

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑA

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



Anvers — 1894

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



Anvers — 1894

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

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 à 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 oficial — Portarias de 20 de maio do Ministerio das Obras Publicas, e de 21 de maio do Ministerio da Marinha	163
Novas tarifas	163
Bilhetes tarifatos	163
A linha do Caes do Soiré	164
O Canal do Baltic	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 portugueses e hispano-hispano	168 e 169
A guerra de tarifas	170
Linhos portuguesas. — De Lisboa a Almada — Lourenço Marques — A questão de Lourenço Marques — Mirandela a Bragança	170
Linhos hispano-hispano. — Noguera Pallaresa — Calatayud-Teruel-Sagunto — Madrid a Santona — Linha de Soria — Oeste de Espanha	170
Linhos estrangeiras. — França — Austria — Prussia — Russia — Republica Argentina	171
Companhia dos caminhos de ferro portugueses da Beira Alta	171
Mercado de metais	172
Arromatações	172
Casas recomendadas	173
Agenda do v. ajante	173
Anúncios	175
Horario dos comboios em 1 de junho de 1895	176
Vapores a sair do porto de Lisboa	176

O thesouro e os caminhos de ferro

Naõ 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 incluido 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 benefícios directos que para o erario d'ella tem provindo.

Até 1877 temos esse elemento de estudo no interessante relatorio do falecido 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'aquele anno, por:

	Réis
Estudos.....	94.501 727
Pagamento de accções á Companhia Central Peninsular	1.199.970 000
Juros pela mória da entrega das prestações	10.164 7800
Adiantamentos á companhia.....	525.695 7198
Expropriações	71.318 7200
Empreiteiros	1.096.160 7164
Fiscalização da construccion.....	73.456 7451
Fiscalizacão da exploração.....	245.563 7675
Administração pelo governo	1.509.984 7280
Subvenções	8.330.594 7566
Diversos	15.484 7726
Total.....	13.181.893 7287

As outras linhas até igual data custaram:

Sul e Sueste.....	9.424.946 7049
Minho e Douro.....	9.612.761 7047
Algarve.....	315.986 7177
Beira Alta — estudos.....	64.582 7757
O total, pois, até aquella data dispendido pelo thesouro com os caminhos de ferro foi.....	32.600.169 7317

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 ferreas que possuimos, como, juntando os elementos d'aquele 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'aquele 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 criado 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 7250
Todas — 1877 a 1893	2.691.792 7262
Total.....	3.323.187 7512

isto é, mais de 10 p. c. do que tinhamos 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

annualmente, o que não se chegará a calcular é o enorme beneficio que do estabelecimento de comunicações rápidas, facéis 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'aqueles onde a viação accelerada não chegou, e ter-se ha a prova do que afirmamos.

Temos gasto milhares de contos em estradas, melhoramento de portos, em balisagem e illuminacão 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 aumento da nossa rede 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 meses de experiência, 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 prazo do seu contrato, 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, pôr 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 tra-

lho, em dias de grande concorrencia 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 sucede 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 rápidos 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 possível, 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 aumento 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 reducção 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 aumento se mantém em limites que permittam não aumentar os meios de accção a pôr em practica, 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 OFICIAL

Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria

Direção dos serviços de obras públicas

Repartição de caminhos de ferro

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

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

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

Para o director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar

Direcção geral do Ultramar

3. Repartição — 2. Secção

Sua Magestade El Rei, entendendo ao que lhe representou o governador geral da província de Angola, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras públicas e minas: ha por bem determinar, pela secretaria d'estado dos negócios 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. Outrosim manda o mesmo augusto senhor que se appliquem na província de Angola as disposições em vigor nos serviços dos caminhos de ferro da metropole, que não estiverem em oposição com o regulamento da dita província.

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

NOVAS TARIFAS

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

Os seus preços são reduzidos bastante e estamos certos de que concorrerão suficientemente para promover o desenvolvimento d'este tráfego 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 províncias de Badajoz, Cordova, etc., lembramos que, desde a fronteira de Badajoz, pôdem 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 Ianígero.—Também juntamos a este numero a ampliação da **tarifa n.º 10 da Beira Alta** para transporte de gado Ianígero 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 província 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.—Também está submetida á aprovação do governo uma concessão para que as taras vasias das expedições de líquidos, efectuadas das estações de Caria a Guarda, quando regressem áquellas estações, gosem de transporte gratuito em todo o percurso.

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

gratuito, visto as tarifas especiaes dispôrem 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 apear 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.º e 3.º classe, por preços muito reduzidos; ampliação de prazo 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 diferentes manifestações civicas, deve prejudicar muito o brilhantismo das festas, porque não será á ultima hora que os habitantes da província 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 rôdes 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 inapreciaveis, 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, sistema 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. Fóra d'esta occasião já não se pôde obter a senha, e o bilhete fica nullo.

As ampliações de prazo serão por preço mais reduzido e custarão apenas 10 por cento do preço do bilhete, em logar 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 pára 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 cámara 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 permittindo, 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 paralelamente 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 proximamente 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 oferecerá.

O canal do Baltic

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

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

tural desenvolvimento, em virtude das difficuldades e perigos da difficult 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 Alemanha 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 communicacão 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 Finlandia, da Botnia, de Riga, comunicar 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 Alemanha 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 re jubilar-se muito d'este estreitamento de relações, e quem sabe se tempo virá em que ella exprobe á emprehendedora Alemanha tal posto em tão frequentes communicacões com o Baltic.

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 elles que hoje acarretavam o trafego a Hamburgo e Bremen, para evitar aos vapores a subida ao cabo Skagens. Agora que os bárcos não precisam d'esse sacrificio, aquellas grandes cidades marítimas 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 Alemanha 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 ja nossa principal producção agricola.

Bom será, pois, que nos activemos em acudir áquelles 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 atraido 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 notável e originalíssima ponte trasbordadora do sr. Palacios, de que já aqui fôra feita a descrição pelo meu querido amigo Albert Urban; a terceira, o querer, ao regresso, passar a rampa de Ordunha, uma das maiores dificuldades vencidas pela engenharia na construcção de caminhos de ferro em Espanha.

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 importantíssimo, 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 peninsula, como pelas minas de ferro que se exploram em toda a região bilbaina, dando ao embarque para o estrangeiro milhões de toneladas annuas.

E' mesmo este o principal motivo do desenvolvimento d'aquele porto. Os vapores mais facilmente aceitam frete para o Nervion, porque tem a certeza de que ali encontram sempre frete de retorno.

Porque, facio curioso, Bilbao é, por assim dizer, todo elle uma mina. A montanha em que assenta é por tal forma fertilíssima 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 notável, na margem direita.

Por esta margem corre uma via reduzida, tremvia a vapor, que vai 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 machine incomodem 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 elaboração, as ligações d'esta linha, para Oeste, com outros tambem muito importantes, e hoje até ligada uma d'ellas, a de Valmaseda,

ás 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 vai ao ponto em que se acha estabelecida a original ponte trasbordadora que eu tanta curiosidade tinha de ver.

A sua descrição já aqui foi feita, como acima digo, por penna mais competente do que a minha. Relembrai-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 tocam logar ao centro os carros, e aos lados as pessoas que se querem trasbordar.

Cheia esta plataforma (porque anda sempre cheia), a machine do lado opposto áquelle em que ella se acha, machine que se acham installadas no interior dos pilares, pucha o cabo que se prende ao carro e ahi vai 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 carretos 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 Portugalete, pôde 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 livrâmo-nos de passar segunda vez pela atmosphera de fumo que atravessamos ao ir pela linha de Portugalete, fumo sahido dos altos fornos que abrem as suas bocas 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 Portugalete, em continuo movimento, formam uma expessa nuvem que envolve a cidade, sujando, suffocando os viandantes, enegrecendo edificios e tudo, incomodando quem não está habituado a respirar tal ambiente.

De resto a cidade, a parte nova, é bonita; ruas espacosas, 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 notável. Hoteis maus e caros.

O theatro é bom, o palacio do governo da província 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 travessado em repetidas pontes pequenas e um elegante viaducto de pedra, evitando-se assim os frequentes serpenteados das aguas, menos perto de Areia,

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

A paisagem 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 notável. Ao chegarmos ao kilometro 39 deve-se olhar á esquerda e ver-se-há que estamos numa 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 machine, 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 boca 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 rôdes 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 rôde 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 permitiu 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 era:

Locomotivas.....	203
Tenders.....	124
Carroagens.....	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 saída 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 importan-

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

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

A extensão das linhas á 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'aco na maior parte.

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

Finalmente o ultimo relatorio refere-se á caixa económica 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 igual somma.

Como já aqui dissemos 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 António 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-lo 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 meia cento de membros, mas que tem muito com que as receitas do Estado não sejam defraudadas, em proveito de esta ou d'aquella agremiação, mais ou menos isolada.

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

cidades na viagem — são de casa, são da familia. O mesmo succederá n'um congresso maritimo 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 reune, 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 reune, para tratar dos seus negocios ou para, em sim, 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 pode 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 depauperarem 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 reducção de preços, para estes casos, é mais que bastante para atrair 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 exagero 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 reducção.

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 reune-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 $\frac{1}{2}$ p. c. para 1894 será de 4 p. c.

A extensão total das linhas percorridas pelas carruagens da companhia aumentou 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, prorrogado ate 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 promette ter largo futuro; ainda outro de wagons restaurantes na Suissa, de Basilea a Lausanna, e de wagons-lits, de Basilea 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 garantecendo as suas linhas, nas principaes capitais, com magnificos hoteis 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 anomales que o nosso paiz tem atravessado não tem permitido que este hotel, um dos primeiros de Lisboa, possua 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 embaraços.

A companhia dos Grandes Hoteis possue actualmente, além do *Arenida 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 à 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 prevêr-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 mes 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 accão, 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 *Credit 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 propósito de uma das nossas companhias coloniaes. As irregularidades committidas foram submettidas aos tribunaes 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 ilegalidades e abusos praticados.

No entretanto, nos círculos 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 acordo possivel, sobretudo acordo que demande a intervenção do governo, que, pela sua parte, parece inflexivelmente resolvido a conservar-se extranho ao conflito, deixando absolutamente livre a acção dos tribunaes.

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 preocupando bastante a opinião em Portugal.

Tem sido as mais afectuosas 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 brazileira prestado as mais rasgadas homenagens ao ministro de Portugal (sr. conselheiro Thomaz Ribeiro) o qual, hontem, (30), apresentou as suas credenciaes ao presidente da república (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 apáticos. 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 propósito de não modificar a sua taxa de 6 %, que continua a contrariar sensivelmente o alargamento dos negocios na praça. O mercado de cambios conserva-se estacionario, apesar de alguns suprimentos 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 dívida externa. As obrigações de 1888 (4 p. c.) tiveram bastante saída 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 Banco de Portugal.	6 0/0
" cheque...	41 3/16	41 1/4	No mercado....	5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	688	689	Cambio Brazil...	9 1/8
" cheque.....	691	693	Premio libra....	1.280
Berlim 90 d/v....	280	281	Agio Buenos Ayres	258
" cheque ...	283	284		
Francfort 90 d/v...	280 1/2	281 1/2		
" cheque	283 1/2	284 1/2		
Madrid cheque ...	1.030	1.045		

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

	MAIO													
	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	31
Bolsa de Lisboa:														
Inscrições assent.	36,15	36,30	36,30	36,50	36,20	36,20	-	36,45	36,25	36,50	36,45	36,40	36,40	36,30
" coupon.	36,10	36,16	36,30	36,38	-	-	-	36,07	36,10	-	-	36,15	36,15	36,05
Divida externa	-	-	-	-	-	-	-	-	16.250	16.250	-	16.200	-	-
Obrig. 4 1/2% 1888, premios.	-	16.300	16.300	16.300	16.300	16.300	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2% 1888 assent.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2% 1890 coupon.	-	41.400	-	-	-	-	-	-	-	41.500	-	-	-	-
" 4 1/2% 1888-89 assent.	-	-	47.000	-	46.800	-	-	47.000	47.000	46.800	-	-	-	-
" Tabacos coupon.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.	118.500	118.500	-	119.000	-	-	-	-	-	-	-	120.000	120.000	120.000
" " Commercial.	102.000	-	-	102.200	-	-	-	-	-	-	102.500	-	-	-
" " N. Ultramarino.	-	56.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon.	63.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Comp. Real.	10.700	-	-	10.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 1/2%.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	94.000	-	-
" " 5 1/2%.	-	-	-	-	-	90.000	-	-	-	-	90.000	90.000	-	90.000
" Comp. Real 3 1/2%.	-	-	-	-	27.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" C. Nacional.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa.	75.000	75.300	75.200	75.200	75.200	75.400	-	75.100	75.400	-	-	76.000	77.500	78.000
Bolsa de Paris:														
3 1/2% portuguez.	25,30	25,37	25,38	25,36	25,50	25,36	-	25,68	25,68	25,78	25,37	25,62	25,53	25,50
Acções Comp. Real.	43	43	-	43	44,50	-	-	45	45	-	-	-	52	-
" Madrid-Caceres.	-	-	51	-	-	-	-	-	-	-	52	-	52	-
" Norte de Hespanha.	100	101	101	100	108	95	-	96	-	98	97	97	95	96
" Mad. Zaragoza.	152	150,50	151	152,50	150	149	-	149	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.	184	184	177,50	185	180	175	-	178	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real.	121	121	122	121	120	119	-	119	119	120	119	119	119	119
" C. Beira Alta.	75	75	73	75	74	75	-	75	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres.	145	-	-	145	145	-	-	145	145	-	145	145	145	-
" N. Hesp. (1.ª hyp.).	232,50	236,50	237	236	235,50	237	-	233	-	-	-	-	-	-
Bolsa de Londres:														
3 1/2% portuguez.	25,25	25,25	25,25	25,37	25,50	25,50	25,62	25,56	25,50	25,62	25,62	25,50	25,50	25,50
Obrig. Atravez Africa.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdam:														
Obrig. Atravez Africa.	-	-	63	-	-	-	-	-	-	63	63,50	-	-	63,50
Bruxellas:														
Obrig. Atravez Africa.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1895			1894			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometrías	Kil.	Totaes	Kilometrías	1895	1894	1895	1895	1894	Réis
COMPANHIA REAL	de a												
Antiga rede	7 13	Maio	690	Réis 53.286:000	Réis 77.226	690	Réis 47.014:884	Réis 68:137	Réis 936.556:000	Réis 906.883:291	Réis 29.672:709	Réis	-
enova não garantida.	14 20	"	"	Réis 55.776:000	Réis 80:834	"	Réis 47.014:884	Réis 68:137	Réis 992.332:000	Réis 933.898:175	Réis 38.433:825	Réis	-
Nova rede garantida.	7 13	Maio	380	Réis 5.584:000	Réis 44:694	380	Réis 4.813:088	Réis 12:665	Réis 102.955:000	Réis 100.753:855	Réis 2.201:145	Réis	-
	14 20	"	"	Réis 5.778:000	Réis 15:205	"	Réis 4.813:088	Réis 12:665	Réis 108.733:000	Réis 105.566:943	Réis 3.166:057	Réis	-
Sul e Sueste...	23 29	Abril	475	Réis 11.250:965	Réis 23:686	475	Réis 9.970:520	Réis 20:990	Réis 193.651:190	Réis 203.352:085	Réis	9.700:895	
	30 6	Maio	"	Réis 13.768:060	Réis 28:985	"	Réis 11.401:810	Réis 23:372	Réis 207.419:250	Réis 214.453:895	Réis	7.033:645	
Minho e Douro.	4 7	Janeiro	383	Réis 16.530:450	Réis 46:828	383	Réis 14.595:104	Réis 41:345	Réis 16.530:450	Réis 14.595:404	Réis 1.935:346	Réis	-
	8 14	"	"	Réis 13.949:109	Réis 39:515	"	Réis 12.897:229	Réis 36:536	Réis 30.479:559	Réis 27.492:333	Réis 2.987:226	Réis	-
	15 21	"	"	Réis 11.087:804	Réis 31:440	"	Réis 13.389:053	Réis 37:929	Réis 41.567:363	Réis 40.881:386	Réis 685:977	Réis	-
Beira Alta....	16 22	Abril	253	Réis 4.894:321	Réis 19:345	253	Réis 4.227:696	Réis 16:710	Réis 83.705:586	Réis 79.330:935	Réis 4.374:651	Réis	-
	23 29	"	"	Réis 4.321:241	Réis 17:080	"	Réis 4.424:472	Réis 17:476	Réis 88.026:797	Réis 83.752:407	Réis 4.274:390	Réis	-
	30 6	Maio	"	Réis 5.239:344	Réis 20:709	"	Réis 5.395:179	Réis 24:325	Réis 93.266:437	Réis 89.147:586	Réis 4.148:551	Réis	-
Nacional (Mirandella e Vizeu)....	19 25	Março	105	Réis 1.198:773	Réis 11:416	105	Réis 1.074:592	Réis 10:234	Réis 12.320:756	Réis 13.655:694	Réis	1.	

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 fases.

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 cores em que a tarifa é anunciada.

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

E ainda, além destes, há bilhetes de ida e volta, válidos por 30 dias, com maior redução, uns 70 %.

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

	Ordinarios		
	Via Zaragoza	Via Castejon	Tarifa reduzida
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 diferença de percurso e a demora do trajecto prejudicam, porém, muito esta combinação.

LINHAS PORTUGUEZAS

De Lisboa a Almada. — Segundo noticiam as folhas diárias, o sr. João Henriques Camillo Dias pediu autorização 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, sistema 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 justicieros 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 comunicação 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 dificuldades 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 possível as cha-

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

«O trafico vai, por consequencia, soffrer um deslocamento notável em detrimento dos portos d'aquella colônia, 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 acordo de Portugal, Inglaterra e Estados Unidos, é composto de tres juizes suíços: Blaesi e Soldan, juizes do tribunal federal, e Heusler, jurisconsulto em Basileia. 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 março ultimo, e a troca dos documentos já também 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 província de Traz-os Montes projecta construir uma linha americana, sistema Decauville, para passageiros e mercadorias, entre Mirandella e Bragança.

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

Applaudimos com todo o entusiasmo esta util iniciativa de que devem provir grandes benefícios áquella província.

«*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 acordo com estas entidades para a formação d'uma companhia constructora d'este importante caminho de ferro.

Na província de Lérida ha idéas de começar imediatamente 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 prazo de 5 annos, devendo ser entregue, no mesmo prazo, a subvenção de 25 milhões de pesetas, paga pelo Estado.

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

ação e o fornecimento de material fixo e móvel superior ao designado nos estudos.

A linha será dada à exploração com o material necessário para a circulação regular de três comboios por dia, em cada sentido.

A empresa concessionaria obriga-se também a unificar as tarifas, adoptando o preço mínimo previsto no caderno dos encargos, e, além disso, a beneficiar com um abatimento de 20 p. c. o transporte de cereais. No dia 16 a sociedade efectuou o depósito legal.

Diz um jornal de Madrid que a sociedade belga, concessionaria d'este caminho de ferro, gosa de grande crédito 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 quilómetros de extensão.

Corre também que a empresa está resolvida a favorecer a construção de linhas convergentes à sua, e principalmente às que tiverem por fim especial o transporte de minerais ou mercadorias.

Madrid a Santoña. — A cidade de Santoña e a companhia de Santander a Bilbao firmaram, respectivamente, por meio de escripturas públicas, contratos pelos quais outorgaram a favor da companhia do caminho de ferro de Madrid a Santoña por Burgos várias subvenções importantes em metal sonante e concessões de terrenos, sobretudo no porto da província, onde brevemente principiarão os trabalhos de construção, que em outros pontos já vao bastante adeantada.

A subvenção que a companhia de Santander a Solares faz a esta última ascende a 4 milhões de reais.

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 Espanha. — Em virtude do art. 5.º do convenio entre esta companhia e os seus credores, a companhia do Grande Central Hespanhol reservou 17.500 acções do Oeste de Espanha para serem repartidas pelos obrigatários d'esta última empresa, que aderiram 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 eléctricas de 110 toneladas, podendo rebocar um peso de 200 toneladas, com uma velocidade média de 100 quilómetros por hora.

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

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

AUSTRIA

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

Estas linhas são repartidas da seguinte forma pelas diversas províncias:

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

O custo total da construção 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 consequência, porém, dos numerosos acidentes ocorridos no pessoal encarregado d'este serviço e para simplificação do trabalho foi decidido ultimamente que, a partir do proximo dia 1 de outubro, será substituído este sistema pela revisão à entrada e saída das estações, onde, d'ahi em diante, só será permitida a entrada nas gares ao público munido de bilhete.

Esta reforma já foi adoptada nos principais Estados da Alemanha do Sul, e trata-se igualmente de a aplicar às linhas saxónias.

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 vastíssimos territórios d'aquele paiz, favorecendo extraordinariamente, por esta forma, o desenvolvimento da sua industria carbonifera e metallurgica.

REPUBLICA ARGENTINA

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

A assembléa, depois de ouvir a leitura do relatorio do conselho de administração, aprovou por unanimidade o contracto *ad referendum* efectuado 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 igualmente o conselho de administração a ratificar o contracto.

Deliberou-se também, unanimemente, que esta aprovação e ratificação ficassem subordinadas à votação do syndicato dos obrigatários da companhia, com a condição de que, das sommas recebidas do governo da república argentina, em títulos ou em especie, deduzidas as importâncias dos gastos e do passivo, incluindo as sommas necessárias para desinteressar completamente os obrigatários que não aceitarem a operação, a sociedade entregara 95 p. c. aos obrigatários, que efectuarem 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 obrigatários e, depois da leitura das resoluções da assembléa geral dos accionistas, aprovou, também por unanimidade, o relatorio do conselho de administração, e conferiu ao mesmo conselho todos os poderes para, em nome do syndicato, dar o seu inteiro assentimento ao contracto. Igualmente aprovou as propostas da companhia, concernentes ao emprego da repartição do preço da venda entre a empresa e os seus credores.

Companhia dos Caminhos de ferro portugueses da Beira Alta

Relatorio do conselho d'administração

Senhores. — Em conformidade com os artigos 43 e 49 dos Estatutos, estes 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 assuntos inscriptos na ordem do dia.

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

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

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

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

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

—Novo aumento das taxas cambiais que pesam sobre todas as remessas de fundos para Paris, necessárias para as despesas a regular em francos e às prestações dos coupons de obrigações. Sendo já extremamente elevado em 1893, o cambio atinge este anno uma média de 29 1/2 %.

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

Estas colheitas insuficientes dão sempre em resultado o empobrecimento das populações. Sob a influencia da correspondente diminuição de salários, a corrente da emigração accentua-se e agrava-se, e estas causas reunidas trazem, necessariamente, ás empresas de transportes, um sensível decrescimento do tráfego de viajantes.

Perante uma situação, da qual não somos os unicos a sofrer, 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 elles e a companhia internacional de Wagons-Lits um acordo, 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 aumento 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 "

(Continua.)

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. 44¹⁰/— até Lb. 44^{6/3} para 16 de agosto; Lb. 44^{7/6} e 10/— a 3 meses. Nenhuma venda se realizou a dinheiro. Em segunda mão, fez-se uma pequena transacção a Lb. 44 e Lb. 43¹⁸/— a dinheiro; Lb. 44⁵/— para princípio de agosto; Lb. 44^{7/6} a 3 meses. Depois da hora oficial houve vendas a Lb. 44^{6/3} e Lb. 44⁵/—, fechando a Lb. 43^{7/6} a dinheiro; Lb. 44^{6/3} a 3 meses. Preço de liquidação Lb. 44.

Estanho—Desceu 10/— por tonelada. Transaccionaram-se esta manhã umas 160 toneladas a Lb. 65¹⁰/— e 12^{1/2}/— a dinheiro; Lb. 66, Lb. 65^{17/6} e Lb. 65¹⁵/— para 3 meses e meados d'agosto. Fechou a Lb. 65²/— a dinheiro; Lb. 65¹⁰/— a 3 meses. Preço de liquidação Lb. 65.

Ferro—A dinheiro: Scotch 13¹⁰/—; Middlesbro' 35/6; Hematite 13¹¹/— por tonelada.

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

Mercurio—Lb. 7 10/— por frasco.

Chumbo—Lb. 10 6^{2/3} a Lb. 10 7/6 por tonelada.

Zinco—Lb. 14 15/— a Lb. 14 17/6 por tonelada.

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

ARREMATAÇÕES

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 for adjudicado o fornecimento, será de 5 por cento da importancia 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 3.000 réis.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem for adjudicado o empilhamento, será de 5 p. c. da importancia 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 Apolonia.

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

Esta agua é preparada segundo a formula do dr. Martineau, distinto 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 distintos 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
RECOMMENDADASMAISONS 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 Arriano—Casa de comissões.
Covilhã.—Cesar d'Oliveira—Agente commercial da companhia real dos caminhos de ferro—Comissões, 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 comissões)—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 EXPÉRIENCE PERSONNELLE.

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

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

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

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

LISBOA **Hotel Avenida**—Maison de 1.^{er} ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures—Avenida, 53—Prop. João da Matta, 1.^{er} cuisinier du Portugal.

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

LISBOA **Grand Hotel de l'Europe**—Maison française de 1.^{er} ordre—au centre de la ville—Prop. M. Estrela, 16, rua do Carmo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CALDAS DA RAINHA **Grande Hotel Lisbo-nense**—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 aceio inexcedivel.—Carros para a Batalha, Marinha e outros pontos.—Restaurante—Preços modicos.

PRAIA DA NAZARETH **Grand Hotel Club**—Magnificas accommodações, aceio inexcedivel, 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.^{er} 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.^{er} ordem e com vinhos à descrição.—Diaria 1\$000 a 1\$500 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 à Batalha). Serviço de 1.^{er} ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Prop. Lopez Munhós.

PORTO **Grande Hotel America Central**—Um dos melhores da cidade, magnificas sallas e quartos, banhos Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.

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

SEVILHA **Hotel d'Europe**—Fonda de Europa—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—illuminação 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 Gamero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bello apsento, 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, orchester—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.^{er} ordre.

BRUXELAS **Hôtel de la Poste**—Rue Fossé aux Loups, 32. Prés 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.^{er} ordre.

CAIRO **Ghesireh - Palace - Hôtel.**—Etablissement de primeira ordem.—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.

Neste magnifico hotel reunem as principaes familias que frequentam aquellas thermas, ali encontram commodidade e aceio, mesa abundante e igual para todos, e de dieta para quem faz tratamento.

Quartos espacosos 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.

Situacao explendida, em frente do passeio, e estabelecimento balnear thermal.

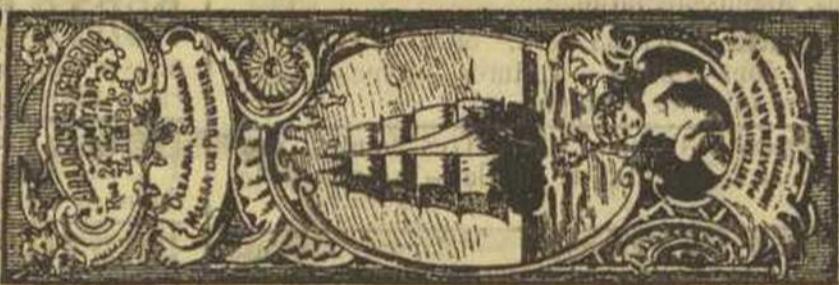
Prevenção. — Este hotel não gratifica cocheiros nem bagageiros, e por este motivo elles desviam hóspedes para outros hoteis, sob qualquer pretexto; acautelar-se pois contra este abuso.



Asmelhores velas de estearina
são as fabricadas pela
COMPANHIA ALLIANÇA FABRIL
Pedir a "MARCA MAYO,"
VERDADEIRA
E NACIONAL
E AS CONHECIDAS VELAS SOL
4º venda em todas as mercearias do
paiz e depositos da Companhia.

MARCA DA VERDADEIRA
VELA NAVIO

NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS



MARCA REGISTADA
14 oz (397 grs.)
12 oz (340 grs.)
9 oz (254 grs.)
Fabrica e deposito, Rua 24 de Julho, 940, Lisboa
Depósito, Lisboa, I. de 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

Aplicações diversas da serra de folha helicoidal e dos perfuradores, para extração e serração directa na rocha, corte das grandes massas nas pedreiras, etc. Sistema privilegiado. — Transmissões teledynamicas dirigíveis 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 Oficiais de Administração Militar, Cooperativa Militar, dos socios da Sociedade de Geographia de Lisboa, da sociedade Cooperativa de Credito e Consumo «A Auxiliar» fundada pelos empregados do Monte-pio Geral, etc

 Todos os fornecimentos aos empregados da companhia dos caminhos de ferro e suas famílias são pagos em prestações mensais.

Grande sortimento em artigos de uso domestico, tais como: louça de ferro esmaltada, fornalhas e fogões, ferragens, quinquilharias, ferramentas para diversas artes e ofícios, artigos para caçadores, para carruagens e correiros, 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)

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira oficial

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 16 de junho, as 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António.

Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

CALDAS DA FELGUEIRA

CANNAS DE SENHORIM
Beira Alta

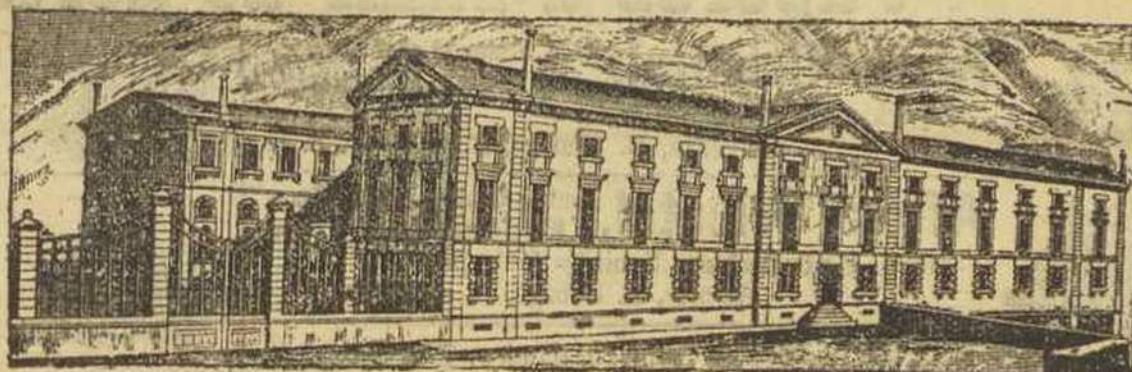


Grande Hotel Club — Abre em 15 de maio — **Magnificas accommodações**

Desde 1.200 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 **Pharmacis 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	1.5000 réis
” ” ” secco	”	1.5000 ”
” ” ” extra secco	”	1.5000 ”
” ” grande vinho espumante	”	1.5200 ”

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

Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abre a 15 de maio

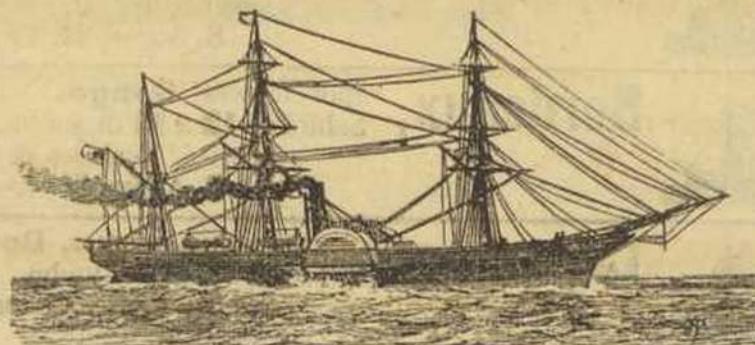
Fecha a 30 de novembro

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

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

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

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

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

AGENTES

Em Lisboa:—KNOWLES RAWES & C.º—R. dos Capelistas, 31, 1.º

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

HORARIO OFICIALMENTE 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	
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Lisboa T.P.-Faro	Faro-Lisboa T.P.	Porto-Vianna	Vianna-Valença
Part. Cheg.	Part. Cheg.	7-0 m. 3-0 t.	8-15 t. 11-0 t.	1-15 m. 9-25 m.	7-0 m. 4-0 t.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-45 t.	7-20 m.	2-15 t.	4-30 m.	1-15 t. 11-30 t.	4-0 t. 12-23 m.	4-30 t. 5-0 m.	6-30 t. 7-0 m.	5-0 m. 10-23 m.	7-0 m. 9-15 t.
10-0 t.	10-30 m.	7-0 t.	5-30 m.						
Lisboa C.S.-Port.	Port.-Lisboa C.S.	7-30 m. 9-0 t.	8-45 m. 10-30 t.	Lisboa R.-Leiria	Leiria-Lisboa R.	Lisboa T.P.-Beja	Beja-Lisboa T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto
				6-0 t. 1-15 m.	1-30 m. 8-10 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	Excepto aos domingos		Lisboa-Figueira	Figueira-Leiria	Lisb. T.P. Pias	Pias-ib. T.P.	11-0 m. 3-15 t.	9-45 m. 2-15 t.
4-0 m. 6-25 m.	4-15 t. 6-37 t.			5-40 t. 7-55 t.	5-45 m. 8-5 m.	8-0 m. 5-0 t.	8-0 m. 4-40 t.	5-40 t. 11-45 t.	12-30 t. 6-0 t.
11-20 m. 3-35 t.	5-30 m. 9-35 m.			Figueira-Alfar.	Alfar.-Figueira.	Lisb. T.P. Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	—	3-25 t. 10-30 t.
Lisboa R.-V. Alo.	V. Alo.-Lisboa R.	7-30 t. 5-10 m.	8-45 t. 6-30 m.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	8-0 m. 3-45 t.	12-10 m. 7-0 m.	Porto-Braga	Braga-Porto
2 ^a 4 ^{as} e sab.	2 ^a 4 ^{as} e 6 ^{as}	4-30 t. 1-50 m.	9-40 m. 4-8 t.	7-0 m. 8-11 m.	7-30 m. 8-40 m.	8-0 t. 10-25 t.	9-10 m. 4-10 t.	5-0 m. 8-10 m.	5-40 m. 8-19 m.
7-15 t. 1-50 m.				11-0 m. 12-3 t.	9-0 m. 10-0 m.	8-0 t. 12-43 t.	12-48 t. 1-30 t.	8-20 m. 10-45 m.	11-45 m. 2-15 t.
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	7-30 t. 6-35 m.	7-0 t. 6-30 m.	4-30 t. 5-32 t.	3-0 t. 4-0 t.	2-0 t. 2-44 t.	3-0 t. 3-44 t.	11-0 m. 1-20 t.	3-25 t. 6-0 t.
				6-0 t. 7-16 t.	5-45 t. 6-46 t.			5-40 t. 8-25 t.	6-50 t. 10-30 t.
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	7-30 m. 9-15 t.	8-45 m. 10-30 t.	8-30 t. 9-33 t.	9-50 t. 11-0 t.	Aos domingos e dias santificados		Aos domingos e dias santificados	Aos domingos e dias santificados
				1-30 t. 2-33 t.	8-10 t. 9-10 t.			7-10 m. 8-57 m.	9-20 t. 10-8 t.
Lisb.-C. S. Entr.	Entr. Lisb.-C. S.	Excepto ás 2 ^{as} f.	Excepto aos dom.	Lisboa R.-Caso.	Caso.-Lisboa R.	Fig. ^a -V. Form.	V. Form.-Fig. ^a	P. Novo-Setub.	Nine-Braga Braga-Nine
4-0 m. 11-10 m.	5-30 m. 1-5 t.			6-30 m. 7-56 m.	8-30 m. 9-49 m.	5-25 m. 3-30 t.	9-15 m. 8-0 t.	4-25 t. 5-0 t.	4-25 t. 9-19 m. 9-54 m.
				11-30 m. 12-52 t.	10-30 m. 11-49 m.	Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira		
				4-15 t. 5-37 t.	4-30 t. 5-55 t.	3-10 t. 4-48 t.	7-15 m. 9-10 m.		
				6-30 t. 7-51 t.	6-30 t. 7-51 t.	Pampilh.-Mang.	Mang.-Pampilh.		
				1-15 t. 2-42 t.	8-30 t. 8-59 t.	6-35 t. 9-47 t.	9-45 m. 12-54 t.		
				Bemfica-Caso.	Caso.-Bemfica	Mang.-Guarda	Guarda-Mang.		
				8-30 m. 9-52 m.	5-40 m. 7-5 m.	4 ^a feiras e sab.	5 ^a feiras e dom.		
						10-0 t. 12-50 m.	6-40 m. 9-28 m.		

Vapores a sahir do porto de Lisboa

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

Africa Oriental, pelo **Cabo de Boa Esperança**, vapor allem. **Reichstag**. Sahira 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, vap. all. **Curityba**.
Sahirá a **12** de junho.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.

Barcelona, Cette e Marselha, vapor frances **Saint-Marc**.
Sahirá a **4** de junho.
Agentes, Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10.

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

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

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 frances, **Brésil**.
Sahirá a **23** de junho.
Agentes, Tortades & C.º, R. Aurea, 32, 1º.

Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor frances, **La Plata**. Sahira a **8** de junho.
Agentes, Tortades & C.º, R. Aurea, 32, 1º.

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

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

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

La Pallice, **Plymouth e Liverpool**, vap. inglez, **Galicia**.

Sahirá a **2** de junho.
Agentes, E. Pinto Basto & C.º Caes do Sodré, 64, 1º.

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

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

Maranhão e Parnahiba, vap. inglez, **Theresina**. Sahira a **17** de junho.
Agentes, Garland Laidley & C.º, R. do Alecrim, 10, 1º.

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

Pernambuco, Naceio, Bahia, Rio de Janeiro, Janeiro e Santos, vap. inglez, Tamar. Royal Mail. Sahira a **10** de junho.
Agentes, Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10.

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

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

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

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

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

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

Valencia, Barcelona, Cette e Marsella, Iha, vap. frances, **Saint-Mathieu**. Sahira a **12** de junho.
Agentes, Henry Burnay & C.º, 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 telegráficos, 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 ás da frente ou vice-versa	Lisboa ou fronteiras de Marvão e Elvas	Porto
Fatella-Penamacor	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 despezas accessórias nas condições estabelecidas.

2.^a Os excedentes do mínimo de 8:000 kilos, serão taxados por fraccões indivisíveis 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 ocupado, 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 legaes 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 expedidor 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 realizada 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'Abri de 1889, quando não sejam contrarias ás condições da presente.

Lisboa, 24 de Maio de 1895.

O Engenheiro Director da Companhia

Conde de Gouvêa.