tido por parte do publico.

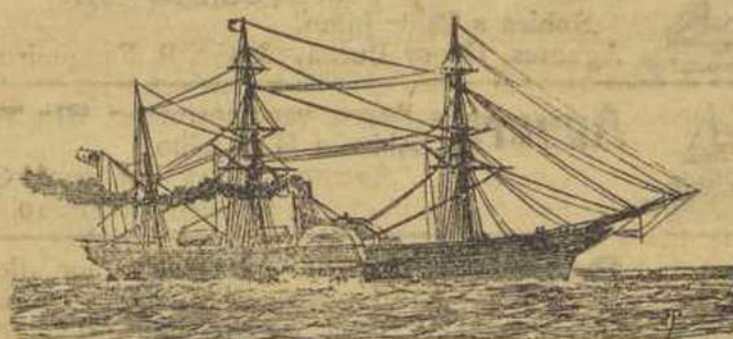
Por estes paquetes tambem se acceitam passageiros para **Paranaguá, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul**, com transferencia no Rio de Janeiro para o paquete **Moewe**, da mesma companhia.

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da

Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.º, e em Lisboa ao agente João Patricio Alvares Ferreira, rua dos Balhóeiros, 135, 1.º

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 **DANUBE**, sahirá a 13 de julho

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

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

AGENTES

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

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

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de julho de 1896.

COMPANHIA REAL

Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.
Part. 8-30 t.	Part. 7-18 m.
Cheg. 10-0 t.	Cheg. 10-55 m.

Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.
Part. 3. ^{as} e sextas	Part. 2. ^{as} e 6. ^{as}
Cheg. 6-00 t.	Cheg. 11-7 t.

Lisb. C.S.-Porto	Porto-Lisb. C.S.
Part. 7-30 m.	Part. 9-20 t.
Cheg. 8-30 t.	Cheg. 10-0 t.

Aveiro-Porto	Porto-Aveiro
Part. 4-0 m.	Part. 6-30 m.
Cheg. 1-30 m.	Cheg. 2-50 t.

Espinho-Porto	Porto-Espinho
Part. 9-0 m.	Part. 9-45 m.
Cheg. 10-0 t.	Cheg. 11-29 m.

Lisboa R.-V. Alca.	V. Alca.-Lisboa R.
Part. 7-30 t.	Part. 5-25 m.
Cheg. 8-55 t.	Cheg. 6-0 m.

Lisb. C.S.-V. Alca.	V. Alca.-Lisb. C.S.
Part. 7-30 m.	Part. 8-0 t.
Cheg. 10-0 t.	Cheg. 10-0 t.

Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.
Part. 7-30 t.	Part. 6-45 m.
Cheg. 19-0 t.	Cheg. 8-45 m.

Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.
Part. 7-30 m.	Part. 9-15 t.
Cheg. 19-0 t.	Cheg. 8-45 m.

Lisb. C.S.-Sant.	Sant.-Lisb. C.S.
Part. 2-0 t.	Part. 4-35 t.
Cheg. 4-30 t.	Cheg. 6-45 m.

Lisb. C.S.-Entr.	Entr.-Lisb. C.S.
Part. 4-0 m.	Part. 11-11 m.
Cheg. 11-0 m.	Cheg. 3-0 t.

Coim.-Figueira	Figueira-Coim.
Part. 7-15 m.	Part. 9-2 m.
Cheg. 4-30 t.	Cheg. 6-6 t.

Lisboa R.-Fig.	Fig.-Lisboa R.
Part. 7-0 m.	Part. 3-20 t.
Cheg. 7-0 t.	Cheg. 5-28 m.

Lisboa R.-Alfar.	Alfar.-Lisboa R.
Part. 7-0 m.	Part. 3-18 t.
Cheg. 7-0 t.	Cheg. 5-35 m.

Figueira-Alfar.	Alfar.-Figueira.
Part. 4-30 m.	Part. 5-35 m.
Cheg. 12-5 t.	Cheg. 12-47 t.

Fig.-B. Amieira	B. Amieira-Fig.
Part. 7-30 m.	Part. 8-2 m.
Cheg. 10-57 m.	Cheg. 10-57 m.

Abrantes-Guard	Guard-Abrantes
Part. 1-3 m.	Part. 9-10 m.
Cheg. 1-45 t.	Cheg. 12-10 m.

Lisboa R.-Cint.	Cint.-Lisboa R.
Part. 7-30 m.	Part. 8-34 m.
Cheg. 9-30 m.	Cheg. 10-32 m.

Lisb. C.S.-V. Alca.	V. Alca.-Lisb. C.S.
Part. 11-30 m.	Part. 12-36 t.
Cheg. 13-0 t.	Cheg. 7-45 m.

Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.
Part. 4-30 t.	Part. 3-38 t.
Cheg. 5-15 t.	Cheg. 6-5 t.

Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.
Part. 7-0 t.	Part. 8-22 t.
Cheg. 9-0 t.	Cheg. 10-24 t.

Lisb. C.S.-Sant.	Sant.-Lisb. C.S.
Part. 2-0 t.	Part. 4-35 t.
Cheg. 4-30 t.	Cheg. 6-45 m.

Lisb. C.S.-Entr.	Entr.-Lisb. C.S.
Part. 4-0 m.	Part. 11-11 m.
Cheg. 11-0 m.	Cheg. 3-0 t.

Coim.-Figueira	Figueira-Coim.
Part. 7-15 m.	Part. 9-2 m.
Cheg. 4-30 t.	Cheg. 6-6 t.

Lisboa R.-Fig.	Fig.-Lisboa R.
Part. 7-0 m.	Part. 3-20 t.
Cheg. 7-0 t.	Cheg. 5-28 m.

Lisboa R.-Alfar.	Alfar.-Lisboa R.
Part. 7-0 m.	Part. 3-18 t.
Cheg. 7-0 t.	Cheg. 5-35 m.

C. Sodré-P. Aro.	P. Aro.-C. Sodré
Part. 7-30 m.	Part. 8-5 m.
Cheg. 9-25 m.	Cheg. 10-1 m.

C. Sodré-Caso.	Caso.-C. Sodré
Part. 7-0 m.	Part. 8-15 m.
Cheg. 9-0 m.	Cheg. 10-14 m.

Lisboa R.-Sacav.	Sacav-Lisboa R.
Part. 6-15 m.	Part. 7-0 m.
Cheg. 7-45 m.	Cheg. 8-29 m.

Lisb. T. P.-Faro	Faro-Lisb. T. P.
Part. 4-30 t.	Part. 5-0 m.
Cheg. 5-30 m.	Cheg. 6-30 t.

Lisboa T. P.-Beja	Beja-Lisboa T. P.
Part. 8-0 m.	Part. 3-5 t.
Cheg. 10-0 m.	Cheg. 10-0 m.

Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.
Part. 8-0 m.	Part. 5-0 t.
Cheg. 10-0 t.	Cheg. 11-45 m.

Beja Pias	Pias-Beja
Part. 1-10 m.	Part. 2-40 m.
Cheg. 8-30 t.	Cheg. 10-0 t.

Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.
Part. 8-0 m.	Part. 3-45 t.
Cheg. 4-30 t.	Cheg. 11-10 t.

P. Novo-Setub.	Setub. P. Novo
Part. 5-10 m.	Part. 6-7 m.
Cheg. 5-20 t.	Cheg. 5-44 t.

Lisb. T. P.-Setub.	Setub.-Lisb. T. P.
Part. 8-0 m.	Part. 10-10 m.
Cheg. 4-30 t.	Cheg. 6-25 t.

Lisb. T. P.-Setub.	Setub.-Lisb. T. P.
Part. 8-0 m.	Part. 10-10 m.
Cheg. 4-30 t.	Cheg. 6-25 t.

Lisb. T. P.-Setub.	Setub.-Lisb. T. P.
Part. 8-0 m.	Part. 10-10 m.
Cheg. 4-30 t.	Cheg. 6-25 t.

Lisb. T. P.-Setub.	Setub.-Lisb. T. P.
Part. 8-0 m.	Part. 10-10 m.
Cheg. 4-30 t.	Cheg. 6-25 t.

Lisb. T. P.-Setub.	Setub.-Lisb. T. P.
Part. 8-0 m.	Part. 10-10 m.
Cheg. 4-30 t.	Cheg. 6-25 t.

BEIRA ALTA

Fig.-V. Form.	V. Form.-Fig.
Part. 5-30 m.	Part. 4-20 t.
Cheg. 9-35 m.	Cheg. 8-00 t.

Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira
Part. 3-10 t.	Part. 4-48 t.
Cheg. 7-30 m.	Cheg. 9-20 m.

Pamp. F. Onoro	V. Form. Pamp.
Part. 3. ^{as} e sextas	Part. 2. ^{as} e 6. ^{as}
Cheg. 11-13 t.	Cheg. 5-34 m.

Pampilh.-Mang.	Mang.-Pampilh.
Part. 6-35 t.	Part. 9-47 t.
Cheg. 7-35 m.	Cheg. 10-50 m.

Mang.-Guarda	Guarda-Mang.
Part. 4. ^{as} feiras e sab.	Part. 5. ^a feiras e dom.
Cheg. 10-0 t.	Cheg. 12-50 m.

SUL E SUESTE

Lisb. T. P.-Faro	Faro-Lisb. T. P.
Part. 4-30 t.	Part. 5-0 m.
Cheg. 5-30 m.	Cheg. 6-30 t.

Lisboa T. P.-Beja	Beja-Lisboa T. P.
Part. 8-0 m.	Part. 3-5 t.
Cheg. 10-0 m.	Cheg. 10-0 m.

Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.
Part. 8-0 m.	Part. 5-0 t.
Cheg. 10-0 t.	Cheg. 11-45 m.

Beja Pias	Pias-Beja
Part. 1-10 m.	Part. 2-40 m.
Cheg. 8-30 t.	Cheg. 10-0 t.

Lisboa T. P.-Ext.	Ext.-Lisboa T. P.
Part. 8-0 m.	Part. 3-45 t.
Cheg. 4-30 t.	Cheg. 11-10 t.

P. Novo-Setub.	Setub. P. Novo
Part. 5-10 m.	Part. 6-7 m.
Cheg. 5-20 t.	Cheg. 5-44 t.

Lisb. T. P.-Setub.	Setub.-Lisb. T. P.
Part. 8-0 m.	Part. 10-10 m.
Cheg. 4-30 t.	Cheg. 6-25 t.

Lisb. T. P.-Setub.	Setub.-Lisb. T. P.
Part. 8-0 m.	Part. 10-10 m.
Cheg. 4-30 t.	Cheg. 6-25 t.

Lisb. T. P.-Setub.	Setub.-Lisb. T. P.
Part. 8-0 m.	Part. 10-10 m.
Cheg. 4-30 t.	Cheg. 6-25 t.

C. Crano-Evora	Evora-C. Crano
Part. 3-0 t.	Part. 4-0 t.
Cheg. 7-10 t.	Cheg. 8-2 t.

C. Branca-Beja	Beja-C. Branca
Part. 6-10 m.	Part. 9-0 m.
Cheg. 4-30 t.	Cheg. 7-24 t.

Beja-Faro	Faro-Beja
Part. 11-20 m.	Part. 7-35 t.
Cheg. 6-30 m.	Cheg. 2-40 t.

MINHO E DOURO

Porto-Valença	Valença-Porto
Part. 8-0 m.	Part. 1-10 t.
Cheg. 11-10 m.	Cheg. 3-25 t.

Porto-Vianna	Vianna-Porto
Part. 5-0 m.	Part. 10-25 m.
Cheg. 5-15 t.	Cheg. 10-30 t.

Vianna-Valença	Valença-Vianna
Part. 7-0 m.	Part. 9-15 m.
Cheg. 6-0 t.	Cheg. 8-10 t.

Porto-Braga	Braga-Porto
Part. 5-0 m.	Part. 8-10 m.
Cheg. 8-0 m.	Cheg. 10-35 m.

Porto-B.d'Alva	B.d'Alva-Porto
Part. 7-40 m.	Part. 3-15 t.
Cheg. 1-30 t.	Cheg. 8-50 t.

Porto-Regoa	Regoa-Porto
Part. 6-0 t.	Part. 11-30 t.
Cheg. 3-12 m.	Cheg. 8-0 m.

Porto-Juncal	Juncal-Porto
Part. 4-30 m.	Part. 8-48 m.
Cheg. 5-48 t.	Cheg. 10-0 t.

Regoa-B. d'Alva	B. d'Alva-Regoa
Part. 6-20 m.	Part. 12-5 t.
Cheg. 3-45 t.	Cheg. 9-20 t.

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, (via Suez), vap. allem., **Bundesrath**.

Sahirá a **10** de julho.

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



Africa Oriental, (via Suez), vapor allemão, **Herzog**.

Sahirá a **31** de julho.

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



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

Sahirá a **16** de julho.

Agentes, Alberto R. Centeno & C.^a

Largo dos Torneiros, n.º 5.



Alicante, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez, **Saint-Paul**.

Sahirá a **12** de julho.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Anvers e Havre, vap. portuguez, **Rio Tejo**.

Sahirá a **11** de julho.

Agentes, Henry Burnay & C.^a,

R. dos Fanqueiros, 10.



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor allemão, **Curityba**.

Sahirá a **8** de julho.

Agente, Ernesto George,

R. da Prata, 8.



Bordeaux, vapor francez, **Equateur**.

Sahirá de **8** a **10** de julho.

Messageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Cabo Verde e portos da Guiné, vapor portuguez, **Bissau**.

Sahirá a **2** de julho.

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



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez, **Orcana**.

Sahirá a **9** de julho.

Agent., E. Pinto Basto & C.^a, C. do Sodré, 64, 1.º



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **Brésil**.

Sahirá a **8** de julho. — Messageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.º



Glasgow e Liverpool, vap. hespanhol, **Her-rera**.

Sahirá a **10** de julho.

Mascarenhas & C.^a

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Hamburgo, vapor allemão, **Montevideo**.

Sahirá a **7** de julho.

Agente, Ernesto George,

R. da Prata, 8.



Havre, e Anvers, vapor francez, **Saint-Philippe**.

Sahirá a **10** de julho.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10



Liverpool, vapor inglez, **Egyptian**.

Sahirá a **6** de julho.

Mascarenhas & C.^a

T. Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Lisbon**.

Sahirá a **11** de julho.

Mascarenhas & C.^a,

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Oporto**.

Sahirá a **18** de julho.

Mascarenhas & C.^a

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Sobralense**.

Sahirá a **2** de julho.

Agentes, Garland Laidley & C.^a,

R. do Alecrim, 10.



Loanda, Lourenço Marques e Madagascar, vap. francez, **Paranaguá**.

Sahirá a **21** de julho.

Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



Londres, vapor hespanhol, **Rioja**.

Sahirá a **4** de julho.

Mascarenhas & C.^a

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres e Anvers, vap. hespan., **J. Cuningham**.

Sahirá a **11** de julho.

Mascarenhas & C.^a

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres, vapor hespanhol, **Calderon**.

Sahirá a **18** de julho.

Mascarenhas & C.^a

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizette,

Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, Porto Alexandre, v. port., **S. Thomé**.

Sahirá a **6** de julho. Empresa Nacional de Navegação.



Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão, **Olinda**.

Sahirá a **15** de julho.

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



Pernambuco, Maceló, Bahia, Rio e Santos, vapor francez, **Cordoba**.

Sahirá a **3** de julho.

Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio e Santos, vap. francez, **Parahyba**.

Sahirá a **19** de julho.

Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **Matapan**.

Sahirá de **6** a **7** de julho.

Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez, **Corsica**.

Sahirá a **14** de julho.

Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez, **Corrientes**.

Sahirá a **26** de julho.

Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



S. Miguel, Terceira, Graciosa (S.^{ta} Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal, Flôres e Corvo, vapor portuguez, **Açôr**.

Sahirá a **5** de julho.

Agente, Germano S. Arnaud, Caes Sodré, 84, 2.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vap. ingl., **Danube**.

Sahirá a **13** de julho.

Agentes, James Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.º



S. Vicente, Rio e portos do Pacifico, vapor inglez, **Oropesa**.

Sahirá a **8** de julho.

Agent., E. Pinto Basto & C.^a, C. do Sodré, 64, 1.º



Southampton, vapor inglez, **Thames**.

Sahirá a **1** de julho.

Agentes, James Rawes & C.^a

R. d'El-Rei, 31, 1.º



Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez, **Saint-André**.

Sahirá a **13** de julho.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.

PEQUENA VELOCIDADE

TARIFA ESPECIAL N.º 14

TRANSPORTE DE TELHA E TIJOLO

SEM RESPONSABILIDADE

Expedições de wagons completos de 6000 kilos ou pagando como tal

§ 1.º PREÇOS POR TONELADA E KILOMETRO

De 50 a 100 kilometros	14 réis	
De 101 a 200	13	» minimo de percepção 17400 réis por tonelada
Alem de 201	12	» 27600

§ 2.º Preços especiaes

De Pampilhosa Local, às estações seguintes sem reciprocidade

ESTAÇÕES DE DESTINO	DISTANCIA KILOMETRICA	Preço por tonelada comprehendidas as despezas accessorias
Santa Comba.....	36	Reis 850
Carregal.....	48	» 900
Cannas.....	59	» 17000
Nellas.....	67	» 17100
Mangualde.....	79	» 17200
Gouvêa.....	94	» 17400
Celorico.....	118	» 17600
Villa Franca.....	132	» 17700
Guarda.....	156	» 17800
Villar Formoso.....	202	» 27200

CONDIÇÕES

1.º Além dos preços estabelecidos no § 1.º cobrar-se-hão as despesas accessorias na razão de 400 réis por tonelada.

Estes direitos poderão comtudo ser reduzidos a 200 réis por tonelada quando a carga, e descarga seja realisada pelos expedidores e Consignatarios ou á sua conta.

2.º Os expedidores e Consignatarios das expedições realisadas com a applicação dos preços do § 2.º farão á sua custa as operações de carga e descarga.

Para cada uma d'estas operações, sempre que realizadas pelos interessados (quer nas condições do § 1.º ou 2.º) são concedidas 24 horas, desde o momento em que o wagon fôr posto á disposição; findo este prazo, a Companhia reserva-se o direito de mandar valisar estas operações de sua conta ou conservar os wagons á disposição, cobrando no primeiro caso, 100 réis por tonelada e por operação de carga ou descarga, e no segundo 1:000 réis de estacionamento diario por wagon.

3.º As expedições nas condições do § 1.º, ainda mesmo que o seu percurso seja inferior a 50 kilometros, poderão disfructar a sua applicação, pagando por este minimo de percurso.

4.º As estações intermediarias de destino, não comprehendidas no § 2.º da presente tarifa, poderão disfructar a applicação dos preços estabelecidos para a estação immediata.

5.º A Companhia declina toda a responsabilidade pelas avarias que sobrevenham ás remessas realizadas com a applicação da presente tarifa, quando a carga ou a descarga tenha sido feita pelos expedidores e consignatarios.

6.º A Companhia reserva-se o direito d'ampliar por mais tres dias o praso fixado na tarifa geral para as expedições das mercadorias comprehendidas na presente tarifa, sem que por este facto haja direito a reclamação alguma.

7.º Fica pela presente retirada a applicação da 3.ª serie da tarifa especial PV. N.º 5 ás remessas de telha e tijolo.

8.º Ficam em tudo mais vigorando as condições da tarifa geral, quando não sejam contrarias ás disposições da presente.

Lisboa, 15 de Junho de 1896.

O ENGENHEIRO DIRECTOR DA COMPANHIA

Conde de Gouvêa

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de julho de 1896.

COMPANHIA REAL

Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-30 t. 7-18 m.	2-30 t. 4-0 m.
10-0 t. 10-55 m.	8-0 t. 6-44 m.

Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-00 t. 11-7 t.	5-51 m. 11-29 m.

Lisb. C.S.-Porto	Porto-Lisb. C.S.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-30 m. 9-20 t.	7-0 m. 8-33 t.

Aveiro-Porto	Porto-Aveiro
Part. Cheg.	Part. Cheg.
4-0 m. 6-30 m.	4-15 t. 6-38 t.
1-50 m. 3-50 t.	4-30 m. 8-29 m.

Espinho-Porto	Porto-Espinho
Part. Cheg.	Part. Cheg.
9-0 m. 9-45 m.	7-45 t. 8-27 m.

Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-30 t. 5-25 m.	8-35 t. 6-0 m.

Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-30 m. 8-0 t.	9-20 m. 10-0 t.

Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-30 t. 6-15 m.	6-45 t. 6-0 m.

Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-30 m. 9-15 t.	8-45 m. 1-0 t.

Lisb. C.S.-Sant.	Sant.-Lisb. C.S.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
2-0 t. 4-35 t.	6-45 m. 9-29 m.
4-30 t. 7-05 t.	12-30 t. 3-05 t.

Lisb. C.S.-Entr.	Entr.-Lisb. C.S.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
4-0 m. 11-11 m.	6-0 m. 1-30 t.
11-0 m. 3-0 t.	6-5 t. 10-0 t.

Coim. B. Figueira	Figueira-Coim.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-15 m. 9-2 m.	11-0 m. 12-48 t.
4-30 t. 6-6 t.	9-0 t. 10-10 t.

Lisboa R.-Fig.	Fig.-Lisboa R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-0 m. 3-24 t.	1-5 t. 10-20 t.
7-0 t. 5-23 m.	7-45 t. 6-30 m.

Lisboa R.-Alfar.	Alfar.-Lisboa R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-0 m. 3-18 t.	1-0 t. 10-20 t.
7-0 t. 5-35 m.	7-40 t. 6-30 m.

Caldas-Figueira	Figueira-Caldas
Part. Cheg.	Part. Cheg.
9-30 t. 7-30 t.	6-0 m. 10-55 m.

Figueira-Alfar.	Alfar.-Figueira.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
4-30 m. 5-35 m.	6-0 m. 7-3 m.
12-5 t. 12-47 t.	1-0 t. 2-0 t.
2-20 t. 3-18 t.	3-30 t. 4-13 t.
6-25 t. 7-30 t.	7-40 t. 8-43 t.

Fig.-B. Amieira	B. Amieira-Fig.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-35 m. 8-2 m.	10-30 m. 10-57 m.

Abrantes-Guard	Guard-Abrantes
Part. Cheg.	Part. Cheg.
1-3 m. 9-10 m.	6-15 m. 3-58 t.
1-15 t. 12-10 m.	5-15 t. 12-33 m.

Lisboa R.-Cint.	Cint.-Lisboa R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-30 m. 8-34 m.	5-15 m. 6-30 m.
9-30 m. 10-32 m.	6-30 m. 7-30 m.
11-30 m. 12-30 t.	7-45 m. 8-45 m.
1-30 t. 2-34 t.	9-0 m. 9-52 m.
4-30 t. 3-38 t.	11-0 m. 11-59 m.
5-15 t. 6-5 t.	1-0 t. 2-0 t.
7-0 t. 8-22 t.	3-30 t. 4-29 t.
9-0 t. 10-2 t.	6-15 t. 7-15 t.
10-30 t. 11-35 t.	7-30 t. 8-29 t.
12-15 m. 1-20 m.	10-15 t. 11-15 t.

Lisb. R.-Queluz	Queluz-Lisb. R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-30 m. 9-3 m.	9-10 m. 10-14 m.
8-0 t. 8-35 t.	8-45 t. 9-17 t.

Alc. M.-Bamfesa	Bamfesa-Alc. M.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-45 m. 7-5 m.	8-10 m. 9-0 m.
9-20 t. 9-40 t.	10-15 t. 10-35 t.

Lisb. R.-Sacav.	Sacav.-Lisboa R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-15 m. 7-0 m.	6-30 m. 7-15 m.
7-45 m. 8-29 m.	7-45 m. 8-29 m.
10-0 m. 10-44 m.	8-45 m. 9-29 m.
12-0 t. 12-14 t.	11-0 m. 11-45 m.
2-0 t. 2-44 t.	1-0 t. 1-45 t.
4-45 t. 5-29 t.	3-0 t. 3-45 t.
5-30 t. 6-14 t.	6-0 t. 6-44 t.
7-15 t. 7-59 t.	7-0 t. 7-45 t.
8-45 t. 9-29 t.	8-15 t. 8-59 t.
10-0 t. 10-44 t.	10-0 t. 10-44 t.
11-0 t. 11-45 t.	—

Lisb. R.-Queluz	Queluz-Lisb. R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-30 m. 9-3 m.	9-10 m. 10-14 m.
8-0 t. 8-35 t.	8-45 t. 9-17 t.

Alc. M.-Bamfesa	Bamfesa-Alc. M.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-45 m. 7-5 m.	8-10 m. 9-0 m.
9-20 t. 9-40 t.	10-15 t. 10-35 t.

Lisb. R.-Queluz	Queluz-Lisb. R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-30 m. 9-3 m.	9-10 m. 10-14 m.
8-0 t. 8-35 t.	8-45 t. 9-17 t.

Alc. M.-Bamfesa	Bamfesa-Alc. M.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-45 m. 7-5 m.	8-10 m. 9-0 m.
9-20 t. 9-40 t.	10-15 t. 10-35 t.

Lisb. R.-Queluz	Queluz-Lisb. R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-30 m. 9-3 m.	9-10 m. 10-14 m.
8-0 t. 8-35 t.	8-45 t. 9-17 t.

Alc. M.-Bamfesa	Bamfesa-Alc. M.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-45 m. 7-5 m.	8-10 m. 9-0 m.
9-20 t. 9-40 t.	10-15 t. 10-35 t.

Lisb. R.-Queluz	Queluz-Lisb. R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-30 m. 9-3 m.	9-10 m. 10-14 m.
8-0 t. 8-35 t.	8-45 t. 9-17 t.

Alc. M.-Bamfesa	Bamfesa-Alc. M.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-45 m. 7-5 m.	8-10 m. 9-0 m.
9-20 t. 9-40 t.	10-15 t. 10-35 t.

C. Sodré-P. Arc.	P. Arc.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-30 m. 8-5 m.	8-15 m. 8-50 m.
9-25 m. 10-3 m.	10-15 m. 10-49 m.
3-0 t. 3-37 t.	4-0 t. 4-35 t.
5-15 t. 5-51 t.	6-15 t. 6-50 t.
8-45 t. 9-20 t.	9-30 t. 10-6 t.

C. Sodré-Caso.	Caso.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-0 m. 8-15 m.	5-30 m. 6-50 m.
9-0 m. 10-14 m.	8-30 m. 9-40 m.
11-0 m. 12-15 t.	10-30 m. 11-40 m.
12-0 t. 1-10 t.	1-30 t. 2-40 t.
4-45 t. 5-55 t.	4-30 t. 5-45 t.
7-30 t. 8-40 t.	7-30 t. 8-42 t.
9-30 t. 10-40 t.	9-30 t. 10-42 t.
Só aos sábados	—
12-0 m. 1-4 m.	—

C. Sodré-Caso.	Caso.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-0 m. 8-15 m.	5-30 m. 6-50 m.
9-0 m. 10-14 m.	8-30 m. 9-40 m.
11-0 m. 12-15 t.	10-30 m. 11-40 m.
12-0 t. 1-10 t.	1-30 t. 2-40 t.
4-45 t. 5-55 t.	4-30 t. 5-45 t.
7-30 t. 8-40 t.	7-30 t. 8-42 t.
9-30 t. 10-40 t.	9-30 t. 10-42 t.
Só aos sábados	—
12-0 m. 1-4 m.	—

C. Sodré-Caso.	Caso.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-0 m. 8-15 m.	5-30 m. 6-50 m.
9-0 m. 10-14 m.	8-30 m. 9-40 m.
11-0 m. 12-15 t.	10-30 m. 11-40 m.
12-0 t. 1-10 t.	1-30 t. 2-40 t.
4-45 t. 5-55 t.	4-30 t. 5-45 t.
7-30 t. 8-40 t.	7-30 t. 8-42 t.
9-30 t. 10-40 t.	9-30 t. 10-42 t.
Só aos sábados	—
12-0 m. 1-4 m.	—

C. Sodré-Caso.	Caso.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-0 m. 8-15 m.	5-30 m. 6-50 m.
9-0 m. 10-14 m.	8-30 m. 9-40 m.
11-0 m. 12-15 t.	10-30 m. 11-40 m.
12-0 t. 1-10 t.	1-30 t. 2-40 t.
4-45 t. 5-55 t.	4-30 t. 5-45 t.
7-30 t. 8-40 t.	7-30 t. 8-42 t.
9-30 t. 10-40 t.	9-30 t. 10-42 t.
Só aos sábados	—
12-0 m. 1-4 m.	—

C. Sodré-Caso.	Caso.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-0 m. 8-15 m.	5-30 m. 6-50 m.
9-0 m. 10-14 m.	8-30 m. 9-40 m.
11-0 m. 12-15 t.	10-30 m. 11-40 m.
12-0 t. 1-10 t.	1-30 t. 2-40 t.
4-45 t. 5-55 t.	4-30 t. 5-45 t.
7-30 t. 8-40 t.	7-30 t. 8-42 t.
9-30 t. 10-40 t.	9-30 t. 10-42 t.
Só aos sábados	—
12-0 m. 1-4 m.	—

C. Sodré-Caso.	Caso.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-0 m. 8-15 m.	5-30 m. 6-50 m.
9-0 m. 10-14 m.	8-30 m. 9-40 m.
11-0 m. 12-15 t.	10-30 m. 11-40 m.
12-0 t. 1-10 t.	1-30 t. 2-40 t.
4-45 t. 5-55 t.	4-30 t. 5-45 t.
7-30 t. 8-40 t.	7-30 t. 8-42 t.
9-30 t. 10-40 t.	9-30 t. 10-42 t.
Só aos sábados	—
12-0 m. 1-4 m.	—

C. Sodré-Caso.	Caso.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-0 m. 8-15 m.	5-30 m. 6-50 m.
9-0 m. 10-14 m.	8-30 m. 9-40 m.
11-0 m. 12-15 t.	10-30 m. 11-40 m.
12-0 t. 1-10 t.	1-30 t. 2-40 t.
4-45 t. 5-55 t.	4-30 t. 5-45 t.
7-30 t. 8-40 t.	7-30 t. 8-42 t.
9-30 t. 10-40 t.	9-30 t. 10-42 t.
Só aos sábados	—
12-0 m. 1-4 m.	—

C. Sodré-Caso.	Caso.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-0 m. 8-15 m.	5-30 m. 6-50 m.
9-0 m. 10-14 m.	8-30 m. 9-40 m.
11-0 m. 12-15 t.	10-30 m. 11-40 m.
12-0 t. 1-10 t.	1-30 t. 2-40 t.
4-45 t. 5-55 t.	4-30 t. 5-45 t.
7-30 t. 8-40 t.	7-30 t. 8-42 t.
9-30 t. 10-40 t.	9-30 t. 10-42 t.
Só aos sábados	—
12-0 m. 1-4 m.	—

C. Sodré-Caso.	Caso.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-0 m. 8-15 m.	5-30 m. 6-50 m.
9-0 m. 10-14 m.	8-30 m. 9-40 m.
11-0 m. 12-15 t.	10-30 m. 11-40 m.
12-0 t. 1-10 t.	1-30 t. 2-40 t.
4-45 t. 5-55 t.	4-30 t. 5-45 t.
7-30 t. 8-40 t.	7-30 t. 8-42 t.
9-30 t. 10-40 t.	9-30 t. 10-42 t.
Só aos sábados	—
12-0 m. 1-4 m.	—

C. Sodré-Caso.	Caso.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-0 m. 8-15 m.	5-30 m. 6-50 m.
9-0 m. 10-14 m.	8-30 m. 9-40 m.
11-0 m. 12-15 t.	10-30 m. 11-40 m.
12-0 t. 1-10 t.	1-30 t. 2-40 t.
4-45 t. 5-55 t.	4-30 t. 5-45 t.
7-30 t. 8-40 t.	7-30 t. 8-42 t.
9-30 t. 10-40 t.	9-30 t. 10-42 t.
Só aos sábados	—
12-0 m. 1-4 m.	—

C. Sodré-Caso.	Caso.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-0 m. 8-15 m.	5-30 m. 6-50 m.
9-0 m. 10-14 m.	8-30 m. 9-40 m.
11-0 m. 12-15 t.	10-30 m. 11-40 m.
12-0 t. 1-10 t.	1-30 t. 2-40 t.
4-45 t. 5-55 t.	4-30 t. 5-45 t.
7-30 t. 8-40 t.	7-30 t. 8-42 t.
9-30 t. 10-40 t.	9-30 t. 10-42 t.
Só aos sábados	—
12-0 m. 1-4 m.	—

C. Sodré-Caso.	Caso.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-0 m. 8-15 m.	5-30 m. 6-50 m.
9-0 m. 10-14 m.	8-30 m. 9-40 m.
11-0 m. 12-15 t.	10-30 m. 11-40 m.
12-0 t. 1-10 t.	1-30 t. 2-40 t.
4-45 t. 5-55 t.	4-30 t. 5-45 t.
7-30 t. 8-40 t.	7-30 t. 8-42 t.
9-30 t. 10-40 t.	9-30 t. 10-42 t.
Só aos sábados	—
12-0 m. 1-4 m.	—

C. Sodré-Caso.	Caso.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-0 m. 8-15 m.	5-30 m. 6-50 m.
9-0 m. 10-14 m.	8-30 m. 9-40 m.
11-0 m. 12-15 t.	10-30 m. 11-40 m.
12-0 t. 1-10 t.	1-30 t. 2-40 t.
4-45 t. 5-55 t.	4-30 t. 5-45 t.
7-30 t. 8-40 t.	7-30 t. 8-42 t.
9-30 t. 10-40 t.	9-30 t. 10-42 t.
Só aos sábados	—
12-0 m. 1-4 m.	—

C. Sodré-Caso.	Caso.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-0 m. 8-15 m.	5-30 m. 6-50 m.
9-0 m. 10-14 m.	8-30 m. 9-40 m.
11-0 m. 12-15 t.	10-30 m. 11-40 m.
12-0 t. 1-10 t.	1-30 t. 2-40 t.
4-45 t. 5-55 t.	4-30 t. 5-45 t.
7-30 t. 8-40 t.	7-30 t. 8-42 t.
9-30 t. 10-40 t.	9-30 t. 10-42 t.
Só aos sábados	—
12-0 m. 1-4 m.	—

C. Sodré-Caso.	Caso.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-0 m. 8-15 m.	5-30 m. 6-50 m.
9-0 m. 10-14 m.	8-30 m. 9-40 m.
11-0 m. 12-15 t.	10-30 m. 11-40 m.
12-0 t. 1-10 t.	1-30 t. 2-40 t.
4-45 t. 5-55 t.	4-30 t. 5-45 t.
7-30 t. 8-40 t.	7-30 t. 8-42 t.
9-30 t. 10-40 t.	9-30 t. 10-42 t.
Só aos sábados	—
12-0 m. 1-4 m.	—

1- 0 t.	1-44 t.	2- 0 t.	2-44 t.
3- 0 t.	3-44 t.	4- 0 t.	4-44 t.



IMPORTANTE

A Gazeta dos Caminhos de Ferro é o unico jornal que põe os seus leitores ao facto de todas as questões de trafego das linhas ferreas portuguezas, distribuindo-lhes as tarifas especiaes, e dando todas as informações sobre quaesquer preços de transporte.

Indispensavel ao commercio, industria e agricultura.

Assignatura

Anno..... 2\$500 réis

Semestre.... 1\$400 »

GAZETA
DOS
CAMINHOS DE FERRO
IX ANNO
E
GUIA OFFICIAL
XII ANNO

HORARIO

da partida e chegada dos
comboios em todas as linhas
em 1 de julho de 1896

Brinde aos srs. assignatarios
da GAZETA

Avulso 50 réis

ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48