

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers — 1894

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

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA



Anvers — 1894

Annexos d'este numero

Tarifa especial n.º 3 bis, pequena velocidade, da Companhia Real — madeiras da Beira Baixa para Lisboa, Porto e Fronteiras..

Ampliação á tarifa especial n.º 10, pequena velocidade, da Beira Alta — gado lanigero.

SUMMARIO

O thesouro e os caminhos de ferro	161
A nossa carta da Belgica, por A. Urban	162
Parte official — Portarias de 20 de maio do Ministerio das Obras Publicas, e de 21 maio do Ministerio da Marinha	163
Novas tarifas	163
Bilhetes caratos	163
A linha do Caes do Soiré	164
O Canal do Baltico	164
Notas de viagem. — XXII — Bilbao e a rampa de Orduña	164
O Grande Central Belga	166
Concessões a congressistas	166
Os Wagons-Its	167
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas de Lisboa e estrangeiro — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	168 e 169
A guerra de tarifas	170
Linhas portuguezas. — De Lisboa a Almada — Lourenço Marques — A queitação de Lourenço Marques — Mirandella a Bragança	170
Linhas hespanholas. — Noguera Pallaresa — Calatayud-Teruel-Sagunto — Madrid a Santoña — Linha de Soria — Oeste de Hespanha	170
Linhas estrangeiras. — França — Austria — Prussia — Russia — Republica Argentina	171
Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta	171
Mercado de metaes	172
Arrematações	172
Casas recommendadas	173
Agenda do v.ajante	173
Annuncios	174 e 175
Horario dos comboios em 1 de junho de 1895	176
Vapores a sahir do porto de Lisboa	176

O thesouro e os caminhos de ferro

Não acabámos ainda as considerações que nos sugere a estatística formulada pelo ministerio das Obras Publicas e que demos, como annexo do nosso jornal, ha um mez.

Um detalhe da maior importancia não tem o sr. Perfeito de Magalhães incluído na sua excellente estatística, e aqui lhe pedimos que o faça desde o proximo anno: — o desembolso que o thesouro tem tido com cada uma das linhas hoje em exploração.

Será esse um elemento da maior valia para se poder balancear a receita e despesa do Estado no que se refere a esta industria, e julgar da proporção dos beneficios directos que para o erario d'ella tem provindo.

Até 1877 temos esse elemento de estudo no interessante relatorio do fallecido conselheiro Barros e Cunha, ministro que foi das Obras Publicas.

Por elle se vê que as linhas de Leste e Norte, então com a extensão de 502 kilometros custaram ao Estado, até julho d'aquelle anno, por:

	Réis
Estudos	94.501#227
Pagamento de accções á Companhia Central Peninsular	1.199.970#000
Juros pela móra da entrega das prestações	10.164#800
Adiantamentos á companhia	525.695#198
Expropriações	71.318#200
Empreiteiros	1.096.160#164
Fiscalização da construcção	73.456#451
Fiscalização da exploração	245.563#675
Administração pelo governo	1.509.984#280
Subvenções	8.339.594#566
Diversos	15.484#726
Total	13.181.893#287

As outras linhas até igual data custaram:

Sul e Sueste	9.424.946#049
Minho e Douro	9.612.761#047
Algarve	315.986#177
Beira Alta — estudos	64.582#757
O total, pois, até aquella data dispendido pelo thesouro com os caminhos de ferro foi	32.600.169#317

E' a esta despesa que entendemos necessario se junte toda a que temos feito desde então para cá, para podermos saber quanto nos tem custado as vias feirreas que possuímos, como, juntando os elementos d'aquelle relatorio aos que nos fornece a estatística publicada agora, poderíamos apreciar a receita *directa* que d'essa viação tem resultado para o thesouro, se tambem n'aquelle documento não nos faltasse um elemento importante, o producto do imposto e o remanescente das receitas sobre as despesas da exploração nas linhas administradas pelo Estado até aquella data.

Se desprezarmos este elemento, vemos que o producto do imposto de transito e o de sello creado em 1886, cobrado desde 1865 nas linhas do Leste e Norte e tomado desde 1877 nas demais, se eleva a

Leste e Norte — 1852 a 1877 (junho).	631.395#250
Todas — 1877 a 1893	2.691.792#262
Total	3.323.187#512

isto é, mais de 10 p. c. do que tínhamos dispendido.

Bem entendido que não fazemos esta conta senão a titulo de curiosidade, porque as qualidades a comparar são, mais que tudo, heterogeneas.

E, se afinal chegarmos a apurar bem quanto tem custado ao thesouro as vias ferreas que temos em exploração, e o proveito financeiro que d'ellas se tira

anualmente, o que não se chegará a calcular é o enorme beneficio que do estabelecimento de communicações rapidas, faceis e baratas tem resultado para o paiz.

Compare-se a prosperidade da industria e do commercio nos pontos servidos por via ferrea com o seu estacionamento n'aquelles onde a viação accelerada não chegou, e ter-se ha a prova do que affirmamos.

Temos gasto milhares de contos em estradas, melhoramento de portos, em balisagem e illuminação de costas, para tornarmos as nossas bahias mais faceis á entrada da navegação europea, em subsidios e estudos para o desenvolvimento das nossas forças productivas, mas, pôde-se bem assegurar, nenhuma despesa tem sido tão remuneradora como a feita com o augmento da nossa rêde de ferro, o elemento mais poderoso para promover o desenvolvimento de toda a agricultura, industria e commercio.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 28 de maio de 1895.

O ministerio dos caminhos de ferro, correios e telegraphos tomou ultimamente uma medida de grande utilidade.

Até agora, o pagamento dos reembolsos que pesam sobre os volumes só se effectua muito depois da entrega pelo caminho de ferro, o que representa uma grande desvantagem para o commercio.

Em virtude da decisão ministerial, a que me refiro, o pagamento dos reembolsos de 20 francos será, d'aqui em diante, satisfeito logo a seguir á expedição, nas estações de Bruxellas e Antuerpia.

Depois de alguns mezes de experiencia, esta medida será extensiva a todo o paiz.

* *

O ministro de caminhos de ferro decidiu tambem que os empregados ferro-viarios, que entrarem para o serviço da companhia dos caminhos de ferro do Congo ou da administração do Estado Independente, serão licenciados sem vencimento durante o praso do seu contracto, não se lhes descontando esse tempo na sua antiguidade de serviço publico.

Ha aqui uma nota, que entendo dever accentuar: Se é certo que ha muito tempo está em vigor uma medida semelhante nos caminhos de ferro do Grande Central Belga, ainda ha pouco tempo que os empregados das nossas linhas do Estado, chamados ao serviço militar do paiz, foram objecto de identica resolução.

* *

A *Gazeta* publicou algumas informações sobre a criação dos bilhetes kilometricos.

Completando essa noticia, devo dizer-lhes que nos nossos caminhos de ferro vão ser adoptados esses coupons kilometricos, pela seguinte forma: O passageiro compra, por exemplo, bilhete para Louvain, a 30 kilometros de Bruxellas, e recebe uma especie de talão no qual vão indicadas, figuradamente, todas as estações equidistantes da capital. E o passageiro tem a faculdade de escolher, a seu livre arbitrio, qualquer d'essas localidades para ficar.

Isto é, d'aqui em diante, conhecendo, pelo meio que acabo de expôr, as distancias kilometricas do percurso, o passageiro tem a maior vantagem em comprar um coupon d'esta natureza de tantos kilometros quantos desejar.

Reconhece-se facilmente quanto vae ser simplificada a complicada tarefa dos pobres bilheteiros, cujo traba-

lho, em dias de grande concorrência de publico, não é realmente para invejar.

Por seu lado o publico tambem não perde nada com esta util innovação.

* *

Muitas vezes os proteccionistas teem sustentado que não são os consumidores que pagam os direitos de entrada dos generos. Parece que já não succede o mesmo quando o consumidor é o Estado.

Com effeito, o governo acaba de rejeitar uma proposta, tendente a elevar os direitos sobre madeiras á taxa uniforme de 3 francos por metro cubico.

O governo fundou-se, para esta resolução, em que, sendo as linhas ferreas do Estado as principaes consumidoras de madeira de carvalho, importada do estrangeiro, do facto da elevação d'esses direitos resultaria grave prejuizo para o Estado em beneficio dos grandes negociantes de madeiras.

* *

As experiencias de marcha de comboios rapidos que actualmente se estão effectuando entre Bruxellas e Ostende merecem especial attenção.

Essas experiencias, que obedecem ao projecto da criação d'um novo serviço internacional — á imitação do de Ostende-Vienna, que tem dado resultados verdadeiramente surprehendentes — teem-se realizado com um comboio de 50 unidades, quer dizer, 15 carruagens de grande capacidade. Ha a notar que esta composição corresponde, em extensão, á de dois comboios ordinarios, e d'ahi uma carga consideravel. Ora a duração do percurso é de 1 hora e 37 minutos para uma distancia de 126 kilometros.

Se considerarmos a elevada importancia da carga e os pontos de diminuição de velocidade, reconhece-se que a rapidez da marcha d'este comboio constitue um novo triumpho para os caminhos de ferro belgas.

* *

Uma boa medida democratica, que todos decerto applaudirão, acaba de ser prescripta pelo seguinte officio que mr. Garnier, chefe da direcção commercial de caminhos de ferro, dirigiu aos chefes de serviço da exploração:

« Por diferentes vezes teem sido submettidos á administração varios pedidos tendo por fim facilitar, o mais possivel, aos domingos, as viagens de operarios em caminhos de ferro. Sobretudo é preconizada a criação de assignaturas dominicaes de modico preço, etc.

« Todas estas medidas, porém, requerem uma organização especial ou o augmento do serviço de revisão.

« A fim de satisfazer os interessados, sem complicar ainda mais a engrenagem administrativa, foi resolvido crear, todos os domingos, para distancias de 1 a 25 ou de 1 a 50 kilometros, bilhetes de 3.^a classe com 50 p. c. de redução de preço. »

A realização d'esta ideia tem, pois, por fim facilitar á população operaria das grandes cidades o accesso aos campos, que tão necessario se torna, tanto sob o ponto de vista moral como sob o da hygiene.

A experiencia demonstrará se a realização d'esta ideia trará, ou não, um accrescimo sufficiente de trafego, se este augmento se mantém em limites que permittam não augmentar os meios de acção a pôr em pratica, ou então se estes o deverão ser, e se o accrescimo de despesa a fazer, no caso d'esta ultima hypothese, será sufficientemente productivo.

A. Urban.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-rei, conformando-se com o parecer de 9 do corrente mez do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o auto de inspecção á nova ponte de Melga, ao kilometro 167,367 da linha ferrea do norte, e auctorizar definitivamente a abertura á exploração da referida ponte.

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

Paço, em 20 de maio de 1895.—*Arthur Alberto de Campos Henriques.*

Para o director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção geral do Ultramar

3.ª Repartição — 2.ª Secção

Sua Magestade El Rei, attendendo ao que lhe representou o governador geral da provincia de Angola, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem determinar, pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, que se ponham em vigor no serviço da construção e exploração dos caminhos de ferro do ultramar os artigos 27.º e 28.º do decreto com força de lei de 31 de dezembro de 1864. Outrossim manda o mesmo augusto senhor que se applicuem na provincia de Angola as disposições em vigor nos serviços dos caminhos de ferro da metropole, que não estiverem em opposição com o regulamento da dita provincia.

Paço, 21 de maio de 1895.—*José Bento Ferreira de Almeida.*

NOVAS TARIFAS

Madeiras da Beira Baixa.—Para dar sahida ás madeiras que d'esta linha podem ir aos mercados do Porto e Lisboa e para além das fronteiras, foi creada a nova **tarifa n.º 3 B**, que hoje damos como annexo.

Os seus preços são reduzidos bastante e estamos certos de que concorrerão sufficientemente para promover o desenvolvimento d'este trafego que, até hoje, não podia arcar com os elevados preços da tarifa geral na linha da Beira Baixa.

Para as madeiras que se destinem ás minas das provincias de Badajoz, Cordova, etc., lembramos que, desde a fronteira de Badajoz, podem gosar da nova tarifa 17 da linha hespanhola, cujo preço é 20 pesetas por tonelada para todos os destinos desde Castuera até Puertallano, na linha de Ciudad Real, de Zugar até Belmes, na de Belmes, e de Usagre até Fuente del Arco, na de Merida a Sevilha.

Gado lanigero.—Tambem juntamos a este numero a ampliação da **tarifa n.º 10 da Beira Alta** para transporte de gado lanigero para Hespanha, pela fronteira de Villar Formoso, tarifa que tem por fim facilitar a expedição pelo caminho de ferro das grandes manadas de gado procedente das faldas da serra da Estrella que vão para a provincia de Salamanca, e que até hoje seguiam a pé pela estrada.

Esta tarifa aproveita, desde Guarda, ás expedições que procedam da linha da Beira Baixa.

Taras vasias.—Tambem está submettida á approvação do governo uma concessão para que as taras vasias das expedições de liquidos, effectuadas das estações de Caria a Guarda, quando regressem áquellas estações, gosem de transporte gratuito em todo o percurso.

Sobre os mesmos transportes—taras—tambem se teem suscitado duvidas sobre se as taras das remessas expeditas por grande velocidade de Lisboa-Rocio, ou destinadas a esta estação, perdem o direito ao regresso

gratuito, visto as tarifas especiaes dispõem que esse regresso só se effectua por pequena velocidade, e não haver este serviço em Lisboa R.

Para attender aos desejos do publico, n'este ponto, foi resolvido que o regresso das taras das remessas n'essas condições se effectue pela estação do Caes dos Soldados.

Bilhetes baratos

Centenario antoniano.—Por não se saber ainda quaes os dias em que se realizarão os principaes festejos, não está ainda fixado, em nenhuma das linhas ferreas portuguezas, o serviço que se fará para Lisboa por este motivo.

De Hespanha já estão combinados os serviços com as linhas de Badajoz, havendo bilhetes das principaes estações da Estremadura, Mancha e Andaluzia, (Cordova, Sevilha, etc.); com a linha de Madrid-Caceres, para as procedencias da capital do reino vizinho e das demais estações de Caceres e Oeste, e com as de Salamanca, Medina e Norte de Hespanha, que estabelecerão bilhetes desde as principaes estações até Avila e até Burgos para Lisboa.

Todos estes bilhetes, os procedentes de Hespanha, teem o abatimento de 50 por cento, a validade, para vinda, desde 10 até 20 de junho e para o regresso desde 15 até 1 de julho, e dão ao passageiro a faculdade de se apeiar em qualquer das estações do percurso.

Além d'isso, os procedentes do Norte e das linhas de Medina e Salamanca-Fronteira, permitem fazer uma pequena viagem circulatoria, vindo de Villar Formoso, por Pampilhosa, e regressando pela Beira Baixa, ou vice-versa.

Dos serviços internos no paiz ainda, como dizemos, nada ha definitivo.

Parece que haverá na linha do Norte comboios especiaes de 2.ª e 3.ª classe, por preços muito reduzidos; ampliação de praso para os bilhetes ordinarios de ida e volta, e talvez bilhetes por preços muito baratos para as procedencias das povoações em volta de Lisboa.

Nas linhas do Sul e Sueste tambem haverá bilhetes por preços reduzidos para Lisboa, assim como nas da Beira Alta, Minho e Douro, Vizeu, etc.

A falta d'um programma, fixando os dias das differentes manifestações civicas, deve prejudicar muito o brilhantismo das festas, porque não será á ultima hora que os habitantes da provincia se apressarão em fazer as malas para vir á capital.

Toda a antecedencia, para estes casos, é sempre util, e o caso é que estamos no dia 31, as festas diz-se que principiam em 12, e nada se sabe.

Senhor da Pedra.—Para esta importante romaria, que se realiza no dia 9, á capella proxima da estação da Granja, ha o mesmo serviço dos annos anteriores, isto é, frequentes comboios desde Porto e um desde Aveiro, parando em todas as estações intermédias, com bilhetes por preços reduzidos.

Banhos de mar.—Começará este anno, em 1 de julho, o serviço de banhos de mar, combinado entre as rêdes de Leste e Norte, Oeste e Beira Baixa e a do Minho e Douro.

Segundo nos consta, o serviço este anno será mais simples, limitando-se ás procedencias e destinos que nos annos anteriores teem tido movimento de passageiros com estes bilhetes, e, portanto, deixando de haver os n'aquellas estações e para os pontos em que a venda foi nulla ou de pequenissima importancia.

Em lugar de bilhetes individuaes e outros, para gru-

pos de 2, de 3 e de 4 pessoas, com diferenças de preços quasi inapreciáveis, haverá só uns preços para bilhetes de uma ou duas pessoas, e outros, com maior abatimento, para 3 ou mais pessoas.

As senhas de paragem, systema que tão apreciado tem sido pelo publico, continuam a ser facultadas aos portadores d'estes bilhetes, mas deixam de vender-se nas estações de partida e tão sómente n'aquellas em que o passageiro pretenda parar e logo á chegada do comboio em que o passageiro fôr. Fora d'esta occasião já não se pôde obter a senha, e o bilhete fica nullo.

As ampliações de praso serão por preço mais reduzido e custarão apenas 10 por cento do preço do bilhete, em lugar de 20 % que nos annos anteriores custavam.

Tambem é estabelecida uma taxa fixa para as mudanças de itinerario dos passageiros que de Lisboa se dirigem á Figueira ou ao Norte e queiram, na ida ou na volta, passar pela linha do Oeste e vir a Lisboa.

Assim, com um bilhete de serviço de banhos e uma senha de mudança de itinerario, pôde-se realizar uma interessante viagem circulatoria.

Preços reduzidos na Beira Baixa. — A exemplo da tarifa de passageiros em 3.^a classe pôr preços muito reduzidos, que tão bons resultados tem dado no Norte e no Oeste, está para se estabelecer uma outra na linha da Beira Baixa, entre todas as estações do troço de Castello Branco á Covilhã.

Logo que receba a approvação do governo será posta em vigor.

A linha do Caes do Sodré

Envidam-se todos os esforços por parte da companhia real, secundados com a melhor boa vontade pela fiscalisação do governo, ministerio das obras publicas e camara municipal, a fim de que na primeira quinzena de agosto proximo abra á exploração a linha provisoria do Caes do Sodré a Alcantara-Mar, ligando ali com a de Cascaes, e permitindo, assim, o serviço directo entre o centro da cidade e esta villa balnear.

A linha é construida ao longo da antiga margem do Tejo em terrenos da 1.^a secção das obras do porto de Lisboa, segundo o respectivo projecto em que a linha segue encostada parallelamente á futura avenida marginal, sendo estabelecida no aterro em frente da praça do Duque da Terceira a estação provisoria.

O percurso entre o Caes de Sodré e Alcantara é proximoamente de 3 kilometros, ficando, portanto, a distancia do Caes do Sodré a Cascaes em 27 kilometros.

Proximo de Santos haverá uma simples paragem para receber e deixar passageiros.

Na época propria de banhos, em que as praias servidas por aquella linha tão frequentadas são, o publico terá já o novo serviço que tanta commodidade lhe offerecerá.

O canal do Baltico

Vae ser brevemente inaugurada, como se sabe, esta nova e importantissima via de comunicação maritima que, além do alto valor strategico que representa para a Allemanha, constitue para o commercio internacional um novo progresso de indiscutivel utilidade.

As costas do mar Baltico, formadas por diversas e importantes nações da Europa, ficam d'ora avante abertas á facil exploração commercial do mundo inteiro, que até hojeahi se não tinha expandido com o na-

tural desenvolvimento, em virtude das difficuldades e perigos da difficil travessia do Skagerrak e do Kattegat, que de inverno, sobretudo, impossibilitam, quasi por completo, a navegação n'aquellas paragens.

Não é pois só a economia do tempo e a diminuição do percurso o que ha a notar na abertura do novo canal, cuja inauguração a Allemanha vae em breve ruidosamente solemnizar — é, especialmente, este prisma da sua utilidade que se impõe principalmente á attenção dos paizes exportadores, reclamando a sua actividade para este novo campo.

A nova comunicação do Elbe com o golfo de Kiel é como que uma barreira que se abate diante do commercio, deixando-o passar facilmente para os golfos da Finlândia, da Botnia, de Riga, communicar com toda aquella immensa margem, onde veem juntar-se, á busca da navegação que os transporte á Europa central, os productos da Suecia, da Dinamarca, da Russia e da Allemanha do Nordeste.

Narva, Riga, S. Petersburgo, Nyland, e Abo, approximam-se dos centros europeos, onde, até hoje, os artefactos raro podiam penetrar pela carestia do transporte, devida á extensão da viagem.

Mas, talvez que a Europa central e occidental não tenha que rejubilar-se muito d'este estreitamento de relações, e quem sabe se tempo virá em que ella explore á emprehendedora Allemanha tel-a posto em tão frequentes comunicações com o Baltico.

Difficil não será que isso succeda, porque a abertura do canal do Eider virá dar novo impulso á actividade de todo o norte allemão e, mais do que isso ainda, das feracissimas provincias da Russia, onde, nos ultimos tempos, tem prosperado extraordinariamente a industria, e que virão, pelos seus canaes do Neva e do Duna, e d'ahi pelo Eider, pesar na balança commercial do occidente.

Outros interesses que o novo canal põe em jogo são os das vias ferreas da Prussia Occidental, da Pomerania, Mecklenburgo, Hanover, e outras. Eram ellas que hoje acarretavam o trafego a Hamburgo e Bremen, para evitar aos vapores a subida ao cabo Skagens. Agora que os barcos não precisam d'esse sacrificio, aquellas grandes cidades maritimas do mar do Norte hão de por força resentir-se ao vêr passar na foz do Elbe o commercio que até hoje fez d'ellas o seu centro.

E quando o Transsiberiano trouxer a S. Petersburgo os productos do interior do paiz dos gelos, já as linhas ferreas da Allemanha não terão n'isso uma tão prodigiosa fonte de movimento, porque uma grande parte d'este se lhes irá por agua atravez do ducado de Holstein.

Talvez, ainda assim, que ao nosso paiz a influencia da nova rotina da navegação não deixe de ser propicia.

Aquelles paizes não produzem vinhos, e estes são a nossa principal producção agricola.

Bom será, pois, que nos activemos em acudir aquelles grandes mercados, e para este facto chamamos a attenção do paiz.

NOTAS DE VIAGEM

XXII

Bilbao e a rampa de Orduña

Mas, porque ir a Bilbao quem vem de França e se destina a Portugal?

Fui ali attrahido por tres motivos, além do desejo de ver a importante cidade biscainha.

Um já o disse — a linha de Durango, que já me haviam assegurado ser curiosissima no seu montanhoso

traçado; outra era a notavel e originalissima ponte trasbordadora do sr. Palacios, de que já aqui fôra feita a descripção pelo meu querido amigo Albert Urban; a terceira, o querer, ao regresso, passar a rampa de Orduña, uma das maiores difficuldades vencidas pela engenharia na construcção de caminhos de ferro em Hespanha.

A cidade de Bilbao tem grande interesse e originalidade, sob varios aspectos.

O Nervion, rio estreito mas navegavel mesmo para vapores de certa importancia, atravessa-a, e as grandes embarcações carregam e descarregam directamente para os caes com toda a facilidade. E o trafego d'este bello porto é importantissimo, não só por ser Bilbao, depois de Santander, o porto do mar Cantabrico mais proximo de Madrid, o que lhe dá a preferencia, sobre outros, para o transito de todo o genero de mercadorias que abastecem o centro da península, como pelas minas de ferro que se exploram em toda a região bilbainha, dando ao embarque para o estrangeiro milhões de toneladas annuaes.

E' mesmo este o principal motivo do desenvolvimento d'aquelle porto. Os vapores mais facilmente acci-tam frete para o Nervion, porque teem a certeza de que ali encontram sempre frete de retorno.

Porque, facto curioso, Bilbao é, por assim dizer, todo elle uma mina. A montanha em que assenta é por tal forma fertilissima em mineral de ferro de grande riqueza que os afloramentos d'este cobrem-a por toda a parte.

Mesmo nas estradas da cidade se conhece que o solo é alguma coisa mais do que simples terra, tendo a verdadeira apparencia do mineral ferrico.

E' sobre uma montanha n'estas condições que a capital da Biscaia está estendendo os seus novos bairros, em uma grande extensão, os quaes formarão em breve uma linda cidade sobre a margem esquerda do rio, em substituição da cidade antiga, feia e sem nada de notavel, na margem direita.

Por esta margem corre uma via reduzida, tremvia a vapor, que vae a Las Arenas, foz do Nervion, ligando ahi para Plencia, no litoral do Cantabrico, e tendo outros entroncamentos, tambem com vias reduzidas, que conduzem a Lezamia e Munguia.

Pela outra margem corre outra linha tambem de via reduzida, tremvia a vapor, muito mais importante e de um extraordinario trafego de passageiros.

Os comboios são compostos de carruagens de 1.^a, 2.^a classe e 2.^a classe especial, vehiculos muito largos, com umas grandes plataformas. Do tejadilho d'estas liga-se, de umas para outras, uma cobertura de encerrado que evita que as faulhas da machina incommodem os passageiros.

Estes enchem continuamente as carruagens e plataformas.

Ha comboios de 40 em 40 minutos em ambos os sentidos, e para se fazer uma ideia do seu movimento basta notar que em 1894 foram transportados 2.443.777 passageiros ou a média de 6.640 por dia ou 552 por dia e kilometro, e 356.017 toneladas de mercadorias, o que dá 1.000 toneladas por dia.

O producto total n'esse anno foi de 1.115.263 pesetas, representando 92.935 pesetas ou mais de 18 contos de réis por anno e kilometro, rendimento que faria a felicidade de todos os caminhos de ferro da Europa.

A densidade da população em toda aquella margem do rio, os importantes altos fornos que ali se acham estabelecidos em constante elaboraçao, as ligações d'esta linha, para Oeste, com outros tambem muito importantes, e hoje até ligada uma d'ellas, a de Valmaseda,

às linhas de Santander e Oviedo, são elementos de trafego que fazem extraordinariamente prosperar a pequena linha de 12 kilometros.

E' por esta linha que se vae ao ponto em que se acha estabelecida a original ponte trasbordadora que eu tanta curiosidade tinha de ver.

A sua descripção já aqui foi feita, como acima digo, por penna mais competente do que a minha. Relembra-a-hei apenas:

De uma a outra margem do rio foi lançada uma ponte sustida por dois pilares extremos, em ferro, de altura de 61 metros.

Pendente de uma especie de wagonete que circula sobre o taboleiro da ponte, que tem 61 metros, por meio de fortes cabos, anda uma caixa rectangular que fica á altura da estrada em uma e outra margem e onde tomam lugar ao centro os carros, e aos lados as pessoas que se querem trasbordar.

Cheia esta plataforma (porque anda sempre cheia), a machina do lado opposto áquelle em que ella se acha, machinas que se acham installadas no interior dos pilares, pucha o cabo que se prende ao carro e ahi vae a especie de barquinha, suavemente, em uns 2 a 3 minutos, encostar-se á margem opposta e desembarcar os seus 200 passageiros, carros, animaes, etc., que a carregavam.

O andamento da caixa produz uma sensação original, especialmente porque o som do rodar dos carros sobre os carris da ponte, transmittindo-se, pelos cabos, á barquinha, faz parecer que é esta que anda sobre rodas.

A travessia custa apenas 5 centimos por pessoa.

De Las Arenas onde nos achamos, tendo ido de Portugaete, póde regressar-se a Bilbao ou pelo comboio da linha a que acima me referi, ou pelo tremvia, pela estrada, que faz serviço ora a vapor ora por cavallos.

D'esta forma livramo-nos de passar segunda vez pela atmospha de fumo que atravessamos ao ir pela linha de Portugaete, fumo sahido dos altos fornos que abrem as suas boccas vomitando metal ardente bem perto da linha, e que se eleva em nuvens densissimas que escurecem o sol.

E' este um dos defeitos de Bilbao e seus arredores.

O fumo das grandes fabricas metallurgicas, o dos vapores que entram até a cidade e cujos canos ficam inferiores ás ruas marginaes, o das locomotivas da linha de Portugaete, em continuo movimento, formam uma expressa nuvem que envolve a cidade, sujando, suffocando os viandantes, ennegrecendo edificios e tudo, incomodando quem não está habituado a respirar tal ambiente.

De resto a cidade, a parte nova, é bonita; ruas espaciaes, bons edificios, um jardim vasto, serviço de tremvias frequente, por uns carros muito elegantes e muito pequenos em forma de plateia, mas só com 4 bancos a 3 pessoas; elegantes pontes que atravessam o rio, uma das quaes é nova e de abrir para passagem das embarcações; estabelecimentos, porém sem importancia, sendo os proprios cafés pequenos e sem coisa alguma de notavel. Hoteis maus e caros.

O theatro é bom, o palacio do governo da provincia muito rico.

Passemos ao terceiro attractivo da minha ida a Bilbao: o regresso por Tudela.

A linha da companhia do Norte parte da estação ao centro da cidade, estação regularmente vasta e de grande movimento, e segue o curso do Nervion que é por ella atravessado em repetidas pontes pequenas e um elegante viaducto de pedra, evitando-se assim os frequentes serpenteados das aguas, menos perto de Arela,

a uns 20 kilometros de Bilbao, onde, por meio de uma grande curva, rodeamos o valle de Orozco.

A paizagem é sempre variada e interessante.

Chegada, porém, a via ao kilometro 34, estação de Amurrio, acha-se á altitude de 184 metros, e para subir a Inoso, que em recta não distará mais de uns 9 kilometros, tem que elevar-se a 600 metros.

Para vencer esta enorme rampa construiu-se uma curva de mais de 15 kilometros e ainda outras mais pequenas curvas em que se percorrem outros 15.

A primeira, porém, é a mais notavel. Ao chegarmos ao kilometro 39 deve-se olhar á esquerda e ver-se-ha que estamos n'uma garganta de montanhas onde só passa a linha, o Nervion e, na outra margem, a estrada real.

No flanco da montanha, porém, a uma distancia de 500 metros, veremos uma linha ferrea, mais de 250 metros acima do ponto em que vamos. E' ahi que havemos de passar depois de rodear o valle que se nos abre adiante da machina, sendo muito interessante para o passageiro conservar-se á janella da carruagem (lado esquerdo) e ver o comboio fazer a subida n'aquella grande curva em volta dos prados, descrevendo uma oval de 15 kilometros, como se seguissemos pela borda de um enorme prato travesso.

Os fios telegraphicos abandonam a via desde a estação de Orduña, dirigindo-se em recta para a de Lezama.

Durante este trajecto atravessamos o Nervion em um viaducto de 50 metros e passamos dois pequenos tunneis. Nos serpenteados, que a via descreve, depois ha outros tunneis de maior importancia, á bocca de um dos quaes é o ponto culminante da linha, 624 metros, para o qual subimos em rampas de 14 ‰.

O Grande Central Belga

Reuniram-se sobre a nossa mesa varios relatorios d'esta companhia que nos fornecem elementos muito dignos de estudo sobre uma das principaes rêsdes da Belgica, uma das melhores organizadas da Europa central.

O primeiro relatorio é o apresentado á assembléa geral da sociedade de Anvers a Rotterdam que, como se sabe, pertence ao grupo Grande Central.

D'elle se vê que as receitas d'esta grande rêde se elevaram, em 1894, a 14.116.235 francos, dos quaes 4.086.975 são o producto do transporte de 7.093.408 passageiros (dos quaes 5 milhões com bilhetes de ida e volta), e 10.029.268 fr. de mercadorias, cujo peso transportado foi 4.294.526 toneladas.

Tendo a despesa sido de fr. 7.243.557, o excedente foi de 6.872.678 fr., o qual permittiu a distribuição de um dividendo de 30 fr. ás acções ordinarias e 17,50 fr. ás de dividendo.

Outro relatorio refere-se ao serviço da Tracção e Material, que tambem n'elle presta interessantes esclarecimentos.

As locomotivas percorreram 4.777.701 kilometros, no anno passado, isto é, o maior percurso que tem feito desde 1865.

Os comboios, no mesmo caso, percorreram 3.627.068 kilometros. O gasto de combustivel, carvão, com este movimento, foi de 50.220.820 kilos no valor de 495.136 francos, o que dá a média de 9 francos 85 centimos por tonelada, preço inferior ao dos ultimos annos.

A situação do material no 1.º de janeiro d'este anno ra:

Locomotivas.....	203
Tenders.....	124
Carruagens.....	374
Fourgons.....	212
Wagons diversos.....	7.036
Total.....	7.949

Os trabalhos executados nas officinas centraes elevaram-se ao valor de 1.809.173 francos e os nos depositos a 517.714 francos.

Uma outra secção d'este serviço é o armazem de generos alimenticios para consumo do pessoal.

A entrada de generos durante o anno representa um valor de 746.509 francos, a sahida 742.902 francos. A economia que o pessoal realizou em relação ao preço, porque compraria os mesmos generos fóra do economato, foi de 177.221 fr., ou seja quasi 32 por cento, sendo só no pão de 54 por cento, o que é importantissimo.

Outros interessantes esclarecimentos contem este bem elaborado relatorio que estimariamos poder extractar se não tivéssemos ainda dois outros que examinar.

Um d'estes é o do serviço da Via e Obras.

A extensão das linhas a cargo d'este serviço mede 593 kilometros em exploração para passageiros e mercadorias e 22 só para estas, total 615 kilometros.

No renovamento da via empregaram-se durante o anno 2.500 toneladas de carris, d'aço na maior parte.

Acompanham tambem este relatorio bem elaboradas estatisticas da conservação, substituição e consumo dos carris, despesas em obras e reparações, etc.

Finalmente o ultimo relatorio refere-se á caixa economica e de reformas, a qual conta 936 associados que concorrem annualmente com uma importancia de quotas que se eleva a 79.180 francos. A companhia deu equal somma.

Como já aqui dissémos em tempo, a organização das instituições de previdencia e beneficencia do pessoal d'esta companhia é uma das melhores.

Concessões a congressistas

Approxima-se a festa do centenario de Santo Antonio e uma das partes do programma d'esta celebração é a reunião de um congresso catholico.

Consequentemente, de todos os pontos do paiz affluem os pedidos para que o Estado conceda nas suas linhas passes aos membros d'esse congresso. E tel-os-hão, naturalmente, se não os teem já.

E' um mau costume que se tomou e de que não é facil corrigir, se a nossa administração publica e, mais ainda do que ella, os particulares de todas as classes, sempre que se trata de grandes viagens — imaginarem que os caminhos de ferro do Estado, pelo facto de serem do Estado, devem pôr o seu serviço gratuitamente á disposição de todos que, por qualquer motivo, são mais ou menos forçados ou convidados a fazer viagens.

Contra esse costume temos sempre protestado aqui, e fazemo-l'o porque entendemos que assim defendemos os interesses do paiz, do thesouro, do publico em geral, que nada tem que ver com que o congresso A ou B tenha ou não mais meio cento de membros, mas que tem muito com que as receitas do Estado não sejam defraudadas, em proveito de esta ou d'aquella aggremação, mais ou menos isolada.

Comprehendemos ainda que n'um congresso de caminhos de ferro os congressistas tenham as maiores fa-

cilidades na viagem — são de casa, são da família. O mesmo succederá n'um congresso marítimo com as viagens por mar, n'um congresso postal com os portes da correspondencia, n'um congresso telegraphico com as participações telegraphicas.

Mas, quando um congresso ferro-viario se reúne, os demais serviços publicos não são postos á sua disposição, nem a esse nem a qualquer outro congresso as administrações publicas ou as industrias particulares concedem isenção de pagamento pelos seus serviços ou productos da sua actividade.

Tratando-se, porém, de caminhos de ferro, o caso é outro: — as linhas do Estado são assaltadas por uma multidão que toda quer viagem gratis, porque... vae ao congresso.

E isso é quando vae, quando não aproveita o convite e o passe unicamente para fazer uma digressão, sem sequer querer saber onde o congresso se reúne, para tratar dos seus negocios ou para, emfim, economizar uns tantos mil réis que teria que dar por um bilhete de ida e volta.

Já aqui o temos dito mais de uma vez: a exploração de linhas ferreas pelo Estado não deve considerar-se uma fonte de receita, porque o Estado ao tomar o encargo teve mais por fim crear elementos de desenvolvimento da riqueza publica do que fundar uma industria lucrativa.

Mas, por isso mesmo, essa administração não pôde nem deve deixar de ser rigorosa, para que o beneficio a todos aproveite e se estenda em tão larga escala quanto possível.

Ora desde o momento em que, successivamente, se depauperem as receitas com repetidas concessões a determinadas classes, impossivel se torna beneficiar as demais, que para o caminho de ferro pagaram tanto ou mais do que aquellas, e assim a linha ferrea deixa de satisfazer a sua missão.

Parece-nos, portanto, que uma simples redução de preços, para estes casos, é mais que bastante para atrahir os concorrentes a estas reuniões, e ainda isto o dizemos mais por questão de equidade do que por necessidade imperiosa, porque é facto que quem tem que tomar parte n'um congresso é em geral pessoa de haveres bastantes para não regatear alguns tostões ou mil réis pela sua passagem, e não será por que pague 5 ou 10.000 réis que deixará de concorrer.

E se bem que, para cada congressista, este pequeno gasto pouco ou nada representa, para as receitas da via ferrea é a sua falta muito mais importante do que parece á primeira vista.

Ao congresso agricola, por exemplo, vieram pelo caminho de ferro do Sul e Sueste 1.358 pessoas.

Ora se é certo que nem todas vieram do extremo da linha, não é menos certo que a maior parte viria da região de Borba, por Extremoz, e do baixo Alemtejo.

Portanto não é exaggero calcular que, em média, cada congressista pagaria uns 5.000 réis, o que corresponde ao preço entre Beja e Lisboa e volta, com 35 por cento de redução.

O Estado sacrificou-se pois em 6.790.000 réis, sacrificio que ninguem lhe agradeceu, e de que elle não tira o menor resultado.

O congresso da tuberculose era uma reunião de sabios e de benemeritos, mas para premiar o merito scientifico ha a ordem de S. Thiago, e para os benemeritos a medalha de serviços humanitarios; substituir estas recompensas por um bilhete de caminho de ferro talvez pareça muito pratico aos interessados — a nós parece-nos muito novo e caro.

Agora reúne-se o congresso catholico e não descortinamos porque se lhe faça igual concessão.

Esse congresso, mais de fins politico-religiosos do que de resultados praticos em bem do paiz, nada tem que ver com as vias ferreas.

Se n'elle se discutirem as encyclicas e as pastoraes; se se concluir que os jejuns e as resas são as maiores panacéas para a prophylaxia da alma, o caminho de ferro nada lucrará com isso, e nem mesmo remotamente poderemos suppôr que a reunião resolva aconselhar o uso de bilhetes circulatorios para purificar e santificar o espirito.

Portanto, repetimos, não encontramos a menor razão para este generoso conceder de passagens gratuitas, quando o thesouro precisa e o proprio santo que se vae festejar não fez o milagre de descobrir o remedio para curar as nossas finanças arruinadas.

Os Wagons-Lits

Pelo relatorio do ultimo exercicio da Companhia Internacional de Wagons-Lits, que tantos serviços presta aos transportes internacionaes, e que tantas dificuldades tem superado, vê-se que a companhia, apesar dos obstaculos que nas fronteiras lhe oppõem diversos povos com as suas exigencias quarentenarias e as suas ferocidades aduaneiras, apresenta uma sensivel melhoria de situação em 1894.

O dividendo, que para o exercicio de 1893 foi de 3 1/2 p. c. para 1894 será de 4 p. c.

A extensão total das linhas percorridas pelas carruagens da companhia augmentou 3.155 kilometros, isto é, passou de 64.052 kilometros a 67.207. Entraram em circulação mais 9 carruagens, estando hoje em serviço activo 458 vehiculos, sendo 402 carruagens e 56 fourgons.

Entre outros contractos realizados, que são de consideravel importancia e de grande vantagem para a companhia, destacam-se os effectuados com a companhia italiana do Mediterraneo, prorogado até 1905; com a companhia de Orleans, renovado por 20 annos, e com o Leste francez, por 16 annos e meio.

Crearam-se novos serviços e outros vão ser estabelecidos em breve. Um serviço de wagons restaurantes entre Moscow e Varsovia; outro de wagons-lits entre Moscow e Sebastopol, que promete ter largo futuro; ainda outro de wagons restaurantes na Suissa, de Basiléa a Lausanna, e de wagons-lits, de Basiléa a Vintimille, e tambem se estabeleceram mais serviços na Hespanha e na Austria-Hungria.

A companhia de Wagons-Lits caminha de concerto com outra companhia, que a completa e assegura a regularidade e commodidade do seu serviço. É a companhia internacional dos Grandes Hoteis, que vae garantindo as suas linhas, nas principaes capitães, com magnificos hotéis terminus.

Esta companhia fundou em 1894 mais dois luxuosos estabelecimentos, em Constantinopla e no Cairo, que são verdadeiros palacios.

No relatorio do conselho de administração é examinada detidamente a situação do *Avenida Palace*. O conselho, reconhecendo que as circumstancias anormaes que o nosso paiz tem atravessado não tem permitido que este hotel, um dos primeiros de Lisboa, possuia ainda o largo desenvolvimento que lhe compete, declara, no entanto, que a situação do grande hotel internacional tem melhorado sensivelmente, e que em breve desaparecerão por completo todos os seus embarços.

A companhia dos Grandes Hoteis possui actualmente, além do *Avenida Palace*, fundado em 1891, os seguintes hoteis: *Internacional*, em Brindisi, fundado em 1893; *Riviera Palace*, em Nice, no mesmo anno; *Summer Palace*, em Therapia, no Bosphoro, em 1894, e *Gheriseh Palace*, no Cairo, em novembro do mesmo anno; e, finalmente, *Pera Palace*, em Constantinopla, fundado em março ultimo.

A companhia de Wagons-Lits muito deve do seu progressivo desenvolvimento á companhia dos Grandes Hoteis, seu natural complemento.

Pelo bom serviço prestado ao publico de todos os paizes, a companhia de Wagons-Lits alcançou a confiança geral, e por isso os seus resultados financeiros se manifestam todos os annos com um caracter mais prospero.

O saldo do exercicio findo é de 646.440 francos. Na repartição d'esse beneficio liquido couberam 10 % ao fundo de reserva, 10 % á administração e direcção e 80 % aos accionistas da empresa.

As despesas de exploração tambem tiveram uma diminuição de 38.454 francos.

Como se vê, a situação da companhia apresenta-se, pois, actualmente, sob um aspecto altamente satisfactorio e tudo faz prevê-lhe um futuro desafogado e prospero.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia das docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Convido os srs. accionistas a reunirem-se em sessão extraordinaria, que deverá ter lugar, pelas 12 horas do dia 7 do proximo mez de junho, na rua do Rosario, n.º 5.

Esta reunião tem por fim discutir e votar o parecer da commissão nomeada em assembléa geral de 30 de abril ultimo e eleger os corpos gerentes.

Porto, 18 de maio de 1895. — O presidente da assembléa geral, pelo banco Alliança, Francisco Ignacio Xavier.

Companhia de Seguros Fidelidade

Dividendo de 1894

Nos dias 1, 3 e 4 de junho proximo, das 11 horas da manhã até a 1 hora da tarde, no escriptorio da mesma companhia, no largo do Corpo Santo, n.º 13, 1.º andar, proceder-se-ha ao pagamento do dividendo dos lucros de 1894 — 65.000 réis, por cada acção, livre do imposto de rendimento, continuando depois ás mesmas horas em todas as quintas feiras. Quando seja santificado o dia de quinta feira, far-se-ha pagamento na quarta feira anterior.

Lisboa, 22 de maio de 1895.

Pela Companhia de Seguros Fidelidade

Os directores

Victriano Estrella Braga

José A. de Mello e Sousa

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de maio.

O facto de maior importancia da quinzena é a informação que acaba de ser publicada pelas folhas officiosas do governo de se haver fechado em Paris um contracto com o *Crédit Lyonnais* com o fim de garantir ao thesouro portuguez um credito permanente de 5.000.000 francos em ouro com garantia de titulos de divida interna, ficando assim ainda libertos os valores que o governo tenha disponiveis para qualquer eventualidade de recurso ao credito. A operação é tão limitada que não mereceria menção especial se não tivesse sido trazida a publico como facto comprovativo de que o credito do paiz não está tão profundamente abalado no estrangeiro que se tenha tornado impossivel, sem cauções valiosas, obter meios para occorrer ás urgencias do thesouro.

Não está ainda liquidada a questão suscitada a proposito de uma das nossas companhias colonias. As irregularidades commettidas foram submettidas aos tribunales competentes. Pelo tribunal do Commercio foi proposta a acção de dissolução da companhia, pelo tribunal criminal vae ser requerido o respectivo processo contra os administradores responsaveis pelas diversas illegalidades e abusos praticados.

No entretanto, nos circulos commerciaes assegura-se que ha trabalhos no sentido de uma conciliação entre os dois grupos divergentes e os dois syndicatos que cada um d'elles respectivamente patrocinava. No estado, porém, a que as cousas chegaram não parece que haja accordo possivel, sobretudo accordo que demande a intervenção do governo, que, pela sua parte, parece inflexivelmente resolvido a conservar-se extranho ao conflicto, deixando absolutamente livre a acção dos tribunales.

Está fixado o proximo dia 3 de junho para a primeira reunião do tribunal arbitral de Berne, chamado a resolver as divergencias suscitadas entre o governo de Lisboa e os de Londres e Washington, sobre o *quantum* das indemnizações devidas pela rescisão do contracto relativo ao caminho de ferro de Lourenço Marques. Esta questão tem para nós uma alta importancia e, como é natural, está preoccupando bastante a opinião em Portugal.

Tem sido as mais affectuosas e as mais cordeas as demonstrações consagradas em Lisboa e Porto ao ministro do Brazil na corte portugueza: Não ha memoria de haver mais completa nem mais significativa consagração da estima e da sympathia existente entre dois povos, e esta bem claramente demonstra que acima das susceptibilidades dos governos estão sempre os naturaes impulsos do coração, a forte consciencia da mutualidade dos interesses que ligam Portugal ao Brazil. Correspondendo a estas disposições, tem por sua parte a nação brasileira prestado as mais rasgadas homenagens ao ministro de Portugal (sr. conselheiro Thomaz Ribeiro) o qual, hontem, (30), apresentou as suas credenciaes ao presidente da republica (sr. Prudente de Moraes), trocando-se discursos os mais lisongeiros e tendo o ministro portuguez recebido acolhimento o mais lisongeiro e honroso para elle e para a nação que representa. Assim ficam definitivamente reatadas as relações diplomaticas entre as duas nações irmãs e amigas.

Os negocios financeiros na nossa praça tem continuado apathicos. Não deixa de impressionar este estado geral, que a muitos se affigura de simples indifferentismo, mas que a nós parece ser caso pathologico porventura mais grave. Tanto no mercado de descontos como no de cambios pouco papel appareceu, e por isso não faltaram tomadores pela taxa official. O Banco de Portugal mantem-se inalteravel no proposito de não modificar a sua taxa de 6 %, que continúa a contrariar sensivelmente o alargamento dos negocios na praça. O mercado de cambios conserva-se estacionario, apesar de alguns supprimentos vindos do Brazil, que ainda assim não modificaram os preços.

As inscrições estiveram mais fracas. Apesar de nos meados da quinzena estarem a 36,50 ass. e 36,30 coup., não sustentaram estes preços, descendo a 36,15 as primeiras e a 36,07 as segundas. Não houve movimento na divida externa. As obrigações de 1888 (4 p. c.) tiveram bastante sahida a 16.300; nas de 1890 (4 p. c.) não houve vendas, ficando a 41.500 réis; nas de 4 1/2 houve poucas vendas a 46.800. Venderam-se alguns lotes de obrigações dos tabacos a 105.000 réis. Houve regulares transacções nas obrigações do Credito Predial, que regularam a 93.500 (6 p. c. ass.), 90.000 (5 p. c. ass.). As acções do Banco de Portugal ficaram a 119.300, do Lisboa & Açores a 105.000, do Commercial de Lisboa a 102.500, do Nacional Ultramarino a 56.000 réis.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v...	41 7/16	41 1/2	Desconto no Ban-	
" cheque...	41 3/16	41 1/4	co de Portugal	6 0/0
Paris 90 d/v.....	688	689	No mercado.....	5 1/2 0/0
" cheque.....	691	693	Cambio Brazil...	9 1/8
Berlim 90 d/v....	280	281	Premio libra....	1.280
" cheque...	283	284	Agio Buenos Ay-	
Francfort 90 d/v...	280 1/2	281 1/2	res	258
" cheque...	283 1/2	284 1/2		
Madrid cheque...	1.030	1.045		

A guerra de tarifas

Mais uma manifestação da luta entre as companhias do Norte e Alicante, luta que vamos acompanhando com todo o interesse, e de que registamos sempre as diversas phases.

Agora é o Norte que publica uma tarifa para passageiros entre Madrid, via Miranda-Alsasua-Lerida, e a Catalunha, distribuindo por toda a parte, nos pontos extremos e com extraordinaria profusão, uns pequenos prospectos de côres em que a tarifa é annunciada.

Os preços representam uma redução de mais de 30 % em relação aos do percurso pela via Zaragoza-Reus, pertencente á companhia de Alicante, mas, attendendo aos do percurso por onde se effectua o transporte, o abatimento é de 55 a 60 %.

E ainda, além d'estes, ha bilhetes de ida e volta, validos por 30 dias, com maior redução, uns 70 %.

Como esclarecimento faremos a comparação de distancias e preços entre Madrid e Barcelona pelas duas vias:

	Ordinarios		Tarifa reduzida
	Via Zaragoza	Via Castejon	
Kilometros	685	1.059	1.059
1. ^a classe — Pesetas. ...	78,80	121,85	54
2. ^a " "	60,05	92,20	40
3. ^a " "	37,45	59,60	24

A differença de percurso e a demora do trajecto prejudicam, porém, muito esta combinação.

LINHAS PORTUGUEZAS

De Lisboa a Almada.—Segundo noticiam as folhas diarias, o sr. João Henriques Camillo Dias pediu aucto- rização ao ministerio das obras publicas para ligar, por meio de pontes, as margens do Tejo entre Lisboa e Almada, e a estrada real 22, com o ramal da estrada real 16, do Barreiro a Coina, entre Seixal e Palhaes, ou proximidades, e bem assim estabelecer uma linha ferrea, systema americano, para passageiros e mercadorias, que, saindo de Lisboa, termine na estação do caminho de ferro do Sul e Sueste, no Barreiro.

Seria muito bom que este projecto se convertesse em realidade, mas... até vêr não é tarde.

Lourenço Marques.—No relatorio do consul de França na capital do Transvaal, respectivo ao anno findo, encontram-se estes justiceiros periodos a respeito do nosso caminho de ferro:

«O grande acontecimento do anno foi, em dezembro ultimo, a abertura aos passageiros e ao trafico das mercadorias da linha de Lourenço Marques a Pretoria.

«A capital da republica transvaaliana está, portanto, d'ora ávante em communicação pela via ferrea com:

A cidade do Cabo	1:674 kilometros
Porto-Elisabeth	1:191 " "
East-London	1:114 " "
Lourenço Marques	593 " "

«O projecto por muito tempo acariciado por Kruger, presidente do Transvaal, está finalmente realizado, apesar de todas as difficuldades politicas, financeiras e materiaes que se oppunham á sua realização. O Transvaal está ao presente libertado do jugo que não cessava de fazer pesar sobre elle a colonia do Cabo, que julgava reter para sempre e sem competencia possivel as cha-

ves do centro da Africa e mais particularmente as do Transvaal.

«O trafico vae, por consequencia, soffrer um deslocamento notavel em detrimento dos portos d'aquella colonia, em razão da redução do trajecto por terra e das facilidades que se encontram em Lourenço Marques. O porto de Lourenço Marques ainda não corresponde ás necessidades de um trafico importante, mas espera-se que, incitados pelo proprio interesse, os portugueses saiam da apathia que os caracteriza e saibam aproveitar as vantagens da sua posição geographica.»

—No dia 6 parte para Pretoria o sr. engenheiro Joaquim José Machado, director da companhia de Moçambique, a fim de assistir ás grandes festas que se preparam para a inauguração do caminho de ferro neerlandez, a ligar com o nosso.

A questão de Lourenço Marques.—No dia 3 é a primeira audiencia do tribunal arbitral de Berne para julgar esta questão.

Este tribunal, por accordo de Portugal, Inglaterra e Estados Unidos, é composto de tres juizes suissos: Blaesí e Soldan, juizes do tribunal federal, e Heusler, jurisconsulto em Basilea. Como escrivão ou secretario funciona o jurisconsulto de Berne, Brustlein.

Segundo um telegramma de Londres, da agencia Havas, Sir Edward Grey, secretario parlamentar do ministerio dos negocios estrangeiros, declarou no dia 28 á Camara dos Communs, que as fórmulas do processo na questão do caminho de ferro de Lourenço Marques foram publicadas pelo presidente do tribunal arbitral, como elle declarou na sessão do 1.^o de de março ultimo, e a troca dos documentos já tambem se realizou; esse tribunal ha de deliberar sobre o seguimento do processo; o governo inglez não pôde, pois, ingerir-se no procedimento d'esse tribunal.

Mirandella a Bragança.—Um grupo de capitalistas da provincia de Traz-os Montes projecta construir uma linha americana, systema Decauville, para passageiros e mercadorias, entre Mirandella e Bragança.

O pedido de concessão foi apresentado no ministerio pelo sr. governador civil do districto.

Applaudimos com todo o entusiasmo esta util iniciativa de que devem provir grandes beneficios áquella provincia.

«*Quand on n'a pas ce que l'on aime, il faut aimer ce que l'on a.*»

LINHAS HESPAÑOLAS

Noguera-Pallaresa.—Já chegou a Toulouse, procedente de Barcelona, o sr. D. Francisco Prats, que, como já noticiámos, se dirigiu áquella cidade, na qualidade de delegado do comité que se propõe construir a linha internacional de Lérida a Toulouse por Noguera-Pallaresa. A sua viagem tem por fim entrar em relações com a camara de commercio de Toulouse e com os presidentes dos conselhos geraes do Haut-Garonne e do Ariège, a fim de obter um accordo com estas entidades para a formação d'uma companhia constructora d'este importante caminho de ferro.

Na provincia de Lérida ha idéas de começar immediatamente os trabalhos.

Calatayud-Teruel-Sagunto.—No dia 5 do mez passado, sahiu na *Gaceta* o decreto regulando as condições da concessão d'esta linha á nova empresa concessionaria, que é a *Société Générale pour favoriser l'industrie en Belgique*, de Bruxellas.

A sociedade obriga-se a construir a linha de Calatayud a Grao de Valencia, reservando-se o direito de escolher o ponto de partida, entre Segorbe e Sagunto, da parte da linha que servir Grao de Valencia, e de determinar o traçado d'esta secção.

Os trabalhos devem ser executados no praso de 5 annos, devendo ser entregue, no mesmo praso, a subvenção de 25 milhões de pesetas, paga pelo Estado.

O concessionario propõe ao governo varias modificações importantes, tanto na construcção como na exploração da linha. Entre essas modificações destacam-se o emprego de travessas de

aço e o fornecimento de material fixo e movel superior ao designado nos estudos.

A linha será dada á exploração com o material necessario para a circulação regular de tres comboios por dia, em cada sentido.

A empresa concessionaria obriga-se tambem a unificar as tarifas, adoptando o preço minimo previsto no caderno dos encargos, e, além d'isso, a beneficiar com um abatimento de 20 p. c. o transporte de cereaes. No dia 16 a sociedade effectuou o depósito legal.

Diz um jornal de Madrid que a sociedade belga, concessionaria d'este caminho de ferro, gosa de grande credito financeiro, valendo hoje as suas acções mais de 5.000 francos, tendo sido emitidas por duas partes, a primeira de 500 francos e a segunda de 700, ou seja 1.200 francos cada acção.

Consta que a companhia não emitirá acções nem obrigações, sem que passe, primeiramente, um anno desde o começo da exploração da linha nos seus 311 kilometros de extensão.

Corre tambem que a empresa está resolvida a favorecer a construcção de linhas convergentes á sua, e principalmente ás que tiverem por fim especial o transporte de mineraes ou mercadorias.

Madrid a Santoña. — A cidade de Santoña e a companhia de Santander a Bilbao firmaram, respectivamente, por meio de escripturas publicas, contractos pelos quaes outorgaram a favor da companhia do caminho de ferro de Madrid a Santoña por Burgos varias subvenções importantes em metal sonante e concessões de terrenos, sobretudo no porto da provincia, onde brevemente principiarão os trabalhos de construcção, que em outros pontos já vae bastante adeantada.

A subvenção que a companhia de Santander a Solares faz a esta ultima ascende a 4 milhões de reales.

Linha de Soria. — Até 30 de abril do corrente anno, o caminho de ferro de Soria apresenta um deficit na exploração de 18.284,57 pesetas. No balancete que acaba de ser publicado, as receitas da exploração figuram na importancia de 37.228,06 pesetas e as despesas attingem a somma de 55.512,63 pesetas.

Oeste de Hespanha. — Em virtude do art. 5.º do convenio entre esta companhia e os seus crédores, a companhia do Grande Central Hespanhol reservou 17.500 acções do Oeste de Hespanha para serem repartidas pelos obrigatarios d'esta ultima empresa, que adheriram ao convenio no prazo marcado na primeira convocação.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

A companhia dos caminhos de ferro do Oeste contractou com o Syndicato Heilmann a aquisição de duas locomotivas electricas de 110 toneladas, podendo rebocar um peso de 200 toneladas, com uma velocidade média de 100 kilometros por hora.

Estas locomotivas, que teem o triplo da força da que foi experimentada ha pouco na linha de Nantes, destinam-se á linha de Paris-Dieppe, e devem entrar em serviço no fim d'este mez.

A companhia de P. L. M. instituiu, para serviço dos touristes com destino ao Delphinado, viagens circulatorias, com itinerarios fixos ou facultativos, permitindo visitar, a preços reduzidos, os pontos mais interessantes d'aquella pittoresca região.

AUSTRIA

O governo austriaco acaba de submeter ao parlamento um projecto de lei, ácerca da construcção de 23 linhas de caminhos de ferro de interesse local, cuja extensão deverá ser approximadamente de 818 kilometros.

Estas linhas são repartidas da seguinte forma pelas diversas provincias:

Bohemia, 12 linhas com 416 kilometros; Galicia, 7 com 268 kilometros; Austria do Sul, 3 com 81 kilometros; Salzburg, 1 com 53 kilometros.

O custo total da construcção da rede avalia-se em perto de 40 milhões de florins.

PRUSSIA

Nos caminhos de ferro prussianos a revisão dos bilhetes de passageiros fazia-se durante a marcha dos comboios. Em consequencia, porém, dos numerosos accidentes occorridos no pessoal encarregado d'este serviço e para simplificação do trabalho foi decidido ultimamente que, a partir do proximo dia 1 de outubro, será substituido este systema pela revisão á entrada e sahida das estações, onde, d'ahi em diante, só será permittida a entrada nas gares ao publico munido de bilhete.

Esta reforma já foi adoptada nos principaes Estados da Alemanha do Sul, e trata-se igualmente de a applicar ás linhas saxo-nias.

RUSSIA

Está sendo elaborado pelo governo o projecto d'um caminho de ferro directo entre S. Petersburgo e a região do Ural.

Accentua-se cada vez mais no imperio moscovita o impulso dado pelo governo do Czar no sentido de fomentar o estabelecimento de grandes vias ferreas nos vastissimos territorios d'aquelle paiz, favorecendo extraordinariamente, por esta forma, o desenvolvimento da sua industria carbonifera e metallurgica.

REPUBLICA ARGENTINA

Teve logar no dia 15, em Paris, a assembléa geral da Companhia franceza dos caminhos de ferro argentinos.

A assembléa, depois de ouvir a leitura do relatório do conselho de administração, approvou por unanimidade o contracto *ad referendum* effectuado em 9 de abril do corrente anno, pelo qual o governo argentino resgatou a linha de San Cristobal a Tucuman, com todos os seus ramaes e dependencias, auctorizando egualmente o conselho de administração a ratificar o contracto.

Deliberou-se tambem, unanimemente, que esta approvação e ratificação ficassem subordinadas á votação do syndicato dos obrigatarios da companhia, com a condição de que, das sommas recebidas do governo da republica argentina, em titulos ou em especie, deduzidas as importancias dos gastos e do passivo, incluindo as sommas necessarias para desinteressar completamente os obrigatarios que não acceitarem a operação, a sociedade entregará 95 p. c. aos obrigatarios, que effectuarem a troca das obrigações antigas pelas obrigações da concordata, conservando a companhia o saldo, isto é, 5 p. c., para dispôr d'elle conforme os seus estatutos.

No dia seguinte reuniu o syndicato dos obrigatarios e, depois da leitura das resoluções da assembléa geral dos accionistas, approvou, tambem por unanimidade, o relatório do conselho de administração, e conferiu ao mesmo conselho todos os poderes para, em nome do syndicato, dar o seu inteiro assentimento ao contracto. Egualmente approvou as propostas da companhia, concernentes ao emprego da repartição do preço da venda entre a empresa e os seus crédores.

Companhia dos Caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta

Relatorio do conselho d'administração

Senhores. — Em conformidade com os artigos 43 e 49 dos Estatutos, estaes hoje reunidos em assembléa geral, afim de ouvir a exposição da situação da companhia até 31 de dezembro de 1894, e para estatuir sobre o balancete e contas do exercicio findo, bem como sobre outros assumptos inscriptos na ordem do dia.

Os resultados do exercicio de 1894 não corresponderam aos nossos esforços. Tivemos que lutar contra difficuldades que, apesar da nossa boa vontade, não pudemos superar e continuam no mesmo estado. A analyse que segue permittirá que aprecieis a gravidade real da situação:

—Desvio, por todas as formas, de viajantes e mercadorias, pelas linhas concorrentes, apesar dos prolongamentos de percurso, muitas vezes consideraveis, que d'ahi resultam;

—Inercia dos serviços competentes em presença das mais legitimas reclamações do commercio lesado por esses processos arbitraríos;

—Falta de correspondencia rapida entre os nossos comboios, cujos horarios são dirigidos pelas linhas hespanholas, e os da linha da Beira Baixa e de Lisboa ao Porto;

—Progressiva agglomeração de areia no porto da Figueira, tendo sido impossivel, apesar dos nossos continuados esforços combinados com as das populações interessadas, melhorar as suas condições, mesmo por meio de trabalhos elementares;

—Novo augmento das taxas cambiaes que pesam sobre todas as remessas de fundos para Paris, necessarias para as despesas a regular em francos e ás prestações dos *coupons* de obrigações. Sendo já extremamente elevado em 1893, o cambio attinge este anno uma média de 29 $\frac{1}{2}$ 0/0.

Sobre este estado de cousas, tão desfavoravel, vieram ainda pesar as más colheitas de vinhos e batatas, mercadorias que constituem dois dos mais importantes elementos do nosso trafego. D'esta proveniencia, diminuiu em 10.000 toneladas a tonelagem transportada, compensadas, em parte, por alguns augmentos, sobretudo em estercos, madeiras e cereaes.

Estas colheitas insufficientes dão sempre em resultado o empobrecimento das populações. Sob a influencia da correspondente diminuição de salarios, a corrente da emigração accentua-se e aggrava-se, e estas causas reunidas trazem, necessariamente, ás empresas de transportes, um sensivel decrescimento do trafego de viajantes.

Perante uma situação, da qual não somos os únicos a soffrer, o vosso conselho empregou a sua actividade n'uma questão importante, cuja solução, que ha muitos annos se procura, pôde vir favorecer o futuro da companhia.

Em virtude de negociações, agora mais difficultadas pelo numero das companhias de caminhos de ferro interessadas (que são oito), foi estabelecido entre ellas e a companhia internacional de Wagons-Lits um accordo, em virtude do qual, a datar do serviço do proximo verão, o *Sud-Express* será dirigido pela via Medina-Villar-Formoso—Pampilhosa. A nossa companhia advirá d'ahi um augmento de receitas em passageiros, bagagens e recovagens. Por outro lado, a passagem d'este comboio especial acarretará despesas supplementares, mas em todo o caso esta medida, encarada sob um ponto de vista geral, não deixa de apresentar as vantagens que haveis de apreciar.

Receitas

As receitas brutas, deduzidas as taxas do imposto, elevaram-se a	1.547.027,55 francos
isto é, por kilometro e por anno, 6.114,73..	
As de 1893 foram de	1.619.198,51 "
A diminuição é, pois, de	72.170,96 "
Decompõe-se, como segue:	
Em viajantes	13.525,47 "
Em bagagens e recovagens	1.762,13 "
Em mercadorias P. V. e receitas diversas ..	56.883,36 "

(Continúa.)

MERCADO DE METAES

Londres, 27 de maio de 1895.

Cobre—Hoje sem alteração sensível no valor. Em primeira mão foram tomadas umas 600 toneladas a Lb. 44 ¹⁰/₁₆ até Lb. 44 ⁶/₁₆ para 16 de agosto; Lb. 44 ⁷/₁₆ e ¹⁰/₁₆ a 3 mezes. Nenhuma venda se realizou a dinheiro. Em segunda mão, fez-se uma pequena transacção a Lb. 44 e Lb. 43 ¹⁸/₁₆ a dinheiro; Lb. 44 ⁵/₁₆ para principio de agosto; Lb. 44 ⁷/₁₆ a 3 mezes. Depois da hora official houve vendas a Lb. 44 ⁶/₁₆ e Lb. 44 ⁵/₁₆, fechando a Lb. 43 ⁷/₁₆ a dinheiro; Lb. 44 ⁶/₁₆ a 3 mezes. Preço de liquidação Lb. 44.

Estanho—Desceu ¹⁰/₁₆ por tonelada. Transaccionaram-se esta manhã umas 160 toneladas a Lb. 65 ¹⁰/₁₆ e ¹²/₁₆ a dinheiro; Lb. 66, Lb. 65 ¹⁷/₁₆ e Lb. 65 ¹⁵/₁₆ para 3 mezes e meados d'agosto. Fechou a Lb. 65 ²/₁₆ a dinheiro; Lb. 65 ¹⁰/₁₆ a 3 mezes. Preço de liquidação Lb. 65.

Ferro—A dinheiro: Scotch ¹³/₁₆; Middlesbro' ³³/₁₆; Hematite ¹³/₁₁ por tonelada.

Prata—Sem alteração a 30 ¹¹/₁₆ d. por oz. Standard; 33 ¹/₁₆ por oz. fino.

Mercurio—Lb. 7 ¹⁰/₁₆ por frasco.

Chumbo—Lb. 10 ⁶/₁₆ a Lb. 10 ⁷/₁₆ por tonelada.

Zinco—Lb. 14 ¹⁵/₁₆ a Lb. 14 ¹⁷/₁₆ por tonelada.

Antimonio—Lb. 31 ¹⁰/₁₆ a Lb. 32 por tonelada.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de petroleo

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 10 de junho proximo, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental, n'esta cidade, em presença do respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 10.000 kilogrammas de petroleo para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 33.000 réis, e de apresentar uma amostra do petroleo a fornecer.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 por cento da importância do mesmo fornecimento.

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

Porto, 17 de maio de 1895.

Empilhamento de carvão de pedra

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 11 de junho proximo, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes dos mesmos caminhos de ferro, perante o respectivo chefe, se ha de proceder ao concurso publico para o empilhamento de 8.500 toneladas de carvão de pedra para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 33.000 réis.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o empilhamento, será de 5 p. c. da importância total da arrematação.

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

Porto, 20 de maio de 1895.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Venda de sucata

No dia 20 de junho, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda da seguinte sucata: aço de molas, 26.000 kilogrammas; aros de aço, 160.000 kilg.; ferro forjado, 320.000 kilg.; rodas de ferro, 9.000 kilg.; latão, 3.600 kilg., que pôde ser examinada no deposito de materiaes em Santa Apollonia.

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

Lisboa, 18 de maio de 1895.

Fornecimento de limas

No dia 25 de junho, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de limas.

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

Lisboa, 24 de maio de 1895.

Fornecimento de arames diversos e rede de latão

No dia 25 de junho, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de arames diversos e rede de latão.

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

Lisboa, 24 de maio de 1895.

Fornecimento de aço fundido para molas

No dia 5 de julho, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de aço fundido para molas.

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

Lisboa, 28 de maio de 1895.

Typographia do Commercio de Portugal, rua Ivens, 35 a 41

CONTRA A DIABETE

E contra a gotta, herpetismo, arthritismo, etc

AGUA GAZOSA ARSENICAL LITHINADA

Preparada pela Companhia Portugueza Hygiene

DIRECTOR TECNICO—E. ESTACIO

Esta agua é preparada segundo a formula do dr. Martineau, distincto medico francez, que curou 67 diabeticos em 70 que tratou, os 3 não sendo diabeticos arthriticos. Esta agua, tanto mais valiosa quanto a therapeutica é pobre de recursos para esta doença, é tambem muito applicada pelos mais distinctos facultativos nacionaes e estrangeiros, como os ex.^{mos} srs. drs. Gaspar Gomes, Dujardin Beaumetz, etc., não só conta a diabete, mas tambem contra a gotta, contra o herpetismo, arthritismo, etc.

Vende-se esta agua em garrafas de um terço de litro, a 50 réis, pharmacia Estacio, Rocio, 61, e na sua succursal, rua de S. Paulo, 110, Lisboa.

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.
Covilhã.—Cezar d'Oliveira—Agente commercial da companhia real dos caminhos de ferro—Commissões, consignações e conta propria.

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbreucke.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras 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.—Cesa. 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—Prop. Victor Sasseti.

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

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

LISBOA Hotel Avenida—Maison de 1.º ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures—Avenida, 53—Prop. 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—Prop. M. Estrade, 16, rua do Carmo.

LISBOA Hotel Francfort—T. de Sta. Justa. No centro do commercio; a 5 min. da estação do Rocio—Grande conforto, bons quartos de 1.º000 a 2.º000 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.º000 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.

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

CINTRA Hotel Nunes—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1.º600 a 2.º000 rs.—Prop. João Nunes.

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

MAFRA Hotel Moreira—no burgo, em frente do convento.—Bellas accomodações desde 1.º000 réis por dia até 1.º500.—Redução 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 Cúcos—Diaria de 800 a 1.º200 réis.

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

LEIRIA Hotel Central.—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e accio inexcédível.—Carros para a Batalha, Mari-nha e outros pontos.—Restaurante—Preços modicos.

PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club—Magnificas accomodações, accio inexcédível, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado—Prop. 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—Prop. 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.º000 a 1.º500 rs.—Prop. B. Machado Coelho.

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

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

PORTO Grande Hotel America Central—Um dos melhores da cidade, magnificas salles e quartos, banhos. Accio e bom serviço. 1.º000 a 1.º400 rs. diários.

COVILHÃ Hotel Central do Castella—Largo do Pelourinho—Bom serviço de mesa, quartos confortaveis desde 1.º000 rs. por dia.

SEVILHA Hotel d'Europe—Fonda de Europa—Prop. 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—Prop. Cristóbal Gambero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bellos aposentos, excellente serviço de 5 a 7.50 pesetas por dia.

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

NICE Riviera-Palace-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.—Prop. 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.

GRANDE HOTEL LISBONENSE

Proprietario Vicente Cyriaco A. Paramos

Estabelecimento de primeira ordem, construido expressamente para esta industria, e sem contestação o melhor da localidade.

N'este magnifico hotel reúnem as principaes familias que frequentam aquellas thermas, ali encontram commodidade e acoio, mesa abundante e egual para todos, e de dieta para quem faz tratamento.

Quartos espaçosos e hygienicos, que ligam entre si, querendo, e independencias para familias. Um bom club, e bilhares, sala geral e de leitura, com os principaes periodicos do paiz, um **salão de jantar como poucos possuem**, casa de banhos, cocheiras, jardim e sombra, caixa de correio, etc.

Tabella com preços em todos os quartos desde 1\$200 e 4\$500 réis diarios por pessoa, segundo o aposento.

Situação esplendida, em frente do passeio, e estabelecimento balnear thermal.

Prevenção. — Este hotel não gratifica cocheiros nem bagageiros, e por este motivo elles desviam hospedes para outros hoteis, sob qualquer pretexto; acautelar-se pois contra este abuso.



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
paiz e depositos da Companhia.

MARCA DA VERDADEIRA
VELA NAVIO

NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS



NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS

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

Officina de fundição **J. Thonar-Dejaiffe**, Namur (Belgica)

ESPECIALIDADE: Serração de pedra e marmores — ferramentas diversas para pedreiras — Cabrestantes, Pontes gyratorias, Gruas, Perfuradores, Bombas, etc.

Apparelhos de serração de pedras duras e molles de todas as classes

Applicações diversas da serra de folha helicoidal e dos perfuradores, para extracção e serração directa na rocha, corte das grandes massas nas pedreiras, etc. Systema privilegiado. — Transmissões teledinamicas dirigiveis em todos os sentidos.

Agente em Portugal — AD. SEGHERS — Rua Nova do Almada, 11, 2.º

H. LOPES BANHOS
DEPOSITO DE ARTIGOS DE USO DOMESTICO

Fornecedor das Cooperativas dos Empregados da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, dos Officiaes de Administração Militar, Cooperativa Militar, dos socios da Sociedade de Geographia de Lisboa, da sociedade Cooperativa de Credito e Consumo «A Auxiliadora» fundada pelos empregados do Monte-pio Geral, etc. Todos os fornecimentos aos empregados da companhia dos caminhos de ferro e suas familias são pagos em prestações mensaes.

Grande sortimento em artigos de uso domestico, taes como: louça de ferro esmaltada, fôrnelhas e fogões, ferragens, quinquilharias, ferramentas para diversas artes e officios, artigos para caçadores, para carruagens e correios, e muitos outros artigos, etc., etc.

Importação directa dos melhores fabricantes estrangeiros.

PREÇOS SEM COMPETENCIA

157, Rua dos Retrozeiros, 159, 1.º (em frente da Rua do Crucifixo)

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR
PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV
Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 16 de junho, 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

CALDAS DA FELGUEIRA

CANNAS DE SENHORIM
Beira Alta



Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ
Abre a 15 de maio

Fecha a 30 de novembro

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

Foi completamente reformado e comprehende 60 banheiras de 1.ª a 5.ª classe, duas salas para duches, uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inalação, pulverização, e aspiração, com gabinetes annexos e independentes para toilette.

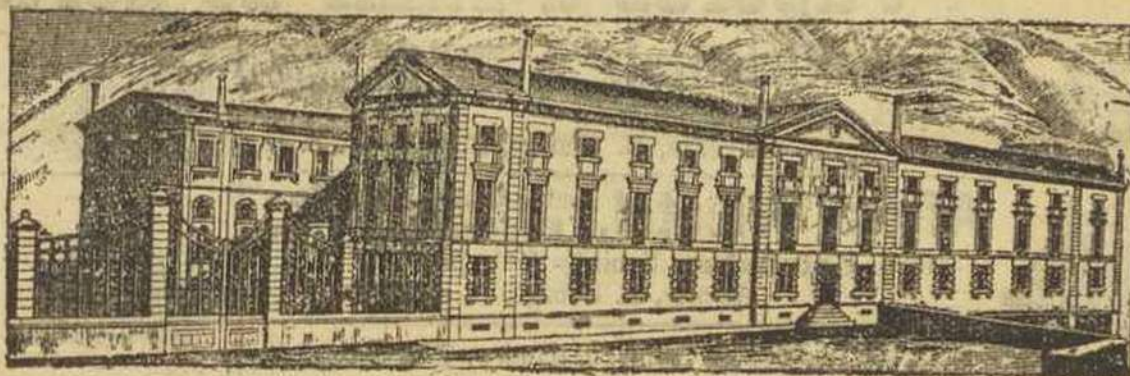
É sem duvida o melhor do reino. — Para esclarecimentos, em Lisboa, rua do Alecrim 125.

Grande Hotel Club — Abre em 15 de maio — Magnificas accommodações

Desde 1200 réis, comprehendendo serviço, club, etc. — Para esclarecimentos: rua de S. Julião, 80, 1.º.

Correspondencia, para **Caldas da Felgueira**, ao gerente do Grande Hotel.

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



VIAGEM — Faz-se toda em caminho de ferro até Cannas de Senhorim (Beira Alta), e d'ahi 5 kilometros de estrada de macadam, em bons carros.



REAL COMPANHIA VINICOLA

DO

NORTE DE PORTUGAL

VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

Procedencia garantida do Douro, qualidade já relativamente premiavel a principiar em 300 réis a garrafa.

VINHOS DE MESA

qualidades especiaes do Douro e verdes superiores de Amarante Minho e Basto.

VINHOS ESPUMOSOS

rivalisando em qualidade com as mais acreditadas marcas de Champagne e custando menos de metade.

Alto Douro Crystal 1.ª reserva	garrafa	1\$000 réis
» » » secco	»	1\$000 »
» » » extra secco	»	1\$000 »
» » grande vinho espumante	»	1\$200 »

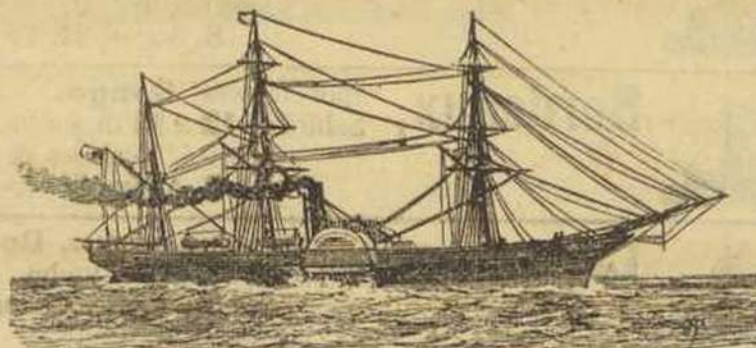
Ha tambem as mesmas qualidades em 1/2 garrafas. Encontram-se nas principaes confeitarias, mercearias, restaurants e hoteis.

DEPOSITO FILIAL: Rua do Alecrim, 117

FILIAL DO DEPOSITO: R. do Ouro, 72

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres

O paquete **THAMES** que sahirá a 3 de junho

As accommodações 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 portugueses.

AGENTES

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

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

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de junho 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.
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
8-45 t. 7-20 m.	2-45 t. 4-30 m.	6-0 t. 1-15 m.	1-30 m. 8-40 m.	1-15 m. 9-25 m.	7-0 m. 4-0 t.	4-30 t. 5-0 m.	6-30 t. 7-0 m.	5-0 m. 10-23 m.	7-0 m. 9-15 t.
Lisboa C.S.-Port.	Port.-Lisboa C.S.	Leiria-Figueira	Figueira-Leiria	Lisboa R.-Sacav	Sacav-Lisboa R.	Lisboa T.P.-Beja	Beja-Lisboa T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto
7-30 m. 9-0 t.	8-45 m. 10-30 t.	5-40 t. 7-55 t.	5-45 m. 8-5 m.	6-45 m. 7-29 m.	8-30 m. 9-15 m.	8-0 m. 3-5 t.	10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t.	2-40 m. 8-19 m.
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Figueira-Alfar.	Alfar-Figueira.	10-0 m. 10-44 m.	11-30 m. 12-14 t.	Lisb. T.P. Pias	rias-Isb. T.P.	11-0 m. 8-15 t.	9-45 m. 2-15 t.
Exceção aos domingos		4-50 m. 5-32 m.	5-45 m. 6-45 m.	1-0 t. 1-44 t.	2-0 t. 2-44 t.	8-0 m. 5-0 t.	8-0 m. 4-40 t.	5-40 t. 11-45 t.	12-30 t. 6-0 t.
4-0 m. 6-25 m.	4-15 t. 6-37 t.	2-0 t. 3-0 t.	3-15 t. 4-15 t.	4-40 t. 5-24 t.	5-30 t. 6-15 t.	Lisboa T.P. Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	—	3-25 t. 10-30 t.
11-20 m. 3-35 t.	5-30 m. 9-35 m.	7-0 t. 7-59 t.	8-5 t. 8-49 t.	5-40 t. 6-25 t.	6-45 t. 7-30 t.	8-0 m. 3-45 t.	12-10 m. 7-0 m.		
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	6-50 t. 7-34 t.	7-45 t. 8-29 t.	4-30 t. 11-10 t.	9-10 m. 4-40 t.	Porto-Braga	Braga-Porto
2. ^a 4. ^a e sab.	2. ^a 4. ^a e 6. ^a	7-0 m. 8-11 m.	7-30 m. 8-40 m.	8-0 t. 8-44 t.	10-25 t. 11-9 t.	Lisb. T.P. Setub.	Setub.-Lisb. T.P.	5-0 m. 8-19 m.	5-40 m. 8-19 m.
7-15 t. 1-50 m.	9-40 m. 4-8 t.	11-0 m. 12-3 t.	9-0 m. 10-0 m.	Aos domingos e dias santificados	12-0 t. 12-43 t.	8-0 m. 10-10 m.	8-0 m. 9-30 m.	8-20 m. 10-45 m.	11-45 m. 2-15 t.
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	4-30 t. 5-32 t.	3-0 t. 4-0 t.	2-0 t. 2-44 t.	3-0 t. 3-44 t.	4-30 t. 6-25 t.	2-30 t. 4-40 t.	11-0 m. 1-20 t.	3-25 t. 6-0 t.
7-30 t. 6-35 m.	7-0 t. 6-30 m.	6-0 t. 7-16 t.	5-45 t. 6-46 t.	LINHAS DA BEIRA ALTA		—	4-45 t. 6-35 t.	5-40 t. 8-25 t.	6-50 t. 10-30 t.
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	8-30 t. 9-33 t.	9-50 t. 11-0 t.	Fig. ^a -V. Form.	V. Form.-Fig. ^a	—	6-9 t. 7-45 t.	Aos domingos e dias santificados	7-10 m. 8-57 m.
7-30 m. 9-15 t.	8-45 m. 10-30 t.	Aos domingos e dias santificados	1-30 t. 2-33 t.	5-25 m. 3-30 t.	9-15 m. 8-0 t.	P. Novo-Setub.	—	Nine-Braga	Braga-Nine
Lisboa C.S.-Sant	Sant-Lisboa C.S.	Lisboa R.-Caso	Caso-Lisboa R.	Figueira-Pamp.	Pamp-Figueira	3-15 t. 3-42 t.	—	4-25 t. 5-0 t.	9-19 m. 9-54 m.
11-0 m. 1-40 t.	6-45 m. 9-20 m.	6-30 m. 7-56 m.	8-30 m. 9-49 m.	3-10 t. 4-48 t.	7-15 m. 9-10 m.	Beja C. Branca	C. Branca-Beja	Porto-B. d'Alva	B. d'Alva-Porto
4-30 t. 7-10 t.	6-15 t. 8-52 t.	11-30 m. 12-52 t.	10-30 m. 11-49 m.	Pampilh.-Mang.	Mang.-Pampilh.	4-30 t. 7-24 t.	6-10 m. 9-0 m.	7-40 m. 3-15 t.	10-40 m. 6-30 t.
Lisb.-C. S. Entr.	Entr. Lisb.-C. S.	4-15 t. 5-37 t.	4-30 t. 5-55 t.	6-35 t. 9-47 t.	9-45 m. 12-54 t.	C. Brano-Evo a	Evora C. Brano	1-30 t. 10 t.	3-30 m. 10-59 m.
Exceção às 2. ^a f.	Exceção aos dom.	6-30 t. 7-51 t.	6-30 t. 7-51 t.	Mang.-Guarda	Guarda-Mang.	5-30 t. 6-30 t.	7-10 t. 8-2 t.	Porto-Regoa	Regoa-Porto
4-0 m. 11-10 m.	5-30 m. 1-5 t.	Aos domingos e dias santificados	1-15 t. 2-42 t.	4. ^a feiras e sab.	5. ^a feiras e dom.	Beja-Faro	Faro-Beja	6-0 t. 11-30 t.	3-12 m. 8-
		Bemfica-Caso	Caso-Bemfica	10-0 t. 12-50 m.	6-40 m. 9-28 m.	11-20 m. 7-35 t.	6-30 m. 2-40 t.		
		8-30 m. 9-52 m.	5-40 m. 7-5 m.						

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, pelo Canal de Suez, vapo. allem. **Kanzler**.
Sahirá a 28 de junho.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Africa Oriental, pelo Cabo de Boa Esperança, vapor allem. **Reichstag**. Sahirá a 3 de julho.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Amsterdam, vapor hollandez, **Oberon**.
Sahirá a 5 de junho.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Bahia, Rio e Santos, vapo. all. **Curityba**.
Sahirá a 12 de junho.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez **Saint-Marc**.
Sahirá a 4 de junho.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Bordeaux, vapor francez, **Portugal**.
Sahirá de 23 a 25 de junho.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.^o



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



Copenhagen, vapor dinamarquez, **Douro**.
Sahirá a 10 de junho.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **Brésil**.
Sahirá a 23 de junho.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.^o



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



Hamburgo, vapor allemão, **Itaparica**.
Sahirá a 5 de junho.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Havre, e Anvers, vapor francez, **Saint-Pierre**.
Sahirá a 3 de junho.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Havre e Anvers, vapor francez, **Saint-Luc**.
Sahirá a 11 de junho.
Agente, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros 10.



La Pallice, Plymouth e Liverpool, vapo. inglez, **Galicia**.
Sahirá a 2 de junho.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, cipe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez, **Cabo Verde**. Sahirá a 6 de junho.
Empresa Nacional de Navegação, R. d'El-Rei.



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



Maranhão e Parnahiba, vapo. ingl., **Theresina**. Sahirá a 17 de junho.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor inglez, **Thames**. Royal Mail. Sahirá a 3 de junho. Agentes, R. d'El-Rei, 31, 4.^o



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapo. ingl., **Tamar**. Royal Mail. Sahirá a 10 de junho.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Pernambuco, Victoria e Rio Grande do Sul, vapor inglez, **Delambre**. Sahirá a 5 de junho.
Agent. Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **Cordouan**. Sahirá de 6 a 7 de junho. Agent., R. Aurea, 32, 1.^o



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, **Santos**.
Sahirá a 5 de junho.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Rio e Santos, vapor inglez, **Rosse**.
Sahirá a 11 de junho.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Rio de Janeiro e portos do Pacifico, (em direitura), vapor inglez, **Oropesa**. Sahirá a 12 de junho.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez, **Açor**.
Sahirá a 5 de junho. Agente, C. do Sodré, 84, 2.^o



Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vapo. francez, **Saint-Mathieu**. Sahirá a 12 de junho.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL N.º 3 BIS — PEQUENA VELOCIDADE
para transporte de

MADEIRAS DE CONSTRUÇÃO

em bruto ou desbastadas

Taboas, rolos, pranchas, vigas, costeiros, postes telegraphicos, travessas, cunhas, varas de castanho, asnas, barrotes, cepos e estacas de pinho, casquinha ou castanho

Desde 15 de Junho de 1895

PREÇO POR 1:000 KILOGRAMMAS

Das estações abaixo às da frente ou vice-versa	Lisboa ou fronteiras de Marvão e Elvas	Porto
Fatella-Penamacôr.....	3\$800	6\$100
Alcaide.....	3\$800	6\$200
Fundão.....	3\$900	6\$200
Tortozendô.....	4\$100	6\$400
Covilhã.....	4\$100	6\$500

Mínimo de expedição — 8:000 kilogrammas, ou pagando como tal.

Condições

1.^a Além dos preços indicados na presente cobrar-se-hão as despesas accessorias nas condições estabelecidas.

2.^a Os excedentes do mínimo de 8:000 kilos, serão taxados por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.

3.^a As expedições de madeiras que, por suas dimensões, exijam o emprego de mais de um wagon, serão taxadas pelo mínimo de 5:000 kilogrammas por cada wagon occupado, quando o seu peso não seja superior a este mínimo, reservando-se a Companhia o direito de preencher com outra carga o resto da capacidade de cada wagon.

4.^a As remessas taxadas por esta tarifa ficam isentas de armazenagem por 15 dias, quando destinadas á estação de Lisboa. A responsabilidade a que é sujeita a Companhia conforme as disposições legais em vigor cessará, porém, logo que findar o prazo marcado no artigo 114.º, disposições communs á grande e pequena velocidade, da Tarifa Geral.

5.^a A Companhia reserva se a faculdade de ampliar em mais 2 dias os prazos fixados na sua Tarifa Geral para entrega d'estas mercadorias, sem que, por este facto, haja direito a reclamação alguma.

6.^a A Companhia não responde pelas avarias resultantes de molha ou humidade, durante o trajecto ou permanencia da mercadoria nas estações.

7.^a Esta tarifa será applicada *de officio* quando dos seus preços resultar vantagem para o publico e o expeditor não reclamar expressamente a applicação d'outra.

8.^a Ficam em vigor todas as condições da applicação da Tarifa Geral, em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Lisboa, 14 de Maio de 1895.

O Administrador Director da Companhia

H. E. Boyer

PEQUENA VELOCIDADE

Ampliação á

TARIFA ESPECIAL N.º 10

Para transporte em wagons completos de

GADO LANIGERO

EM JAULAS DE TRES ANDARES

Preços especiaes directos por wagons jaulas, das estações abaixo a Villar Formoso
sem reciprocidade

Celorico	Reis 10\$200
Villa Franca das Naves	» 8\$500
Pinhel	» 7\$800
Guarda.	» 5\$900
Cerdeira	» 3\$700
Freineda	» 1\$600

CONDIÇÕES

I—A Companhia reserva-se o direito de deixar de fornecer wagons jaulas, quando os não tenha disponiveis, fornecendo wagons fechados d'um só andar, facturando-se n'este caso, tres d'estes wagons, pelo preço estabelecido para um wagon jaula.

II—A carga e descarga e trasbordo dos animaes, expedidos nas condições da presente tarifa, será realisada pelos expedidores e consignatarios.

III—Ficam em tudo mais vigorando as disposições das tarifas, geral e especial P. Velocidade N.º 10 de 29 d'Abril de 1889, quando não sejam contrarias ás condições da presente.

Lisboa, 24 de Maio de 1895.

O Engenheiro Director da Companhia

Conde de Gouvêa.