

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 27 de julho de 1896, do Ministerio das Obras Publicas



Anvers — 1894

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

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA



Anvers — 1894

SUMMARIO

	Pag.
Caminhos de ferro do Estado em Portugal, por M.	257
A nossa carta da Belgica, por A. Urban	258
Carta de Lourenço Marquos, por J. M. C.	259
Carta de Paris, por W.	259
As dimensões dos wagons.	260
Notas de viagem — II — Gibraltar e as suas originalidades — La Linea — Cães contrabandistas — Um ascensor só para elles — Vapores a Oran — Viagem no Mediterraneo — Malaga — Melilla e os rifeños — 7 mulheres para um homem — Frescura na Africa e calor em Lisboa	261
Commercio portuguez	262
Caminhos de ferro suecos	262
No sul d' Africa	263
O auxilio ás companhias hespanholas	263
O electrico subterraneo e Guda-Post	264
Parte financeira. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Recéitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	264 e 265
Linhas portuguezas. — Quelimane ao Ruo — Companhia real — Mormugão	266
Linhas hespanholas. — Lugo a Pontevedra — Almeria a Linares — Mediterraneo — Ferrol e Betanzos	266
Linhas estrangeiras. — França — Allemanha — Japão	266
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatorio	266
Avisos de serviço	268
Arrematações	268
Casas recommendadas	269
Agenda do viajante	269
Annuncios	270 e 271
Horario em 1 de setembro de 1896	271
Vapores a sahir do porto de Lisboa	272

Caminhos de ferro do Estado em Portugal

COMEÇAREMOS por declarar que, fazendo a devida justiça ao caracter provadamente honrado, á sollicitude evidentemente demonstrada, intelligencia e aptidão professional dos directores dos nossos caminhos de ferro do Estado, não lhes attribuímos a responsabilidade dos erros que tentaremos apontar n'este importantissimo elemento de desenvolvimento da riqueza publica que no nosso paiz, é opinião nossa, padece de vicio de origem que urge remediar em beneficio da nação, e por conseguinte dos interesses dos cofres do Estado, até agora depauperados nos resultados obtidos.

A administração ferro-viaria pelo Estado tem indole muito diversa da administração particular por companhias.

O Estado não tem só em mira, na construcção e exploração de suas vias ferreas, o producto da exploração.

O seu ideal tem de ser outro.

As suas vias ferreas são *um meio*, e não *um fim*, para o desenvolvimento commercial, industrial e agricola das regiões que atravessam e com que estão em relação.

Muitas vezes tem o Estado necessidade de prescindir de lucros provenientes da exploração de suas rêses ferro-viarias, para favorecer regiões que, no seu *statu quo*, encerram riquezas latentes que a viação accelerada pôde e deve trazer a lume.

A cedencia de lucros immediatos traz, no incremento de valor local, productos para os cofres publicos, que as companhias particulares nem sempre aproveitam, e, por conseguinte, contrabalança nos cofres do Estado, vantagens que a exploração particular só pôde offerecer em muito menor escala, tendo que tirar do seu trafego, lucros para o seu capital particular.

Ora para esse fim ha que attender ás condições especiaes de cada rêde, e ninguem dirá que a zona servida pela rêde do Sul e Sueste seja identica em indole, em riqueza de productos, população e elementos de exploração ferro-viaria, á zona servida pela rêde do Minho e Douro.

Esta, populosa, geralmente aproveitada de cultura, semeada de importantes estabelecimentos industriaes, servida de boas estradas e competida por activa industria de viação ordinaria, faz notavel contraste com a região do sul do paiz, geralmente falha de população, produzindo generos agricolas de pouco valor, e quasi completamente desservida de meios de relação entre a linha ferrea e povoações de mais importancia que tem de servir.

Antes, porém, de entrar na analyse das circumstanças especiaes respectivas a cada rêde, devemos fazer notar os inconvenientes do processo, a nosso vêr producto de uma notavel anarchia no nosso systema geral de administração superior, que se reflecte na administração ferro-viaria.

Em todos os paizes de que temos conhecimento a administração ferro-viaria, quer do Estado quer de companhias particulares, obedece a um systema uniforme que em Portugal não existe.

O que constitue, para a administração particular, disposição legal de policia e prescripções commerciaes, representada por zelosa e sollicita direcção fiscal, não existe para as administrações do Estado em que os directores são cumulativamente partes e juizes, e portanto sem grande responsabilidade effectiva em seus actos e disposições.

Não se diga que o conselho geral de obras publicas é o fiscal *ex-officio* das administrações ferro-viarias — a indole d'este serviço não permite as delongas e processos burocraticos de que a nossa administração publica padece.

Ha sem duvida uma repartição dos caminhos de ferro, dirigida por um zeloso e muito sollicito chefe superior, mas são tão restrictas e abstractas as suas attribuições que pouca acção pôde exercer n'este ramo tão complexo e que exige promptas e especiaes resoluções.

O estabelecimento de uma administração geral central dos caminhos de ferro, unica e exclusivamente destinada a superintender na construcção e exploração de todas as vias ferreas do paiz, é de necessidade absoluta e indispensavel. Uma regulamentação especial, clara, precisa e bem definida sobre policia e assumptos com-

merciaes, contendo todos os detalhes de applicação, é de urgente necessidade que seja estabelecida, com applicação a *todas* as vias ferreas portuguezas, constituindo fiscalização effectiva tanto nas rêdes do Estado como nas particulares.

Para as rêdes do Estado a creação de um conselho de administração dá grande facilidade aos assumptos geraes, e podendo cumulativamente resolver assumptos administrativos de todas as rêdes do Estado, trazia notavel economia, adoptando typos uniformes de material fixo e circulante, fazendo ao mesmo tempo e em epochas proprias supprimentos para todas as rêdes em conformidade com orçamentos bem especificados, elaborados previamente para proverem á reparação da via, ao consumo da exploração, á conservação do material e á aquisição de novos elementos de construcção e exploração.

Actualmente vê-se, com grave prejuizo dos cofres publicos, cada administração fazer por seu turno e independentemente aquisição do material, muitas vezes em épocas desvantajosas, e adoptando-se em cada rêde typos e detalhes differentes que devem de certo prejudicar os gastos geraes de cada uma d'ellas.

Os serviços administrativos poderiam ser os mesmos para todas as rêdes da administração do Estado, reservando para cada rêde os serviços activos que só na propria localidade da acção podem ser exercidos.

O serviço commercial convinha ser bem e regularmente organizado, tendo bem em vista as condições especiaes não só de cada rêde mas em relação a cada localidade—nos meios do contacto com centros affastados—ás competencias e reacções dos que teem interesse em distrahir da via ferrea productos de industrias e riquezas locais latentes, etc. Este serviço tem necessidade de estudos, informações e acção directa de agentes especiaes conhecedores das localidades e seus productos—centros de consumo, etc. Tal serviço não existe, funcionando regularmente, em nenhuma das administrações do Estado, e mal pôde um director, ainda mesmo quando animado dos melhores desejos e possuindo o mais acrisolado zêlo, accumular com os seus deveres technicos e administrativos os detalhes, serviços e trabalhos continuos da exploração commercial, como actualmente succede, visto que tudo sobrecarrega e está affecto ao director, e por isso não é para admirar que, apesar de todos os esforços, dedicação e intelligencia d'essas direcções, as nossas vias ferreas de administração do Estado, longe de serem o exemplo á administração particular, se mantenham em posição secundaria, seguindo-a no systema de exploração, copiando até textualmente formularios de escripturação e processos administrativos, que deveriam ser ali iniciados e servir de norma a linhas estranhas.

M.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 25 de agosto de 1896.

A Belgica é o paiz onde mais se viaja em caminho de ferro.

Para cada habitante ha, em Italia, $1\frac{2}{3}$ de viajantes; na Hungria, $2\frac{1}{3}$; na Austria, $3\frac{1}{2}$; na Hollanda, 7; em França, 6; na Allemanha, 10, e na Belgica chega até 14. E diz-se que o belga é pouco amigo de viajar.

Disse já aos leitores da *Gazeta* que a administração festeja, d'aqui a alguns mezes, o cinquentenario do estabelecimento do serviço telegraphico.

Marchamos decididamente de cinquentenario em cinquentenario; ainda estão na memoria de todos as festas que se celebraram aqui em 1885 quando a administração dos caminhos de ferro celebrou o seu meio-seculo de existencia, e, no proximo anno, haverá dez lustres que foi votada a lei creando os sellos postaes.

Dará isto, por certo, occasião para novas festas, tanto mais que a Belgica foi um dos primeiros paizes da Europa que adoptou o novo modo de franquia postal.

A philatelia, de resto, tomou entre nós um grande desenvolvimento; e visto que o cinquentenario dos sellos postaes coincide com a *World's fair* de Bruxellas, seria interessante reservar uma secção para uma exposição de sellos.

A sua historia, na propria Belgica, é bastante interessante para os colleccionadores; e se se fizer esta secção, estou certo que interessaria vivamente o publico especial da philatelia, que se torna de dia para dia mais numeroso.

A *Carlisle's Blue star line*, cujos vapores partem de Londres, Liverpool e Cardiff para o Brazil, resolveu estabelecer um novo serviço regular e directo entre Antuerpia, Rio de Janeiro e Santos. A primeira partida terá logar em 25 de setembro pelo vapor *Blue Star*.

A companhia ingleza possui actualmente uma frota de 17 vapores, estando em construcção mais quatro.

Como são estas as unicas noticias que hoje posso dar sobre caminhos de ferro, correios, telegraphos e marinha, não quero privar-me de dar aos meus leitores um ligeiro retrato do respectivo ministro na Belgica. De resto, já em outros numeros da *Gazeta* tenho tido occasião de lhes falar d'elle.

Mr. Vandenpeereboom é um bibliomaniaco importante e um colleccionador erudito. A sua casa é um pequeno museu que se vae enriquecendo dia a dia.

O ministro tem todas as manias e toda a tenacidade do colleccionador.

Assim tornou-se o terror de todos os antiquarios de Bruxellas. Quando vê n'um mostrador um objecto antigo que lhe convem, transforma o seu proprietario em victima. Se este não quer ceder senão por tanto um objecto pelo qual o ministro não quer dar senão tanto, estabelece-lhe logo um cerco em regra.

Todos os dias, M. Vandenpeereboom invade a loja do antiquario. — «Vejamos meu caro amigo, o objecto não vale mais. Pense bem...» E desenvolve em seguida uma conferencia de alta erudição. Isto dura quinze dias, tres semanas etc., até que o antiquario, cansado e aborrecido, depõe as armas.

Assegura-se que Mr. Vandenpeereboom, que é apenas orador modesto na camara, torna-se nas lojas dos antiquarios d'uma eloquencia irresistivel.

As festas que Paris prepara ao Czar parecem tentar muito os meus compatriotas. A sua visita coincidirá com a passagem annual dos belgas, dos quaes muitos, voltando das ferias, teem o costume de tomar o fresco do *boulevard* antes de regressar a casa.

Convido aquelles que projectam pagar o espectáculo d'estas festas—numerosas, ao que parece—a lêr os esclarecimentos que dão os jornaes parisienses sobre as medidas que conta tomar a policia franceza posta ás ordens da policia russa, para garantir a segurança do Czar.

Os estrangeiros de qualquer nacionalidade que desembarquem em Paris, antes ou durante a sua estada, são sujeitos a uma vigilancia especial e obrigados a justificar a sua identidade, antecedentes, intenções, etc.

Os belgas sobretudo não estão bem vistos pela policia russa, que considera sempre a Belgica como foco de paixões subversivas. E tem um caracter detestavel que os faz insurgir contra qualquer obstaculo á sua liberdade pessoal.

Devemo-nos lembrar ainda da sua revolta na epoca em que o cholera, importado para aqui do Havre, tendo-se manifestado entre nós por alguns casos isolados, nos obrigou durante muitos mezés a passar na alfandega franceza por pequenos corredores *ad hoc*, sujeitando-nos a inspecções sanitarias e a fazer constatar diariamente nas *mairies* parisienses que o nosso ventre continuava a funcionar regularmente.

Para evitar qualquer má aventura, os estrangeiros que desejarem ir a Paris, na primeira quinzena de outubro, farão bem indagando antecipadamente se não é preciso uma licença da legação russa no seu paiz e se, no caso de não estarem auctorizados em regra, não se expõem a receber o *knout* nos postos de cossacos installados para esse fim nas fronteiras.

A. Urban.

CARTA DE LOURENÇO MARQUES

(Correspondencia particular da GAZETA)

Lourenço Marques, 25 de julho de 1896.

No dia 6 de agosto proximo futuro terá lugar em Bloemfontein, Estado Livre de Orange, uma conferencia entre os delegados dos diferentes caminhos de ferro Sul Africanos.

O fim d'esta conferencia é tratar da unificação dos regulamentos em vigor em cada uma das linhas ferreas, para o transporte de passageiros, bagagens, grande e pequena velocidade e estabelecimento de serviço combinado e sua liquidación mutua.

O signatario da presente foi o delegado escolhido pelo governo portuguez para representar o caminho de ferro de Lourenço Marques na supra citada conferencia.

Logo depois de ter lugar a mesma conferencia e dos diferentes delegados apresentarem ás suas respectivas direcções os trabalhos a que a mesma deve proceder, haverá uma reunião dos directores para resolverem definitivamente o que se concordar.

*

O movimento de passageiros e mercadorias, assim como as receitas do caminho de ferro de Lourenço Marques relativas ao mez de novembro de 1895, comparadas com igual periodo do anno anterior, dão o seguinte resultado:

	Outubro de 1895		Outubro de 1894	
	Quantidades	Importancias	Quantidades	Importancias
Passageiros	3.046	3.271.435	2.095	2.077.485
Bagagens	14.035	242.452	6.322	84.492
Recovagens	34.380	534.266	17.267	295.369
Gado e diversos	—	844.624	—	577.784
Mercadorias	10.468.195	37.082.021	8.602.003	29.443.471
Gado e diversos	—	1.819.987	—	5.110.566
Total		43.794.785		37.589.167
Diferença a favor de 1895				6.205.618

O movimento dos comboios durante o mez de junho ultimo foi de 170 comboios que transportaram appro-

ximadamente 10.794^T.000 contra 124 comboios e 5.940^T.000 que se transportaram em igual mez do anno de 1894.

Continúa a accentuar-se em extremo a falta de material circulante, tanto mais que a companhia Neerlandeza, devido ao ter que empregar na sua linha maior numero de vehiculos para o seu trafego local, tem retirado da linha de Lourenço Marques uma parte d'elle.

J. M. C.

CARTA DE PARIS

(Correspondencia particular da GAZETA)

Paris, 22 de agosto de 1896.

No dia 20 d'este mez deixou o estaleiro da acreditada casa Cail, em S. Diniz, para cahir nas aguas do Sena, o barco-rolador *Ernest-Bazin*. Foi o grande acontecimento d'esta semana, presenciado por alguns milhares de espectadores. Mais de dois mil convites tinham sido dirigidos ás notabilidades da industria, assim como ao pessoal superior da marinha de guerra e das construcções navaes, e a varios membros do parlamento.

O espectáculo era, com effeito, digno de attrahir a curiosidade da multidão, em geral, e a attenção de todos aos que interessa e preocupa a questão de augmentar a velocidade dos navios sem augmentar indefinidamente a tonelagem e a força de vapor.

Ernesto Bazin é o distincto engenheiro francez que, para conseguir esse desideratum, concebeu um projecto originalissimo, subversivo de todas as idéas geralmente acceitas sobre o assumpto.

O barco-rolador de Bazin não tem casco inerte. Os seus roladores, em numero de seis, suppreem o casco animado, sendo a parte immersa dos mesmos que determina o deslocamento. Os roladores estão dispostos em tres pares, sendo dois para cada eixo, movido por sua machina especial; havendo portanto tres machinas motoras para produzir a rotação dos roladores. O helice é posto em movimento por outra machina.

São, pois, quatro as machinas de vapor. A do helice é da força de 550 cavallos, as dos roladores são da força total de 200 cavallos, o que representa a somma de 750 cavallos de 75 kilogrammetros. Uma unica caldeira alimenta as quatro machinas.

Os roladores têm 10 metros de diametro. A sua espessura é de 3^m,60 no eixo. São inteiramente ligados a uma armadura muito solida, que reforça os discos enormes de aço de que são construidos.

Todo o navio é de aço, e o seu peso, no momento de entrar n'agua, era de 180.000 kilogrammas.

Ha no convez um corredor com camarotes de cada lado, um salão, as accommodações para os officiaes, e o rancho da tripulação. O passadiço está por ante avante. O convez está a 4 metros acima do nivel d'agua. Como mastreação, o barco terá apenas um gurupés e dois mastros pequenos para velas latinas.

O principio, cuja applicação se propõe o inventor d'este systema, consiste em substituir o escorregamento do navio n'agua pelo seu rolamento, afim de alcançar uma velocidade superior á normal das construcções actuaes. Ha entusiastas que pensam que o *Ernest-Bazin* não deitará menos de 25 a 30 nós por hora; o inventor, porém, espera que a sua velocidade attingirá de 18 a 22 nós.

O barco-rolador receberá em Rouen as machinas e outros aprestos, para fazer em seguida a sua viagem

de experiencia, cujo resultado decidirá se esta nova forma de barcos é destinada, ou não, a causar uma revolução na engenharia naval.

*

Acaba de fazer-se na linha que vae da praça da Republica a Romainville o ensaio do novo systema de tracção electrica inventado por M. Vuillemier, com applicação ao tramway que percorre a mesma linha. A canalização é subterranea. A corrente electrica é captada pela passagem do friccionador do automovel em cima de paralelepipedos metallicos da mesma forma e das mesmas dimensões que os de pedra ou madeira, usualmente empregados nas calçadas, e dispostos na direcção do eixo da via á distancia de 2^m,50 uns dos outros. São de ferro fundido e compostos de duas partes planas horizontaes reunidas por duas nervuras que se cruzam; a sua face superior é mais alta de 5 millimetros no meio, afim de assegurar o contacto com os friccionadores das carruagens. A corrente vem da geratriz por um cabo principal, e passa para os distribuidores collocados de 100 em 100 metros de distancia. O seu regresso para a geratriz effectua-se pelos trilhos.

Não cabe nos limites d'esta correspondencia descrever o systema de que damos noticia, o qual, se não deixa de ter alguns inconvenientes que o seu inventor talvez consiga fazer desaparecer, constitue um progresso real neste modo de tracção mechanica, porque tende a substituir o systema dos accumuladores, e dá satisfacção á repugnancia que em muitas partes se experimenta pelo dos fios aereos applicado ás linhas de trolleys.

*

A companhia dos caminhos de ferro de Oeste está construindo duas locomotivas electricas do systema Heilmann aperfeçoado.

Os aperfeçoamentos que estas locomotivas apresentam, comparadas com as que a companhia experimentou o anno passado, consistem no augmento de potencia que é elevada a 1,350 cavallos indicados, no melhoramento de suspensão dos motores, no emprego do novo typo de machina de vapor, e na modificação dos aparelhos de manobra.

O gerador do vapor é do typo ordinario da locomotiva com uma superficie de calorico de 180 metros quadrados, e 3,3 metros quadrados de grelha. A machina de vapor é do typo Williams e Robinson de effeito simples e de seis manivellas.

Estas locomotivas são da força de 1.000 cavallos, e podem conduzir, a 100 kilometros por hora, 350 toneladas de material.

E' provavel que os ensaios d'estas locomotivas tenham logar ainda este mez.

A mesma companhia acaba de inaugurar na linha de Paris a Saint-Germain, com o nome inglez de *wagons-bars*, um novo systema de carruagens que são verdadeiras «lojas de bebidas» ou cafés.

De exterior elegante, estas carruagens são confortaveis e bem ventiladas.

O seu comprimento é de 12 metros, dividido em dois compartimentos (sendo um de 1.^a e outro de 2.^a classe) pelo *bar* ou mostrador, deposito aonde os criados vão buscar as bebidas, charutos, etc. para os consumidores. O accessso para estes wagons effectua-se por duas escadas collocadas nos extremos, as quaes dão para uma pequena plataforma rectangular.

Os viajantes munidos de bilhetes ordinarios podem, sem pagar supplemento algum, utilizar-se d'estes wagons, nos quaes é permitido circular e fumar livre-

mente. Ha de cada lado pequenas mesas como n'um café qualquer.

E' de quarenta, por ora, o numero de *wagons-bars* que a companhia de Oeste vae pôr á disposição dos viajantes dos suburbios da grande capital. Os comboios de Paris a Versailles terão em breve carruagens d'este systema.

Esta reforma deve merecer o applauso do publico, porque generaliza e vulgariza a presença tão apreciada dos *wagons-restaurants* nas linhas de longo percurso.

A mesma companhia tenciona brevemente pôr em circulação na sua linha de cintura wagons de corredor, como de uso na America. E' outra reforma digna de ser bem acolhida, porque as carruagens d'este systema são muito mais agradaveis e hygienicas do que as actuaes com os seus compartimentos estreitissimos e pessimamente ventilados.

*

No dia 25 d'este mez terá logar a primeira tiragem dos premios das cedulas da Exposição Universal de 1900 (*Bons de l'exposition universelle de 1900*). A emissão, que ha pouco se effectuou, é de 3.250.000 bilhetes a 20 francos cada um. O premio grande da proxima tiragem é de 500.000 francos.

Dando esta noticia, tenho em vista chamar a attenção dos nossos compatriotas, que já pensam em visitar a exposição com que a França industrial inaugurarã o novo seculo, para as muitas vantagens que, por um preço modicissimo, offerecem essas cedulas.

Além de ficar habilitado a 20 tiragens de premios avultados, o portador de uma cedula dá direito a vinte bilhetes de entrada na exposição, e uma redução de 25 % do preço de entrada nos estabelecimentos de espectaculo no interior da exposição, ou á escolha, a uma redução dos preços de transporte nos caminhos de ferro em quanto durar a exposição. Nas linhas exploradas pelas seis companhias (Norte, Leste, Oeste, Orleans, Paris-Leão-Mediterraneo e Meio-dia) e pelo Estado, dar-se-hão aos portadores das cedulas da exposição bilhetes especiaes para Paris, de ida e volta, reduzidos de um terço em relação ao dobro do preço de um bilhete simples. Taes bilhetes serão validos por 15 dias para todo o percurso excedente a 500 kilometros.

Estas cedulas vendem-se em qualquer dos grandes estabelecimentos de Paris, e nas suas succursaes.

Paris, n'este momento, não offerece a animação costumada. Estamos em plenas ferias, e quem pôde está veraneando no campo ou á beiramar. As companhias de caminho de ferro teem multiplicado as facilidades de transporte para as localidades do litoral ou do interior que mais attractivos offerecem n'esta quadra do anno. Em breve, porém, se effectuarã o regresso, e não faltarão então assumptos interessantes a tratar n'esta correspondencia, dos quaes, actualmente, ha grande escassez.

W.

As dimensões dos wagons

E' já antiga a tendencia das grandes linhas americanas de augmentar as dimensões e a capacidade dos wagons, destinados ao transporte de mercadorias. Até 1876 a capacidade typo era de 9.000 kilogrammas, mas desde essa época tem sido augmentada gradualmente, não sendo hoje raro o wagon de 30 toneladas, outros que transportem 36 a 45 toneladas de mercadorias, havendo até um de 68 toneladas.

O saber-se até que ponto se deve ou pôde levar o augmento das dimensões dos wagons, é mais uma questão de exploração que propriamente de construção.

O motivo principal que tem levado as companhias a construir wagons de grande capacidade, não tem sido apenas o desejo de pôr á disposição do publico vehiculos que facilitem o transporte de grandes volumes de mercadorias de pequeno peso. Foi tambem a conveniencia de adoptar esse material para o transporte de mercadorias pesadas e especialmente a economia resultante de se transportar o mesmo peso de expedições em menor numero de wagons. As despesas de custeio são menos elevadas e o peso morto fica consideravelmente reduzido.

A relação entre a carga paga e o peso total é a seguinte:

Wagons de 9 ton.....	46,38 %
» » 18 »	62,50 %
» » 27 »	68,41 %
» » 36 »	68,86 %

D'estes numeros se conclue que de 9.000 kilogrammas a 18.000 o afastamento é superior a 16 % em favor dos maiores wagons enquanto que desce a 1/2 % quando se compara os dois wagons de maior capacidade.

O limite parece pois attingido até que alguma mudança radical se faça nos processos de construção.

Ha todavia que attender á maior facilidade que ha em manobrar com comboios mais curtos, e tambem a que ha occasiões em que os pequenos wagons se utilizam de um modo mais completo de que os grandes.

No que se refere ao limite das dimensões a dar ao material, foi resolvido pela commissão nomeada para estudar o assumpto que, em vista das condições do trafego que tendem todas ellas a fundir todas as linhas em uma rede só, ha grande conveniencia em construir wagons que possam seguir por todas as linhas de maior movimento. Em consequencia d'isto, o wagon de 18 toneladas foi recommendado para o trafego entre companhias diversas; o uso de vehiculos de maior lotação ficou reservado ás linhas que possam ter interesse em adoptar aquelle material, e finalmente ficou assente que havia toda a conveniencia em fazer desaparecer os wagons pequenos do trafego entre companhias.

NOTAS DE VIAGEM

II

Gibraltar e as suas originalidades. — La Línea. — Cães contrabandistas. — Um ascensor só para elles. — Vapores a Oran. — Viagem no Mediterraneo. — Malaga. — Melilla e os rifeños. — 7 mulheres para um homem. — Frescura na Africa e calor em Lisboa.

Não parece natural que sendo Gibraltar uma possessão ingleza, esteja tão falha, como está, em serviço de viação. Apenas uns maus carros, omnibus-riperts, fazem serviço entre a praça e o caes novo, isto é, só no centro da cidade.

Para o mais ha que tomar trem e estes custam 2,50 por hora o que hoje nos regula por uns 500 réis.

E quem quizer ir alem do terreno neutro que separa Gibraltar de La Línea, povoação hespanhola confinante, tem que tomar dois trens: um até o extremo inglez, porque os carros inglezes não podem sahir de Gibraltar, outro desde o caes para ir á Línea, porque aos hespanhoes não é permitido entrar em Gibraltar!

E, comquanto nada tenha que ver á pequena cidade hespanhola, habitada, quasi na totalidade, por traba-

lhadores, hespanhoes, portuguezes e marroquinos, das obras do porto de Gibraltar, é curioso ir lá, só para ver os rigores alfandegarios.

Como Gibraltar é porto livre, o contrabando campeia em todos os generos e por todos os meios, e portanto a fiscalização aduaneira á entrada de La Línea tem que ser extraordinaria.

Uma fileira de postes de uns 4 metros de altura estende-se em toda a largura da villa sustentando uma rede de arame, de malhas estreitas.

No extremo oeste está installada a alfandega onde cada pessoa que entra é apalpada dos pés á cabeça, revistadas as algibeiras, o fundo do chapeo, desfeito por completo qualquer embrulho que leve.

Mesmo as pessoas de certa apparencia não são excluidas até certo ponto, e se eu passei sem este incommodo foi devido a ir na bella companhia do estimavel consul portuguez, o sr. Damaso de Moraes, um representante muito digno e muito respeitado que temos.

A rede a que me referi é para evitar o contrabando por meio de animaes, que antigamente se fazia. Cães, gatos, coelhos, eram antigamente uns bellos contrabandistas hespanhoes.

Guarneciam estes o corpo dos animaes de uma cinta de pacotes de tabaco, e fustigavam-os de cá para lá. Elles partiamem carreira e os guardas aduaneiros nem sempre lhes acertavam com os tiros das suas carabinas.

Aparte esta curiosidade nada tem que ver La Línea, nem sequer, sendo hespanhola, tem cafés.

Verdade seja que do lado inglez tambem poucos ha.

Ha, porém, bons hotéis, como o Royal, casa de primeira ordem, com todas as commodidades; o Grande Hotel, que é menos completo e, como hotéis mais modestos, o Metropole, que é muito bom, aceado, farto em mesa, com uma casa de jantar lindamente guarnecida de pinturas a oleo representando o porto de Malaga, quadro de 6^m por 3, o de Sevilla, em 5^m por 3, Cadiz e outras vistas.

Ha o costume, em Gibraltar, dos donos dos hotéis comerem á mesa com os hospedes. Não acho mau porque melhor fiscalizam o serviço, mas quando essas pessoas são delicadas como é o sr. Lorenzo Sacarello proprietario do Metropole.

Esquecia-me dizer que, entre as proximidades do caes e o alto do observatorio, ha um ascensor por meio de cabo aereo em que rodam pendurados uns cestos ou caixas em que vão os abastecimentos para a guarnição que está lá em cima.

Neste ascensor vão, por vezes, militares, mas a mais ninguem é permitido subir. Fiz-lhe bem a diligencia mas demonstraram-me que até a deputados inglezes e outros personagens importantes essa concessão tem sido recusada. Imagine-se o desapontamento que tive.

O serviço de communicações com a costa marroquina, para o lado da Algeria, está muito mau.

Apenas uma carreira de quinze em quinze dias ha para Oran, fazendo escala em Malaga e Melilla, o que representa tres noites e dois dias de caminho.

Pertence este vapor á importante casa de Cadiz, Hijos de Tomás Haynes, com estaleiros de navios, officinas de caldeiras e machinas de vapor, etc., e chama-se *William Haynes*, sendo um pequeno barco de 400 toneladas, com alojamentos em pequenos camarotes para 32 passageiros de 1.^a camara e 16 de 2.^a Os de 1.^a pagam 50 pesetas de Gibraltar a Oran.

O que seria bom era que a bordo não deixassem misturar-se os passageiros de 2.^a classe com os de 1.^a,

especialmente quando, como succedeu na viagem que fiz, aquelles, são damas de reputação e costumes não duvidosos, constituindo mercadoria para abastecimento de qualquer *armazem* de Oran.

A viagem correu-me, no mais, agradabilissima, na companhia de dois recém-casados francezes, muito risinhos, muito beijoqueiros (mutuamente) e muito amáveis, que vieram installar-se na Algeria; elle, a fabricar cornetins; e ella, a fazer vestidos. Que a fortuna os proteja.

A sahida de Gibraltar, ás 10 da noite, é muito agradável; depois de se passar em frente da cidade que, toda illuminada em amphitheatro, faz um bello effeito, vê-se, voltando para leste, illuminados o barco e o mar, pelo potente pharol, e uma hora depois eis-nos sem avistar terra. Vae-se para a estreita gaveta da nossa camara e faz-se por dormir enquanto outros, cá fóra, se entreteem... a enjoar.

Ao despertar pela manhã, achei-me no bello porto de Malaga, já quasi concluído, espaçoso, guarnecido de armazens, atracando o vapor directamente ao caes.

Malaga adeantou muito, desde a ultima vez que a vi, na construcção do seu porto, caes, edificios, etc.

Já em tempo descrevi esta cidade, uma das mais bonitas de Hespanha; não me repetirei portanto.

Aproveitei a manhã para ver os bellos estabelecimentos de banhos que me fazem perguntar porque é que, nas nossas bellas praias de Pedrouços, Paço d'Arcos ou outras se não põe um estabelecimento assim.

Porquê? porque não ha iniciativa para se fazerem coisas boas e que dariam resultado.

Embarcados os passageiros, ás 6 horas partiamos de novo e ás 9 repetia-se a mesma scena da vespera: eu dormindo aos baldões, elles enjoando aos gritos.

A's 6 da manhã, pelo postigo do meu beliche vejo o que qualquer ahi vê na feira de Belem — os castellos de Melilla.

Desembarca-se por botes que levam meia peseta, ida e volta, por passageiro.

Começo a vêr marroquinos que enchem o caes, embrulhados nos seus mantos brancos.

Contra a minha expectativa que se preparava para as ofertas importunas de mil objectos da industria indigena, elles nada offerecem á venda; nem fazem caso dos europeus.

No seu *mantelete* (mercado) negociam gallinhas ovos e figos *chumbo* (de piteira).

Subindo do caes as ingremes ladeiras até a varanda do *Casino de la Amistad*, disfructam-se bellos panoramas sobre o mar e as povoações vizinhas. Além da linha guarnecida de fortes hespanhoes, cuja construcção originou a guerra de ha dois annos com os rifeños, não se póde passar. Europeu que elles lá apanhem fazem-o em postas. Boas pessoas!

Mulheres mouras não sahem á rua e mesmo em casa andam de cara tapada, deixando-a só vêr ao marido ou pae. A polygamia é coisa corrente entre elles, especialmente se podem ter uma mulher de cada raça. Podem ter até 7 mulheres.

A cidade é pequena, de ruas estreitas e ingremes, estabelecimentos pobres e poucos edificios bons, além dos quartéis.

Hoteis não ha. Simples *fondas*, das quaes a melhor é a de *La Perla*, de D. Francisco Cueto, onde, a julgar pelo que me succedeu, fazem todo o possivel por tratar bem os viajantes.

Sinto pela primeira vez os calores d'Africa, mas, com certa surpresa vejo que elles não são tão extraordinarios como eu esperava. Até mesmo do mar vem uma aragem fresca agradabilissima.

Consulto o meu thermometro; marca 32 graus, o que ahi, em Lisboa seria de fazer fugir. Pois por cá está-se perfeitamente.

Talvez os nossos veraneadores que estão nas praias estejam suando mais do que estive no caes de Melilla, ás 4 horas da tarde, hora a que embarquei para só pôr pé em terra n'estas bellas possessões francezas de que prometto falar-lhes longamente, porque:

A viagem na Algeria é uma das mais agradaveis que tenho feito.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Resumo comparativo do movimento de mercadorias, de janeiro a abril de 1895-1896

Importação para consumo

	1895	1896
Animaes vivos.....	508:088	843:392
Materias primas para as artes e industrias	4.758:043	5.101:982
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	1.747:926	1.942:078
Substancias alimenticias	4.278:670	5.015:566
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	502:754	514:329
Manufacturas diversas.....	846:906	1.002:464
Taras	24:336	30:917
Somma	12.666:723	14.450:728
Ouro e prata em barra e em moeda.....	1.002:837	283:313
Total.....	13.669:560	14.736:041

Exportação nacional e nacionalisada

Animaes vivos.....	661:950	645:497
Materias primas para as artes e industrias	1.751:674	2.024:723
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	286:905	417:411
Substancias alimenticias.....	4.693:980	5.225:796
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	37:222	34:605
Manufacturas diversas.....	546:487	543:839
Somma.....	7.978:218	8.891:871
Ouro e prata em barra e em moeda.....	669:394	800:037
Total.....	8.647:612	9.691:908

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias. {	Reexportação ...	3.329:076	3.284:774
	Transito	667:528	379:734
Ouro e prata em barra e em moeda.....		—	—
Total.....		3.996:604	3.664:508

Caminhos de ferro suecos

A extensão dos caminhos de ferro do estado em exploração na Suecia no fim de 1895, era de 3.209 kilometros, comprehendendo 211 kilometros da linha de Lulea a Gellivara e a Erzberg, aberta ao serviço no principio do anno.

A extensão das linhas particulares era n'aquella data de 6.486 kilometros repartidos entre 122 companhias.

As linhas abertas á exploração em 1895 foram Klagstorp-Rydsgard (20 kilom.) e Saltskog-Nybrybruk com ramal (115 kilom.) assim como as linhas de via reduzida de Uddevalla-Lelangen (89 kilom.), Nettraby-Alnaryd (17 kilom.), Vevio-Klafrestrom (43 kilom.) e Oestra Husby-Arkosund (26 kilom.)

A linha Klagstorp-Rydsgard parte da estação terminus do caminho de ferro de Trelleborg-Klagstorp e

segue para o norte até á estação de Rydsgard da linha Malmö-Ystad; foi aberta ao serviço em 20 d'abril de 1895 e serve 5 estações.

A linha Saltskog-Nybrybruk principia proximo de Tarshalla (Nybrybruk) e dirige-se primeiramente para o sul até Eskilstrime, estação do caminho de ferro d'Oxelosund, depois volta a sudoeste, em seguida a oeste servindo Gripsholmsviken e Laggesta, para alcançar Saltskog. A linha principal de 90 kilometros de extensão ligam-se os ramaes de Akersbruk-Streugnos (15 kilom.) e Laggesta-Mariefred (4 kilom.), assim como um outro ramal que liga a gare central de Eskilstuna ás do sul e do norte da mesma cidade.

Finalmente, uma nova linha de 4 kilometros que se estende de Sædertelge ao porto de Igelsta liga aquella linha ao caminho de ferro do estado, de Godertelje-Saltskog.

A rêde sueca é constituída por 9.755 kilometros de via, dos quaes 109 são independentes do resto da rêde. D'estes, 22 kilometros são de via larga, e 87 de via reduzida. Dos restantes, 7.722 kilometros são de via larga e 1.924 de via reduzida.

A média é de cerca de 20 kilometros por cada 10.000 habitantes, e 2 kilometros e 21 por 100 kilometros quadrados.

As despesas de construcção subiriam a 814 milhões de francos, dos quaes 415 para as linhas do estado. As linhas particulares custaram 67.860 francos por kilometro.

O material circulante compunha-se no fim de 1894 de 562 locomotivas, 1.239 carruagens de passageiros e 13.600 wagons de mercadorias ou bagagens.

O trafego no mesmo anno attingiu 11.533.658 passageiros dos quaes 375.208 de 1.^a classe, 657.778 de 2.^a e 10.344.503 de 3.^a, militares 176.169,

Conclue-se d'estes dados que, como em toda a parte, o maior movimento cabe á 3.^a classe. O percurso médio por cada passageiro é de 21 kilometros, e o movimento total é de 237.923.161.

O trafego de mercadorias é de 405.076.800 toneladas kilometricas, para 9.602.347 toneladas, do que resulta o percurso médio de 42 kilometros por tonelada.

As receitas elevam-se a 7,203 francos por kilometro, e as despesas a 3,908 francos, ou seja um lucro de 3,297 francos por kilometro representando 4,62 % do capital.

No sul d'Africa

A rêde de linhas ferreas da colonia do Cabo elevava-se em fins de 1895 a 2.253 milhas, divididas em quatro grupos: Oeste, 865 milhas; Centro, 696; Leste, 331 e Norte, 361.

O grupo Oeste parte do Cabo e estende-se até Mafeking na Bechuanalandia, perto da fronteira do Transvaal; o Centro circula em torno de Port-Elisabeth; o Leste vae de East London até a fronteira meridional do Estado Livre d'Orange; o Norte dirige-se para o Transvaal, directamente, e ali se liga ás companhias hollandezas que servem Johannesburgo, Pretoria e outras localidades.

Durante 1895 o trafego de mercadorias dos portos e das estações da colonia do Cabo para o Transvaal augmentou consideravelmente. Esse movimento representa-se por: Port-Elisabeth, 76.874 toneladas; Buffalo e East London, 59.653 toneladas; cidade do Cabo, 3.243 toneladas; ou seja em total 178.741 toneladas.

O quadro seguinte permite avaliar bem o desenvolvimento das grandes linhas inglezas do sul d'Africa:

Annos	Milhas	Passageiros	Mercadorias toneladas	Receitas brutas em libras	Despesas libras	Coefficiente de exploração
1875	115	625.281	101.064	110.963	72.753	66
1885	1.498	2.428.526	375.103	1.037.359	672.489	65
1890	1.631	3.950.613	620.286	1.896.545	1.047.420	55
1891	1.890	4.342.547	672.760	1.896.376	1.117.649	50
1892	2.171	4.771.635	713.521	2.248.930	1.370.904	61
1893	2.253	5.335.381	803.269	2.559.542	1.510.946	59
1894	2.253	5.977.078	1.003.221	2.713.753	1.483.771	55
1895	2.253	6.703.098	1.158.614	3.390.093	1.556.013	47

Em vista d'estes resultados pensa-se em reduzir o preço do transporte de passageiros e de mercadorias para as grandes distancias.

Durante o anno de 1895 todas estas linhas consumiram 198.683 toneladas de carvão africano. Os preços pagos foram: 12,50 francos para as 160.988 toneladas fornecidas pelas minas de Viljoens, 18,75 francos para as 12.861 toneladas fornecidas pela companhia Fairview e para as 11.026 toneladas da companhia Cypher-gat. O carvão inglez foi vendido no Cabo a 34,35 francos e, por isso, tudo faz prevêr que muito brevemente as linhas ferreas só consumirão carvão das minas do sul d'Africa, conseguindo por tal forma uma economia importantissima.

Ainda que menos brilhantes, são satisfactorios tambem os resultados da exploração dos caminhos de ferro do Natal, como se vê:

Annos	Milhas	Passageiros	Mercadorias toneladas	Receitas brutas em libras	Despesas libras	Coefficiente de exploração
1881	98,5	427.969	171.081	173.108	113.587	65
1885	116	424.367	192.457	135.548	142.592	105
1890	285	641.648	301.753	606.713	416.396	68
1891	342	731.309	380.157	572.296	372.024	65
1892	386	719.891	412.728	532.788	365.704	68
1893	399	610.698	304.582	416.614	273.869	66
1894	399	649.136	336.553	465.872	294.053	63
1895	401	722.002	393.379	526.494	278.756	53

Os resultados são, pois, inferiores aos das linhas do Cabo, em todo o caso o augmento das receitas tem-se accentuado nos ultimos annos.

O auxilio ás companhias hespanholas

Levantou enorme discussão no senado hespanhol o projecto de lei apresentado pelo governo com o fim de prestar efficaz auxilio ás companhias de caminhos de ferro.

Já aqui publicámos esse projecto, acompanhando-o das considerações que julgámos opportunas.

A opposição parlamentar apresentou um projecto de emenda áquelle, propondo que se auctorizasse o governo a contractar com as companhias hespanholas uma operação de credito por 1.000 a 1.500 milhões de pesetas effectivas, que se receberiam por séries, á vontade do governo, fazendo-se a amortização durante todo o periodo da duração da concessão das linhas e da sua prorogação. A terça parte, pelo menos, do total da operação deveria ser entregue em ouro.

O juro da parte do capital ouro seria de 5 % ao anno, e o da prata de 4, sem commissão, quebra ou qualquer outro gasto para o thesouro hespanhol. Os juros e a amortização seriam pagos por trimestre em Madrid e em moeda de curso legal em Hespanha. As companhias que accitassem esta operação seria prorogada, como unico auxilio, a concessão das linhas ferreas que disfructam, até 1 de julho de 1980.

Como se vê, differe esta proposta muito do projecto apresentado pelo governo, procurando os espiritos conciliadores estabelecer negociações para approximar os dois projectos, mas, não sendo isso possível por haver reluctancia de parte a parte, o governo desistiu do proposito em que estava, desinteressando-se completamente da approvação do projecto que apresentára.

Continuará, pois, na mesma situação o gravissimo problema financeiro que de ha muito embaraça as administrações das grandes companhias hespanholas.

Não felicitamos o paiz visinho por este resultado. A situação de algumas linhas ferreas hespanholas é tão angustiosa que julgámos sempre que se procuraria dar-lhe qualquer solução e nunca que se acabasse por deixar tudo no mesmo pé.

E' commodo, na verdade, o processo, mas cheio de inconvenientes, como tudo quanto seja addiar para depois a resolução de assumptos da maior importancia e que affectam toda a vida economica de um paiz.

O electrico subterraneo de Buda-Pest

Foi aberta á exploração em 2 de maio ultimo a linha ferrea electrica subterranea de Buda-Pest.

Esta nova linha liga o centro da cidade ao Stadtwaldchen, o bosque de Bolonha da capital hungara. Partindo de Giselaplatz proximo do Danubio, atravessa Elisabethplatz e o boulevard Waitzner, tomando em seguida a direcção da rua Andrassy, na extremidade da qual se abre ao nivel do solo para alcançar o poço artesiano do Stadtwaldchen.

Com a sua construcção gastaram-se 9 milhões de francos.

E' formada de 3.500 metros de alinhamentos rectos, e 3.000 de alinhamentos curvos. O raio d'estes ultimos desce até 40 metros nos sitios de Deakplatz e do boulevard Waitzner, mas eleva-se de 100 a 200 metros n'outros pontos.

De perfil, a linha apresenta em toda a sua extensão uma rampa continua desde o Danubio, cuja inclinação, bastante suave, varia 1 a 2 p. m.

A' sahida do tunnel acha-se, em uma extensão de 165 metros, uma pendente de 20 p. m.

A via é dupla na distancia de 1,435 e o intervallo entre os eixos das vias é de 3,20. Nos alinhamentos rectos, o tunnel tem 6 metros de largura, elevando-se nas curvas a 6^m,70. A altura é uniformemente de 2^m,83, achando-se a abobada a 0^m,85 a baixo da estrada.

Esta abobada assenta sobre vigas e columnas de ferro, distanciadas as primeiras de 1 metro e as segundas de 3 a 4 metros umas das outras.

A secção do tunnel é rectangular e alarga-se nas estações, que são 11, variando o espaço entre cada duas d'ellas de 100 a 500 metros.

Os caes, para os quaes se desce por meio de escadas, medem 24 a 32 metros de comprido por 3 a 8 de largo e pódem comportar até mil pessoas. São nivelados a 0,30 acima da linha, de forma que as carruagens ficam no plano conveniente para o embarque.

Os bilhetes são fornecidos por distribuidores automaticos collocados á entrada das escadas e o seu preço fixo é de 0,20 centimos.

O material compõe-se de 20 carruagens automaticas e 10 rebocadores. Estas carruagens teem 12 metros de comprimento por 2,20 de largura e comportam 28 logares.

A velocidade maxima dos trens é de 40 kilometros por hora.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de agosto de 1896.

Accentuou-se mais a apathia nos negocios do nosso mercado, apontada no nosso anterior boletim, determinada bastante pela costumada inactividade d'este periodo do anno, mas em grande parte tambem motivada pelo retrahimento que, de ha tempos a esta parte, se tem ido aggravando no nosso meio commercial, não só mercê das condições especiaes dos mercados estrangeiros, especialmente do brasileiro, em relação com os interesses portuquezes, mas tambem por circumstancias de ordem interna relacionadas com a marcha dos negocios publicos.

Este anno muito tem concorrido para a desanimação do nosso mercado a sensivel diminuição na importação de generos colonias. A' exiguidade das remessas de Africa corresponde uma forte depressão no nosso commercio de reexportação. E o que é mais grave é que no commercio de importação na Africa occidental igualmente se está accentuando uma diminuição por demais sensivel, affectando os rendimentos aduaneiros n'uma rapida e precipitada progressão descendente. Parece que uma conscienciosa e prudente revisão das pautas, sem por forma alguma prejudicar ou attenuar as suas bases protectivas, está sendo indicada como urgente.

As noticias do Brazil continuam a ser pouco tranquilisadoras. A perturbação economica é grande e a confiança no existente tem soffrido nos ultimos tempos um forte abalo. Como se não bastasse isto, conflictos de ordem externa tem creado bastantes dificuldades ao governo. Depois do conflicto argentino, houve o conflicto portuquez, em seguida a este o conflicto francez e logo a seguir o conflicto inglez, e mal este estava felizmente terminado, eis que surge o conflicto italiano e paralellamente a elle uma crise ministerial tanto mais importante quanto é certo que ella envolve a demissão do ministro das relações exteriores, homem de grande valor e auctoridade.

O partido da restauração reanimou consideravelmente com estes acontecimentos e a sua propaganda adquiriu uma grande actividade, tendo já em campo uns poucos de jornaes, dirigidos pelas primeiras pennas brasileiras. Parece-me que a ideia da restauração que, por certo tempo, se affigurava a muitos uma aspiração platonica, se tem ido tornando mais plausivel, graças aos erros dos governantes, que pouco teem cuidado de manter a unidade da republica e de assegurar o seu respeito e auctoridade no interior e no exterior.

Os rendimentos das alfandegas portuquezas consignados ao serviço da divida externa subiram no anno economico findo a 13.902 contos, o que representa um excedente de 2.502 contos sobre o limite de 11.400 contos previsto pela lei de 20 de maio de 1893. D'este excedente 1.251 contos teem de ser repartidos pelos portadores de fundos externos. Com o pagamento d'este juro suplementar o rendimento dos nossos fundos externos garante um juro medio de 5³/₁₆ p. c. o que, em verdade, representa uma taxa de capitalização superior á que os portadores estrangeiros recebiam em media nos tempos de prosperidade (4³/₄ p. c.)

Os negocios no mercado dos cambios estiveram pouco animados por falta de procura por parte do commercio. As taxas não fizeram differenças apreciaveis. As letras sobre Londres (90 d. v.) regularam entre 41 e 41¹/₁₆, e o preço de venda do cheque regulou: sobre Londres 40⁷/₈, 40¹³/₁₆; sobre Paris 699, 701. Fraco o mercado das inscrições, ficando sabbado as de assentamento a 36,15 e as de coupon a 35,90, as obrigações de 1888 (4 p. c.) a 16⁷/₅₀ réis, as de 1890 (4 p. c.) a 44⁷/₇₀₀ (ass.) e 44⁵/₅₀₀ (coupon), as predias de 6 p. c. ass. a 94³/₃₀₀ e a 93⁷/₇₀₀ réis coupon, as de 5 p. c. a 91⁴/₄₀₀ e 91³/₃₀₀ réis. As obrigações Loanda Ambaca mantiveram-se a 80⁰/₀₀₀ réis. As acções do Banco de Portugal regularam a 137⁵/₅₀₀ réis, do Lisboa & Açores a 113⁰/₀₀₀ réis, do Commercial de Lisboa a 112⁰/₀₀₀ réis, do Nacional Ultramarino a 70⁰/₀₀₀ réis.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v.....	40 ¹⁵ / ₁₆	40 ⁷ / ₈	Desconto no Ban-	
" cheque.....	40 ¹³ / ₁₆	40 ³ / ₁₆	co de Portugal.	5 ¹ / ₂ 0/0
Paris 90 d/v.....	697	698	No mercado.....	5 0/0
" cheque.....	699 ¹ / ₂	701	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	286	287	res.....	170
" cheque.....	290	291	Cambio Brazil...	8 ¹¹ / ₁₆
Francfort 90 d/v.....	286 ¹ / ₂	287 ¹ / ₂	Premio libra.....	1 ⁷ / ₃₆₀
" cheque.....	290 ¹ / ₂	291 ¹ / ₂		
Madrid cheque.....	970	975		

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

BOLSAS	AGOSTO													
	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	30	31
Lisboa: Inscrições assent.	36,35	36,40	36,40	36,30	-	36,21	36,21	36,18	36	36	36	-	-	36,11
» coupon.	35,95	35,96	36,90	35,96	35,98	35,95	35,95	35,90	35,90	35,96	35,90	-	-	35,95
Obrig. 1/2 0/0 1888.	-	16,850	-	16,800	-	16,800	16,800	-	-	16,750	-	-	-	-
» 1/2 0/0 1890 assent.	-	-	-	44,500	-	-	44,700	-	-	-	-	-	-	-
» 1/2 0/0 1890 coupon.	-	-	44,500	-	-	-	-	-	-	44,500	-	-	-	-
» 1/2 0/0 1890 externo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 1/2 1/2 0/0 assent.	-	-	-	50,200	-	-	50,300	-	50,500	50,200	50,200	50,200	-	50,400
» 1/2 1/2 0/0 coup. int.	-	-	-	50,300	50,500	50,400	-	-	-	50,400	50,400	-	-	50,400
» 1/2 1/2 0/0 externo.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.	-	135,000	135,500	135,500	-	135,700	136,000	136,500	137,000	137,000	137,500	-	-	138,000
» » Commercial.	-	-	-	-	-	-	112,000	-	-	-	-	-	-	-
» » N. Ultramarino.	-	-	-	67,000	67,200	67,400	67,500	68,000	68,500	70,000	70,200	-	-	71,100
» Ta bacos coupon.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Comp. Real.	-	-	-	14,800	-	-	-	-	-	14,500	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0.	-	-	94,200	94,200	-	-	94,000	-	94,300	-	-	-	-	94,200
» » 5 0/0.	-	91,600	-	-	91,500	91,600	-	-	-	-	91,400	-	-	-
» Comp. Real 3 0/0.	-	-	-	30,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» C. Nacional.	-	-	-	27,000	-	29,000	-	-	-	-	30,000	-	-	-
» Atravez Africa.	-	80,000	81,000	80,100	80,000	-	80,000	-	80,000	80,000	80,000	-	-	80,000
Paris: 3 0/0 portuguez.	25,68	26	25,87	26	26	26	26,12	-	26	25,87	26	-	-	-
Acções Comp. Real.	-	-	60,75	65	-	65	-	40	40	30	-	39	-	-
» Madrid-Caceres	41	-	41	40	40	39,25	-	-	-	-	-	-	-	-
» Norte de Hespanha	108,50	110	112	112	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Mad. Zaragoza.	169,50	167,50	171	170	169	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes.	120	-	132	132	134	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real.	128	130	130	130	129	129	129	-	130	129	130	129	-	-
» C. Beira Alta.	-	-	-	85	85	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.	130	131,50	131	131,50	131	131,25	131	132	131	130	130	131	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.).	259	259,50	261,75	261,75	261,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez.	26	25,87	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	-	-
Obrig. Atravez Africa.	66,71	68,50	69	69	68,62	68,94	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71	-	-
Amsterdã: Atravez Africa.	68,50	68,50	69	69	68,26	68,94	68,94	68,50	68,50	68,50	68,50	68,50	-	-
Bruxellas: Atravez Africa.	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				
		1896			1895			Totaes		Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1896	1895	1896	1895	
COMPANHIA REAL	Antiga rede	de 5 a 11 Agosto	693	Réis 77:018.000	Réis 111.137	690	74:195.262	107.529	1.815:828.000	1.753:417.625	62:410.375	-
	e nova não	12 18	»	77:984.000	112.531	»	74:195.262	107.529	1.893:812.000	1.827:612.887	66:199.113	-
	garantida.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Nova rede	5 11 Agosto	380	9:208.000	24.231	380	9:166.738	24.122	207:364.000	203:741.375	3:622.625	-
garantida.	12 18	»	9:535.000	25.092	»	9:166.738	24.122	216:899.000	212:908.113	3:990.887	-	
Sul e Sueste.	23 29 Julho	475	15:909.080	33.492	475	14:527.540	30.594	441:430.935	385:501.825	25:929.110	-	
Minho e Douro.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Beira Alta.	30 5 Agosto	253	8:137.203	32.163	253	6:981.105	27.593	175:618.749	161:002.304	14:616.445	-	
Nacional (Mi-randella e Vi-zeu).	15 21 Julho	105	1:183.170	11.262	105	1:025.835	9.769	34:377.637	32:992.517	1:385.120	-	
Guimarães.	22 28	»	1:091.942	10.399	»	1:003.552	9.557	35:469.579	33:996.069	1:473.510	-	
Norte de Hespa-nha.	5 11 Agosto	34	1:883.565	55.398	34	1:730.210	50.888	45:509.846	42:899.945	2:609.901	-	
Madrid — Zara-goza—Alican-te.	29 4 Agosto	3656	Ps. 1.886.251	Ps. 510	3656	Ps. 1.875.784	Ps. 513	Ps. 51:435.040	Ps. 46:583.329	Ps. 4:851.711	Ps. -	
Andaluzes.	5 11	»	1.923.763	526	»	1.910.994	522	53:358.803	48:494.323	4:864.480	-	
Zafra a Huelva.	30 5 Agosto	2927	1.027.138	350	2927	967.020	330	33:893.493	30:010.015	3:883.478	-	
	6 12	»	1.060.458	362	»	972.516	332	34:953.952	30:982.532	3:971.420	-	
	13 19	»	998.149	341	»	934.492	319	35:952.402	31:917.024	4:035.078	-	
	23 29 Julho	1067	279.356	261	1067	250.911	235	8:792.945	8:535.787	257.158	-	
	30 5 Agosto	»	330.519	309	»	317.982	298	9:123.464	8:853.769	269.695	-	
	6 12 Agosto	180	36.762	204	180	41.814	232	1:197.380	1:476.296	-	278.916	
	13 19	»	33.988	188	»	40.877	227	1:231.369	1:517.174	-	285.805	
	20 26	»	36.775	204	»	43.734	242	1:268.144	1:560.909	-	292.765	

LINHAS PORTUGUEZAS

Quelimane ao Ruo. — Affirma-se que o sr. ministro da marinha continua resolvido a fazer executar os projectos que lhe foram apresentados relativamente á construcção e exploração do caminho de ferro de Quelimane ao Ruo.

Companhia Real. — Foi nomeado engenheiro chefe do quadro da exploração d'esta companhia, o nosso presado amigo e distincto collaborador, sr. Antonio Carlos Coelho de Vasconcellos Porto, engenheiro chefe da construcção, destinando-se-lhe as funcções de engenheiro chefe do serviço de via e obras, adjuncto.

Mormugão. — Com prazer lemos que os jornalistas da India britannica se puzeram ao nosso lado na questão da redução das tarifas dos caminhos de ferro Southern Marahatta e Great Indian Peninsular Railway.

O *Times of India*, de Bombaim, chegou a dizer que os inglezes faltariam ao compromisso tomado pelo contracto, de prestar todo o auxilio ao governo portuguez, se continuassem a prejudicar os interesses do caminho de ferro de Mormugão.

LINHAS HESPAÑOLAS

Lugo e Pontevedra. — Deve começar brevemente a construcção d'esta linha ferrea, a qual ligará as provincia do Lugo e Pontevedra, reunindo-se em Monforte com a linha geral do norte.

Almeria a Linares. — Abre á exploração, dentro em pouco dias, a secção d'esta linha comprehendida entre Guadix e Moreda, formada por 4 estações e 25 kilometros.

A linha terá em toda a sua extensão 31 estações, estando já abertas ao serviço 22.

A estação de Moreda será o entroncamento com a linha de Murcia a Granada.

Meridiano. — Voltou a falar-se na construcção da linha directa entre Madrid e Santander, dizendo-se que ha uma empresa estrangeira que tenciona tomar conta dos trabalhos.

Segundo diz a imprensa de Madrid, a projectada linha dividir-se-ha em duas secções: de Madrid a Burgos e de Burgos a Santander. A primeira terá 219 kilometros, isto é: menos 144 do que tem a linha do Norte. E, como o projectado traçado seja mais suave e com curvas menos apertadas, os comboios poderão ter maior velocidade, fazendo a viagem de Madrid a Burgos em 4 horas em lugar de 9 que actualmente gastam. No restante percurso a economia e rapidez serão também mantidas, transformando-se, em breve prazo, Santander em porto quasi unico de importação e exportação de Madrid e da região do sul da Hespanha.

Ferrol a Betanzos. — Foi adjudicada ao sr. José Tarrijas, de Murcia, a construcção do caminho de ferro de Ferrol a Betanzos, sendo geral o contentamento dos povos a quem a construcção d'esta linha interessa.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

E' já antigo o desejo dos governos francezes, de estabelecer uma via de comunicação, atravez o Sahara, entre o Soldão e a Algeria.

Os engenheiros encarregados d'estes trabalhos apresentaram devidamente os seus relatorios e projectos, marcando os traçados mais convenientes.

Até hoje nada havia resolvido, parecendo que se hesitava deante da grande despesa a fazer e dos perigos e difficuldades que offerencia a realização de tal trabalho.

Lemos, porém, agora, que o governo francez vae mandar revêr o ultimo projecto elaborado, propondo-se conceder, finalmente, a construcção da linha a uma companhia formada por importantes financeiros francezes.

Foi auctorizada a construcção das seguintes linhas:

De Lourches a Cambrai, servindo Mastaing, Bouchain, Marquette, Wames-au-Bac, Thun-l'Evêqué, Eswars, Ramilies e Moredun.

Esta nova linha, que pertencerá á Sociedade dos Caminhos de ferro economicos do Norte, deverá, mais tarde, ser ligada ás estações da Companhia do Norte em Lourches e Cambrai.

De Lyon a Ecully, tramway mechanico, destinado ao transporte de bagagens, passageiros e pequenos volumes e de Pont-d'Ecully a Trois-Renards, destinada ao mesmo fim e também tramway mechanico. Estas duas linhas pertencem á Sociedade Anonyma de Tramways de Lyon a Ecully.

Pelo relatorio do exercicio de 1895, agora publicado pela *Société Générale des Chemins de fer Économiques*, vê-se que a extensão total da rede continuou a ser de 1.217 kilometros, estando muito adeantada a construcção da linha de Carhaix a Rosporden (49 kilometros).

As receitas durante o exercicio foram de 4.398.608,94 francos.

Dos 1.217 kilometros de linha, 899 são de interesse local, 174 de interesse geral e 144 alugadas á Companhia do Norte e á do Oeste.

A média kilometrica das linhas de interesse local foi de 3.969 francos, mais 29 francos de que em 1894. O total das receitas n'estas linhas foi superior ao de 1894 em 172.999,89 francos.

Durante o anno o movimento das linhas, com excepção das alugadas, foi de:

Passageiros.....	2.087.747
Mercadorias, toneladas.....	982.367

Os lucros liquidos da exploração foram de 1.356.859,17 francos.

ALLEMANHA

O governo do grande ducado de Baden reuniu interessantes informações sobre o resultado do descanso aos domingos no trafego de mercadorias.

D'essas informações pode concluir-se que é muito vantajoso o descanso. Antes da introducção d'este regimen o trafego de mercadorias era muito importante exactamente aos domingos, diminuindo, por consequencia, nos dois primeiros dias da semana.

Vê-se agora que com a suppressão do serviço aos domingos, o trafego divide-se por igual por todos os dias da semana, o que permite melhor utilização do material e do pessoal dos comboios.

A par d'esta vantagem, nota-se o inconveniente de haver mais demora no movimento dos wagons de mercadorias, o que torna mais sensível a falta de material.

Desde que os caminhos de ferro do sul da Allemanha concluíram o accordo para transportar aos domingos e dias santos, não sómente as remessas de grande velocidade e os animaes que regulamentarmente são excluidas da regra, mas também as mercadorias que, ainda que designadas por pequena velocidade, devem, segundo as tarifas applicaveis, ser transportadas em grande velocidade, assim como das mercadorias sujeitas a rapida deterioração, — deixaram de se produzir as queixas do publico contra a suppressão do trabalho aos domingos.

JAPÃO

Em maio de 1895 a extensão total dos caminhos de ferro aberta ao serviço publico, era de 2.118 milhas, das quaes 580 pertenciam ao governo e 1.538 a empresas particulares. Na mesma época estava em projecto a construcção de varias linhas com o comprimento aproximado de 1.000 milhas.

Os trabalhos de construcção e outros teem sido feitos até aqui quasi exclusivamente sob a direcção de pessoal inglez.

Os japonezes preparam-se para em breve tempo dispensar todo o auxilio estranho, fazendo elles todo o trabalho de construcção das suas linhas ferreas.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal á assembléa geral dos accionistas de 29 de julho de 1896

(Continuado do n.º 208)

Via e obras

As obras de primeiro estabelecimento em 1895 foram bastante limitadas.

A principal consistiu na construcção provisoria da linha do Caes do Sodré a Alcantara em terrenos conquistados sobre o Tejo.

Esta construcção foi levada a cabo, rapida e economicamente, em seguida á transacção feita pela companhia com a camara municipal de Lisboa relativamente a terrenos que havia a permutar para estabelecer a linha a que nos referimos.

A estação do Caes do Sodré tem apenas um edificio provisorio, de madeira, não se achando ainda aterrado, pela empresa Hersent, o local em que deve ser construido o edificio definitivo,

por causa de trabalhos de esgotos, que a cidade de Lisboa tem primeiro a executar n'esse ponto, para o desaguoamento no Tejo.

O deposito de machinas em Campolide foi concluido e posto a funcionar.

Em Santo Aleixo, Paço d'Arcos, Belem e Gaia foram as linhas augmentadas com uma via de resguardo, que, na ultima d'estas estações, se prolonga em ramal de serviço particular.

As obras do Tejo, tendo progredido regularmente, como se verifica pelas contas a que se refere este relatorio, approximam-se do seu termo.

O inverno de 1894-1895 foi pessimo, resultando d'ahi despesas de reparação muito consideraveis, tanto na rêde antiga como na linha da Beira Baixa.

Um acontecimento grave, felizmente sem a menor desgraça pessoal, occorreu em 8 de setembro. A ponte do rio Jamor, situada justamente á beira-mar, na linha de Cascaes, foi arrebatada pelas aguas, devido este desastre á coincidência de uma cheia extraordinaria do rio e das grandes marés equinoxiaes.

A ponte, que era de pedra e contava cerca de quarenta annos, existia antes da construcção da linha e tinha sido entregue pelo governo á companhia.

O serviço foi estabelecido por meio de tramos metallicos provisórios, e actualmente procede-se á construcção, desde os alicerces, d'uma nova ponte, que será metalleica e de um só tramo de 50 metros de abertura.

A questão do estado das pontes metallicas, em geral, foi a mais grave que se apresentou á nova administração da companhia logo depois do acto da sua posse.

Em regra, todas as pontes metallicas das linhas do norte e leste foram construidas ha proximamente trinta annos, nas condições de resistencia em que se suppunha deveriam ser estabelecidas, n'aquella epoca, para as cargas então em uso, e que, de certo, não correspondem ás necessidades actuaes, mórmente em vista do peso das locomotivas adquiridas ha alguns annos (45 toneladas, em serviço).

A reconstrucção d'estas pontes havia sido já emprehendida antes de 1889, começando-se então pela mais importante, e mais damnificada, que era a ponte de 500 metros sobre o Tejo na linha de leste e que foi completamente reconstruida, pilares e taboleiro, pela casa Eiffel.

Em quadro annexo a este relatorio é apresentada a relação das pontes renovadas de 1889 a 1895. (Documento n.º 28)

Assim, ainda bem não tinha a actual administração tomado posse, já o estado muito especial das pontes das linhas de leste e norte chamava urgentemente a nossa attenção.

Muito a nosso pesar, verificamos que, não só os taboleiros metallicos antigos careciam de renovação, mas até que a propria ponte actual do Tejo, que não tinha mais de cinco annos de existencia, precisava de ser vigiada muito de perto, pois que os pilares apresentavam fendas incompativeis com a completa segurança que tal obra deve offerecer. Todas as providencias de vigilancia e de reparação foram, pois, desde logo tomadas, de maneira a não haver a menor duvida a respeito do transito ser feito sem o menor risco.

Quanto ás outras pontes metallicas, se bem que a sua reparação importasse avultadissima despesa, conhecida só hoje, impossivel tambem nos foi addiar a sua substituição.

Começaram já os trabalhos em grande parte d'estas obras, e esperamos que estejam terminados em todas, em maio de 1897.

A avaliação global da respectiva despesa é de 400.000.000 réis, cujo pagamento distribuiremos por um prazo sufficientemente extenso, para que os recursos ordinarios da companhia permittam occorrer a tal encargo.

Apresentamos no fim do presente relatorio o quadro das pontes a renovar, juntamente com os preços das adjudicações, excepto para cinco das ultimas, aliás das menos importantes d'estas pontes. (Documento n.º 30)

A propria via, apoz os profundos estragos que soffreu durante o inverno de 1894-1895, motivou grandes despesas de conservação que, felizmente, se vão moderando e no proximo anno deverão entrar em periodo normal.

As economias a todo o transe, aliás forçadas pela situação financeira da companhia nos ultimos annos, reflectiram-se em 1895; por isso as despesas da via passaram de 19,21 por cento das despesas totaes em 1894 a 24,02 por cento em 1895, ascendendo o excesso total sobre o exercicio precedente a 84.149.794 réis.

Não obstante, graças aos esforços empregados para vencermos a situação, podemos desde já assegurar que do 1.º de janeiro de 1897 em diante o estado da via estará conforme aos nossos desejos, isto é, tal qual o reclama uma rede ferro-viaria tão importante como a nossa, e com trafego, felizmente, em augmento.

Em 1895 foram substituidas 112.491 travessas e empregados 10.000 metros cubicos de balastro de pedra britada; além d'isso, os carris de 30 kilogrammas foram substituidos por outros de 40 kilogrammas desde o kilometro 60 até o kilometro 83 da linha do norte.

A nossa officina de creosotagem de travessas foi completamente reformada e duplicou de producção, tanto em numero de travessas injectadas, como em quantidade de creosote injectado por travessa (14 kilogrammas em lugar de 7).

Teremos com isto agora um accrescimento de despesa, mas com grande proveito para o futuro pela maior duração das travessas que fôrmos empregando.

Logo que as circumstancias o permittam, convirá remover do edificio principal de Santa Apolonia o deposito dos armazens geraes, não só e principalmente para evitar os inconvenientes resultantes d'esta vizinhança, mas tambem para estabelecer mais commodamente as nossas repartições de exploração, consoante as exigencias do serviço, que crescem de dia para dia.

Sob o ponto de vista da melhor gerencia do importante serviço da via, o serviço da construcção, que n'um futuro proximo deixará de ter importancia, foi reduzido ao strictamente necessario, e n'esses termos o nosso mui distincto e activo chefe da construcção sr. A. de Vasconcellos Porto pôde ficar adjuncto, como engenheiro chefe, ao sr. C. Xavier Cordeiro, nosso eminente engenheiro incumbido da direcção do serviço de via e obras.

Material e tracção

Os mappas n.º 32 e seguintes, que se leem no fim do presente relatorio, deixam vêr os resultados estatisticos do serviço de material e tracção no anno de 1895.

Esses resultados podem resumir-se no seguinte:

Apesar de um percurso de perto de 100.000 kilometros (94.777) a mais que em 1894, a importancia total das despesas d'este serviço é em 1895 a mesma que foi n'aquelle anno.

As principaes economias resultaram do preço do carvão, da redução da mão d'obra nas officinas, da diminuição do percurso em dupla tracção, que desceu de 188.938 kilometros em 1894, a 53.770 em 1895, e de se interessarem nas economias do consumo de carvão os fogueiros das machinas fixas, locomoveis, etc.

A installação do deposito de machinas em Campolide contribuiu igualmente para a melhor distribuição do serviço de machinas, bem como a do deposito de machinas de grande velocidade em Gaia (Porto). Assim essa melhor distribuição faz com que os comboios Lisboa-Porto vençam as rampas de Albergaria sem haver dupla tracção, bem entendido com o emprego de machinas apropriadas.

As officinas teem tido que satisfazer a numerosas reparações no material circulante.

Com quanto no inventario figure o numero elevado de 140 machinas, unicamente 100 estão promptas para serviço, e d'estas nem todas em bom estado. Pode-se porém assegurar que, pouco a pouco, conseguiremos ter todo o material, motor e circulante, em boas condições de exploração.

Em muitas machinas foram postas abobadas de tijolo e lubrificadores continuos, melhoramentos estes que se vão generalizar. O emprego de um liquido desincrustante era tambem indispensavel em razão do estado de incrustação das caldeiras e da má qualidade das aguas. Foi adoptado e está hoje generalizado a todas as machinas o liquido que se usa na companhia de Orleans, com grande vantagem, tanto para a conservação das caldeiras, como para a facil producção do vapor.

Em a noite de 31 de outubro ultimo foram presa das chammas as nossas grandes officinas de reparação: as officinas de montagem, de ajustamento, de ferreiros, de carpinteiros, de marceneiros, ficaram destruidas. As companhias de seguros pagaram satisfactoriamente as importancias por que tinham realizado os respectivos seguros.

O pessoal das officinas foi por esse motivo licenciado, abonando-lhe o conselho de administração, com o intuito de o livrar da miseria, 50 por cento dos respectivos salarios durante dois mezes.

No fim d'estes dois mezes, tinha a companhia readmittido os operarios indispensaveis para a conservação do material, e hoje os quadros, cuidadosamente estudados, e adaptados ás necessidades do serviço, estão completos.

Foram creadas provisoriamente officinas supplementares junto aos grandes depositos do Entroncamento e das Caldas, e tambem em Alcantara para wagons.

As officinas de Santa Apolonia, provisoriamente reparadas, satisfazem ás actuaes necessidades da companhia. Conseguimos mesmo dar começo á construcção de duas locomotivas novas (n.º 110 e 117), que serão, affigura-se-nos, as primeiras construidas em Portugal. O projecto de reconstrucção completa das officinas, para a qual está reservado o saldo das quantias pagas pelas companhias de seguros, será posto em execução, logo que os estudos, já começados, forem approvados pelo governo.

Conseguimos tambem construir algumas viaturas de typo mais apropriado ás necessidades actuaes, modificando com economia o antigo material.

Como vereis da parte financeira do presente relatorio, os inventarios do material e da tracção figuram com referencia ao dia 31 de dezembro de 1895 pelo valor real das diversas machinas, ferramentas, materiaes em deposito, etc.

(Continúa.)

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

A estação de Junqueira passou, com auctorização superior, á categoria de apeadeiro, habilitado unicamente ao serviço de passageiros. Lisboa, 20 de agosto de 1896.

Feira annual e grandes touradas em Salamanca nos dias 11, 12 e 13 de setembro de 1896.

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidissimos:

Ida, nos dias 9 a 11 de setembro, e *volta* nos dias 12 a 15, pelos comboios ordinarios.

Preços dos bilhetes de Lisboa (Rocio) a Salamanca e volta: 1.ª classe, 9.000 réis; 2.ª classe, 5.000 réis.

Lisboa, 28 de agosto de 1896.

O serviço dos comboios rapidos entre Lisboa e Leiria é prorogado até 14 de setembro proximo inclusivé.

Lisboa, 29 d'agosto de 1896.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de 60 chapas de ferro forjado, estriadas

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 11 de setembro proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas, que até então forem apresentadas, para a adjudicação do fornecimento de 60 chapas de ferro forjado, estriadas.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque, n.º 22, onde podem ser examinadas em todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde. Lisboa, 20 de agosto de 1896.

Fornecimento de 200.000 escapulas de ferro galvanizado

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 14 de setembro proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas, que até então forem apresentadas, para o fornecimento de 200.000 escapulas de ferro galvanizado.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque, n.º 22, onde podem ser examinadas em todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde. Lisboa, 21 de agosto de 1896.

Fornecimento de 48 chapas de ferro Lournoor

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 15 de setembro proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas, que até então forem apresentadas, para a adjudicação do fornecimento de 48 chapas de ferro Lournoor.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque, n.º 22, onde podem ser examinadas em todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde. Lisboa, 25 de agosto de 1896.

Fornecimento de 152 peças de ferro

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 24 de setembro proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas, que até então forem apresentadas, para o fornecimento de 152 peças de ferro em U e T duplo.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas em todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 25 de agosto de 1896.

Fornecimento de canastras

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 5 de setembro proximo, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas, que até então forem apresentadas, para o fornecimento de canastras.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 26 de agosto de 1896.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de madeira

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 11 de setembro proximo, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, em presença do sr. administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento

de 200 pranchões de madeira de Riga e 200 de madeira da Suecia, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisorio de 28.000 réis.

Porto, 18 de agosto de 1896.

Fornecimento de 2 placas giratorias e 8 grades

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 14 de setembro proximo, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, em presença do ex.º administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 2 placas giratorias e 8 grades, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisorio de réis 50.000.

Porto, 18 de agosto de 1896.

Fornecimento de 300 toneladas de creosote

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 15 de setembro proximo, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, em presença do ex.º administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 300 toneladas de creosote, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar na caixa geral de depositos, ou na sua delegação no Porto o deposito provisorio de 160.000 réis, e de apresentar uma amostra do creosote a fornecer.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente, a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 % da importancia total do mesmo fornecimento.

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

Porto, 18 do agosto de 1896.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de coke para fundição

No dia 19 de setembro, pela 1 hora da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 150 toneladas de coke para fundição.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apollonia) 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, 17 de agosto de 1896.

Fornecimento de ferragens e ferramentas

No dia 19 de setembro pela 1 hora da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferragens e ferramentas.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apollonia) 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, 17 de agosto de 1896.

Fornecimento de 200.000 travessas de pinho

Deposito provisorio para cada lote 100.000 réis

No dia 16 de setembro proximo, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para o fornecimento de 20 lotes de travessas de pinho nacional, composto cada lote de 10.000 travessas.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão enderçadas á direcção da companhia, estação Central de Lisboa (Rocio) com a indicação exterior no sobrescripto. «Proposta para o fornecimento de travessas» e redigidas segundo a fórmula seguinte: «Eu abaixo assignado residente em ... obri-go-me a fornecer a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes ... lotes de travessas de pinho nacional, compostos cada um de 10.000 travessas, sendo 1.000 da 1.ª categoria pelo preço de ... réis cada travessa; 3.000 da 2.ª categoria pelo preço de ... réis cada travessa; 6.000 da 3.ª categoria pelo preço de ... réis cada travessa (preços por extenso) na conformidade das condições patentes na repartição de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento. (Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel). Lisboa, 22 de agosto de 1896.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

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

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras commissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º
Lisboa.—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.
Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (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.ª—Rua de Traz, 28.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MAFRA Hotel Moreira—no largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500.—Reducção de preços para caixeiros viajantes.

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

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

FIGUEIRA DA FOZ Hotel Saudade.—Rua da Saudade, Bairro novo. Magnificas vistas para o mar, mu to 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, aceio inexcédível, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado—Prop. A. de S. Romão.

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 á Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Prop. Lopez Munhós.

PORTO Grande Hotel America Central—Um dos melhores da cidade, magnificas sallas e quartos banhos Aceio 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.ª ordem—Prop. Adriano & François.

GUIMARÃES Hotel do Toural.—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 réis diarios. Serv'ço avulso, almoço 400, jantar 600 réis.

GIBRALTAR Hotel Metropole e Nuevo Hotel Español—Situado á entrada da cidade.—Cozinha excellente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—Proprietario, Lorenzo Sacarello.

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

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

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

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

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

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

EMPRESA DE ANNUNCIOS NOS CAMINHOS DE FERRO

PARA

AFFIXAÇÃO DE ANNUNCIOS NAS ESTAÇÕES

48, 1.º, Rua Nova da Trindade, 48, 1.º — LISBOA

CALDAS DA FELGUEIRA

CANNAS DE SENHORIM

Beira Alta



Grande Hotel Club

Abriu em 15 de maio. — Estação de correio e telegrapho, medico, pharmacia e barbeiro.

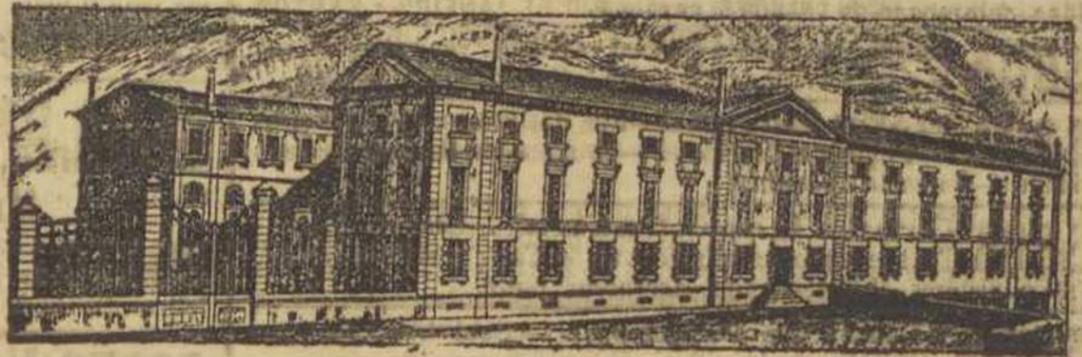
Magnificas accomodações desde 1\$200 réis, comprehendendo serviço, club, etc. Bonus para os medicos.

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 r.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

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

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

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

Para esclarecimentos, em Lisboa, rua do Alecrim 125.

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, figado, rins, bexiga, gotta, albuminuria, diabette, etc., etc.

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

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

Uma magnifica vaccearia.

Dois excellentes hotéis de 1.ª classe. — Grande hotel e hotel do Avelames. Um hotel de 3.ª classe — hotel da Boa Vista. Preços diversos conforme a ordem do hotel e a qualidade dos aposentos.

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

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

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

AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

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

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

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

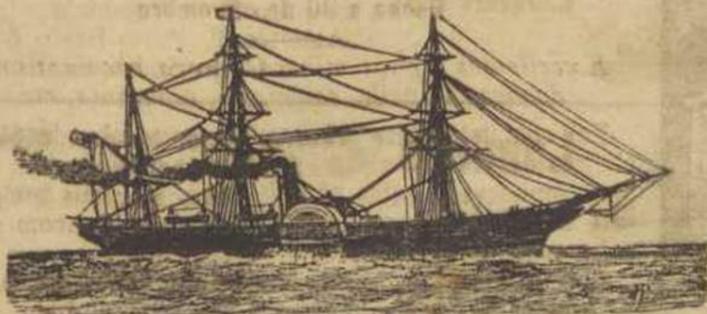
O vapor **GOMES IV** — Commandante **ROCHA JUNIOR**

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

Alberto R. Centeno & C.ª



BERNHARD LEUSCHNER
 AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA
NORDDEUTSCHER LLOYD



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

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

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

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

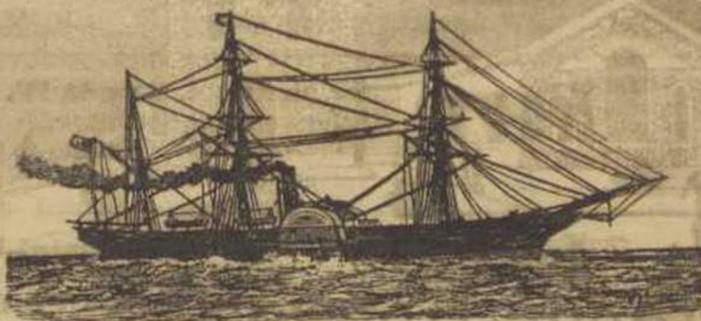
Por estes paquetes tambem se acceitam passageiros para **Paranaguá, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul**, com transferencia no Rio de Janeiro para o paquete **Mæwe**, da mesma companhia.

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da Agência geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.º, e em Lisboa ao agente João Patricio Alvares Ferreira, rua dos Balhoeiros, 135, 1.º

Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

O paquete **MAGDALENA**, sahirá a 7 de setembro

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

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

AGENTES

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

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

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

COMPANHIA REAL		Lisboa R.-Alfar. Alfar.-Lisboa R.		Alo. M.-Bemfica Bemfica-Alo. M.		C. Sodrê-P. Aro. P. Aro.-C. Sodrê		Lisb.-T.P. Setub. Setub.-Lisb.-T.P.	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Lisboa R.-Leiria	Leiria-R. Lisb.	Lisboa R.-Suaçav	Suaçav-Lisboa R.	C. Sodrê-P. Aro.	P. Aro.-C. Sodrê	Lisb.-T.P. Setub.	Setub.-Lisb.-T.P.
8-30 t.	7-18 m.	7-0 t.	3-18 t.	6-15 m.	7-0 m.	6-30 m.	7-9 m.	8-0 m.	10-10 m.
10-0 t.	10-55 m.	7-0 t.	5-35 m.	9-20 t.	9-40 t.	8-0 m.	8-39 m.	4-30 t.	6-25 t.
Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.	Lisboa R.-Leiria	Leiria-R. Lisb.	Lisboa R.-Suaçav	Suaçav-Lisboa R.	8-45 m.	8-45 m.	8-0 m.	8-30 m.
8-00 t.	11-7 t.	4-15 t.	8-45 t.	7-45 m.	8-29 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-0 m.	8-30 m.
Lisb. C.S.-Porto	Porto-Lisb. C.S.	4-15 t.	8-45 t.	10-0 m.	10-44 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-0 m.	8-30 m.
7-30 m.	9-20 t.	6-15 m.	10-36 m.	12-0 t.	12-44 t.	11-0 m.	11-45 m.	8-0 m.	8-30 m.
Aveiro-Porto	Porto-Aveiro	6-15 m.	10-36 m.	2-0 t.	2-44 t.	1-0 t.	1-45 t.	8-0 m.	8-30 m.
4-0 m.	6-30 m.	6-0 m.	7-3 m.	4-45 t.	5-29 t.	3-0 t.	3-45 t.	8-0 m.	8-30 m.
10-30 m.	2-50 t.	2-20 t.	3-18 t.	5-30 t.	6-14 t.	6-0 t.	6-44 t.	8-0 m.	8-30 m.
Espinho-Porto	Porto-Espinho	3-20 t.	3-18 t.	7-15 t.	7-59 t.	7-0 t.	7-45 t.	8-0 m.	8-30 m.
9-0 m.	9-45 m.	6-25 t.	7-30 t.	8-45 t.	9-29 t.	8-15 t.	8-59 t.	8-0 m.	8-30 m.
4-20 t.	5-6 t.	7-0 t.	7-0 t.	11-0 t.	11-45 t.	10-0 t.	10-44 t.	8-0 m.	8-30 m.
11-15 t.	12-0 t.	7-0 t.	7-42 t.	12-0 m.	12-44 m.	11-0 t.	11-45 t.	8-0 m.	8-30 m.
Lisboa R.-V. Ato.	V. Ato.-Lisboa R.	Fig.-B. Amioira	B. Amioira-Fig.	<i>Excepto aos sab. Só aos sabbados</i>				<i>Aos domingos e dias santificados</i>	
7-30 t.	5-25 m.	7-35 m.	8-2 m.	1-0 t.	1-44 t.	2-0 t.	2-44 t.	8-0 m.	8-30 m.
Lisb. C.S.-V. Ato.	V. Ato.-Lisb. C.S.	Abrantes-Guard	Guard-Abrantes	3-0 t.	3-44 t.	4-0 t.	4-45 t.	8-0 m.	8-30 m.
7-30 m.	8-0 t.	1-45 t.	12-10 m.	5-45 m.	7-0 m.	4-30 m.	5-35 m.	8-0 m.	8-30 m.
Lisb. R.-Bada.	Bada.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	7-0 m.	8-14 m.	5-30 m.	6-46 m.	8-0 m.	8-30 m.
7-30 t.	6-45 m.	7-30 m.	8-34 m.	9-0 m.	10-14 m.	7-30 m.	8-40 m.	8-0 m.	8-30 m.
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	11-30 m.	12-36 t.	11-0 m.	12-15 t.	8-30 m.	9-40 m.	8-0 m.	8-30 m.
7-30 m.	9-15 t.	1-30 t.	2-34 t.	3-0 t.	4-4 t.	3-0 t.	4-3 t.	8-0 m.	8-30 m.
Lisb. C.S.-Sant.	Sant.-Lisb. C.S.	4-30 t.	3-36 t.	5-30 t.	6-40 t.	4-15 t.	5-17 t.	8-0 m.	8-30 m.
3-0 t.	4-35 t.	5-15 t.	6-5 t.	8-0 t.	9-5 t.	6-30 t.	7-43 t.	8-0 m.	8-30 m.
4-30 t.	7-05 t.	7-0 t.	8-22 t.	9-15 t.	10-19 t.	8-0 t.	9-15 t.	8-0 m.	8-30 m.
Lisb. C.S.-Entr.	Entr.-Lisb. C.S.	9-0 t.	10-2 t.	10-30 t.	11-35 t.	9-30 t.	10-48 t.	8-0 m.	8-30 m.
4-0 m.	11-11 m.	<i>Excepto aos sab. Só aos sabbados</i>	7-30 t.	12-0 t.	1-19 m.	10-30 t.	11-35 n.	8-0 m.	8-30 m.
11-0 m.	3-0 t.	12-15 m.	1-20 m.	12-15 n.	1-19 m.	12-0 n.	12-55 n.	8-0 m.	8-30 m.
Colmb.-Figueira	Figueira-Colmb.	<i>Excepto aos dom. Só aos domingos</i>	3-30 t.	4-40 t.	5-25 t.	10-30 m.	11-20 m.	8-0 m.	8-30 m.
7-15 m.	9-2 m.	3-30 t.	4-34 t.	4-45 t.	5-50 t.	10-30 m.	11-20 m.	8-0 m.	8-30 m.
4-30 t.	6-6 t.	12-30 t.	1-34 t.	<i>Domingos e dias santificados</i>				8-0 m.	8-30 m.
Lisboa R.-Fig.	Fig.-Lisboa R.	Lisb. R.-Queluz	Queluz-Lisb. R.	12-0 t.	1-15 t.	10-30 m.	11-32 m.	8-0 m.	8-30 m.
7-0 m.	3-20 t.	8-30 m.	9-3 m.	2-0 t.	3-14 t.	1-45 t.	2-47 t.	8-0 m.	8-30 m.
7-0 t.	5-23 m.	8-0 t.	8-33 t.	4-45 t.	5-59 t.	7-0 t.	8-16 t.	8-0 m.	8-30 m.
		8-0 t.	8-45 t.	8-45 t.	9-49 t.			8-0 m.	8-30 m.

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, (via Suez), vap. allem., **Kaiser**.
Sahirá a **11** de setembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Africa Oriental, (pelo Cabo da Boa Esperança), vap. allemão, **Admiral**. Sahirá a **20** de setembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Algarve, vapor portuguez, **Gomes IV**.
Sahirá a **16** de setembro.
Agentes, Alberto R. Centeno & C.^a
Largo dos Torneiros, n.º 5.



Anvers e Havre, vapor francez, **Saint-Luc**.
Sahirá a **5** de setembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a,
R. dos Fanqueiros, 10.



Bahia, Victoria, Rio e Santos, v. allem., **Buenos Aires**. Sahirá a **2** de setembro.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez, **Saint-Jean**.
Sahirá a **4** de setembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Bordeaux, vapor francez, **Cordillere**.
Sahirá de **8** a **10** de setembro.
— Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Bristol, vapor inglez, **Douro**.
Sahirá a **10** de setembro.
Mascarenhas & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Cabo Verde e Guiné, vap. port., **Bissau**.
Sahirá a **2** de setembro.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. francez, **La Plata**. Sahirá a **8** de setembro. — Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.º



Gibraltar e Malaga, vapor inglez, **Lisbon**.
Sahirá a **2** de setembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a,
C. do Sodré, 64, 1.º



Hamburgo, vapor allemão, **Patagonia**.
Sahirá a **2** de setembro.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Havre e Anvers, vap. fran., **Saint-Philippe**.
Sahirá a **10** de setembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a,
R. dos Fanqueiros, 10.



Liverpool, Plymouth, Coruña, La Pallice, vap. inglez, **Orellana**.
Sahirá a **3** de setembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, C. do Sodré, 64, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Minho**.
Sahirá a **5** de setembro.
Mascarenhas & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Lisbon**.
Sahirá a **12** de setembro.
Mascarenhas & C.^a,
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Loanda, Lourenço Marques e Madagascar, (pelo Cabo da Boa Esperança), vap. franc., **Ville de San Nicolas**. Sahirá a **21** de setembro.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



Londres, vapor inglez, **Cadiz**.
Sahirá a **2** de setembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a,
C. do Sodré, 64, 1.º



Londres e Anvers, vapor hespan, **Moratin**.
Sahirá a **5** de setembro.
Mascarenhas & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres, vapor hespanhol, **Calderon**.
Sahirá a **10** de setembro.
Mascarenhas & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



New-York, (via Açores), vapor portuguez, **Oevenum**.
Sahirá em principios de setembro.
Agente, J. P. A. Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos-Ayres, vapor inglez, **Danube**. Sahirá a **21** de setembro.
Agentes, James Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Pernambuco, Bahia, S. Vicente, Rio, vapor inglez, **Iberia**.
Sahirá a **2** de setembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, C. do Sodré, 64, 1.º



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos, vap. francez, **Colombia**.
Sahirá a **2** de setembro.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor francez, **Concordia**. Sahirá a **19** de setembro.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vapor franc., **Charente**. Sahirá de **6** a **7** de setembro.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão, **Cintra**.
Sahirá a **9** de setembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez, **Santa-Fé**.
Sahirá a **14** de setembro.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



S. Miguel, Terceira, Graciosa (S.^{ta} Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal, e Flôres, vapor portuguez, **Açôr**.
Sahirá a **5** de setembro.
Agente, Germano S. Arnaud, Caes Sodré, 84, 2.º



S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, N. Redondo, Benguella, Mossamedes e P. Alexandre, v. port., **Cabo Verde**. Sahirá a **6** de setembro.
Empresa Nacional de Navegação. R. d'El-Rei, 75.



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vap. ingl., **Magdalena**. Sahirá a **7** de setembro.
Agentes, James Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Valencia e Barcelona, vap. hespan., **Pelayo**.
Sahirá a **6** de setembro.
Mascarenhas & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 1.º