

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers—1894

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



Anvers—1894

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

Annexos d'este numero

Tarifa especial n.º 13 — g. v. da Companhia real — para peixe e outros generos frescos e comestiveis.

Tarifa especial n.º 4 — p. v. da Beira Alta — para cereaes, farinhas e legumes seccoos.

O nosso brinde aos srs. assignantes

Mappa dos caminhos de ferro portuguezes

Está concluida a distribuição do *mappa dos caminhos de ferro* que offerecemos aos nossos assignantes, annunciantes e collaboradores.

Esperamos que todos o tenham recebido, mas, se alguma falta se deu, pedimos nos avisem immediatamente, para averiguarmos onde foi o extravio e enviarmos outro exemplar.

Tem havido grande empenho em obter este mappa que todos reconhecem ser o *unico absolutamente exacto* que se tem publicado, e portanto se torna de uma grande utilidade a todos a quem o conhecimento das nossas vias ferreas interessa, mas temos sempre recusado cedel-o, seja a que preço fôr, porque, entenda-se bem, o mappa foi feito para *brinde aos nossos assignantes* — antes de todos estavam elles, pois.

Agora, porém, que a distribuição está feita e que alguns subscriptores nos manifestaram desejos de adquirirem mais alguns exemplares, prevenimo-los de que os põmos á sua disposição ao preço de 400 réis cada um (400 pelo correio, registado).

Depois ainda de servidos os nossos assignantes abriremos então a venda para o publico, se alguns exemplares nos restarem.

A venda aos assignantes faz-se unicamente na Redacção, das 10 ás 6 da tarde.

SUMMARIO

	Pag.
O trafego combinado com a Europa	65
A nossa carta da Belgica, por A. Urban	66
Parte Official. — Portarias de 7 de fevereiro	67
Tarifas de transporte	68
Contractos	68
Estatisticas	68
Necrologia	69
Notas de viagem. — XVI—Mogunça e o Rheno	69
O Transiboriano	70
Commercio portuguez	71
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da praça de Lisboa — Cotações das bolsas de Lisboa e estrangeiro. — Receitas dos caminhos de ferro	72 e
Publicações recobidas	74
O caminho de ferro do Cantabrico	74
Concurso de carruagens automaticas	74
O tunnel do simplon	75
Linhas portuguezas. — Interrupção na Beira Baixa — Na Ilha de S. Miguel — De Queluz Bellas, Maça a Ericoira — Divisão administrativa	75
Linhas hespanh las. — O norte de Hespanha — Interrupção de linhas — De Calatayud a Calaborra — Noguera-Pallaresa — Trigo de Castella Velha — Cáceres e Oeste de Hespanha	75
Linhas estrangeiras. — Russia — Suissa	76
Arromatagões — Casas recommendadas — Agenda do viajante — Anuncios Horario dos comboios em 1 de março de 1895 — Vapores a sahir do porto de Lisboa	76 a 80

O trafego combinado com a Europa

Não somos dos pessimistas desanimados e descrentes que, á enunciaçào de qualquer melhoramento, respondem com a phrase muito portugueza — isso não é para nós.

Nenhuma conquista do progresso, da civilização moderna, obtida por outros paizes, julgamos inimplantavel no nosso, sempre que, para isso, se empregue, embora com maior sacrificio, um correspondente esforço de vontade, mantido energicamente por quem leve a peito vencer obstaculos para attingir o fim desejado.

Mas vamo-nos convencendo, á custa de duros exemplos, de que uma das maiores aspirações a que visavam as grandes reformadoras idéas que desde muito teem presidido á construcção das linhas férreas portuguezas, se tornou para nós um mytho que o maior esforço, os maiores sacrificios, não conseguem conquistar.

Referimo-nos ao trafego internacional, ao trafego de passageiros e mercadorias com o centro da Europa.

A parte a grande linha ferrea que se prolonga paralela á nossa costa do Atlantico, desde Valença até Faro, á parte pequenissimos ramaes de interesse mais que secundario, todos os traçados das vias ferreas portuguezas caminham evidentemente da costa para a fronteira, como se, além d'ella, fossem buscar os mais prodigiosos centros de trafego que deviam alimentar o seu movimento.

Essa propria linha longitudinal norte sul, lá se foi ainda ligar na fronteira gallega á que d'ali bifurca para o norte e para leste, a entroncar ainda com as que, por varios caminhos, constituem as arterias entre as quaes palpita o coração da Europa.

E, quando o nosso esforço, o tenaz desejo de ligações mais rapidas não conseguiu attrahir as linhas vizinhas que deviam entroncar com as nossas; quando o nosso entusiasmo por estreitarmos as mais commodas relações com essas rêdes não chegou a aquecer os que, de alem fronteiras, viam com mais indiferença os nossos trabalhos, nós sentimo-nos com folego para ultrapassar a nossa orbita de acção, e fomos, fóra do territorio, alimentar com o nosso sangue, promover com o nosso trabalho a realizacção d'essas ligações, que se nos afiguravam o ideal da nossa prosperidade ferro-viaria.

Sahimos por Valencia de Alcantara até Madrid; avançámos de Villar Formoso até Salamanca; galgámos o Agueda e as suas ravinhas, perfurámos os contrafortes das suas margens, para chegar por outra via ao caminho de Madrid para os Pyreneus; pelos mais rapidos trajectos, e quando por tão variados traçados nos sentimos unidos á rêde geral européa, julgámo-nos felizes offerecendo aos viajantes e ás mercadorias o caminho mais curto para as suas relações com a America, o traço de união entre os centros de maior producção e os de maior consumo dos dois continentes.

No grande almejo do nosso ideal não poupámos despesas, não hesitámos em quasi arruinar as nossas finanças; estado e particulares, todos sorriam ao maior sacrificio para alcançar a sua ridente aspiração — o trafego internacional.

As circumstancias, porem, vieram provar-nos—e dura provação tem sido—que os pessimistas teem razão quando encolhem os hombros, pronunciando aquella phrase desanimada:—isso não é para nós.

E vae não sendo.

O que valem os nossos sacrificios em presença de egoismos poderosos que os annullam? o que representa o nosso querer pequenino perante a indiferença dos grandes centros que nem lhe ouvem o vagido?

A falta de bons agentes no estrangeiro, a manutenção quasi effectiva de quarentenas no nosso porto, os interesses combinados de velhas carreiras maritimas, teem annullado todo o trabalho feito, esterilizado todo o capital despendido.

Quanto a passageiros, a coincidência de uma redução de tarifas em França e de uma elevação de cambios entre esse paiz e a Hespanha foi o bastante para tirar a este trafego todas as facilidades e vantagens que tanto se luctou por conseguir-lhe.

Não foi pequeno inconveniente tambem a suppressão do comboio de contorno de Madrid, de forma que, seja qual fôr o caminho seguido, o passageiro tem que sujeitar-se a tres, e por vezes quatro, novas compras de bilhetes, despachos de bagagens e todos os inherentes incommodos, sendo o maior, para os que vão pela capital da Hespanha, a translação de uma a outra estação, em Madrid, como se as duas linhas estivessem absolutamente desligadas por uma solução de continuidade.

Em mercadorias, o que quer expedir rapidamente de Paris para Lisboa ou para o Porto, ou de cá para lá, por grande velocidade, o seu pequeno volume, tem que ter um correspondente na capital hespanhola e outro em Irun, que lh'o reexpeçam, o que é, na maioria dos casos, impossivel, e pagará o transporte por uma tarifa prohibitiva, e terá o seu pacote detido dias na fronteira franco-hespanhola, chegando ao seu destino com a grande velocidade... dos churriões alemtejanos.

Agora vae ainda o trafego internacional receber o seu ultimo golpe! As unicas tarifas combinadas com a França vão deixar de vigorar desde 1 de abril.

O governo hespanhol, impondo á companhia do Norte d'aquelle paiz a applicação dos preços d'esta tabella a estações anteriores ás n'ella designadas; a companhia tendo resolvido supprimir todas as suas principaes tarifas especiaes—o resultado foi que o Norte denunciou tambem esta e a conclusão será que Portugal fica isolado, em questão de combinações tarifarias, da França e do resto da Europa.

Aqui está um assumpto em que a nossa diplomacia nos parece que tinha alguma coisa que fazer.

A iniciativa particular já fez o que podia—e não fez pouco. O seu trabalho, porém, foi destruido por causas extranhas á sua vontade. Só ao governo compete agora entender-se com o dos outros paizes para remover os obstaculos que se oppõem á ligação de tarifas internacionaes.

Isto que interessou sempre indirectamente o Estado, affecta hoje mais directamente o nosso thesouro pelos interesses que elle tem ligados a todas as linhas do paiz.

Pelas fronteiras de Badajoz e de Marvão sabe-se quanto lhe convem promover o desenvolvimento dos productos da rêde de leste; pelas fronteiras de Villar Formoso e Barca d'Alva lá está a linha de Salamanca que tantos sacrificios custou, e custa, aos nossos cofres

publicos; por esta ultima e pela de Valença vae n'isso o interesse da rêde do Minho e Douro, explorada por conta do Estado.

A necessidade, pois, de uma intervenção official para trazer ás linhas portuguezas, que servem as fronteiras, o trafego a que ellas se destinavam, impõe-se de uma forma absoluta, com a circumstancia de ser esse o unico meio de não se prejudicarem, n'este ponto, tantos capitães empenhados n'essas linhas.

A idéa ahí fica. Que a aproveite quem tem que velar pelo bem do paiz.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 24 de fevereiro de 1895.

Conforme dei a entender aos leitores, na minha ultima carta, parece que alguma cousa de extraordinario se trata nos dominios especiaes ferro-viarios da Belgica... Mas, o que será?

Alguns jornaes annunciavam ultimamente, n'um tom impregnado de seguras informações, mesmo semi-officiaes, que a celebre mala das Indias, cuja aquisição será, segundo parece, premio condigno dos perseverantes trabalhos e despesas dos nossos serviços internacionaes de caminhos de ferro, nos vae brevemente ser adjudicada, abandonando, por essa fórmula, o seu itinerario classico por Calais, Cenis e Brindisi, para se ligar, á partida de Londres, por Ostende, com as linhas belgas e allemães.

Ora, ao mesmo tempo, diz-se em Paris que Calais e o Cenis guardam decididamente a preferencia, enquanto aqui correm, com visos de verdade, repetidos boatos de dificuldades levantadas com as companhias de caminhos de ferro inglezas que collaboram no serviço Ostende e Dover, e que, segundo consta, denunciaram as convenções respectivas.

O caso affigura-se sério e cheira um pouco a chamusco. Parece que a situação não é positivamente das mais pacificas... Quanto a nós, julgamos que tudo se arranjará, restabelecendo-se a boa harmonia, e não nos affligimos muito com este estado de cousas. Mas o Estado faz tão grande cabedal dos successos e dos revezes d'este serviço Ostende-Dover, que a curiosidade publica se acha vivamente sobreexcitada.

Mas, que haverá de positivo em tudo isto?

Ninguém ignora, em Ostende, que a Companhia do Chatam nunca demonstrou disposições de extrema benevolencia para com o Estado Belga.

Pelo contrario, a linha de Calais era objecto das maiores attentões por parte dos agentes inglezes.

Parece que as convenções, se acaso foram effectivamente denunciadas, não serão renovadas. Affirmam-me que no ministerio da marinha se está estudando a possibilidade de os nossos paquetes se dirigirem de preferencia a outro ponto da costa ingleza. Prevê-se um rompimento completo com as companhias que até aqui asseguraram, Deus sabe como, um serviço ferro-viario entre Dover e Calais, correspondente ao nosso serviço maritimo. E, n'este caso, abandonar-se-hia completamente Dover.

Esse projecto data de ha muito e tem sido bastante estudado. Os nossos paquetes dirigir-se-hiam em linha recta a qualquer ponto da embocadura do Tamisa. Ainda que o trajecto demandaria mais algum tempo, a travessia facilitar-se-hia sob o ponto de vista da segurança, da distracção e da exactidão, evitando-se a entrada no Pas-de-Calais, onde o mar se convulsiona ao menor sopro de vento. Além d'isso o excesso de tempo

dispendido no mar seria amplamente indemnizado em terra, visto effectuar-se o desembarque muito mais proximo de Londres. Para a organização d'este serviço é claro que se necessitava de comboios rapidos, com a promptidão indispensavel.

Ora ahi e stava a difficuldade, difficuldade que os srs. inglezes, com o seu espirito pratico nacional, não levarão, decerto, muito tempo a vencer.

E' isto o que conta, fóra de toda a indiscrição official, toda a boa gente que, por todas as fórmulas, se inculca como perfeitamente informada.

O governo allemão, por iniciativa da administração dos correios e telegraphos da Allemanha, entabou negociações com os membros da União Postal Universal relativamente á creação de uma estampilha internacional.

Quasi todas as nações, excepto os Estados Unidos da America do Norte, adheriram, em principio, a este projecto. Em vista d'isto será convocado brevemente um congresso official internacional a fim de serem discutidas as bases d'esta reforma.

Na época da sua fundação, em 1874, a União Postal possuia uma área de 37 milhões de kilometros quadrados, com 350 milhões de habitantes. Hoje comprehende 99 1/2 milhões de kilometros quadrados com uma população correspondente de mais de um billião de habitantes.

No mez passado foi apresentada á camara uma proposta de lei estabelecendo o *maximum* das horas de trabalho: 8 horas nos estabelecimentos do Estado e 10 horas na industria particular.

A *Industria*, de Bruxellas, publicou ultimamente um artigo detalhado sobre este assumpto, escripto pelo auctor d'estas linhas.

As negociações entabuladas para o estabelecimento da comunicação telephonica entre as capitães da Belgica e da Hollanda estão quasi terminadas.

Já está decidido que Rotterdam e Antuerpia serão muito brevemente ligadas pelo telephone. Amsterdam e Haya juntar-se-hão em seguida á rêde, o que virá completar a installação das comunicações telephonicas entre os dois paizes.

Dizem de Berlim que se estuda seriamente o projecto de ligar Hamburgo e Bremen a uma rêde telephonica hollando-belga, por Amsterdam, Rotterdam, Antuerpia e Bruxellas.

Afinal de contas, depois de competentemente informado, posso-lhes assegurar que se não tem tratado de cousa alguma a esse respeito na Belgica. E é tão phantastica a idéa d'uma ligação d'este genero entre a Allemanha e a Belgica, pela Hollanda, que até mesmo o projecto da comunicação telephonica belga-hollandeza está ainda longe, e bem longe, da sua realização.

Durante este mez tem-se reunido em congresso, em Varsovia, os delegados dos caminhos de ferro russos, francezes, allemães, austro-hungaros e belgas, a fim de discutirem o estabelecimento d'uma tarifa commum para o transporte de mercadorias em transito.

Por despacho de 1 de fevereiro, 6.^a direcção, n.º 58, o ministro da guerra determinou que pelo seu ministe-

rio seja estudada a possibilidade de serem concedidas passagens gratuitas, em caminhos de ferro, aos militares sem graduacão de official, que obtiverem licenças sem soldo. Muito bem!

O inverno é, sem duvida, a época mais favoravel para o noticiarista, porque, durante este periodo do anno, as novidades abundam. Só ha o trabalho de as recolher. Por isso esta carta já vae longa. E ainda assim, encurtei a enumeração dos boatos ácerca da nossa linha Ostende-Dover e privei-me de examinar a questão palpitante das graves desvantagens que a sua supressão viria causar ao serviço rapido, já tão universalmente conhecido, Londres-Ostende-Vienna. E ainda me abstenho de desenvolver outras questões, taes como o limite da duração do trabalho, etc., etc.

Mas não deixarei, antes de terminar, de me referir a uma recente noticia ácerca das tarifas de grandes distancias, e, quando mais não fosse, não deixaria de o fazer em attenção ao meu excellente amigo e collega, L. de Mendonça e Costa.

Annuncia-se que, no dia 1 de março, a administração dos caminhos de ferro publicará uma nova tarifa para o transporte directo das mercadorias de origem belga destinadas a regiões de além-mar. Trata-se, d'esta vez, de um contracto concluido com a companhia *Kosmos*, que faz o serviço dos portos do Chili e do Peru.

Os productores belgas podem, pois, confiar os seus volumes a qualquer estação do Estado que, por meio de intermediarios em Antuerpia, os expedirá para o Báltico, o Mediterraneo, o Levante, as Indias, o Extremo-Oriente, a Australia, e toda a America do Sul.

A organização d'este grande serviço de transportes será completa quando comprehender os Estados Unidos e o Congo. Em todo o caso, d'aqui em diante, nenhuns productores do mundo tem tantas vantagens d'este genero como os nossos compatriotas.

E com isto me despeço dos leitores até o proximo mez.

A. Urban.

PARTE OFFICIAL

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidacão da garantia de juro apresentada pela companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria do caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella, relativa ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1894 (1.º semestre do anno economico de 1894-1895): ha por bem, conformando-se com o parecer de 4 do corrente mez do conselho superior de obras publicas e minas, approvar a referida liquidacão, e ordenar que a mencionada companhia seja paga, salvas as disposições do artigo 15.º da carta da lei de 26 de fevereiro de 1892, como liquidacão da garantia de juro do 1.º semestre do anno economico de 1894-1895, a quantia de 28:215:7987 réis.

O que, para os devidos effeitos, se comunica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

Paço, em 7 de fevereiro de 1895. = *Arthur Alberto de Campos Henriques*.

Para o director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidacão da garantia de juro, apresentada pela companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria do caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, relativa ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1894 (1.º semestre do anno economico de

1894-1895): ha por bem, conformando-se com o parecer de 4 do corrente mez do conselho superior de obras publicas e minas, approvar a referida liquidação, na importancia de 31:152#233 réis, e ordenar:

1.º Que, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á companhia nacional de caminhos de ferro aquella quantia de réis 31:152#233, importancia total do juro garantido e liquidado em relação ao primeiro semestre do anno economico de 1894-1895;

2.º Que esta liquidação continue a ser considerada provisoria enquanto não estiverem concluidos todos os trabalhos e rigorosamente feita a medição da linha.

O que se communica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro para os effeitos devidos.

Paço, em 7 de fevereiro de 1895. — Arthur Alberto de Campos Henriques.

Para o director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Annexo d'este numero

Especial n.º 13 da Companhia Real — generos frescos, comestiveis, etc. — Começa a vigorar d'aqui a 15 dias esta nova tarifa que reduz consideravelmente os preços dos transportes de peixe, outros comestiveis e generos frescos entre as estações de Lisboa, Paço d'Arcos a Cascaes, Coimbra a Porto e Caldas á Figueira e as da Beira Baixa, de Castello Branco á Guarda; e entre as do Norte, de Mealhada a Porto e a da Figueira da Foz.

Os preços vão indicados na propria tarifa pelo que desnecessario se torna explical-os.

Desde a abertura á exploração da linha da Beira Baixa que a necessidade de uma tarifa reduzida, que permittisse aos productos fructiferos d'aquella provincia concorrerem aos principaes mercados, se tornava de uma imperiosa necessidade.

Esta tarifa, submettida a approvação do governo em 31 de julho do anno findo, só em 15 de fevereiro foi approvada.

Especial n.º 4 da Beira Alta — cereaes, farinhas e legumes seccos. — Tambem distribuimos hoje esta tarifa, reforma da actual com o mesmo numero e destinada ás mesmas mercadorias.

O fim d'esta reforma é diminuir os preços em 200 réis, quando se trata de remessas em transitio quer pela Figueira, quer pela Pampilhosa, quer pela Guarda.

O minimo de expedição, que era de 1.000 kilogrammas, tambem foi reduzido a 500 para que dos preços especiaes possam aproveitar remessas mais pequenas.

Contractos

A companhia real dos caminhos de ferro portuguezes celebrou contractos para diversos transportes com os srs.:

Knowles, Rawes & C.^a, F. Garay & C.^a, Ernst George, José Antunes dos Santos & C.^a e Torlades & C.^a, para o transporte de passageiros do Norte para Lisboa.

Francisco Gonçalves Cortez, para o transporte de sementes de Lisboa para Gaia e de oleos de Gaia para Lisboa (Santa Apollonia).

Marquez da Foz, para o transporte de leite e de figos.

Manoel Caetano da Silveira, para o transporte de casca de sobro, carvalho ou asinho, de varias estações para Torres Novas.

Manoel Marques Mendes, para o transporte de figo secco, de Lisboa para Torres Novas e Payalvo.

Alvaro Beja Varella Pinto, para o transporte de sal da Figueira da Foz para Soure.

José Pedro da Costa, para transporte de plantas vivas.

Campos Mello & Irmão, para o transporte de carvão de pedra, de Lisboa para a Covilhã.

João Antonio Ennes da Silva, para o transporte de vinhos da Beira Alta, de Coimbra a Aveiro, e da Beira Baixa, para Sant'Anna e Lisboa.

José Maria do Nascimento Vasconcellos Junior, para o transporte de sementes, gorduras, de Lisboa para Gaia, e Porto, e de barrís, de Porto ou Gaia para Lisboa.

Companhia das Aguas das Pedras Salgadas e Bem-Saude, para o transporte de aguas mineraes do Porto para Lisboa e outras estações, e regresso das caixas com garrafas vasias.

ESTATISTICAS

O movimento dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, durante o anno findo, comparado com o anterior, foi o seguinte:

Caminho de ferro	1894	1893	
Passageiros	1.ª classe.....	31.922	31.719
	2.ª classe.....	71.215	74.849
	3.ª classe.....	235.188	252.007
V. } G. }	Bagagens e recovagens.	8.582.054	9.120.855
	Carruagens e gado.....	2.556	1.910
V. } P. }	Mercadorias.....	182.891.103	168.488.246
	Carruagens e gado.....	31.832	46.611
Via fluvial			
Passageiros.....	298.542	301.635	
Bagagens e outros productos	24.759.322	25.244.038	
Carruagens e gado.....	787	582	

As receitas correspondentes foram:

	1894	1893
Passageiros.....	227:445#210	237:441#095
Grande velocidade.	67:381#400	69:409#912
Pequena "	394:715#255	368:198#725
Via fluvial.....	52:275#845	53:358#648
Total do trafego....	13:789#505	1:416#370
Totaes....	755:607#215	729:824#750

O augmento da receita foi, pois, de réis 25:782#465.
O producto kilometrico foi:

	1:590#751	1.536#472
a mais em 1894.....		54#279
ou 3,53 por cento.		

Como se vê, o augmento de productos resultou do maior movimento de mercadorias, compensando a diminuição que se deu em numero de passageiros (20.248) e em producto (cerca de 10 contos) e um pouco na grande velocidade e na via fluvial, aquelle augmento foi de 14.000 toneladas.

Nas duas semanas, já liquidadas, do corrente anno, continuam os mesmos factos a accentuar-se, havendo diminuição de movimento de passageiros e augmento do de mercadorias e no producto total, como se vê dos boletins de receitas que vão no logar competente.

A rêde do Minho e Douro teve de movimento:

Linha do Minho:

	1894	1893
Passageiros 1. ^a classe.....	44.096	43.010
» 2. ^a »	93.827	93.793
» 3. ^a »	396.273	397.933
Grande velocidade — toneladas	8.836	7.618
Pequena »	120.359	122.545

Linha do Douro:

Passageiros 1. ^a classe.....	33.706	22.196
» 2. ^a »	55.144	53.356
» 3. ^a »	255.120	253.022
Grande velocidade — toneladas	5.695	
Pequena »	133.864	139.946

O total foi, pois:

Passageiros.....	868.064	863.310
Grande velocidade — toneladas	14.531	
Pequena »	254.223	262.491

O rendimento, de toda a rêde tambem, por artigos de trafego, foi n'esses annos:

Passageiros.....	464:781#641	461:028#038
Grande velocidade.	96:305#825	86:967#749
Pequena »	419:230#765	426:672#943
Total.....	980:318#231	974:668#730

As differenças, como se vê, foram insignificantes, nos productos como no movimento.

O producto kilometrico pouco variou, portanto, sendo de 2:898#070 em 1894, contra 2:841#600 em 1893.

— A linha de Lourenço Marques rendeu até 28 de outubro ultimo 201:126#128 réis, ou menos 3:323#098 réis do que em igual periodo de 1893.

A differença, que attingiu no principio do anno uma proporção muito maior, vae diminuindo, tendendo a desaparecer.

Só nas quatro semanas de outubro o augmento de receitas sobre o mesmo mez do anno anterior foi de 11:403#949 réis.

A tonelagem de mercadorias tem mais que duplicado.

NECROLOGIA

Carlos Alberto da Silva

O nosso numero passado foi dirigido pelo nosso director debaixo d'uma tão dolorosa impressão que — justamente porque os extremos se tocam — nem animo teve para a communicar aos leitores.

E' que a morte acabava de, em poucas horas, arrebatá-lhe um amigo querido, que desde muitos annos se acostumara a estimar na maior intimidade.

Carlos Alberto da Silva, (com que saudosa recordação escrevemos este nome!) era um d'esses caracteres que a nossa epoca já vae vendo escassear, por seu mal; honrado, leal, verdadeira e puramente bom, como raros!

Na velha idade, os que morriam na pratica dos são principios eram canonizados com o nome de santos; a epoca actual, mais positiva, mais naturalistamente sentimentada, inscreve os nomes d'estes homens, consubstanciação de tudo quanto ha de generoso e bom, no seu *flos honorum*, com o epitaphio — um homem de bem.

O nosso infeliz amigo era d'esses, e não só honrado e bom, como intelligente, sympathico, tornando-se querido de quantos o conheciam.

Espirito illustrado, tendo cursado estudos na universidade de Coimbra, e concluido a sua educação artistica em frequentes e longas viagens pela Europa, dedicou-se, desde longo tempo, á industria da viação accelerada, fundando o seu *Guia Anunciador dos Caminhos de Ferro*, um livro mais completo do que todos os que conhecemos, e a que elle dedicava toda a sua attenção e amor de pae.

A morte veiu surprehendel-o em plena marcha dos seus trabalhos, e arrebatá-o ao carinho dos seus e á amisade de quem, desolado por perder um verdadeiro e bom amigo, aqui lhe depõe uma saudade sobre a campa.

NOTAS DE VIAGEM

XVI

Moguncia e o Rheno

Partindo de Francfort para Moguncia no comboio expresso, ás 8 horas e 25 minutos da manhã, gasta-se apenas 31 minutos, em 36 kilometros sem paragem. Já não é má velocidade 70 kilometros por hora.

O comboio, dirigindo-se para a esquerda, passa o Main sobre uma ponte, indo unir-se á chamada Hessische Ludwigsbahn (linha do principe Luiz de Hesse) na estação de Niederrad, sem que por isso pare o trem.

Não tem interesse especial esta linha, que segue, em grande parte, a margem esquerda do rio, como a outra, por onde eu viera, segue a direita, a não ser a grande ponte, de cêrca de 1.500 metros, salvando o Rheno por quatro arcos de 125 metros de abertura, e o tunnel de 1.195 metros que, passando sob a cidadella e descrevendo uma curva na volta da cidade, termina a poucos metros, uns 200, da estação central.

Esta é um bello edificio, elegante e ricamente ornamentado com esculpturas dos primeiros artistas alle-mães, tendo á direita, em casa separada, o edificio do correio, tambem de elegante construcção.

Em frente da larga porta que dá sahida para a cidade, abre-se um boulevard, ajardinado no centro, que vae até o Rheno cuja margem, voltando á direita, é guarnecida tambem por um passeio ajardinado.

Eu, porém, que sabia que era por esse jardim que teria que passar para tomar o vapor, deixei-o para mais tarde, e tomando á direita a Bahnhofstrasse, por onde vae o tremvia, fui vêr a estatua de Schiller na respectiva praça, cujos lados são formados pelas mais ricas habitações do seculo passado, hoje transformadas em quarteis; a de Guttemberg, uma gloria de Moguncia, porque o grande inventor ali nasceu no fim do seculo XIV e ali montou a imprensa em 1440; vi o theatro, o mercado, e dirigi-me, por fim, á cathedral, que é o principal monumento da cidade.

Quatro vezes ardeu esta sumptuosa egreja, em 1009, 1081, 1137 e 1191, mas de cada vez foi reedificada com mais riqueza.

Não pertence á missão d'estas notas a descripção da notabilissima cathedral, descripção que se encontra em qualquer guia de que o viajante tem forçosamente que munir-se para conhecer os sitios por onde vae, e por onde deve dirigir a sua visita ao Rheno.

Moguncia tem ainda muitas cousas apreciaveis, sendo as mais indispensaveis a vêr os bellos panoramas do

Rheno, que se podem disfructar subindo ás eminencias da cidade, taes como a cidadella, ao novo parque *Neue Anlage*, ao passeio de *Wallstrasse*, ou sómente ao terço de *Mathilde*.

Pela minha parte, não podendo affastar-me do meu plano de viagem, segui da cathedral para a margem do rio, percorri rapidamente aquelle delicioso passeio até a nova ponte que liga a cidade á de *Kastel* que defronta com ella, ponte formada por cinco arcos, com uns 500 metros de extensão, e d'onde se disfructa um bello panorama, tanto para montante como para juzante, ainda percorri rapidamente as importantissimas galerias do museu, em frente da entrada da ponte, onde se vêem as maiores preciosidades em antiguidades romano-germanicas, e, eram 10 horas, dirigi-me para o vapor.

O embarcadero dos vapores é junto á ponte de *Kastel*, constando de uma elegante e moderna construcção, em madeira, com uma vasta bilheteira ao centro, onde um empregado, muito amavel, mas muito *defensor* dos interesses da *Rhein-Dampfschiffahrt*, a companhia dos vapores, attende delicadamente os passageiros.

Cabe aqui um aviso aos que viajam com certa economia, ou que, pelo menos, não querem estragar dinheiro.

Ha vapores chamados rapidos e outros ordinarios, e n'uns e n'outros ha bilhetes entre as differentes estações, e bilhetes directos de um ponto a outro, permitindo a paragem nas intermedias durante dez dias de praso.

Ora se o passageiro que toma, por exemplo, em *Mayance* o vapor das 10 horas, dirigindo-se a *Colonia*, com paragens em differentes pontos intermedios, se deixa levar pelos conselhos do bilheteiro, tomará bilhete directo a *Colonia*, pelo praso de 10 dias, e, como começa a viagem por um vapor dos rapidos, terá que pagar quasi o duplo do que pagaria se fosse tomando bilhetes de um a outro ponto, porque ora se serviria do vapor chamado rapido, ora dos ordinarios, e tomaria bilhetes directos por um só dia, isto é, mais baratos.

Por exemplo: um bilhete de 1.^a classe, pelos rapidos, com faculdade de paragem, custa 13 marcos e 60 pfennigs (uns 37800 réis), emquanto que tomando as viagens parciaes custa 8,30 (ou uns 27300 réis).

Note-se que poucas pessoas tomam passagem de 1.^a classe, chamada salão, e isto não só porque a 2.^a é bem confortavel e mais economica, como por ser muito mais apreciavel a viagem na prôa do que na ré.

Os vapores são todos umas bellas embarcações que reúnem tudo que ha de commodo e de elegante.

Em cada uma das classes ha tres logares que o passageiro pôde escolher segundo o seu gosto, — camara, primeira coberta, segunda coberta. No centro da primeira ha ainda um salão fechado onde se abrigam os que teem frio, o que, de resto, é muito vulgar durante a travessia.

Ha buffete a bordo, muito bem servido. Almoço de mesa redonda, 4 marcos, no salão de 1.^a classe; e comidas e bebidas por lista.

A viagem no Rheno é uma das mais interessantes digressões na Europa, e dar-nos-hia para longas descrições, se o feitiço d'estas notas o permittisse.

O viajante de recreio, e sem pressa, pôde empregar bem um mez visitando os encantadores castellos, bosques, ruinas e jardins que cobrem as duas margens, e onde se compendia o passado das grandes casas germanicas, onde as recordações das festas principescas, dos amores gran-ducaes, parecem ainda palpitar em cada um d'aquelles rochedos que se debruçam sobre o magestoso rio.

O viajante apressado, como eu, dirige-se de preferencia a *Rüdesheim*, e saindo ali do vapor toma o ascensor para *Niederwald*, onde tem que admirar o grandioso monumento erigido pelo imperador *Guilherme* em memoria das victorias da *Allemanha*.

O ascensor é de cremalheira, systema *Abt*, como o do *Righi*. O bilhete de subida e descida, com direito a regressar pela outra linha que do alto da montanha desce a *Assmannshausen*, custa 1 marco e 50.

O mais esplendido panorama do Rheno e seus arredores se gosa da varanda em frente do monumento.

Este é grandioso em toda a accepção da palavra, tendo, ao que dizem os guias, custado mais de 1.000:000 marcos (cerca de 300 contos).

Eu não aconselho ao viajante apressado que desça no ascensor de *Assmannshausen*, cuja estação superior é bastante longe do monumento, e cuja linha não offerece novidade, tendo mesmo menos bellos pontos de vista do que o de *Rüdesheim*.

Melhor é descer a esta villa, onde se encontram bons restaurantes onde se pôde almoçar até a passagem do outro vapor.

O primeiro percurso fil-o no vapor *Humboldt*; de *Rüdesheim*, segui, ás 2 horas, no *Frauenlob* até *Coblenz*, onde cheguei ás 5 ¹/₄ da tarde.

Uma ponte de barcos que liga a cidade á sua fronteira, *Ehrenbreitstein*, a todo o momento tem que se abrir para a passagem dos grandes vapores.

Como seria aqui bem applicavel a ponte trasbordadora systema *Arnodin* e del *Palacio* que tão bello serviço está fazendo em *Bilbao*.

Antes d'esta ponte ha duas outras, a primeira das quaes já eu descrevi na viagem de ida; a segunda é de tres vãos de 100 metros cada, servindo de ligação do caminho de ferro do *Mosel* com a linha rhenana da margem direita.

Ambas as margens do grande rio são percorridas por linhas ferreas em toda a sua extensão desde *Moguncia* até *Bonn*, onde as duas linhas se affastam para o interior.

É curioso ir no vapor vendo aquellas serpentes de ferro, ora caracoleando continuamente por ambas as margens, ora sumindo-se sob os tunneis, cuja entrada é ornamentada em fórma de castello.

Grandes comboios de mercadorias com 50 wagons e duas machinas, uma na frente, outra na cauda; rapidos trens de passageiros apparecem continuamente correndo sem ruido como se deslissassem sobre rolos de setim.

Coblenz tem pouco que vêr, a não ser as pontes e alguns pontos panoramicos. Hoteis maus e caros, um serviço de americanos regular, um jardim feio, ruas desertas. Não falemos mais na importante cidade onde o *Mosel* perde o nome e onde eu perdi a paciencia em busca de quem me trocasse uma nota do banco de *França*, de 100 francos.

O Transsiberiano

Está chamando as atenções geraes o grandioso projecto da linha ferrea atravez da *Siberia*, que será uma das maiores do mundo e cuja construcção se prevê que será feita com aquella rapidez e actividade que caracterizam todas as empresas do governo russo, e esta nossa opinião justifica-se pelo facto de a quinta parte da rêde total, na extensão de 1:518 *verstas* (1:620 kilometros) se achar já concluida inteiramente.

Quando este importantissimo caminho de ferro fôr

aberto á exploração, as condições economicas do vasto territorio que elle vae servir hão de melhorar, decerto, de uma forma extraordinaria e um largo campo se abrirá, por este meio, aos riquissimos productos da Asia septentrional, que tanto soffrem na sua valorização pela falta de communicações rapidas.

Multiplicar-se ha a frequencia de relações entre a China e a Russia, d'onde resultará para o grande imperio moscovita um vasto desenvolvimento de poderio.

Os trabalhos da linha foram começados em 1891, em Wladivostock, que é a sua extremidade oriental, e em 1892 em Chelabinsk, termo occidental da rêde. Em 1898 já este ultimo ponto deverá estar ligado a Irkutsk, e em 1901 ficarão assentes os ultimos carris da linha do Amur.

São interessantes alguns detalhes sobre o traçado e as obras d'arte da grande rêde.

A secção occidental, de Chelabinsk ao Obi (1.400 kilometros de extensão) foi principiada, como acima dissemos, em 1892 e deve concluir-se em 1896. Desde outubro do anno passado que as vias da parte occidental estão sendo utilizadas pela construcção, até Kourhau. Sobre o rio Tobal foi lançada, provisoriamente, uma ponte de madeira, enquanto está em construcção a ponte definitiva, que é de ferro. A collocação da via avança, regularmente, 4 a 6 kilometros por dia.

A secção central, entre o Obi e Irkutsk, deverá, nos termos do novo programma, achar-se concluida em 1898. Os trabalhos começaram, n'esta secção, em 1893 e proseguem com a maior actividade. Irkutsk é a maior cidade da Siberia, porque tem uma população de 45.000 habitantes, e a estação do caminho de ferro será edificada na margem esquerda do Angara.

A linha que ligará Irkutsk ao lago Baikal (porto de Listvenichnaïa) estará terminada tambem em 1898 e d'essa forma ficará a rêde europeia em communicacão directa com Irkutsk, e, por via maritima, com Wladivostock, que ficará sendo, no futuro, o terminus do Transsiberiano, no Oceano Pacifico.

A travessia do lago Baikal ficará assegurada por um serviço regular de vapores, até a conclusão da linha que irá contornar o lago, e cuja construcção sómente poderá estar terminada em 1901. A linha que do Baikal (porto de Misowskaïa) se prolongará até Sretensk, sobre o rio Shilka (1.075 kilometros) vae ser principiada este anno, devendo a sua conclusão ter logar em 1898. N'este momento estuda-se o traçado da secção do Amur entre Sretensk e Khabarowka, na confluencia do rio Oussouri com o Amur (cerca de 2.000 kilometros), mas a construcção d'esta linha apresenta altissimas difficuldades, por se tratar de regiões habitadas e quasi desconhecidas, de forma que se não julga possivel a sua conclusão antes de 1901.

Finalmente, a ultima secção do Transsiberiano comprehende duas partes, a linha septentrional do Oussouri, e a linha meridional. A primeira, de Khabarowka a Grafaskaïa (370 kilometros) vae brevemente começar a construir-se; a segunda, de Grafaskaïa a Wladivostock (406 kilometros) começada em 1891, tem sido continuada, no meio de difficuldades de toda a especie. Entretanto, já tem 200 kilometros em activo serviço e espera-se que a secção inteira esteja prompta na proxima primavera.

São estes os principaes pontos technicos de importancia do caminho de ferro atravez da Siberia. Imagine-se que persistente trabalho, que actividade prodigiosa não será necessario desenvolver n'estas regiões desoladas, sem habitantes, sem recursos, sob um clima inhospito, tendo a cada passo de effectuar importantes aterros, desbstar florestas virgens, construir pontes de

longa extensão, tendo os materiaes necessarios de ser transportados de pontos muito distantes.

Mas, affrontando todas as vicissitudes e arrostando com todas as difficuldades, esta obra gigantesca avança, e, em menos de uma duzia de annos, o litoral do Pacifico estará ligado, sem interrupção, com a rêde geral da Russia.

O caminho de ferro da Siberia vae exercer uma extraordinaria influencia na situação economica do paiz, e mesmo da Europa central.

As relações commerciaes entre a Europa e a Asia entrarão n'uma nova phase, de largo desenvolvimento, e novos mercados se abrirão, decerto, para as manufacturas da Russia, na Siberia e na China septentrional. D'aqui, novo incremento para as industrias, o accrescimento de trabalho para a população operaria e a emigração dos habitantes das regiões onde a população tem demasiada densidade, o que irá dar vida e animação ás provincias longinhas da Siberia oriental. E, além d'isso e principalmente, o grande Transsiberiano virá valorizar as immensas riquezas mineraes d'aquelle extenso territorio, dando tambem o necessario impulso ao commercio de pelles, de madeiras de construcção, etc, etc.

A rapida execução do Transsiberiano é, n'este momento, o pensamento dominante e nacional da Russia e, ainda ha pouco, o imperador Nicolau II, que, na sua qualidade de principe herdeiro, presidia então á commissão organizadora dos trabalhos, declarava publica e solememente que a prompta realizacão d'esta grande obra pacifica e civilizadora era para elle um dever sagrado e o mais vivo dos seus desejos patrioticos.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Resumo comparativo do movimento de mercadorias, incluindo o do ouro e prata, em barra e em moeda, de janeiro a julho de 1893-1894

VALORES EM MIL. RÉIS

Importação para consumo

	1893	1894
Animaes vivos.....	458:472	621:025
Materias primas para as artes e industrias	9.777:513	8.573:709
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	2.922:167	2.791:275
Substancias alimenticias	7.266:156	8.123:767
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	1.063:568	967:047
Manufacturas diversas.....	1.453:699	1.365:417
Taras	43:887	38:679
Somma.....	22.985:462	22.480:919
Ouro e prata em barra e em moeda (a)...	921:129	87:573
Total.....	23.906:591	22.568:492

Exportação nacional e nacionalisada

Animaes vivos.....	375:084	918:062
Materias primas para as artes e industrias	3.198:487	3.335:323
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	316:694	498:682
Substancias alimenticias.....	9.422:123	7.724:044
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	37:289	46:899
Manufacturas diversas.....	855:579	989:274
Somma.....	14.205:256	13.512:284
Ouro e prata em barra e em moeda.....	3.093:058	3.032:354
Total.....	17.298:314	16.544:638

(a) Foi rectificado o valor relativo ao anno de 1893.

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias....	Reexportação..	5.642:488	6.880:559
	Transito.....	1.053:616	1.056:586
	Somma...	6.696:104	7.937:145

Erro typographico

No nosso ultimo numero escapou um erro typographico que alguns leitores terão facilmente corrigido, mas que para outros terá feito parecer errada uma parte dos nossos calculos, que não o estava.

No artigo *Sud-express*, o numero de kilometros de Lisboa R. a Pampilhosa sahiu 292 em lugar de 239. Feita esta rectificação a somma de 1:894 kilometros entre Lisboa e Paris está certa, e todos os calculos que sobre ella baseámos perfeitamente exactos.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS**Companhia dos Caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta**

A assembléa geral annual dos accionistas d'esta companhia terá lugar quarta feira, 25 de abril de 1895, pelas tres horas da tarde, na séde da companhia, rua Capello, n.º 5.

Nos termos do artigo 42.º dos estatutos, a assembléa geral compôr-se-ha de accionistas possuidores de vinte acções, pelo menos.

Para terem direito a assistir á assembléa geral, ou para n'ella se fazerem representar, deverão os accionistas depositar os seus titulos, quinze dias, pelo menos, antes do dia designado para a reunião, em Lisboa, na séde da companhia, em Paris, na caixa do comptoir national d'escompte, rua Bergère, 14.

O recibo respectivo ás acções depositadas servirá para a admissão na assembléa geral.

As procurações dos accionistas residentes em Portugal deverão ser legalizadas por tabellião, e as dos residentes em França, pelo maire de sua residencia.—*O conselho de administração.*

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

No dia 14 de março, pela uma hora da tarde, terá lugar no escriptorio da companhia, rua Nova do Carvalho, n.º 71, 2.º, o sorteio das obrigações a amortisar, em harmonia com as respectivas tabellas, referente ao 2.º semestre de 1894, nos termos dos artigos 12.º e 14.º dos estatutos.

Lisboa, 21 de fevereiro de 1895.—A direcção, *Pedro Ignacio Lopes—Antonio José Gomes Lima—Antonio Francisco da Costa Lima.*

Nos termos dos art.ºs 29.º 30.º e 32.º dos estatutos, é convocada a assembléa geral ordinaria para o dia 14 de março, pela uma hora da tarde, no escriptorio da companhia, rua Nova do Carvalho 71, 2.º, para discussão e votação das conclusões do relatório do anno findo, do parecer do conselho fiscal e eleição da mesa da assembléa geral e corpos gerentes.

Lisboa, 21 de fevereiro de 1895.—O presidente da mesa da assembléa geral, *José Mesquita da Rosa.*

Companhia de Seguros Fidelidade

Em cumprimento do artigo 13.º dos estatutos estarão patentes aos srs. accionistas, nos dias 20, 21 e 22 do corrente, no escriptorio da companhia, largo do Corpo Santo, 13, 1.º, os livros e balanço respectivo ao anno de 1894, e no dia 6 do proximo mez de março, pelas sete e meia horas da tarde, ha de reunir-se a assembléa geral, no local acima indicado, para os fins designados no § 3.º do artigo 16.º e nos artigos 17.º e 18.º dos estatutos.

Lisboa, 16 de fevereiro de 1895.—O secretario, *Victorianno Estrella Braga.*

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 28 de fevereiro.

Por justificado motivo, não podémos dar a nossa revista financeira de 15. Tambem pouco teriamos que dizer, pois que o facto mais importante da primeira quinzena d'este mez fôra a conclu-

são do accordo entre o governo e o Banco de Portugal, que causou certa impressão na praça e levantou discussão, mais ou menos theorica, na imprensa, suscitando-se conhecidas doutrinas d'economistas sobre bancos do Estado, sobre circulação fiduciaria, sobre unimetalismo e bimetalismo, que para tudo dava margem o contracto em questão. Não cabendo nos reduzidos limites d'esta revista uma dissertação acerca d'este assumpto, mas querendo dar aos nossos leitores uma idéa, tanto quanto possível exacta, do que seja o contracto entre o governo e o Banco de Portugal, relataremos o seguinte facto:—tendo perguntado a um grande accionista do banco, homem intelligente e sabedor, d'uma probidade inconcussa, que tem intervindo na administração do mesmo banco e que podia talvez ter uma certa solidariedade nas negociações que precederam o contracto, qual a sua opinião como accionista acerca d'esse contracto, respondeu-nos:—*não estou tão bem como estava, mas não estou mal.*

Isto quer dizer que o banco cedeu alguma coisa e que por consequência o governo ganhou alguma coisa. Mas ha margem para operações que poderão produzir a crise do papel e trazer graves perturbações á situação economica do paiz, dizem uns. Mas isso succederá se não houver prudencia e tacto, asseguram outros. Nós, nem tão optimistas como estes, nem tão pessimistas como aquelles, a nossa opinião é que o principal objectivo do primeiro governo que tiver este paiz, deve ser regular e estabelecer, sobre bases rigorosas e obedecendo ao estudo minucioso dos recursos e das forças do paiz, o nosso regimen economico e financeiro.

A situação da nossa praça continúa regular, isto é, continúa a manifestar-se hesitante e receiosa, fazendo-se apenas as operações determinadas pelas circumstancias. As acções do Banco de Portugal afrouxaram um pouco em resultado das discussões levantadas a proposito do contracto com o governo. As inscrições tiveram pequena procura, mantendo-se comtudo os preços de 35,10 a 35,20 para as d'assentamento, e de 35,05 a 35,10 para as de coupon. Na divida externa não houve operações. As obrigações de 4 p. c. com premios mantem-se firmes, mas a procura enfraqueceu e o mesmo succedeu ás obrigações externas, tanto de 4 como de 4 1/2 p. c. Afrouxaram tambem as obrigações dos tabacos por causa da baixa de Paris. As da Companhia das Aguas (coupon) tiveram procura, mas sem vendedores. As de *Loanda-Ambaca* mantiveram-se. Foi muito limitada a procura do papel cambial, o que fez melhorar alguma coisa os cambios. O cheque sobre Londres regulou a 42 3/16 e sobre Paris a 677. A exportação de ouro foi pequena, mantendo-se as libras a 17180 réis.

Segundo communicam do Rio de Janeiro ao *Financial News*, de Londres, em data de 21, foi resolvida definitivamente a emissão d'um emprestimo interno de 100:000 contos de réis, ao preço de 95 com um juro de 5 p. c. A subscrição está aberta de 28 de fevereiro a 9 de março.

Os fundos brasileiros continuam oscillantes. Na semana finda, a 23, subiram de 76 1/4 a 77,25, sem grande justificação aprecia-vel.

A situação hoje da praça resume-se:—inscrições (ass.) 35,15, inscrições (coupon) 35,10, divida interna fundada 3 p. c. (ass.) 35,20, obrigações do emprestimo de 1888 (4 p. c.), obrigações *Loanda-Ambaca* 74.500 réis, acções do Banco de Portugal, 123.100.

O *Economiste Français* refere-se desfavoravelmente ao contracto ultimamente celebrado entre o governo e o Banco de Portugal. A respeito dos fundos portuguezes diz: «Os titulos portuguezes apresentam desvios bastante divergentes. Os da divida portugueza estão a fr. 25,50, as obrigações dos tabacos a fr. 457,50, enquanto que as obrigações de 4 1/2 e 4 p. c. mostram-se firmes a frs. 170 e 171.»

Acaba de constituir-se em Paris com o capital de 100.000 francos, representado por 20 acções de 5.000 francos cada uma, a *Companhia franceza das minas d'ouro de Moçambique*. A sua administração está confiada a M. Porgés, antigo banqueiro, Adrien Benard e George Ochs.

Temos presente o relatório do Banco de Portugal, apresentado hoje á assembleia geral. E' um documento interessante. O balanço apresenta um saldo de 12.258 contos sobre um saldo de 11.610 no anno de 1893. O desconto abrangeu, no anno de 1894, letras por 32.085 contos, sendo o maior numero de letras entre 1 e 5 contos de réis. Em carteira tinha o banco em 1894 titulos no valor de 2.630 contos. As operações do banco subiram a 4.177 contos. A circulação fiduciaria elevou-se a 53.121 contos. O movimento geral das agencias districtaes elevou-se a 79.256 contos havendo o lucro liquido de 23 contos.

J. F.

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

		FEVEREIRO															
		16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	—	—	—
Bolsa de Lisboa:																	
Inscrições assent.		35,10	-	35,10	35,10	35,20	35,15	35,10	35,10	-	-	-	35,20	35,20	-	-	
» coupon		35,05	-	35,10	35,10	-	35,10	35,05	-	-	-	-	35,15	-	-	-	
Divida externa		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Obrig. 4 0/0 1888 prem.		-	-	-	15,900	15,900	-	-	15,800	-	-	-	-	-	-	-	
» 4 1/2 0/0 1888 as.		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,800	-	-	-	-	
» 4 0/0 1890 coup.		42,700	-	42,600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
» 4 1/2 0/0 88-89 as.		-	-	47,600	47,700	-	47,700	47,700	47,700	-	-	-	-	-	-	-	
» Tabacos		106,500	-	-	-	105,500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Accções B. de Portugal		-	-	-	-	123,500	123,500	123,000	123,000	-	-	-	-	123,500	-	-	
» » Commercial		98,000	-	-	-	-	-	98,500	-	-	-	-	-	98,800	-	-	
» » N. Ultram.		61,000	-	-	-	61,100	61,100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
» » Lusitano		-	-	6,500	-	-	-	5,000	-	-	-	-	-	-	-	-	
» Tabacos		66,200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	64,000	-	-	-	-	
» Comp. Real		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Obrig. prediaes 6 0/0		91,600	-	-	91,800	91,800	91,900	91,900	91,900	-	-	-	92,000	-	-	-	
» » 5 0/0		-	-	-	90,000	-	-	89,500	89,500	-	-	-	89,500	89,500	-	-	
» » 4 1/2 0/0		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
» Comp. Real 3 0/0		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
» C. Nacional		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
» Atravez Africa		73,800	-	73,800	-	-	-	-	74,000	-	-	-	-	-	-	-	
Bolsa de Paris:																	
3 0/0 portuguez		25,95	-	26	25,95	25,80	25,70	25,39	-	-	-	-	-	-	-	-	
Accções Comp. Real		50	-	48,25	42	-	47	45	-	45	44,50	-	44,50	-	-	-	
» Madrid-Caceres		60	-	61	-	61,50	61,50	62	62	62,50	63,75	-	63,75	-	-	-	
» Norte de Hesp.		115	-	108,75	108	105	105	105	-	-	-	-	-	-	-	-	
» Mad. Zaragoza.		-	-	172	168	166	164	162,75	-	-	-	-	-	-	-	-	
» Andaluzes		-	-	185	-	185	180	170	-	-	-	-	-	-	-	-	
Obrig. Comp. Real		124,50	-	124	125	126	126	126,25	126	-	126	125	-	125	-	-	
» C. Beira Alta		-	-	-	74,50	75	-	74	-	-	-	-	-	-	-	-	
» Madrid-Caceres		185	-	188	184	185	-	186	-	184	188	-	188	-	-	-	
» N. Hesp. (1.ª)		282	-	277,50	275	269	272	269	-	-	-	-	-	-	-	-	
Bolsa de Londres:																	
3 0/0 portuguez		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Obrig. Atravez Africa		66	-	66	66	66	66	66	-	66	66	-	-	-	-	-	
Amsterdã:																	
Obrig. Atravez Africa.		-	-	-	64,87	-	64,50	64,87	-	-	-	64,37	-	-	-	-	
Bruxellas:																	
Obrig. Atravez Africa.		-	-	-	-	-	66,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				
		1895			1894			Totaes		Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1895	1894	1895	1894	
COMPANHIA REAL	Antiga rede	de 5 11	690	50.183:000	72:728	690	48.768:566	70:679	277.455:000	280.839:413	-	3.384:413
	e nova não garantida	12 18	-	42.508:000	61:605	-	48.768:566	70:679	319.963:000	329.607:979	-	9.644:979
COMPANHIA REAL	Nova rede	de 5 11	380	5.708:000	15:021	380	5.530:084	14:552	30.610:000	31.471:359	-	861:359
	garantida.	12 18	-	4.762:000	12:531	-	5.530:084	14:552	35.372:000	37.001:443	-	1.629:443
Sul e Sueste		24 31	475	30.471:055	64:149	475	16.800:155	35:368	755.607:215	729.824:750	25.782:465	-
		1 7	-	14.375:200	30:263	-	12.548:850	26:418	14.375:200	12.548:850	1.826:330	-
Minho e Douro		8 14	-	14.527:440	30:584	-	12.917:700	27:195	28.902:640	25.466:550	3.436:090	-
		10 16	353	19.850:346	56:233	353	15.638:217	44:300	929.770:533	927.414:943	2.355:590	-
Beira Alta		17 23	-	23.691:115	67:113	-	20.403:250	57:799	953.461:648	947.818:193	5.643:455	-
		24 31	-	26.856:583	76:080	-	26.850:537	76:063	980.318:231	974.668:730	5.649:501	-
Nacional (Mirandella e Vizeu)		-	253	-	-	253	-	-	-	-	-	-
		1 7	105	1.109:758	10:569	105	997:436	9:499	1.109:758	997:436	112:322	-
Guimarães		8 14	-	889:347	8:469	-	959:253	9:135	1.999:105	1.956:689	42:416	-
		1 7	34	1.094:605	32:194	34	924:335	27:186	1.094:605	924:335	170:270	-
Norte de Hespanha		8 14	-	959:210	28:212	-	888:075	26:119	2.053:815	1.812:410	241:405	-
		15 21	-	856:600	25:191	-	936:350	27:539	2.910:415	2.748:760	161:655	-
Madrid — Zaragoza — Alicante		29 4	3656 Ps.	1.326:145	Ps. 363	3393 Ps.	1.521:718	Ps. 434	Ps. 6.521.953	Ps. 7.579:643	-	Ps. 1.057:690
		5 11	-	1.544:691	422	-	1.621:391	463	8.066:644	9.201:034	-	1.134:420
Andaluzes		29 4	2927	925:158	316	2672	957:800	358	4.290:166	4.613:817	-	323:651
		5 11	-	910:857	311	-	881:573	329	5.201:024	5.495:390	-	294:366
Zafra a Huelva		29 4	894	309:441	346	894	338:275	378	1.250:341	1.487:674	-	237:333
		5 11	180	42:719	237	180	46:045	255	278:606	268:532	10:074	-
	12 18	-	35:336	196	-	47:194	262	313:942	315:725	-	1:783	

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Boletim da Direcção Geral de Agricultura.—N.º 5. Relatório sobre serviços pecuarios.—N.º 6. Projecto de ordenamento da matta nacional do Urso.—N.º 7. Creação do bicho de seda e meios de reconstituir a industria sericicola em Hespanha.—N.º 8. Relatórios acerca da epizootia do mormo.—N.º 10. Propaganda vinicola-commercial na America do Sul.—N.º 11. Economia vinicola.—N.º 12. Reconstituição da vinha europeia pela enxertia sobre cepas americanas.

São muito interessantes todos estes folhetos, em que se encontram preciosos elementos de estudo da nossa agricultura, especialmente no que se refere á vinha, que constitue uma parte tão importante da riqueza dos productos do nosso solo.

Relatorio do Banco de Portugal.—Pertence o exame d'este importante relatório ao nosso collaborador encarregado do *Boletim da Praça de Lisboa* que d'elle se occupará.

Kalendario do Instituto Electro-homœopathico.—E' um livrinho, reclamo aos medicamentos d'este ramo de sciencia, de que é introductor em Portugal o sr. dr. Macedo de Bragança.

Decreto do ponto, e reformas da secretaria das obras publicas.—Não tem nome de auctor este folheto, reproducção de artigos sobre o assumpto publicados na *Batalha*, escripto na linguagem elegante e entusiastica de quem tem muita fluencia de estylo e muito pouca vontade de ir a horas para a repartição.

Comprehendemos perfeitamente que um decreto que —bem ou mal— tem por fim fazer comparecer ao serviço os que estão acostumados a visitar as secretarias por incidente, levante clamores d'estes.

Os que não se queixam, são os que sempre foram sollicitos no desempenho da sua missão, executando o seu trabalho... e o dos que andam a passeiar.

Relatorio da direcção e parecer do conselho fiscal da Companhia Fiação de Thomar.—Dá bem a medida da prosperidade d'esta companhia este relatório. Uns pequenos topicos respigaremos d'elle:

O fundo de reserva está já em 55,37 por cento do capital; os lucros elevaram-se durante o anno a réis 45:483 175 e maiores seriam se as fabricas de Thomar e Soure pudessem satisfazer a toda a procura de productos que tiveram. O dividendo foi de 6 por cento.

A companhia tinha, em fim do anno, em edificios e machinas o valor de 1:019 contos, em terrenos e material 28 contos, em combustiveis e outros materiaes 24, e em algodão 237.

Revista das escolas.—Começou a publicar-se, no Porto, esta folha quinzenal, muito bem redigida, de que é director o sr. Antonio de Mesquita.

O caminho de ferro do Cantabrico

Entre as linhas concluidas em Hespanha, no anno passado, mencionámos já a do caminho de ferro Cantabrico, cuja importancia, solidez e esmero de construcção, merecem uma menção especial.

Como se sabe, esse caminho de ferro, que actualmente põe em communicação Santander e Cabezón de la Sal, está destinado, no futuro, a constituir uma via directa entre aquella cidade e Oviedo, estabelecendo a ligação d'aquelles dois pontos importantes do reino vizinho.

As obras d'arte d'esta linha são quasi todas de excepçional valor, sendo a principal a ponte do Mogro,

cujo comprimento total anda por 90 metros, e é formada de tres tramos de 30 metros cada um. Para a construcção d'esta ponte foi necessario cimentar os alicerces 19 metros abaixo do leito do rio Pas, sobre o qual foi levantada.

A ponte foi armada fóra, e depois collocada sobre estribos, resvalando sobre rodizios, trabalho difficil e arriscado, a que assistiu grande numero de engenheiros.

E' tambem notavel a ponte de Quijas, em sentido obliquo, com um unico tramo e 39 metros de extensão.

Devemos tambem especializar o tunnel de Hontoria, com 178 metros de comprimento em linha recta; o da Virgen de la Peña, com 167 metros, descrevendo uma curva; o viaducto sobre o rio Saga, construido em Peña de Carranceja, que mede cerca de 1.200 metros e, por ultimo, outro de 800 metros levantado nas immediações do tunnel de Lloredo.

A via, no trajecto de Santander a Cabezón de la Sal, tem 45 kilometros de extensão e o custo geral foi, approximadamente, de 108:000 pesetas por kilometro. Tem 19 estações, sendo as principaes: Santander, Adarzo, Bezana, Mogro (apeadeiro), Roquejada, Barreda (apeadeiro) Torrelaveja, Torres, Puente de San Miguel, Santa Isabel (apeadeiro) Rudaguera (apeadeiro), Golbardo (apeadeiro), Casar de Periedo, Virgen de la Peña, Antoria (apeadeiro) e Cabezón de la Sal.

Entre estas estações, as de Torrelaveja e Cabezón são de primeira ordem, elegantes, espaçosas e cercadas de jardins. Teem grandes armazens para mercadorias, uma ponte giratoria de novo systema, quatro ou cinco vias destinadas para cruzamentos e manobras e grandes depositos de agua.

Concurso de carruagens automaticas

A importancia dos serviços que pôde, no futuro, prestar este novo genero de vehiculos e o cuidado escrupuloso que os constructores empregam, geralmente, na sua construcção, ficaram sobejamente demonstrados em França, na ultima carreira organizada pelo *Petit Journal*. Entretanto, varios accidentes teem feito reconhecer a insufficiencia de alguns modelos, desde o momento em que deixam de ser dirigidos pelo pessoal habilitado, passando para as mãos do publico, a quem são necessariamente destinados.

Impõe-se, pois, a maior simplicidade no systema, a fim de poder ser util a todos, indistinctamente, e para esse fim trata-se de realizar em Paris um novo concurso relativo a estes meios de transporte, quanto á sua velocidade maxima.

A commissão, nomeada para apresentar o respectivo regulamento, concluiu já o seu trabalho.

Este concurso será internacional, tomando n'elle parte só os constructores e inventores. O trajecto será de Paris a Bordeaux, ida e volta, ou seja um percurso de cerca de 1.200 kilometros.

Haverá tres premios principaes, que serão dados segundo a ordem da chegada, não podendo, porém, o primeiro premio ser concedido senão a uma carruagem de quatro ou mais logares.

Foi designado o dia 1 de junho para a partida.

Além dos premios já mencionados, serão tirados 5.000 francos do saldo das quantias disponiveis, a fim de constituir premios especiaes para os quadricycles, tricycles e bicyclettes mechanicos para uma só pessoa, e que não poderão exceder o peso de 150 kilogrammas em ordem de marcha e sem viajante.

Estes 5.000 francos serão divididos em tres premios proporcionaes, segundo a ordem da chegada.

Os premios especiaes só serão concedidos aos vehiculos que fizerem o trajecto no praso maximo de 100 horas.

Qualquer reparação, a que se torne necessario proceder durante o caminho, só poderá ser feita pelo proprietario do vehiculo ou seu agente, sob a vigilancia dos membros da commissão.

O tunnel de Simplon

A imprensa allemã occupa-se, n'este momento, do tunnel do Simplon, cujo projecto parece ter grandes probabilidades de realização. E' o seguinte o traçado proposto:

A extremidade norte do tunnel deverá ficar situada na margem esquerda do Rhodano, a 2 kilometros e meio da estação suissa de Brig; a galeria atravessará o maciço do Monte Leone nas direcções N. O., S. E. e terminará, depois d'um percurso de 19.731 metros, na abertura sul, nas margens do Divera, abaixo de Iselle. O cume, que forma tambem a fronteira entre a Suissa e a Italia, deverá ficar a distancia de pouco mais de 9 kilometros da abertura norte e atingirá a altitude de 2.840 metros acima do nivel do mar. A abertura norte ficará a 687,10 metros, o ponto culminante da galeria a 705,20 metros, e a abertura sul a 634,02 metros acima do mesmo nivel.

Partindo da abertura norte, o tunnel seguirá uma rampa, que será só de 2 millimetros até meio caminho. Na outra vertente a inclinação será de 7 millimetros, depois d'um patamar de 500 metros. O traçado do tunnel é formado por uma linha recta e por duas curvas de 340 e 300 metros de raio. Ficam previstos dois tunneis d'uma só via, com a distancia de 17 metros entre si.

Em toda a extensão do tunnel haverá nichos, convenientemente espaçados, para a collocação de signaes e abrigo do pessoal. Uma plataforma de 400 metros de comprimento permittirá o cruzamento dos comboios no meio do tunnel. O systema de ventilação fornecerá 50 metros cubicos de ar por segundo, no que é muito superior ao S. Gothardo que apenas dispõe de 2 metros cubicos de ar, em igual espaço de tempo.

Parece-nos interessante apresentar aos nossos leitores os principaes dados relativos aos grandes tunneis dos Alpes:

	Monte Cenís	S. Gothardo	Arlberg	Simplon
Comprimento	12.849 ^m	14.984 ^m	10.240 ^m	19.731 ^m
Cota do ponto culminante	1.294 ^m ,7	1.154 ^m ,6	1.310 ^m ,6	705 ^m ,2
Rampa: maximum (por 1.000)	22 ^m	5 ^m ,82	15 ^m	7 ^m
Carga maxima da montanha sobre o tunnel	1.654 ^m	1.706 ^m	720 ^m	2.135 ^m

LINHAS PORTUGUEZAS

Interrupção na Beira Baixa. — Desde hoje até novo aviso são supprimidos os comboios correios da noite, entre Abrantes e Castello Branco, e pelos mixtos do dia, que continuam circulando em toda a linha, o serviço é feito com trasbordo, só se acceptando por isso

expedições de grande velocidade em que haja volumes de peso não superior a 50 kilogrammas e as mercadorias de pequena velocidade, com reserva pelos prazos de transporte.

Na ilha de S. Miguel. — Um correspondente de Ponta Delgada para o *Commercio do Porto* dá a seguinte noticia:

Mr. Ulwing, um rico e distincto *sportsman* americano, esteve aqui uns dias, indo a bordo de um seu lindo hiate de recreio, com sua esposa. Admirando a natureza d'esta ilha, especialmente nas Furnas, parece que falou na possibilidade de se estabelecer um caminho de ferro electrico entre aquelle valle e a cidade, entrando não sei em que detalhes a tal respeito. Parece que foi isto o bastante para se dizer pela imprensa que mr. Ulwing construiria a mesma via ferrea, permittindo-lhe apenas o governo licença para assentar *rails* nas estradas publicas, isenção de direitos do material importado, e longo praso de exploração. Seria magnifico se assim pudesse ser.»

De Queluz-Bellas, Mafra a Ericeira. — Já está approvada a concessão para esta nova linha ferrea e trata-se agora de obter dois pedidos do governo que são a carta chorographica da região, que tiver de ser atravessada pela nova linha, e a planta geral das estradas em que se pretende assentar a linha. Obtidas estas duas cousas, haverá uma reunião para se tratar da organização da companhia.

Divisão administrativa. — De uma interessante nota publicada sobre a divisão administrativa e judicial das linhas de Leste, Norte, Cintra, Torres, Figueira, Alfanellos e Urbana, e ramaes de Caceres, Coimbra e Cintura, vê-se que estas linhas atravessam 9 districtos administrativos, 51 concelhos e cerca de 200 freguezias.

LINHAS HESPAÑOLAS

O Norte de Hespanha. — Em consequencia da attitude tomada pela companhia do Norte de Hespanha, no seu conflicto com o governo, revogando quasi todas as suas tarifas de transportes de cereaes e gados, realizou-se ha dias uma larga conferencia entre o sr. Sagasta, como presidente do conselho, e o sr. marquez de Comillas, representando a companhia.

D'essa conferencia nada resultou, continuando a questão no mesmo pé.

O Norte, assim como outras companhias, insiste no pedido d'uma compensação (a unificação e prorogação das concessões) que o governo declarou não poder conceder, compromettendo-se unicamente a influir na votação parlamentar do projecto apresentado ás camaras pelo sr. Groizard, isto no caso das companhias abandonarem por completo a sua attitude hostil.

Interrupção de linhas. — As alterações de serviço nas linhas hespanholas por motivo de interrupção de linhas são *hoje* as seguintes:

Porto de Sevilha — Não se admittem expedições de qualidade alguma para Sevilha-Porto.

Bobadilla a Algeciras — As expedições para além de Ronda só se acceptam com reserva pelos prazos de transporte.

Ponte Genil a Linares — Interrompida entré Jaen e Martos: não se acceptam transportes que tenham de passar por este ponto, e os que queiram tomar a via Cordova pagarão pelas tarifas applicaveis a este percurso.

Plasencia a Bejar — Não se admittem transportes senão até Puerto de Bejar.

Tardienta a Jaca — Ha trasbordo para passageiros e reserva por praso de transporte para mercadorias.

De Calatayud a Calahorra. — Ha tempos que se tratava da prolongação da linha de Calatayud-Sagunto, desde Calatayud por Moncayo, passando por Cervera e Arnedo até Calahorra, onde entroncaria com a linha de Zaragoza-Logroño.

Como o traçado da via ferrea de Madrid-Soria-Castejon de Navarra passa por Cervera, a linha Sagunto-Teruel-Calatayud-Calahorra cortaria e enlaçaria por esta fórma toda a rede ferro-viaria de Hespanha, tornando-se nacional em vez de departamental, e devendo ser, no futuro, internacional, quando se construir o caminho de ferro dos Alduides.

Diz-se que esta idéa, que tanto vae interessar Valencia, Castellon, Teruel, Zaragoza, Navarra, Biscaya, Burgos e Logroño, foi bem accete pelo ministro de Fomento, que concorda na apresentação d'um projecto de lei para este prolongamento.

Noguera-Pallaresa. — Vão-se levantando reparos na imprensa hespanhola ácerca da demora na apresentação do deposito necessario para concorrer á arrematação d'este caminho de ferro, por parte do syndicato de banqueiros inglezes que se propoz construí-lo.

O nosso collega *El Pais*, de Lérida, recorda que ha mais de dois mezes que teve logar o offerecimento do syndicato para constituir o deposito regulamentar, e que d'então para cá nada se tem realizado praticamente, e termina pedindo decisões francas e claras ácerca d'este assumpto que venham tranquilizar a natural anciedade das regiões interessadas.

Trigos de Castella Velha. — As companhias de Medina del Campo a Salamanca e de Salamanca á fronteira portugueza, entraram em negociações com a casa Ibarra, de Sevilha, a fim de que o transporte dos trigos de Castella faça escala pela cidade do Porto com destino aos portos do Mediterraneo, mediante um dispendio relativamente pequeno.

Caceres e Oeste de Hespanha. — Os trustees dos obrigatarios das Companhias Caceres e Oeste de Hespanha acabam de realizar, em boas condições, a operação de credito necessaria para o pagamento dos coupons em atrazo, cuja chamada ficou prevista pelos convenios.

Em breve apparecerá o aviso official.

LINHAS ESTRANGEIRAS

RUSSIA

Em virtude do ukase imperial de 13 de janeiro d'este anno, o *Mensageiro do Governo* russo publicou ultimamente um aviso, determinando o reembolso de todas as obrigações de 5% dos caminhos de ferro de Riga-Dvinska e do Ural, ainda não amortizadas.

Os prazos marcados para a suspensão dos juros ás obrigações, n'estas condições, são, respectivamente, para as primeiras até 14 de abril e para as segundas até 14 de julho de 1895.

A partir d'estas datas, começará o reembolso das obrigações, mediante o pagamento em especie do capital nominal d'estes titulos. Ao mesmo tempo que o capital nominal das obrigações, serão pagos igualmente, com a deducção da taxa sobre o rendimento dos valores mobiliarios, os juros vencidos até a data do reembolso.

SUISSA

O Conselho Nacional acaba de convidar o Conselho Federal a proseguir activamente nos seus estudos ácerca da possível eventualidade de serem resgatadas pela nação as diversas linhas ferreas da Suissa, bem como de examinar igualmente a questão da expropriação de caminhos de ferro. O Conselho dos Estados limitou-se, simplesmente, a tomar conhecimento do relatório do Conselho Federal.

Durante a discussão, o conselheiro federal, o sr. Zemp, declarou que o mesmo Conselho apresentaria ainda, durante a primeira metade do anno corrente, um relatório completo sobre este assumpto.

ARREMATACÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Buffete d'Abrantes

No dia 9 de março proximo futuro, pela 1 hora da tarde e perante o Snr. Director da Companhia, na estação de Lisboa (Rocio) serão abertas as propostas até então recebidas para a arrematação do arrendamento do buffete da estação d'Abrantes desde 1 d'abril a 31 de dezembro de 1895.

As condições para esta arrematação estão patentes em Lisboa, na Secretaria da Exploração, estação de Santa Apolonia, e na estação d'Abrantes.

Lisboa, 16 de fevereiro de 1895.

Fornecimento de parafusos e chavetas

No dia 21 de março proximo, pela 1 hora da tarde, na estação central do Rocio, perante a comissão executiva d'esta companhia, terá logar a abertura das propostas recebidas para o fornecimento de parafusos e chavetas.

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

Lisboa, 19 de fevereiro de 1895.

Fornecimento de taboas de pinho

No dia 11 de março, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 8.364 taboas de pinho.

As condições estão patentes em Lisboa na repartição central dos armazens, edificio da estação de Santa Apolonia, todos os dias uteis das 10 da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 23 de fevereiro de 1895.

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de 8.000 kilogrammas de maçarquinha

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 11 de março proximo, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 8.000 kilogrammas de maçarquinha.

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 dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 18 de fevereiro de 1895.

Fornecimento de 2.730 metros de lona

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 9 de março proximo, na administração do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 2.730 metros de lona.

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 dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 28 de fevereiro de 1895.

Société Anonyme des Forges, Usines et Fonderies de Gilly

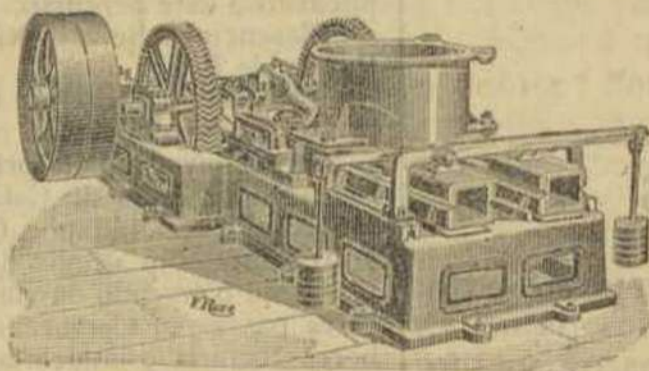
ATELIERS DE CONSTRUCTION DE MACHINES DE TOUS GENRES

Installation d'Usines en général

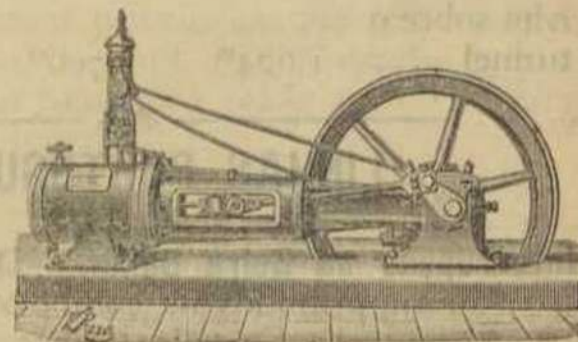
Adresser les lettres a **Mr. Aimé ROBERT**, Administrateur - Délégué à GILLY (BELGIQUE)



Marteau pilon type V



Presse à agglomérer les charbons



Machine à vapeur à détente par déclie variable par le régulateur

« PHOENIX »

Sociedade Anonyma para a extracção e fabrico de FERRO E AÇO
Laar, junto a Ruhrort s/ Rheno, Allemanha

MARCA DA FABRICA (PHX) REGISTRADA

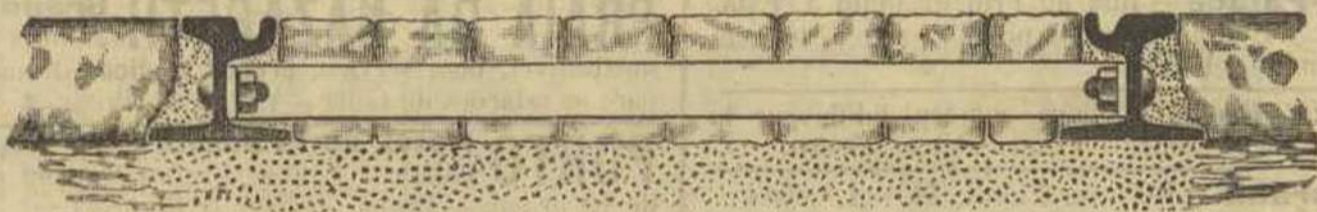
Produccão Annual **280:000 toneladas** aproximadamente

ALTOS Fornos, Laminagem e Acabamento de Ferro e Aço de diferentes qualidades, dimensões e desenhos, em: barras, varões quadrados e redondos, vigas, **carris e travessas para vias ferreas de grande ou pequenas dimensões**, chapas para construções navaes, pontes, e para caldeiras de vapor (fornecedores da marinha imperial allemã), ferros de perfis variados, aros, eixos e rodados para caminhos de ferro, **frascos inteiriços d'aço, para transporte de oxigenio, hydrogenio, acido carbonico**, etc: — **almas e projectis d'aço para peças d'artilheira**, de grande ou pequeno calibre.

VERDADEIRA ESPECIALIDADE

Carris com ranhura do systema PHOENIX, para tremvias

De cerca de 60 differentes perfis



dos quaes a **Sociedade Phœnix** fabricou e vendeu cerca 4:000 kilometros de via, para todos os paizes do mundo, desde 1880

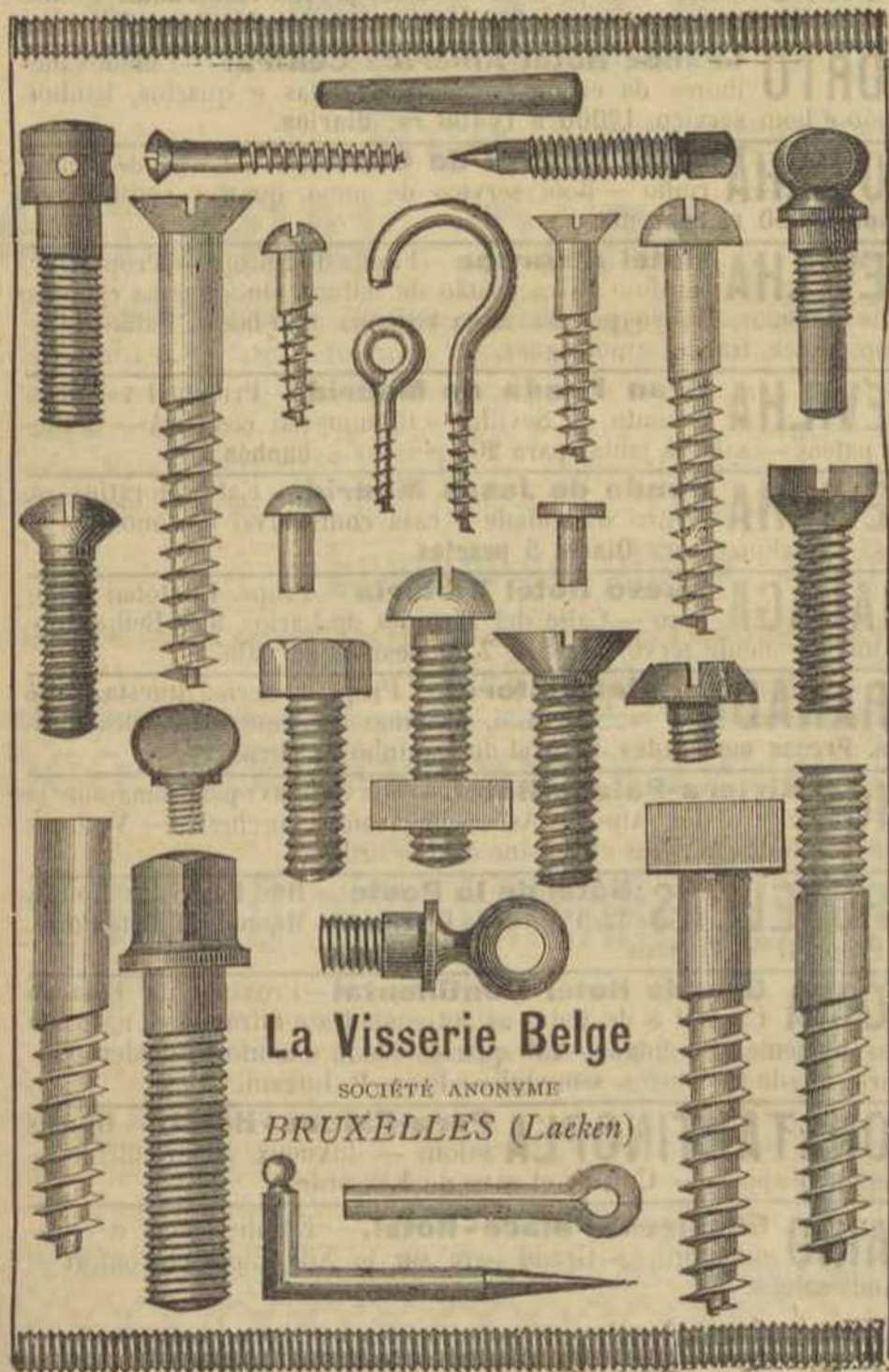
Os **carris-patente Phœnix** são os mais simples, melhores e de menor custo.

Os **carris-patente Phœnix** são de assentamento muito rapido e economico.

Os **carris-patente Phœnix** de perfil bem adequado; dispensam reparações.

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

JOÃO MARIA BRAVO — 84, 1.º, Rua do Arsenal, LISBOA



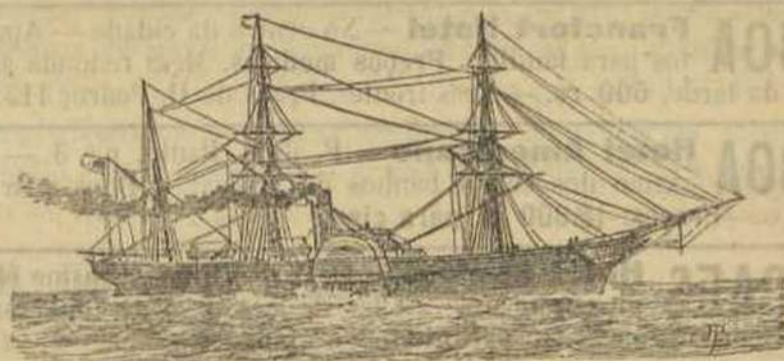
La Visserie Belge

SOCIÉTÉ ANONYME

BRUXELLES (Laeken)

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

**Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro
 Montevideu e Buenos Ayres**

O paquete **Danube** que sahirá a 11 de março

As accomodações para passageiros são inexciveis 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:—**KNOWLES RAWES & C.ª**—R. dos Capel-
 listas, 31, 1.º

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

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.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—Casa de commissões.
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.—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.
Lisboa.—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.
Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (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. — Etablissement de premier ordre — tout le luxe et confort — 200 chambres et salons.

LISBOA Braganza Hotel — Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre — Propr. 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 Avenida — Maison de 1.º ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures — Avenida, 55 — Propr. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

LISBOA Hotel Borges — Chiado, 108 — Tres frentes, proximo dos theatros e centro da cidade — ascensor — telephone — banhos, etc.

LISBOA Grand Hotel de l'Europe — Maison française de 1.º ordre — au centre de la ville — Propr. M. Estrade, 16, rua do Carmo.

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

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

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

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

CASCAES Hotel do Globo — Praça da Rainha D. Amelia. Um dos melhores da villa, cosinha esmerada, jantares para casamentos, etc. — Proprietaria Anna Vieira.

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

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

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

TORRES VEDRAS Hotel Natividade — Largo de D. Carlos, 1 e R. Paiva d'Andrada, 3 — No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro — Excellentes quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano. — Carreiras a 100 réis, para os Cucos — Diaria de 800 a 1\$200 réis.

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

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

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

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

PORTO Hotel Continental — R. Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. — Propr. 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.

COVILHÃ Hotel Central do Castella — Largo do Pelourinho — Bom serviço de mesa, quartos confortaveis desde 1\$000 rs. por dia.

SEVILHA Hotel d'Europe — Fonda de Europa — Propr. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação, Calle Gallegos, 19, Sierpes 95. Mesa redonda ás 6 horas. Falla-se italiano, inglez, francez e portuguez.

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

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

MALAGA Nuevo Hotel Victoria — Propr. Cristóbal Gambero — Calle del Marqués de Larios, 9 — Bellos aposentos, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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

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

BRUXELLAS Hôtel de la Poste — Rue Fossé aux Loups, 32. Près de la Place de la Monnaie et de la Poste. — Propr. H. the Tilmans.

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

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

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

Société Anonyme des Forges, Fonderies et Laminoirs du Marais
CI-DEVANT

J. & S. PIÉRARD Frères & C.^{ie}

à MONTIGNY-SUR-SAMBRE (Belgique)

Fers marchands et profilés pour toutes constructions, pour ponts, wagons, roues, etc. Longrines, cornières, T, U, poutrelles, châssis.
Rails pour mines et pour tramways. Spatés et feuillards

Fers pour Rivets et Câbles

Fabrication spéciale et brevetée de ronds parfaitement cylindriques pour boulonniers. — Brevet pour plaques calleja. — Spécialité de tramways et chemins de fer économiques purement métalliques. — Système breveté.

Atelier spécial de cylindres bruts et tournés de toute espèce pour laminoirs.

Pièces mécaniques diverses en fonte pour ateliers de construction, verreries et charbonnages

L'usine entreprend à forfait la fourniture de toutes les pièces nécessaires à l'installation de trains complets de laminoirs; le tout parfaitement conditionné et prêt à être monté.

Adresser les lettres à Mr. L. Lebrun, Directeur-Gérant

Asmelhores velas de estearina são as fabricadas pela

COMPANHIA ALLIANÇA FABRIL

Pedir a "MARCA NAVIO,"

VERDADEIRA

E NACIONAL

E AS CONHECIDAS VELAS SOL

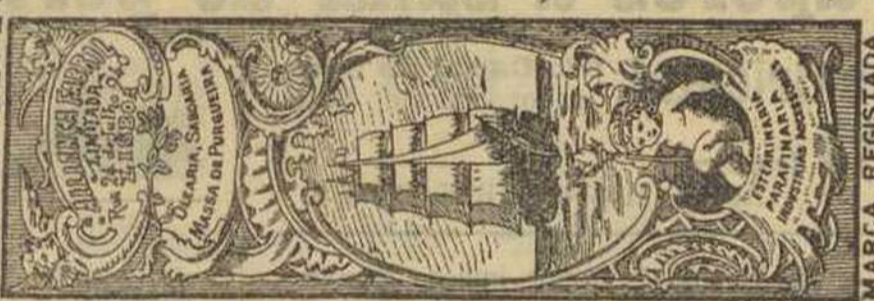
A' venda em todas as mercarias do

paz e depósitos da Companhia.

MARCA DA VERDADEIRA

VELA NAVIO

NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS



NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS

MARCA REGISTRADA
9 OZ (254 grs.)
12 OZ (340 grs.)
14 OZ (397 grs.)
Fabricas e escriptorio, Rua 24 de Julho, 940, Lisboa
Deposito, Lisboa, T. do Corpo Santo, 28 e 30

SYNDICAT LIÉGEOIS

Rua Louvreux, 75 — LIÈGE

MATERIAL PARA CAMINHOS DE FERRO

Locomotivas—Tenders—Wagons—Carruagens para caminhos de ferro e tremvias—Pontes—Ferramentas—Pontes de ferro para portos—Carris de aço e de ferro—Machinas ferramentas—Locomoveis—Machinas de vapor para extracção e esgotamento de poços, etc.—Caldeiras de varios systemas—Vigas e armações—Instrumentos de pesagem—Material para telegraphos, fios, isoladores, etc.—Chapas galvanizadas—Rebites—Parafuzos e ganchos—Gruas hydraulicas e de carregar—Ferro corrente e em verga—Tubagem para agua, de latão e cobre—Forjas, folles—Macacos—Moinhos de farinha, amassadores—Motores hydraulicos—Bombas de incendio e seus accessorios—Armas de guerra, de luxo e exportação—Pregos de ferro e de arame—Cobre vermelho e amarello em laminas.—Zinco em laminas e pregos.

Enviam-se albuns e preços a quem os pedir

Dirigir os pedidos ao SECRETARIO DO SYNDICAT LIÉGEOIS

75 — Rue Louvreux — LIÈGE — BELGICA

TONICO AMARELLO

MARCA REGISTRADA

Magnifico especifico que tem a propriedade de dissolver e limpar as materias que a transpiração acida e oleosa deixa sobre côro cabeludo.

O Tónico Amarello limpa rapidamente a caspa e restitue o brilho natural ao cabelo.

SILVA TADESCHI

Pharmacia Barreto—Rua do Loreto, 24 e 30—Lisboa

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR
PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV
Commandante ROCHA JUNIOR



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

Alberto R. Centeno & C.^a

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de março de 1895.

LINHAS DA COMPANHIA REAL				Lisboa R.-Fig. ^a Fig. ^a -Lisboa R.				Abrantes-Guard. Guard.-Abrantes				LINHAS DO SUL E SUESTE				LINHAS DE MINHO E DOURO			
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.		
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Lisboa R.-Leiria	Leiria-Lisboa R.	Lisboa R.-Sacav	Sacav-Lisboa R.	Lisboa T.P.-Faro	Faro-Lisboa T.P.	Porto-Vianna	Vianna-Valença	Lisboa T.P.-Beja	Beja-Lisboa T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Lisboa T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Porto-Braga	Braga-Porto		
18-45 t.	7-20 m.	6-0 t.	1-15 m.	6-45 m.	7-29 m.	4-30 t.	5-0 m.	8-20 m.	1-26 t.	8-0 m.	3-5 t.	8-20 m.	1-26 t.	8-0 m.	3-45 t.	12-10 m.	7-0 m.	9-15 t.	
10-0 t.	10-30 m.	7-0 t.	5-30 m.	10-0 m.	10-44 m.	4-30 t.	5-0 m.	11-0 m.	3-15 t.	8-0 m.	5-0 t.	11-0 m.	3-15 t.	8-0 m.	4-40 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	
Lisboa C.S.-Port.	Port.-Lisboa C.S.	Leiria-Figueira	Figueira-Leiria	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Lisboa T.P.-Pias	Fias-Isb. T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Lisboa T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Lisboa T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Lisboa T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa T.P.
7-30 m.	9-0 t.	5-40 t.	7-55 t.	7-0 m.	8-11 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-20 m.	1-26 t.	8-0 m.	3-45 t.	8-20 m.	1-26 t.	8-0 m.	3-45 t.	12-10 m.	7-0 m.	9-15 t.	
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Figueira-Alfar	Alfar-Figueira	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P. Pias	Fias-Isb. T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Lisboa T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Lisboa T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Lisboa T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa T.P.
4-0 m.	6-25 m.	4-50 m.	5-32 m.	7-30 t.	5-10 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-20 m.	1-26 t.	8-0 m.	3-45 t.	8-20 m.	1-26 t.	8-0 m.	3-45 t.	12-10 m.	7-0 m.	9-15 t.	
11-20 m.	3-35 t.	2-0 t.	3-0 t.	4-30 t.	5-32 t.	4-40 t.	5-24 t.	11-0 m.	3-15 t.	4-30 t.	6-25 t.	11-0 m.	3-15 t.	4-30 t.	6-25 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa T.P.-Pias	Fias-Isb. T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Lisboa T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Lisboa T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Lisboa T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa T.P.
7-30 t.	6-35 m.	7-0 m.	8-11 m.	7-15 t.	1-50 m.	8-0 m.	5-0 t.	11-0 m.	3-15 t.	4-30 t.	6-25 t.	11-0 m.	3-15 t.	4-30 t.	6-25 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa T.P.-Pias	Fias-Isb. T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Lisboa T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Lisboa T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Lisboa T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa T.P.
7-30 m.	9-15 t.	7-0 m.	8-11 m.	7-15 t.	1-50 m.	8-0 m.	5-0 t.	11-0 m.	3-15 t.	4-30 t.	6-25 t.	11-0 m.	3-15 t.	4-30 t.	6-25 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	
Lisboa C.S.-Sant	Sant-Lisboa C.S.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa T.P.-Pias	Fias-Isb. T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Lisboa T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Lisboa T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Lisboa T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa T.P.
11-0 m.	1-40 t.	7-0 m.	8-11 m.	7-15 t.	1-50 m.	8-0 m.	5-0 t.	11-0 m.	3-15 t.	4-30 t.	6-25 t.	11-0 m.	3-15 t.	4-30 t.	6-25 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	
Lisb.-C. S. Entr.	Entr. Lisb.-C. S.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa T.P.-Pias	Fias-Isb. T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Lisboa T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Lisboa T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Lisboa T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa T.P.
4-0 m.	11-10 m.	7-0 m.	8-11 m.	7-15 t.	1-50 m.	8-0 m.	5-0 t.	11-0 m.	3-15 t.	4-30 t.	6-25 t.	11-0 m.	3-15 t.	4-30 t.	6-25 t.	5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, pelo Canal de Suez, vapor allemão, **Bundesrath**. Sahirá a 8 de março. Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Africa Oriental, vapor inglez, **Tartar**. Comp. Union. Sahirá a 5 de março. Agentes, Knowles Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.^o



Africa Oriental, vapor inglez, **Trojan**. Comp. Union. Sahirá a 12 de março. Agentes, Knowles Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.^o



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



Anvers e Havre, vapor francez, **Saint-Jacques**. Sahirá a 4 de março. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Bahia, Rio e Santos, vapor allemão **Santos**. Sahirá a 6 de março. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Barcelona, Cete e Marselha, vap. fr., **Saint-André**. Sahirá a 6 de março. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Bordeaux, vapor francez, **Congo**. Sahirá de 12 a 15 de março. Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.^o



Bremen, vapor allemão, **Ajax**. Sahirá a 4 de março. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Cabo Verde Bissau e Bolama, vapor portuguez, **Bissau**. Sahirá a 2 de março. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **La Plata**. Sahirá de 7 a 8 de março. Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.^o



Hamburgo, vapor allemão, **Olinda**. Sahirá a 14 de março. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Havre e Anvers, vapor franc., **Saint-Jean**. Sahirá a 8 de março. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10.



Pará, Ceará e Maranhão, vapor inglez, **Paraense**. Sahirá a 9 de março. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus, vapor inglez, **Origen**. Sahirá a 12 de março. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, **Curityba**. Sahirá a 13 de março. Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **Matapan**. Sahirá de 9 a 10 de março. Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vapor ing., **Danube**. Royal Mail. Sahirá a 11 de março. Agentes, Knowles Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.^o



Rio, Paranagua, e Rio Grande do Sul, vapor allemão, **Desterro**. Sahirá a 6 de março. Agente, E. George, R. da Prata, 8.



S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal e Flôres, vapor portuguez, **Açôr**. Sahirá a 5 de março. Agente, Germano Serrão Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vap. francez, **Saint-Paul**. Sahirá a 10 de março. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vapor fr., **Saint-Pierre**. Sahirá a 3 de março. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Linhas de Leste e Norte, Torres-Figueira-Alfarellos, Lisboa-Cintra-Torres Vedras e Beira Baixa

TARIFA ESPECIAL N.º 13 — GRANDE VELOCIDADE

**Transporte de generos frescos,
comestiveis, etc.**

Desde 16 de Março de 1895

- 1.º — Peixe fresco ou salpicado, sardinhas, ostras, mariscos e escabeches.
 2.º — Aguas mineraes do paiz, arbustos e plantas vivas, aves em cestos ou gaiolas, bebidas gazosas ou refrigerantes, bolachas, biscoitos, bolos, caça viva ou morta, cabritos, cordeiros, coelhos e leitões vivos em gaiolas ou mortos, carne fresca, cerveja, doces, flôres, fructas verdes, gelo, hortaliças, legumes verdes, leite, manteiga, neve, ovos, pão e queijos frescos.

Preços por fracção indivisivel de 10 kilogrammas, comprehendidas as despesas accessorias de carga, descarga, evoluções e manobras

Das estações abaixo das de Guarda a Castello Branco ou vice-versa	Réis		Das estações abaixo á de Figueira ou vice-versa	Réis	
	§ 1.º	§ 2.º		§ 1.º	§ 2.º
Lisboa Rocio, Lisboa (Caes dos Soldados) Villa Franca e Alcantara Terra	90	120	Porto a Valladares	60	75
Paço d'Arcos a Cascaes	100	132	Granja a Esmoriz	51	65
Coimbra a Aveiro	90	120	Ovar	44	55
Estarreja a Granja	95	127	Estarreja	38	46
Valladares a Porto	100	132	Aveiro	31	37
Figueira a Martingança	90	120	Quintans	28	33
Vallado a S. Martinho	95	127	Oliveira do Bairro	22	25
Bouro e Caldas da Rainha	100	132	Mogofores	19	20
			Mealhada	15	16

Minimo de peso para applicação de qualquer dos preços d'esta tarifa, 20 kilogrammas ou pagando como tal.

Condições

- 1.ª — Além dos preços supra cobrar-se-ha sello, guia e registo, armazenagem e estacionamento em conformidade com a tarifa de despesas accessorias
 2.ª — Só se applicará esta tarifa sendo os portes pagos á partida
 3.ª — Cada volume deve trazer distinctamente a marca, para evitar que se confunda com outros volumes de idêntica fôrma ou natureza. Essa marca terá que ser indicada pelo remetente na respectiva nota de expedição.
 4.ª — Para gosar da applicação da presente tarifa, as remessas devem ser acondicionadas em caixas de madeira, canastras, ou cestos resguardados com grades de pau, que permitam o carregamento dos volumes uns sobre outros sem perigo de se lhes deteriorar o contheudo. A Companhia fica isenta de toda a responsabilidade pelas expedições cujo acondicionamento não seja sufficiente.

5.^a—A Companhia declina toda a responsabilidade pelas diferenças de peso encontradas á chegada, sempre que os volumes não apresentem indícios de fraude; e, bem assim, pelas avarias naturaes d'esta classe de transportes.

6.^a—A Companhia reserva-se a faculdade de effectuar os transportes dos generos designados no § 2.^o d'esta tarifa pelos comboios mixtos, devendo, em todo o caso, as remessas ser entregues nas estações expedidoras, pelo menos, 3 horas antes da partida do comboio que as conduzir.

7.^a—As remessas procedentes das estações de Paço d'Arcos a Estoril ou destinadas ás mesmas estações não serão accites quando se componham, cu n'ellas sejam incluídos volumes de peso indivisivel, superior a 100 kilogrammas.

Deverão ser retiradas dentro do praso maximo de 24 horas, contadas da chegada, as expedições consignadas ás referidas estações, não tomando a Companhia responsabilidade pela sua guarda e conservação além d'este praso, embora fiquem sujeitas ao pagamento de armazenagem em conformidade com a condição 1.^a

Nas ditas estações de Paço d'Arcos a Estoril incumbirá, ainda, aos expedidores coadjuvar a pesagem e fazer a conducção dos volumes para as plataformas, e aos consignatarios, retiral-os d'esse mesmo local.

8.^a—E' concedido o regresso gratuito das taras vazias, por pequena velocidade, dentro do praso de 30 dias contados da data do despacho da remessa em cheio, mediante a apresentação de vales de regresso que devem ser requzitados na nota d'expedição da remessa em cheio. Não se dará seguimento a pedidos de reembolso quando as taras não forem expedidas na conformidade do que se dispõe.

9.^a—Esta tarifa será applicada **ex-officio** sempre que dos seus preços resulte vantagem para o expedidor e este não reclame expressamente a applicação d'outra.

10.^a—Ficam em vigor as condições da Tarifa Geral em tudo que não seja contrario ao que a presente estipula.

Lisboa, 15 de fevereiro de 1895.

• Administrador Director da Companhia

H. E. Boyer

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

PEQUENA VELOCIDADE

Tarifa especial n.º 4

para o transporte de

CEREAES, FARINHAS E LEGUMES SECCOS

§ 1.º Preços por tonelada e kilometro não comprehendidas as despesas accessorias de 400 réis por tonelada

Por expedição 500 kilogrammas ou pagando como tal

Até 50 kilometros	18 réis, sem que a taxa seja inferior a	500 réis	} POR TONELADA
De 51 a 100 "	16 " idem idem	900 " }	
De 101 kilometros em diante.....	14 " idem idem	1\$600 " }	

§ 2.º Preços especiaes directos por tonelada comprehendidas as despesas accessorias

I Por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal

De Guarda Transito a	}	Pampilhosa Transito ou vice-versa	réis 2\$000 (*)
		Figueira Transito " "	" 2\$150

II Por expedição de 500 kilogrammas ou pagando como tal

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Figueira		Pampilhosa Transito
	Local	Transito	
Cantanhede.....	—	—	\$700 (*)
Pampilhosa Transito	\$960	\$700	—
Santa Comba Dão.....	1\$400	1\$200	—
Carregal do Sal.....	1\$620	1\$420	—
Nellas.....	1\$830	1\$630	—
Mangualde	2\$020	1\$820	—
Gouvêa.....	2\$260	2\$060	—
Fornos e Celorico.....	2\$360	2\$160	2\$000
Villa Franca das Naves e Pinhel.....	2\$600	2\$400	—
Guarda } Local.....	2\$760	2\$560	2\$400
} Transito.....	2\$560	2\$400	2\$400 (*)
Villar Formoso.....	3\$160	2\$960	2\$800

Os preços especiaes annotados com o signal (*), serão reduzidos de 200 réis, quando applicados ás expedições procedentes ou destinadas Souzellas e mais além sobre Lisboa

CONDIÇÕES GERAES

1.ª—Os transportes, que se realizem n'um trajecto intermediario a qualquer dos grupos dos preços especiaes do § 2.º disfructarão o beneficio da sua applicação, sempre que o expedidor assim o prefira, e d'essa percepção não resulte preço superior ao das bases kilometricas do § 1.º da presente tarifa.

2.ª—A applicação d'esta tarifa ás expedições por wagons completos de 8:000 kilos, far-se-ha por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas, nas expedições de peso inferior, será a percepção feita por fracções de 10 kilos.

3.ª—A companhia reserva-se o direito de ampliar em tres dias o praso legal de transporte.

4.ª—O regresso das saccas vasias terá logar gratuitamente, dentro do praso de 30 dias, a contar da data do despacho primitivo, para este fim os expedidores requisitarão nas estações de origem da remessa em cheio, os respectivos vales de regresso; sendo o transporte das taras vazias feito sem responsabilidade.

5.ª — A applicação da presente tarifa especial fica sujeita ás condições da tarifa geral, em tudo que não seja contraria ás disposições que procedem.

6.ª—A presente annulla e substitue a tarifa especial pequena velocidade n.º 4, de 15 de Janeiro de 1892.

Lisboa, 23 de Fevereiro de 1895.