

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.



Anvers - 1891

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

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 e'lectrica em Lisboa	193
Carta do ouraço Marques, por J. M. C.	194
A nossa carta da Bélgica, por A. Urban	195
Parte Oficial. — Portaria de 19 de junho do ministerio das obras publicas	195
Tarifas de transportes	195
O Sud-expresso	195
Excursão de engenheiros	196
Notas de viagem — XXI — O centro da Irlanda	196
As Caldas da Figueira	197
O transiberiano (Conclusão)	197
O centenario da Índia	199
Messageries marítimes	199
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	200 a 201
Ponte gigantesca	202
Visita de artistas	202
Companhia dos caminhos de ferro portugueses da Beira Alta — Relatório (Conclusão)	202
Linhos portuguesas — Ponte de Arzilia — Linha de Cascaes	202
Linhos espanhóis — Tremvias de Valencia — Beires a Almeria — O Canábrico — Estação de Santander — Santander a Bilbao	203
Linhos estrangeiros — França — Suíça — Inglaterra — Hanover	203
Avisos de serviço	204
Arrematações	204
Casas recomendadas	205
Agenda do viajante	205
Anúncios	206 e
Horario em 1 de julho de 1896	207
Vapores a sair do porto de Lisboa	208

A tracção e'lectrica 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 quais a camara tudo concede á companhia — até dispôr das nossas vidas a seu belprazer.

Notaremos desde já que se a camara as aprovou sem as discutir — como se elles fossem o suprasumo da perfeição e de tão monumental vantagem para os municipes que não havia que hesitar — o publico também se conservou indiferente em absoluto a que o rodeiem de perigos e lhe prejudiquem a esthetica da cidade; e da imprensa, alem do nosso jornal apenas um outro, que o saibamos, se ocupou 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 aumenta 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 orgão 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 lentalhas 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 difícil, 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 e'lectrica 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 rebuçado 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, affecas 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 consequencias que o estabelecimento de uma enorme rede 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 sistema de viação, se produza.

Já aqui apontámos todos esses perigos; se o publico deixa passar indiferente 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 *cumpre velar pelo bem estar d'esse publico indiferente*, 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 sistema de tracção mais perigoso que existe.

E, para terminar, com as melhores intenções soem ser envenenadas cá pela intriguinha indígena, 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 sistema em *todo o centro da cidade*, como *perigosíssimo e prejudicial*, muito mais havendo outros muitos sistemas 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 aprova, 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 démos prova frisante de que não cediamos nem a ameaças (que nos foram feitas, até de aggressões pessoaes) 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.

Em quanto 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 distintamente tem exercido o logar de director d'este caminho de ferro, espera partir para Lisboa logo que aqui chegue o novo governador do distrito, a quem fará entrega do governo de que está encarregado interioramente.

— 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\$024
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 12.654, contra 107 comboios e 6.041,566, 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 inglez *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 concluída 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 permitir que se enviem telegrammas ás estações, por intermediarios, sem recuar a indiscripção 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 OFICIAL

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, aprovar o referido projecto; o que para os devidos efeitos 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 logar 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 tinhamos quando aqui aconselhámos esta solução.

Mas porque não se faz o mesmo á partida de lá, o que permitiria 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 despresa a sua.

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

E a propósito 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, enquanto 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 Irum 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 queixado d'este tempo perdido n'um comboio rapido.

Lemos agora nas revistas technicas francesas que as companhias d'Orleans e Midi vão ainda acelerar a marcha, de forma a ganhar-se uns 15 minutos entre Paris e Irun, o que permitiria 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 roulette, para entreter os passageiros durante aquella longa paragem.

O peior será se as companhias francesas, vendo que

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

Fiamos, porem, que tal, não succederá e que, forçada pelas reclamações do publico, e animada pelo bom efeito 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'aquelle 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 trasbordarem 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 portugueses, 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 distinto 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 delícias da conversação d'ahi em deante.

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 Portugueza, encarregada da parte metallica, o sr. Rollin, que aproveitou o ensejo para offerecer aos viajantes um delicado *petit dejeuner*, 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 efeito, 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 servil-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 chiar 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 hoteis 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 estupida paragem n'uma estação onde nada teem que ver?

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 bellesas 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 irlandesa, 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 accão 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 seudaes, ruinas de mosteiros, altos promontorios sobre o Oceano, lagos d'uma limpidez extraordinaria, nada lhe falta para chamar as attenções dos que querem fazer uma agradavel 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 hoteis 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 presencear... 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 obtém alojamento commodo e comida por 10 francos, enquanto 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 2 $\frac{1}{2}$ 300 réis enquanto que 12 schillings são 3 $\frac{1}{2}$ 360 réis.

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

41 schillings em 1.^a classe.

36 " 2.^a "

28 " 3.^a "

equivalentes actualmente a 11 $\frac{1}{2}$ 480, 10 $\frac{1}{2}$ 080 e 7 $\frac{1}{2}$ 840 réis respectivamente.

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

E, não obstante, tão solida é a construccion 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 bellesa, 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 séjam especiaes. Mas nas vulgares carruagens de 1.^a classe, nem melhores nem peores 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 despreocupação de quem se sente em familia.

Isto dá a medida do que é a affabilidade irlandesa 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 exhuberantemente a efficacia d'aquellas aguas.

O estabelecimento thermal apresenta-se melhorado este anno, augmentando-se-lhe o numero de tinas, montando-se uma nova sala de *douches*, e em breve vae installar 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 espacos, 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 commun 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, podemos continuar, n'um comboio de serviço, até o ponto terminus.

Mas antes, é preciso a gente munir-se de um veículo especial, de uma dessas famosas *tarentasses* de que tanto se tem fallado, meio de transporte relativamente barbáro, mas admiravelmente adaptado às condições locaes. 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 apparelho que se accomodam, tão regularmente quanto possivel, as bagagens dos viajantes, sobre as quaes estes se installam depois, mais ou menos commodamente.

Faltariam os mais elementares dos reconhecimentos se não fizessemos 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 tivemos occasião de vêr isto em numerosos exemplos, durante a nossa viagem.

A nossa *tarentasse*, que tinhamos comprado em Omsk, é um movel quasi historico. Fizera 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 carroagem 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 tivemos o cuidado, á nossa chegada ao Amur, de não nos desfazermos de movel tão precioso, o que teria sido facil, mesmo com lucro, se tivessemos querido escutar as tentadoras propostas que nos foram feitas. Preferimos, no entanto, guardá-la para uma proxima viagem, em sentido opposto, que nos propomos realizar brevemente.

Munidos d'este apparelho, previamente carregado sobre uma plataforma, podemos 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 embaraço. 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-

cias inferiores e soldados, que formam o quadro do pessoal operario, um wagon refeitorio, um wagon tenda, especie de califonia 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, carroagens, cavallos, trenós, tudo é bom, contanto 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 construccion muito adeantada.

Em Tomsk, como em Omsk, existiam grandes depositos de carris, graças á existencia de frequentes carreiras de vapores no Irtich, Obi e Torn, o que permitiu trazer em tempo util, dos districtos metallurgicos de Perm e de Iékaterinemburgo, ligados elles proprios á vasta rede fluvial pela linha Iékaterinemburgo-Tiourmene, todos os carris necessarios á parte do transsiberiano comprehendida na bacia do Obi e dos affuentes. Comprehende-se, com effeito, sem que seja preciso entrar em explicações muito circumstanciadas, que cada um d'estes depositos permitiu estabelecer duas secções de trabalho, em sentido differente, as quaes, reunidas á que vinha da Europa, permitiram assentar rails sobre cinco pontos ao mesmo tempo, sem contar com os depositos secundarios estabelecidos no percurso da linha pelos meios locaes 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 Kraiñofarsk (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 construccion de duas grandes pontes, sobre o Irtich, este trabalho deve ter ficado prompto em abril — e sobre o Obi — este deve ficar prompto em setembro proximo.

Como se vê a construccion faz-se com rapidez incrivel que só se obtém empregando grandes esforços de vontade, de energia e tambem com despesas consideraveis.

A construccion 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 locaes, 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 indispensável, 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 socorros 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 Toungouska, taes como o Biroussa, 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 forma 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 forma, 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 Irkoustsk, 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, enquanto que lá encontramos outras que não são industrias nacionaes, como por exemplo, a dos velocipedes.

Affigura se-nos que esta exclusão só pôde ser atribuida a esquecimento, por isso que difícil 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 construccion 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 cousa 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 incluidas.

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 cousa cabe em designação tão vaga.

Em todo o caso, a construccion 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 excluida. O mesmo pôde ter acontecido a qualquer outro industria.

Messageries Maritimes

Entra hoje pela primeira vez no nosso Tejo o novo vapor *Cordillère*, 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 experienca, trazendo-nos a seu bordo a honrosa visita do presidente do conselho de administração da companhia mr. Lefèvre 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 francesa, imprensa, etc.

Hoje haverá recepção na legação francesa a convite do sympathico consul d'aquelle 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 %, 4 % e 4 1/2 % (2.^a e 3.^a séries) e titulos provisórios representativos de obrigações privilegiadas de 1.^o grau de 3 %, 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 ouro do 1.^o semestre de 1896 das obrigações privilegiadas de 1.^o grau, de harmonia com o processo seguido nos semestres anteriores, na parte applicável.

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

1.^o Pela apresentação dos titulos provisórios 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 %, 4 % e 4 1/2 % (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 % (1.^a série, 1896, Beira Baixa), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.^o grau de 3 %.

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

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

As obrigações antigas de 3 % 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 % apresentarão o coupon n.º 18, recebendo por cada um 3,20 fr.

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

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

As obrigações existentes de 4 1/2 % 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 próximo futuro inclusivé, em Lisboa na sede da companhia, ao cambio do dia e com dedução de 10 % do imposto de rendimento em Portugal.

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

N.º 2. Achando-se esgotada a folha de coupon annexa aos titulos de obrigações privilegiadas de 3 % 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, aprovados 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 próximo futuro, ao meio dia.

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

Esta assembléa geral, segundo os preceitos do artigo 28.º, compõe-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 às 4 horas da tarde do dia 14 de julho próximo 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 & Cie;

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

Os bilhetes de admissão á assembléa serão passados pela comissão executiva em vista das acções averbadas ou dos recibos dos depósitos 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 efectuar-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 anunciado novo pagamento.

Segundo decisão da camara dos correctores da praça de Paris, a partir de 1 de julho de 1896, a declaracão actualmente feita no boletim oficial, será substituida 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 Cordon n.º 1; em Paris, na thesouraria do comptoir national d'escompte, 14, rue Bergère; em Londres na casa Morton Rose & Cie, 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, coube a sorte aos n.º 1.273, 3.452 e 6.654, de 450.000 réis, e os n.º 13.189, 14.477, 22.904, 24.177, 31.422, 31.911, 32.148, 26.228, 36.802, 389.85, 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, 20 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.

Continua na maior apatia 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 sensivel. Sobre Londres regularam a 41 3/16, sobre Paris a 695, 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 predias 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 accções 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 oscilações e não é provável 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 producção aumentou consideravelmente este anno, tendo-se suprimido a importação do assucar refinado. A producção, 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 sofreu 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 aumento de 15 contos em caixa e em partes approximadamente iguais em prata e cobre. A reducção na carteira commercial foi de 269 contos. Os emprestimos sobre penhores aumentaram a 30 contos, a conta do thesouro teve uma reducção 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 Banco de Portugal.....
cheque.....	41 3/16	41 1/8	5 %
Paris 90 d/v.....	692	693	No mercado.....
cheque.....	695	696	Agio Buenos Ayres.....
Berlim 90 d/v.....	284	285	192
cheque.....	286	287	Cambio Brazil.....
Francfort 90 d/v.....	284 1/2	285 1/2	9 15/16
cheque.....	286 1/2	287 1/2	Premio libra.....
Madrid cheque.....	975	985	1.200

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

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

JUNHO

BOLSAS	16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30	-
Lisboa: Inscrições 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% 1888.....	16.400	-	16.400	16.400	16.450	-	-	-	16.450	-	16.450	-	16.500	-
» 4% 1890 assent...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4% 1890 coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43.400	-	-	43.400	-
» 4% 1890 externo ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2% assent...	-	-	-	49.200	49.000	-	-	-	49.000	49.000	-	-	-	-
» 4 1/2% coup. int...	-	-	-	-	-	49.200	-	-	49.050	-	-	-	-	-
» 4 1/2% externo ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon...	-	-	-	-	76.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções 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	-	-	76.000	-	63.600	-	-	-
» Tabacos coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Comp. Real.....	14.300	14.500	-	14.500	14.500	14.700	-	-	-	14.600	-	-	14.600	-
Obrig. prediaes 6%	95.000	95.000	-	-	-	-	95.100	-	-	95.300	95.300	-	92.800	-
» 5%	92.500	-	92.500	-	-	-	92.500	-	92.500	92.500	92.500	-	-	-
» Comp. Real 3%	-	-	-	34.300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» C. Nacional	-	26.000	-	-	-	26.000	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa	78.500	-	-	78.200	-	78.200	-	-	78.500	78.500	78.300	-	78.400	-
Paris: 3% portuguez	26,87	27,12	27,18	27,18	27	27,06	27,12	27,12	27,12	27	27	27	-	-
Acções 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.) ..	235	238	253,50	255	233	254	252,50	254,50	252	253,50	-	-	-	-
Londres: 3% 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	66,50	-	-
Bruxellas: Atravez Africa.....	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1896			1895			Totaes			1896		Diferença a favor de
		Kil.	Totaes	Kilometr.	Kil.	Totaes	Kilometr.	Réis	Réis	Kms.	1896	1895	Réis
COMPANHIA REAL	3 9 Junho	693	56.143.000	Réis	80.971	690	62.661.903	Réis	90.814	1.214.966.000	Réis	1.168.498.389	46.467.611
	10 16 "	"	58.494.000	Réis	84.406	"	62.661.903	Réis	90.814	1.273.460.000	Réis	1.231.160.292	42.299.708
	3 9 Junho	380	5.981.000	Réis	15.739	380	7.391.097	Réis	19.450	137.837.000	Réis	134.312.611	3.544.389
	10 16 "	"	6.787.000	Réis	17.860	"	7.391.097	Réis	19.450	144.614.000	Réis	141.703.708	2.940.292
	14 20 Maio	475	10.502.560	Réis	22.110	475	13.208.110	Réis	27.806	266.300.990	Réis	234.621.700	34.679.290
	21 27 "	"	12.990.930	Réis	27.349	"	14.161.485	Réis	29.813	279.291.920	Réis	248.783.485	30.508.735
	- - -	353	-	-	-	353	-	-	-	-	-	-	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	28 3 Junho	253	5.725.561	Réis	22.235	253	4.735.063	Réis	18.715	124.128.355	Réis	111.435.904	12.692.451
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional (M. Randella e V. zeu).....	13 19 Maio	105	1.132.165	Réis	10.782	105	1.520.291	Réis	14.478	23.512.629	Réis	22.653.850	858.779
	20 26 "	"	1.545.785	Réis	14.721	"	1.164.226	Réis	11.087	25.058.414	Réis	23.818.076	1.240.338
	27 2 Junho	"	1.219.324	Réis	11.612	"	1.290.693	Réis	12.292	26.277.738	Réis	25.108.769	1.168.969
	10 16 Junho	34	1.522.810	Réis	44.788	34	1.641.385	Réis	48.276	28.412.883	Réis	27.200.426	1.212.737
	17 23 "	"	1.919.565	Réis	56.457	"	1.598.893	Réis	47.026	30.332.448	Réis	28.799.021	1.533.427
Norte de Hespanha	27 2 Junho	3656	Ps. 1.650.089	Ps.	451	3656	Ps. 1.559.499	Ps.	426	Ps. 35.466.702	Ps.	30.838.	

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 45,75 de altura entre os mesmos eixos e o meio do arco. Este ultimo ponto estará pois a 51,85 acima do nível da agua.

Os arcos terão 7,90 de altura e estarão afastados 20,80 de eixo em eixo e de 7,90 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 assentará duas vias para os trens a *trolley*; de cada lado haverá um caminho para carruagens de 2,40 de largura e por fóra um passeio de 1,10 para peões.

Estes passeios estão levantados 0,15 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 tem construído 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 Unidos.....	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 impossível 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 massicos sobre os quaes devem assentar as bases dos arcos estão igualmente construidos, e a montagem da parte metálica começará proximamente.

A construcção d'estes massicos representa um trabalho considerável.

A pressão exercida pelos arcos sobre cada lado atingirá mais de 2.000 toneladas. Foi preciso descer as fundações d'estes appoios até encontrar rocha sobre a qual foi assente espesso massico de betume e de pedra e cal que mede 8 metros de alto e 13,50 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 distinto actor mr. Frédéric Achard mandou-nos de Paris o prospecto da sua *tournée* pela Russia, dizendo-nos que o *Figaro* de que nos remeteu um numero, annuncia as proximas representações d'aquelle bella companhia dramatica *no nosso paiz*.

Mas o *Figaro* só falla da ida do mr. Achard a Moscow; de forma que ficamos intrigadissimos sem saber se o distinto 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 esperança de o vêrmos aqui, sempre diremos ao publico que a companhia Frédéric Achard é uma das melhores organizadas, que percorrem as províncias francesas 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 créadoras: 258.865\$309 réis. O augmento que sobe a 16.521\$436 não tem nenhuma explicação; é resultado do igual 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 aumentada do premio anual de 317\$700 réis.

Coupons de obrigações: 2.567.365\$828 réis. — O augmento é de 217.164\$875 réis, representando a diferença entre os coupons 33 e 34, vencidos em 1895, e a somma dos pagamentos efectuados 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 approveis como estão apresentados.

O CONSELHO FISCAL.

Resoluções

Primeira. — A assembléa geral, depois de ter ouvido o parecer formulado pelo conselho fiscal, aprova 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 metálicas 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 intervallo 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 difícil execução, foi seguido das provas regulamentares, por parte da fiscalização do governo, que deram excellente resultado.

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 Pempe 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 de corrente, a dupla via de Pedrouços a Belem, construída no leito definitivo.

Os trabalhos prosseguem 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 carácter provisório. O edifício 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 experiências para instalar motores eléctricos nas suas carruagens.

Beires a Almeria. — Afirma-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 minérios de chumbo e de ferro das serras de Canjayar e Beires.

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

A referida linha entrará nas Asturias por Unquera; os trabalhos preparatórios devem estar concluídos em sete ou oito meses.

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 vários pontos estão instalados focos eléctricos.

Na linha dão-se os últimos retoques e prossegue-se na montagem dos aparelhos telefónicos.

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 realizarem grandes festeiros no dia da abertura ao serviço público, mas a direcção da companhia exploradora, reconhecendo que a Hespanha está atravessando presentemente uma crise agudíssima, 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 espírito patriótico dos hespanhóis deve ter sido muito agradável esta resolução.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

Ao parlamento francês foi apresentada uma proposta pelo deputado Bozérian relativa ao estabelecimento de um novo género de volumes postais, os *volumes agrícolas*. Deseja mr. Bozérian que se estabeleça, com o fim de aproximar mais o produtor do consumidor evitando-se os intermediários, uma tarifa muito reduzida para o transporte de pequenos volumes contendo produtos agrícolas.

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

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

O aumento extraordinário que tem tido em França o transporte de volumes pequenos tem obrigado as companhias a estudar qual seja o melhor sistema de reduzir ao mínimo os inconvenientes que resultam de um tráfego d'este género quando se torna excessivamente abundante.

A administração da grande linha do P. L. M. resolveu habilitar as suas estações a fazer empacotamentos especiais (*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 tráfego 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 rede.

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

Os saccos — ha de duas espécies: de fundo rectilíneo, fechado por meio de um triângulo de ferro, e de fundo chato, fechado por meio de uma corda — são destinados a reunir volumes que oferecem certa flexibilidade: volumes de novidades, mercearia, etc.

A rede presta-se especialmente ao tráfego de volumes que oferecem certa flexibilidade. Ha de três espécies: grande, pequena e especial para o transporte de flores.

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

O emprego d'estes agrupamentos especiais torna-se obrigatório 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 especiais que garantem o bom aproveitamento das grupagens, estabelecendo regras para o seu emprego, á ida ou á volta, e especialmente organizando as coisas de forma que não se possam confundir a responsabilidade do pessoal das estações e a do pessoal dos comboios.

SUISSA

Foi já assinado pelos governos suíço e italiano e pela companhia do Jura-Simplon, o contracto para a construção do grande túnel do Simplon a que nos temos referido por varias vezes.

Publicámos já as principaes condições d'esse contracto.

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

	Comprimento	Altitude do ponto mais alto	Pendente máxima	Carga máxima sobre o túnel
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 inquérito rigoroso para melhor determinar as causas que originaram o acidente.

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

A propósito d'isto lêmos que na America e em algumas colônias inglesas se usam wagons especiais de balastro munidos de uma espécie de arado, com o qual se simplifica muito o trabalho de espalhar e nivelar a balastragem.

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

HANOVER

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

No Hanover acaba de adoptar-se nos tremvias de tracção eléctrica uma applicação simultânea de accumuladores e *trolley*.

Fóra dos povoados e nos arrabaldes, as carruagens tomam a corrente de uma linha aérea. A força eléctrica, ao mesmo tempo que actua sobre os motores, carrega tambem a bateria dos accumuladores que os veículos levam. Ao chegar aos pontos mais centrais, o veículo continua a sua marcha sobre a via ordinaria, recebendo dos seus accumuladores 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 fórmula 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.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de tapetes

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 14 do proximo mês 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 provisório para poder licitar é da quantia de réis 10.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 500 da importância total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão lugar, 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 pôdem 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 mês de agosto, á 1 hora do tarde, se ha de proceder no governo civil do distrito do Porto, e perante o ex.ºº 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 provisório para ser admittido á licitação, é de réis 1.080.000 e o definitivo de 500 da importância 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 comissão 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 (edifício da estação de Santa Apolónia), 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'áço para ferramentas e para molas

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

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolónia), 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 comissão 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 (edifício da estação de Santa Apolónia), 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 comissão 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 (edifício da estação de Santa Apolónia), 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 comissão 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 (edifício da estação de Santa Apolónia), 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 comissão 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 (edifício da estação de Santa Apolónia), 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 Cândido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 111º das disposições comuns ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-há 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 importância se não mencionam, de que poderão ainda retirar-as, pagando o seu debito á companhia, para o que deverão dirigir-se ao serviço do tráfego, na estação central do Rocio, todos os dias não santificados até 4 do dito mês 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 casclos vasios, pesando 560 kilos, consignatario Optimo dos Santos.

N.º 02.246, de Gaia a Lisboa P., 25 caixas com vinho, pesando 359 kilos, consignatario comissão central promotora do comércio 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**

Antwerpia.—A. Manceau.
Antwerpia.—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. Gouelle et Mitjaville.—Agentes de alfandegas e de transportes internacionaes—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. Cánha.—R. d'El-Rei, 43-45.
Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Londres.—E. C. A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Porto.—Grijó & C.º—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 EXPÉRIENCE PERSONNELLE.

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

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

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

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

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

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

LISBOA **Francfort Hotel**—No centro da cidade—Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda às 4 e 5 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

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

CASCAES **Hotel Central**—De 1.^{er} ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.

CASCAES **Hotel Bragance**—Appartements pour famille.—Vue splendide sur la mer. Service de 1.^{er} ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lestage.

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

CINTRA **Hotel Netto**—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceitados, 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 1\$000 réis por dia até 1\$500.—Reducao 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. Aceito, 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 aceito inexcedivel.—Carros 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 1\$400 réis.

PRAIA DA NAZARETH **Grand Hotel Club**—Magnificas accommodações, aceito inexcedivel, 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 Fura-douro.**—Abre no dia 15 de julho. Commodidades e limpeza, serviço de cosinha esmerado. Preços de 600 a 1\$200. 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.^{er} 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. Aceito e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.

PORTO **Hotel Francfort.**—O melhor e mais central da cidade—Salões, banhos, correio e telephone—Serviço de 1.^{er} ordem—Prop. Adriano & François.

GUIMARÃES **Hotel do Toural.**—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 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, franez, inglez, italiano e alemão.

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

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

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

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

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

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

CALDAS DA FELGUEIRA

CANNAS DE SENHORIM

Beira Alta



Grande Hotel Club

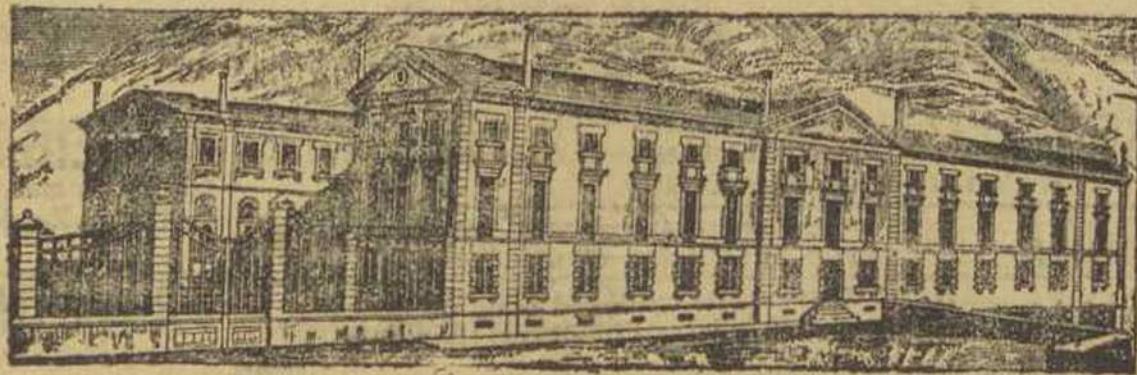
Magnificas accommodações desde 1.200 réis, comprehendendo serviço, club, etc. Bonus para os medicos.

O hotel foi este anno adjudicado á acreditada 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 gerente da companhia do Grande Hotel.

As aguas engarrafadas vendem-se nas pharmacias e drogarias, e no deposito geral **Pharmacia Andrade**, 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 Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abriu em 1 de maio

Fecha a 30 de novembro

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

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

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

Para esclarecimentos, em **Lisboa**, rua do Alecrim 125. medico, pharmacia e barbeiro.

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 apparelho digestivo, fígado, rins, bexiga, gota, albuminuria, diabette, etc., etc.

Casa de banhos com todos os apparelhos e aperfeiçoamentos da moderna hydrotherapia, sob todas as formas. **Sala d'aerotherapia, pulverisações e irrigações**, inhalações 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 telegraphic, carruagens para passeios e digressões.

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

Depositó 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 escrofulose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos do estomago, fígado e baço, inflamações de quaesquer órgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrhreas, anemia e chlorose.

Depositó 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.

Empreza de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

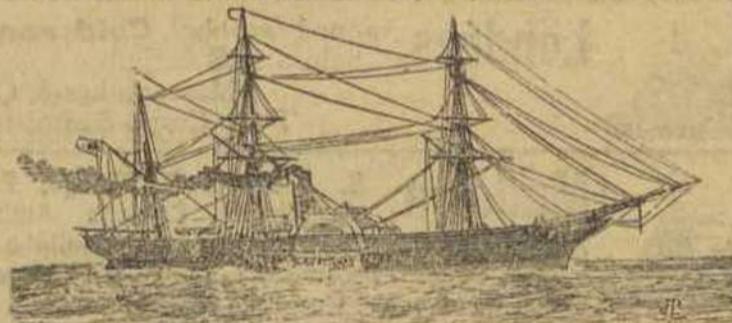
CARREIRA OFFICIAL

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 António. — 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

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

Estes magníficos e luxuosos paquetes, illuminados a luz elétrica, offerecem todas as commodidades possíveis 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 à 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 acceptação que estes luxuosos paquetes teem tido por parte do publico.

Por estes paquetes tambem se aceitam 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 Patrício Alvares Ferreira, rua dos Balhoeiros, 135, 1.º

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

COMPANHIA REAL				Lisboa R.-Alfar. Alfar.-Lisboa R.				C. Sodré-P. Arc. P. Arc.-C. Sodré				BEIRA ALTA				C. Branco-Evora					
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Fig.-V. Form.	V. Form.-Fig.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.				
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	7-0 m.	3-18 t.	1-0 t.	10-20 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	3-0 t.	4-0 t.	7-10 t.	8-2 t.						
8-30 t.	7-18 m.	2-30 t.	4-0 m.	7-0 t.	3-35 m.	7-40 t.	6-30 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	C. Branca-Beja	Beja-C. Branca	6-10 m.	9-0 m.	4-30 t.	7-24 t.				
10-0 t.	10-55 m.	8-0 t.	6-44 m.	2-30 t.	7-30 t.	6-0 m.	10-55 m.	3-0 t.	3-37 t.	4-0 t.	4-35 t.	Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira	Beja-Faro	Faro-Beja	11-20 m.	7-35 t.	6-30 m.	2-40 t.		
Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.	3 ^{as} e sextas	2 ^{as} e 6 ^{as}	3 ^{as} e sextas	2 ^{as} e 6 ^{as}	5-51 m.	11-29 m.	4-30 t.	5-35 m.	6-0 m.	7-3 m.	Pamp. F. Óñoro	V. Form. Pamp.	3 ^{as} e sextas	2 ^{as} e 6 ^{as}	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.		
6-00 t.	11-7 t.	5-51 m.	11-29 m.	12-5 t.	12-47 t.	1-0 t.	2-0 t.	12-0 m.	12-13 t.	5-34 m.	12-27 m.	5-45 m	amplh.-Mang.	Mang.-Pampith.	8-0 m.	1-10 t.	2-50 m.	8-29 m.			
Lisb. C.S.-Porto	Porto-Lisb. C.S.	7-30 m.	9-20 t.	7-0 m.	8-30 t.	2-20 t.	3-18 t.	8-30 t.	8-30 t.	4-13 t.	9-40 m.	6-35 t.	9-45 m.	11-10 m.	3-25 t.	9-45 m.	2-10 t.				
Aveiro-Porto	Porto-Aveiro	4-0 m.	6-30 m.	4-15 t.	6-38 t.	6-25 t.	7-30 t.	7-40 t.	8-43 t.	12-0 t.	12-15 t.	10-30 m.	11-40 m.	5-30 t.	11-25 t.	1-50 t.	7-5 t.				
Espinho-Porto	Porto-Espinho	1-30 m.	8-50 t.	4-30 m.	8-29 m.	Fig.-B. Amieira	B. Amieira-Fig.	7-35 m.	8-2 m.	10-30 m.	10-57 m.	4-45 t.	5-55 t.	4-30 t.	5-45 t.	Mang.-Guarda	Guarda-Mang.	4 ^{as} feiras e sab.	5 ^{as} feiras e dom.		
Lisboa R.-V. Aic.	V. Aic.-Lisboa R.	9-0 m.	9-45 m.	7-45 t.	8-27 m.	Abrantes-Guard	Guard-Abrantes	1-3 m.	9-10m.	6-15 m.	3-58 t.	7-30 t.	8-40 t.	7-30 t.	8-42 t.	10-0 t.	12-50 m.	4-30 m.	7-19 m.		
Lisb. C.S.-V. Aic.	V. Aic.-Lisb. C.S.	7-30 t.	5-25 m.	8-35 t.	6-0 m.	Lisboa R.-Cint a	Cintra-Lisboa R.	7-30 m.	8-34 m.	5-15 m.	6-30 m.	9-30 t.	1-0 m.	9-0 m.	12-0 m.	1-4 m.	Excepto aos sab.	10-42 t.	Só as sabbados	—	
Lisb. C.S.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	6-0 m.	11-30 m.	12-36 t.	7-45 m.	8-45 m.	2-34 t.	9-0 m.	1-30 t.	2-34 t.	9-0 m.	10-40 t.	Domingos e dias santificados	—	—	—		
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	19-0 t.	4-30 t.	3-36 t.	11-0 m.	11-59 m.	5-15 t.	6-5 t.	1-0 t.	2-0 t.	7-0 t.	2-22 t.	3-30 t.	4-29 t.	1-23 t.	2-30 t.	3-40 t.	
Lisb. C.S.-Sant.	Sant.-Lisb. C.S.	2-0 t.	4-35 t.	6-45 m.	9-20 m.	11-30 t.	12-36 t.	7-45 m.	8-45 m.	2-34 t.	9-0 m.	9-30 t.	10-30 t.	10-0 m.	11-35 t.	9-15 t.	10-20 t.	1-0 t.	2-30 t.	3-40 t.	
Lisb. C.S.-Entr.	Entr.-Lisb. C.S.	4-30 t.	7-05 t.	12-30 t.	3-05 t.	Excepto aos sab.	7-30 t.	8-29 t.	9-30 t.	10-15 t.	11-0 m.	11-59 m.	11-30 t.	12-36 t.	12-0 t.	12-44 t.	11-0 m.	11-45 m.	12-0 m.	1-4 m.	
Lisb. C.S.-Sant.	Sant.-Lisb. C.S.	11-0 m.	11-11 m.	6-0 m.	1-30 t.	12-15 m.	1-20 m.	6-15 t.	7-15 t.	10-2 t.	6-15 t.	9-0 t.	10-2 t.	9-0 t.	10-2 t.	Só aos sabbados	11-15 t.	10-15 t.	11-15 t.		
Coimb.-Figuelra	Figuelra-Coimb.	11-0 m.	11-11 m.	6-0 m.	1-30 t.	11-0 m.	11-11 m.	6-0 m.	1-30 t.	12-15 m.	1-20 m.	11-0 t.	11-30 t.	11-0 t.	11-30 t.	11-0 t.	11-45 t.	11-0 t.	11-45 t.		
Lisboa R.-Fig.	Fig.-Lisboa R.	7-15 m.	9-2 m.	11-0 m.	12-48 t.	Lisb. R.-Queluz	Queluz-Lisb. R.	8-30 m.	9-3 m.	9-10 m.	10-14 m.	8-0 t.	8-33 t.	8-45 t.	9-17 t.	12-0 m.	12-44 m.	—	—	Domingos e dias santificados	—
7-0 m.	3-20 t.	1-5 t.	10-20 t.	1-0 t.	6-6 t.	9-0 t.	10-40 t.	8-40 m.	9-0 m.	10-15 t.	10-35 t.	1-0 t.	1-44 t.	2-0 t.	2-44 t.	1-0 t.	1-44 t.	2-0 t.	2-44 t.	Setub. Lisb.-T.P.	
7-0 m.	4-28 m.	7-45 t.	15-30 m.	7-45 t.	1-0 t.	6-6 t.	9-0 t.	10-40 t.	8-40 m.	9-0 m.	10-15 t.	10-35 t.	2-0 t.	2-44 t.	4-0 t.	4-45 t.	2-0 t.	2-44 t.	4-0 t.	4-45 t.	Setub. Lisb.-T.P.
Lisboa R.-Fig.	Fig.-Lisboa R.	6-15 m.	7-5 t.	1-5 t.	10-20 t.	6-15 m.	7-5 t.	1-5 t.	10-20 t.	6-15 m.	7-5 t.	6-15 m.	7-5 t.	6-15 m.	7-5 t.	6-15 m.	7-5 t.	6-15 m.	7-5 t.	6-15 m.	7-5 t.
6-15 m.	8-20 t.	9-40 t.	10-20 t.	9-20 t.	9-40 t.	6-15 m.	7-5 t.	1-5 t.	10-20 t.	6-15 m.	7-5 t.	6-15 m.	7-5 t.	6-15 m.	7-5 t.	6-15 m.	7-5 t.	6-15 m.	7-5 t.	6-15 m.	7-5 t.
C. Branco-Evora	Evora-C. Branco	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Fig.-V. Form.	V. Form.-Fig.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	Cheg.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-45 m.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.	3-0 t.	4-0 t.	3-0 t.	4-0 t.
Part.	C																				

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 alle-
mão, **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.º

Largo dos Torneiros, n.º 5.



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

Sahirá a 12 de julho.

Agentes, Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10.



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

Sahirá a 11 de julho.

Agentes, Henry Burnay & C.º,

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.º, R. Aurea, 32, 1.º



Cabo Verde e portos da Guiné, vapor por-
tuguez, **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.º, C. do Sodré, 64, 1.º



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ay-
res, vapor francez, **Brésil.**

Sahirá a 8 de julho.— Messageries Maritimes.

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



Glasgow e Liverpool, vap. hespanhol, **Her-
rera.** Sahirá a 10 de julho.

Mascarenhas & C.º

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.º, R. Fanqueiros, 10



Liverpool, vapor inglez, **Egyptian.**

Sahirá a 6 de julho.

Mascarenhas & C.º

T. Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Lisbon.**

Sahirá a 11 de julho.

Mascarenhas & C.º

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Oporto.**

Sahirá a 18 de julho.

Mascarenhas & C.º

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Sobralense.**

Sahirá a 2 de julho.

Agentes, Garland Laidley & C.º,

R. do Alecrim, 10.



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

Sahirá a 21 de julho.

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



Londres, vapor hespanhol, **Rioja.**

Sahirá a 4 de julho.

Mascarenhas & C.º

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres e Anvers, vap. hespan., **J. Cunin-
gham.** Sahirá a 11 de julho.

Mascarenhas & C.º

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres, vapor hespanhol, **Calderon.**

Sahirá a 18 de julho.

Mascarenhas & C.º

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe,
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, Maceió, Bahia, Rio e Santos,
vapor francez, **Cordoba.**

Sahirá a 3 de julho.

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



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

Sahirá a 19 de julho.

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



Pernambuco, Bahia, Rio, Santos, Montevi-
deo e Buenos Ayres. vapor francez, **Matapan.** Sahirá de 6 a 7 de julho.

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



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez,
Corsica.

Sahirá a 14 de julho.

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



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez,
Corrientes.

Sahirá a 26 de julho.

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



S. Miguel, Terceira, Graciosa (S. da Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal, Flóres e Corvo, vapor portuguez, **Açor.** Sahirá a 5 de julho.

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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevi-
deo e Buenos Ayres, vap. ingl., **Danube.** Sahirá a 13 de julho.

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



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

Sahirá a 8 de julho.

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



Southampton, vapor inglez, **Thames.** Sahirá a 1 de julho.

Agentes, James Rawes & C.º

R. d'El-Rei, 31, 1.º



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

Sahirá a 13 de julho.

Agentes, Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10.

PEQUENA VELOCIDADE

ANEXO AO N.º

DA

GAZETA DE C. D. F. P. D. C. H. O. S. D. F. E. R. R.

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 "
Alem de 201	12 "

minimo de percepção 1.400 réis por tonelada

2.600 "

§ 2.º Preços especiaes

De Pampilhosa Local, ás 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	" 1.000
Nellas.....	67	" 1.100
Mangualde.....	79	" 1.200
Gouvêa.....	94	" 1.400
Celorico.....	118	" 1.600
Villa Franca.....	132	" 1.700
Guarda.....	156	" 1.800
Villar Formoso.....	202	" 2.200

CONDICÕES

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

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

2.º Os expedidores e Consignatarios das expedições realizadas 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 realisadas 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 disfrutar 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 disfrutar a applicação dos preços estabelecidos para a estação immediata.

5.^º A Companhia declina toda a responsabilidade pelas avarias que sobrevenham ás remessas realisadas 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 prazo 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 OFICIALMENTE 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.
7-0 m. 7-18 m.	2-30 t. 4-0 m.
10-0 t. 10-50 m.	8-0 t. 6-44 m.

Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.
2. ^{as} e sextas	2. ^{as} e 6. ^{as}
6-00 t. 11-7 t.	5-51 m. 11-29 m

Lisb. C.S.-Porto	Porto-Lisbo. C.S.
7-30 m. 9-20 t.	7-0 m. 8-32 t.

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

Espinho-Porto	Porto-Espinho
9-0 m. 9-45 m.	7-45 8-27 m.

Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.
7-00 t. 5-25 m.	8-35 t. 6-0 m.

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

Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.
7-30 t. 6-15 m.	6-45 t. 6-0 m.
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.

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

Coimbr. Figueira	Figueira-Coimbr.
7-15 m 9-2 m.	11-0 m 12-18 t.
4-30 t. 6-6 t.	9-0 t. 10-19 t.

Lisboa R.-Fig.*	Fig.-Lisboa R.
7-0 m. 3-21 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. 3-35 m.	7-40 t. 6-30 m

Caldas-Figueira Figueira-2. Idas

2-30 t. 7-30 t.	6-9 m. 10-55 m
-------------------	------------------

Figueira-Alfar. Alfar.-Figueira.

4-30 m. 5-35 m.	6-0 m. 7-3 m.
12-5 t. 12-17 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.

7-35 m. 8-2 m.	10-30 m. 9-57 m
------------------	-------------------

Abrantes-Guard Guard-Abrantes

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 a Cintra-Lisboa R.

7-30 m. 8-34 m.	5-15 m. 6-30 m.
9-30 m. 10-32 m.	6-30 m. 7-30 m.
11-39 m. 12-36 t.	7-45 m. 8-45 m.
1-30 t. 2-34 t.	9-0 m. 9-52 m.
4-39 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.	9-15 t. 10-20 t.
12-15 m. 1-20 m.	10-15 t. 11-15 t.
12-15 m. 1-20 m.	11-15 t. 12-14 t.
12-15 m. 1-20 m.	11-0 m. 11-45 m.
12-15 m. 1-20 m.	2-0 t. 2-44 t.
12-15 m. 1-20 m.	3-0 t. 3-45 t.
12-15 m. 1-20 m.	4-30 t. 5-29 t.
12-15 m. 1-20 m.	6-0 t. 6-44 t.
12-15 m. 1-20 m.	7-15 t. 7-59 t.
12-15 m. 1-20 m.	8-45 t. 8-29 t.
12-15 m. 1-20 m.	8-15 t. 8-59 t.
12-15 m. 1-20 m.	10-0 t. 10-44 t.
12-15 m. 1-20 m.	11-0 t. 11-45 t.
12-15 m. 1-20 m.	12-0 m. 12-44 m.

Lisb. R.-Queluz Queluz-Lisb. R.

8-30 m. 9-3 m.	9-10 m. 10-11 m.
8-0 t. 8-33 t.	8-45 t. 9-17 t.
12-30 t. 1-34 t.	—

Alc. M.-Bamfica Bamfica-Alc. M.

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. Aro. P. Aro.-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. 10-45 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

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.	7-39 t. 8-42 t.
Excepto aos sub.	9-30 t. 10-12 t.
9-30 t. 10-10 t.	—
Só aos sábados	—
12-0 m. 1-4 m.	—

Domingos e dias santificados

1-0 t. 2-13 t.	2-30 t. 3-10 t.
------------------	-------------------

Lisboa R.-Sacav Sacav-Lisboa R.

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. 8-29 t.	8-15 t. 8-59 t.
10-0 t. 11-44 t.	10-0 t. 10-44 t.
11-0 t. 11-45 t.	—
Só aos sábados	—
12-0 m. 12-44 m.	—

Domingos e dias santificados

1-0 t. 1-41 t.	2-0 t. 2-44 t.
3-0 t. 3-41 t.	4-0 t. 4-45 t.
4-0 t. 4-41 t.	—

BEIRA ALTA

Fig.-V. Form. V. Form.-Fig.*

Part. Cheg.	Part. Cheg.
3-0 t. 4-20 t.	9-35 m. 8-00 t.
5-30 t. 6-10 t.	—

Figueira-Pamp. Pamp.-Figueira

3-10 t. 4-18 t.	7-30 m. 9-20 m
-------------------	------------------

Pamp. F. Onoro V. Form. Pamp.

3. ^{as} e sextas	2. ^{as} e 6. ^{as}
11-13 t. 5-31 m.	12-27 m. 5-15 m.

Pampilh.-Mang. Mang.-Pampilh.

6-35 t. 9-47 t.	7-35 m. 10-50 m
-------------------	-------------------

Mang.-Guarda Guarda-Mang.

4. ^{as} feiras e sub.	5. ^{as} feiras e dom.
10-0 t. 12-50 m.	4-30 m. 7-19 m

C. trans-Evora

Part. Cheg.	Part. Cheg.
3-0 t. 4-0 t.	7-10 t. 8-2 t.
5-30 t. 6-10 t.	—

Evora-C. Brand

Part. Cheg.	Part. Cheg.
3-0 t. 4-20 t.	9-10 t. 10-30 t.
5-30 t. 6-10 t.	—

Beja-Faro

11-20 m. 7-35 t.	6-30 m. 2-10 t.
--------------------	-------------------

Faro-Beja

6-0 m. 10-25 m.	8-10 m. 10-30 t.
-------------------	--------------------

MINHO E DOURO

Porto-Valença

Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-0 m. 10-35 m.	11-45 m. 2-10 t.
11-10 m. 1-20 t.	4-30 t. 7-5 t.

Porto-Viana



IMPORTANTE

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

Indispensavel ao comércio, industria e agricultura.

Assignatura

Anno.....	2\$500 réis
Semestre...	1\$400 "

GAZETA
DOS
CAMINHOS DE FERRO
IX ANNO

E
GUIA OFICIAL
XII ANNO

HORÁRIO

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

Brinde aos ass. assignatários
da GAZETA

Avulso 50 réis

ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 46