

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers—1894

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

REDACÇÃO—Rua Nova da Trindade, 48—LISBOA



Anvers—1894

Annexo d'este numero

Tarifa especial n.º 8 — Pequena velocidade dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, para o transporte de azeite, vinho e vinagre em barris ou cascos e azeite em latas resguardadas em caixas ou grades de madeira.

SUMMARIO

	Pag.
Os tremvias pneumaticos, systema Popp-Conti	49
Carta de Lourenço Marques, por J. M. C.	51
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett	52
Parte official. — Portarias de 29 de janeiro e 5 de fevereiro de 1896, do ministerio das obras publicas	53
Tarifas de transporte	53
Congresso internacional de caminhos de ferro, por A. Luciano	53
Notas de viagem — XV — Costumes inglezes	54
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de cami-	

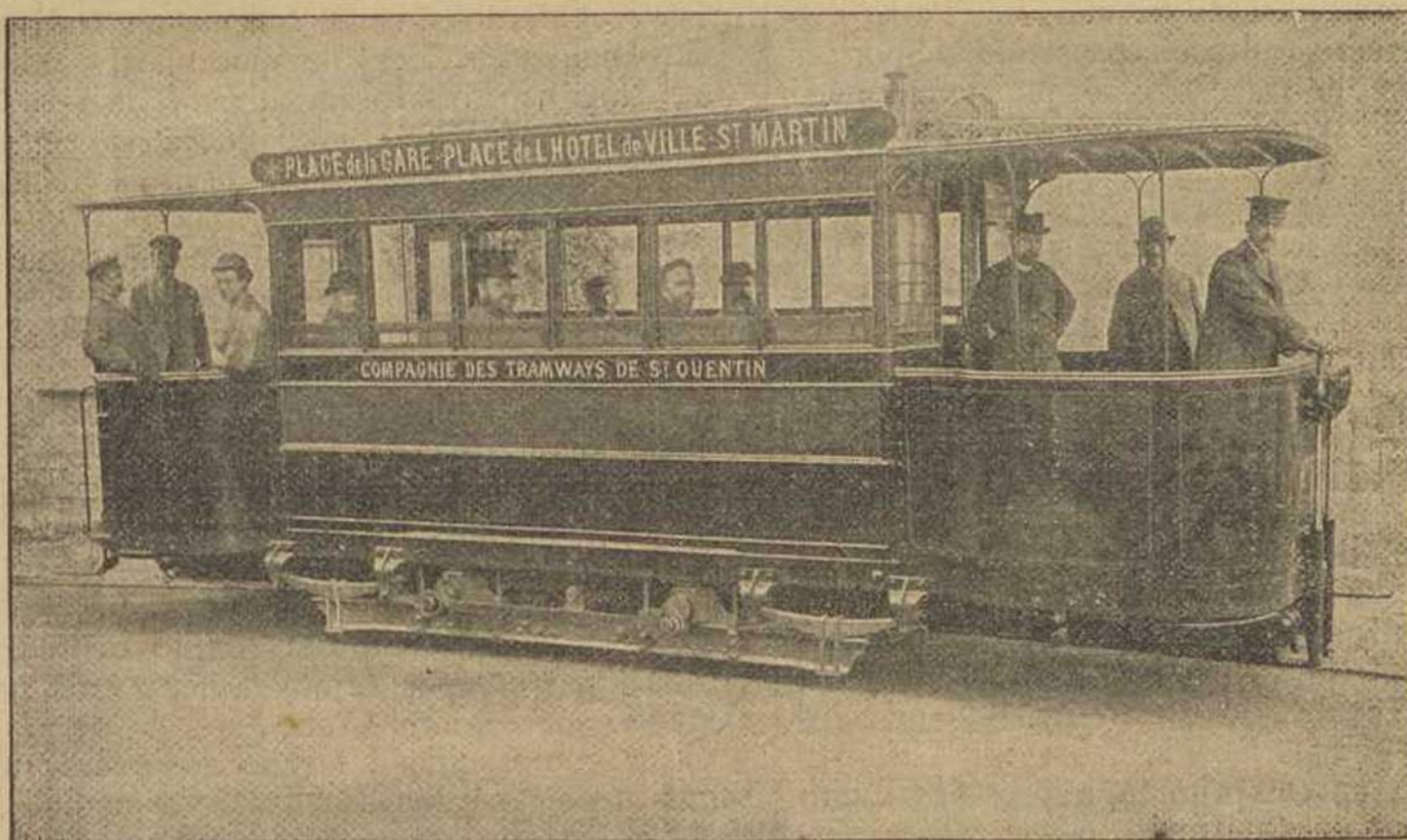
Os tremvias pneumaticos

Systema POPP-CONTI

JÁ em outra occasião nos occupámos dos tremvias pneumaticos d'este systema, dando sobre elles uma ligeira noticia. Voltamos hoje ao assumpto, para dar uma descripção, tão completa quanto possível, d'este novo systema, que está dando excellentes resultados na pratica da sua applicação e que se destina a um grande futuro.

Extractaremos hoje um interessante estudo feito pelo distincto engenheiro civil, vice-presidente do Kolomear-Localbahnen de Vienna, o sr. E. A. Ziffer, n'um relatorio apresentado o anno passado á assembléa geral da União Internacional permanente de tremvias em Colonia.

N'esse relatorio figura a seguinte comparação do custo dos diversos systemas de tracção de tremvias, funcionando em condições identicas:



Vista geral do carro pneumatico

nhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	55 a	57
Companhia dos carris de ferro do Porto		58
O guia do caminho de ferro do Cabo		58
Commercio Portuguez		58
Linhas portuguezas. — Urbana do Porto — Lourenço Marques — Sul d'Angola — Ponte da Cruz Quebrada — Exposição de Johanneburg		59
Linhas hespanholas. — Porto de Vigo — Bilbao a Santander — Leão a Benavente — De Betangos a Ferrol — Linares a Almeria — A transversal		59
Linhas estrangeiras. — França — Russia		59
Mercado de metaes		60
Avisos de serviço		60
Arrematações		60
Casas recommendadas		61
Agende d'viajante		61
Annuncios	62 e	63
Horario em 16 de fevereiro de 1896		63
Vapores a sair do porto de Lisboa		64

Gastos de exploração por vehiculo e kilometro em centimos de franco

Motores ou systemas de tracção	Gastos de exploração e juro do capital	Custo de tracção	Custo do combustivel
Ar comprimido	61,47	13,87	2,37
Electricidade..	55,53	14,38	2,37
Cabo.....	58,17	19,80	2,37
Gaz.....	66,66	24,70	4,40
Ammoniaco...	74,	27,75	4,40
Vapor.....	78,88	32,15	8,97
Agua quente..	78,88	32,15	8,97
Cavallos.....	87,98	30,46	—

Despesas do primeiro estabelecimento

Motores	Por kilometro de linha em dupla via em francos
Ammoniacó	382.862
Cavallos	386.503
Ar comprimido	407.888
Gaz	409.219
Vapor ou agua quente	430.252
Electricidade	466.207
Cabo	639.987

O mesmo engenheiro Ziffer demonstrou que a tracção pelo ar comprimido permite explorar, sem perda apreciavel, com uma só estação geradora de força, rédes de longo desenvolvimento, para as quaes a electricidade occasionaria consideraveis perdas de carga. Em uma só estação central, nos Estados Unidos, em Cleveland (Ohio), a perda de 10 % sobre a *voltage* faz perder 210 cavallos a vapor.

Ha ainda que notar que as mesmas canalizações podem, augmentando-se o seu diametro, servir para distribuir força a domicilio sobre o percurso que a linha faça e em condições praticas.

Esta distribuição, feita directamente com correntes electricas de 500 volts, constituiria perigo publico.

Dos algarismos que publicamos, deve-se tambem concluir que a tracção dos tremvias pelo ar comprimido é, quando bem feita, muito mais economica que a tracção electrica pelo fio aereo, e que os gastos do primeiro estabelecimento das linhas electricas, por meio de *trolley*, são mais elevados que os que exigem as linhas de ar comprimido.

Se este motor, empregado ha mais de dez annos em Nantes e em Vincennes, e agora mais recentemente utilizado em diversas linhas de tremvias em Paris, não tem dado os melhores resultados, passando até por ser o mais caro systema de tracção, é porque até ha pouco elle era mal applicado, mal estudado e mal comprehendido.

Tem-se querido fazer *accumuladores de ar*, e não é para admirar que taes accumuladores tenham provado mal, seguindo n'isso o exemplo dos accumuladores de electricidade e dos de vapor, sem que, apesar do insuccesso obtido pelosapparelhos, se tenha abandonado qualquer d'estes dois systemas.

Sempre que seja bem utilizado, o ar comprimido é um agente muito economico, extremamente docil e inteiramente isento de perigos.

E esta asserção acaba de ser brilhantemente provada pelas experiencias levadas a effeito pelos srs. Victor Popp e James Conti, segundo vemos na *Revue Technique*, a que já nos referimos.

Os systemas já conhecidos de tremvias de ar comprimido tem os seguintes inconvenientes:

1.º Emprego do ar comprimido a pressões muito elevadas (80 kilogrammas ou mais), o que exige reservatorios muito resistentes e consequentemente de peso morto bastante consideravel; como consequencia d'isto, tem os vehiculos que ser muito pesados e de feio aspecto. A compressão do ar a taes pressões é, além d'isso, muito difficil.

2.º Difficuldades do aquecimento do ar comprimido, por meio de caldeiras de agua quente, as quaes arrefecem muito rapidamente durante os grandes frios do inverno, e representam mais peso a dificultar ainda mais a tracção.

A carga dos accumuladores ou o aquecimento do ar apresentam grandes difficuldades e determinam paragens prolongadas.

3.º Impossibilidade de renovar a provisão de ar do vehiculo em todos os pontos principaes do percurso.

Sendo, como são, as canalizações de ar a alta pressão caras e difficeis de estabelecer, cada vehiculo tem de levar uma grande provisão de ar, o que augmenta o volume e peso dos reservatorios.

No systema dos srs. Popp-Conti foram vencidos todos esses inconvenientes com o emprego do ar comprimido a pressões pequenas, de 10 a 20 kilogrammas, o que diminuiu já d'um modo notavel a força necessaria para a compressão, e por consequencia o preço d'esse trabalho, permitindo o emprego de reservatorios muito ligeiros nos vehiculos.

O aquecimento, levado á ultima perfeição pelo emprego de motores *compound*, faz-se por meio de coque, isto é, pela utilização directa do combustivel.

Os vehiculos automoveis do systema de que nos occupamos podem renovar a sua provisão de ar comprimido em todos os pontos que se deseje, sem demoras apreciaveis, servindo-se das tomas automaticas que mais adeante descrevemos, e devido ás facilidades que ha para transmittir economicamente, a grandes distancias, o ar comprimido a pressões moderadas.

As carruagens Popp-Conti tem, pois, além da sua leveza, a vantagem de conservar sempre a quantidade de ar comprimido sufficiente para supprir, não só uma interrupção do tubo de alimentação, como ainda para permittir o renovamento facil da sua provisão de ar.

Uma linha de tremvias, systema Popp-Conti, comprehende o seguinte:

1.º Uma estação central geradora, na qual motores de qualquer especie produzem o ar comprimido, actuando sobre compressores. Esta officina central é unica, emquanto que o systema de accumuladores de ar exige para cada linha a montagem de uma e algumas vezes de duas, como succede em Paris na linha de Saint-Augustin e Cours de Vincennes.

2.º Uma canalização em tubos de aço ou de ferro, de facil installação, para a conducção do ar comprimido aos diversos pontos da via onde as carruagens tem de se fornecer.

3.º Apparelhos chamados tomas automaticas, collocados em diversos pontos da via e que permittem que os vehiculos renovem instantanea e automaticamente a sua provisão de ar comprimido.

4.º Um determinado numero de carruagens em circulação sobre a via.

Dividido assim o assumpto a tratar, facil é descrever completamente o novo systema:

I — Officina ou estação central

Esta officina é composta simplesmente d'uma série de machinas a vapor ou quaesquer outros motores, accionando sobre compressores.

O ar comprimido é levado aos reservatorios, passando depois para a canalização á medida que é preciso.

Um regulador permite manter a canalização n'uma pressão absolutamente constante. Toda a installação é simples se a compararmos com a que requerem os tremvias electricos por meio de fios aéreos; e, além de simples, tambem muito mais economica, porque no tremvias electrico a installação tem de se fazer para o maximo da energia electrica que póde ser produzida na linha n'um momento dado, emquanto que para a de que nos occupamos, basta que se attenda á média da energia necessaria ao serviço.

Realiza-se, portanto, uma economia consideravel, notando-se que os compressores não custam mais caro do que os dynamos geradores, e as despesas para a con-

servação, são mais reduzidas. Devemos ainda juntar, que uma instalação de ar comprimido não requer aparelhos complicados, delicados ou caros, dos quaes não pôde prescindir a electrica, aparelhos para o manejo dos quaes se reclamam operarios especiaes.

Nas instalações a ar comprimido, toda a manobra é facil e de tão corrente aprendizagem, que qualquer trabalho com o machinismo, sem grande estudo.

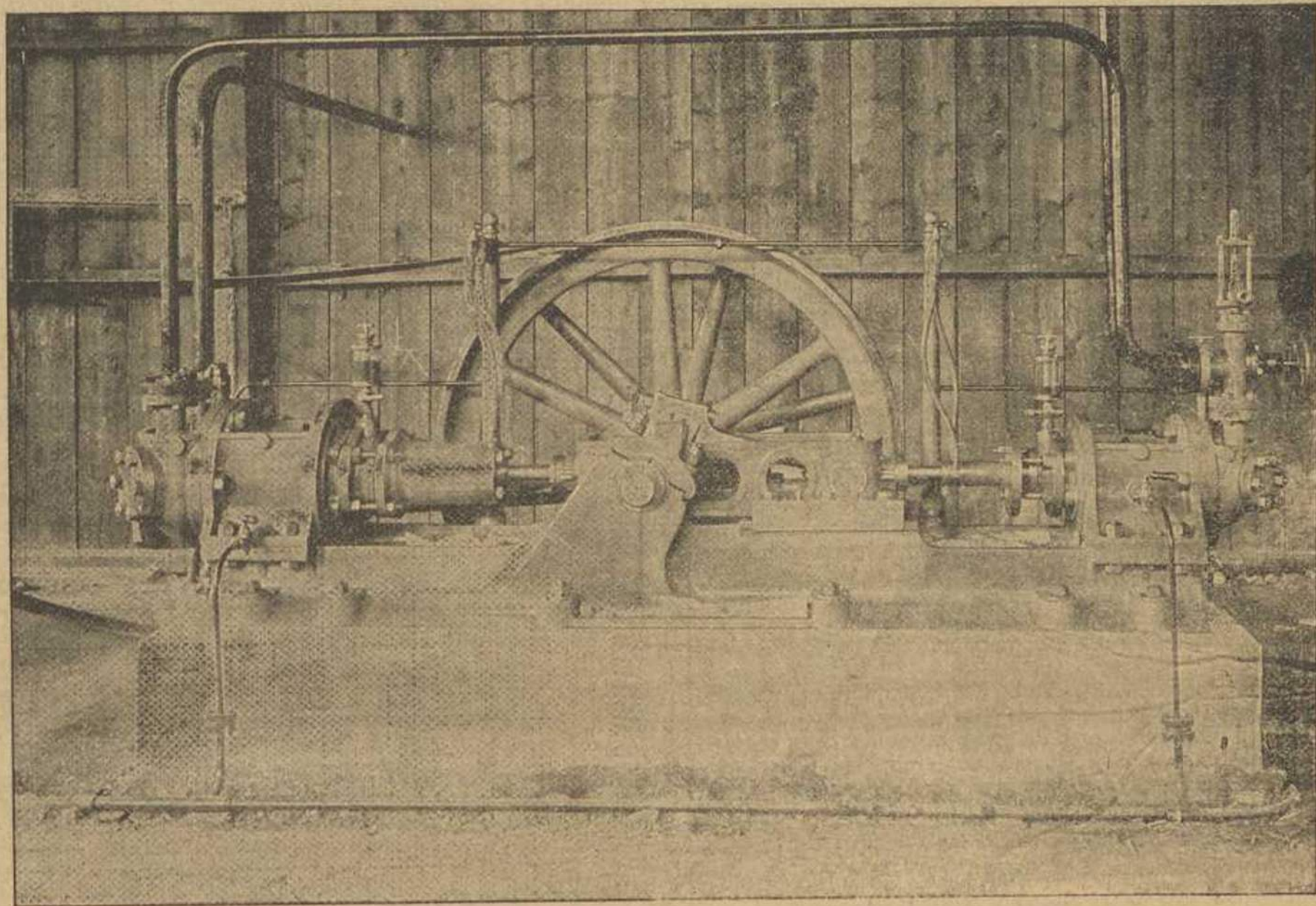
II — As canalizações

A tubagem que conduz o ar comprimido aos diferentes pontos da linha onde o vehiculo pôde tomal-o, é

Basta que se encontre com ella nos pontos em que estes teem que fazer o seu abastecimento, podendo por isso ser muito mais reduzida a sua extensão do que a do traçado da linha.

Na hypothese que damos no schema abaixo, vê-se que uma linha de tremvias, partindo de um centro para a periphéria de uma cidade e percorrendo esta toda em volta, apenas terá canalização no circulo a b c d e, muito bastante para fornecer de energia os carros que circulem de O a A, B, B', C, D e E, isto é, muito menos de metade da extensão da linha.

Para o caso d'uma interrupção parcial, é facil instal-



Compressor de ar, systema Popp-Conti. — (Vide artigo Os tremvias pneumáticos)

constituída por canos d'aço ou de ferro d'um diametro comprehendido geralmente entre 40 e 100 millimetros, ligados por meio de juntas à brides.

A collocação d'esta canalização é a mesma que se usa para as de agua ou gaz, podendo ser feita pelos mesmos operarios.

Esta canalização, porém, não necessita acompanhar toda a linha por onde os vehiculos teem que circular.

lar torneiras que fecham e isolam o ponto interrompido, continuando o restante em plena actividade.

Para melhor estudo do systema, damos hoje tambem, além da vista do carro, que é de uma grande elegancia, a da machina compressora.

Na continuação, daremos a descripção do aparelho de tomas d'ar automaticas e do que vae no vehiculo, com as gravuras correspondentes.

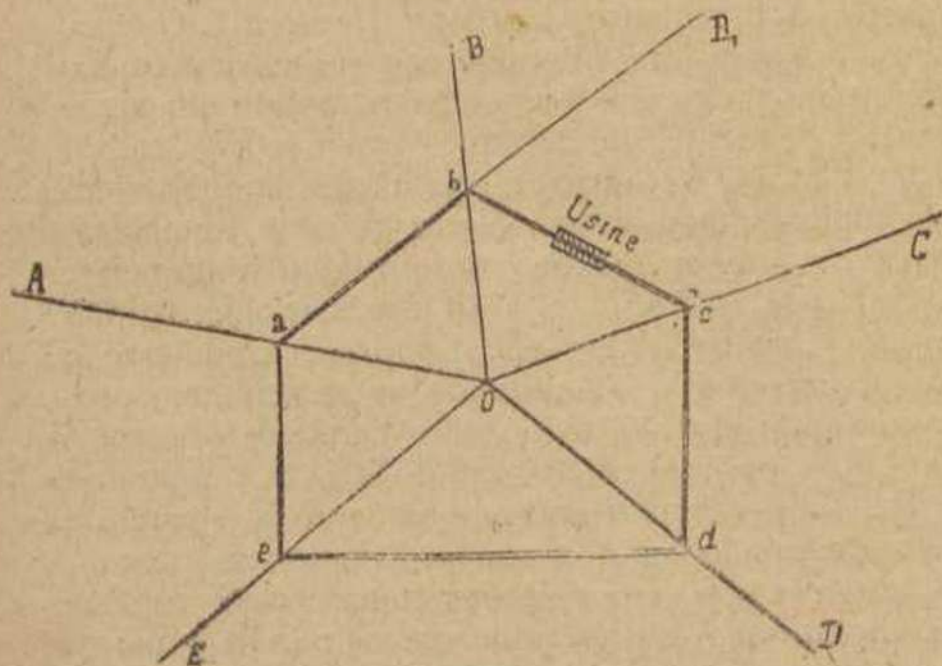
CARTA DE LOURENÇO MARQUES

(Correspondencia particular da GAZETA)

Lourenço Marques, 18 de janeiro de 1896.

Sendo esta a primeira que lhe dirijo no anno novo, desejo-lhe e aos nossos leitores, que elle seja cheio de felicidades para todos.

Foi aberto concurso para a construcção de um ramal de linha ferrea e de uma ponte caes na embocadura do rio Tembe.



E' uma obra das mais importantes, que se deve á iniciativa do sr. Antonio Ennes.

Esta obra vem facilitar enormemente a carga e descarga de todo o material de construcção que venha a este porto com direcção ao Transvaal; é uma medida de grande alcance que dará um grande futuro a Lourenço Marques.

As suas principaes condições são as seguintes:

O arrematante obriga-se a construir:

Um ramal de linha ferrea que, partindo, proximamente, do kilometro 7⁹⁷⁵ do caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transvaal e seguindo a directriz indicada no ante-projecto elaborado pela direcção d'este caminho de ferro, salvo modificações que se estabelecerem no caderno de encargos, se dirija para a praia, ao fundo do porto, em frente do logar escolhido para novo ancoradouro.

Uma ponte caes prolongando este ramal e disposta por forma que n'uma extensão de 200 metros possa ter uma minima altura de agua de 8^m nas maximas baixamares.

Uma linha telegraphica, ao lado do ramal da linha ferrea, com os respectivosapparelhos e accessorios necessarios para pôr em comunicação não só os extremos do ramal, mas ainda cada um d'estes com a estação de Lourenço Marques.

O ramal será completo em todas as suas partes com aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de via, estações, e em geral com todas as obras de construcção previstas ou imprevistas, sem excepção ou distincção, que forem necessarias para o completo acabamento do referido ramal.

A ponte caes será igualmente completa em todas as suas partes e será munida de linhas ferreas, guindastes, postes d'amarração, pharoes, balisas, etc., necessarias para que com toda a segurança se possa descarregar dos navios ou lanchas, carregar em wagons e conduzir para fóra da ponte caes um minimo de 500 toneladas em cada periodo de 10 horas de trabalho.

O ramal, desvio e linhas de serviço, exceptuando as da ponte caes, serão construidas com leito para uma só via, excepto as obras de arte, que terão a largura sufficiente para estabelecimento, em boas condições, de uma dupla via. Esta largura será de 7^m entre os parapeitos dos pontões e aqueductos. A largura de entre-via será de 1^m,965, contada entre os eixos dos carris.

A largura da via será de 1^m,08, contada entre os bordos interiores dos carris.

Os trabalhos mencionados deverão estar completos, em todas as suas partes, até 180 dias a contar da data da assignatura do contracto, e devem começar dentro do praso de quinze dias, a contar d'aquella mesma data. Por cada dia de demora além do supra indicado praso é o arrematante obrigado a pagar, no primeiro caso, uma multa de 90\$000, e, no segundo, 45\$000 réis.

Já se acha em serviço a nova locomotiva que chegou ha pouco de Inglaterra; chama-se *Antonio Ennes*.

Acabam-se de adquirir mais quatro locomotivas que se achavam em Londres promptas a embarcar e que eram destinadas ao caminho de ferro de Silati, *Compagnie Franco-Belge du chemin de fer du Nord de la République Sud Africaine*. Os engenheiros que procederam ao seu exame em Londres affirmam que a sua construcção e execução é excellente, e que os materiaes n'ellas empregados são muito bons.

E' portanto uma medida de grande vantagem que o governo tomou e que vae certamente levantar este caminho de ferro da crise em que se achava.

Estamos fazendo 6 comboios diarios, sendo um mixto e os restantes de mercadorias que transportam uma media de 450 toneladas diarias e esperamos começar em poucos dias, isto é, logo que o paiz vizinho esteja mais socegado, a transportar umas 600 t. diarias.

Hoje acham-se ancorados no porto de Lourenço Marques 3 navios de guerra inglezes (couraçados) e outros 2 allemães, 3 canhoneiras portuguezas, 7 vapores mercantes e 10 navios de vella. É pois magestoso o espectáculo do nosso porto n'este momento. Esperam-se mais 10 navios de guerra, inglezes, e uma esquadra allemã. Tudo isto por causa dos ultimos acontecimentos do Transvaal de que deve ter tido ahi desenvolvendo conhecimento.

Até breve.

J. M. C.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 8 de fevereiro de 1896.

A probabilidade d'um augmento consideravel nas receitas dos caminhos de ferro inglezes, durante o segundo semestre de 1895, a que me referi na minha ultima correspondencia, foi inteiramente confirmada pelos relatorios das varias companhias, até agora publicados. Os dividendos já annunciados resultam completamente satisfactorios. A companhia *Brighton* augmentou a sua repartição em $\frac{1}{2}$ por cento por anno, e as companhias *Sheffield*, *South-Eastern* e *South-Western* pagaram cada uma mais $\frac{1}{4}$ por cento. Muito melhor resultado, porém, é o da *Great Eastern Company*, que, além de pagar um dividendo augmentado com 1 e $\frac{3}{4}$ por cento, transferiu a um fundo de reserva a somma de £ 18.000 e transportou a de £ 50.000 para o novo semestre. Ha dois annos, a mesma companhia pagou somente um dividendo de $1\frac{1}{4}$ por cento contra o de 4 % que acaba de se annunciar, que é o melhor annuncio pela referida companhia durante muitos annos. O dividendo da *South-western Company* não resultou tão satisfactorio como alguns dos outros, devido, provavelmente, ás grandes despesas d'esta companhia com respeito ás docas de Southampton. Um dos annuncios mais satisfactorios é o da *Lancashire & Yorkshire*, cujo dividendo é á razão de $5\frac{1}{4}$ % contra $4\frac{1}{2}$ % ha um anno e 3 % em 1894.

*

A estatistica do caminho de ferro aereo electrico de Liverpool mostra um augmento de trafego continuo e lisongeiro, sendo como segue o numero de passageiros transportados por elle, desde a sua inauguração:

	Semestre até 30 de Junho de 1894	Semestre até 31 de Dez. ^o de 1894	Semestre até 30 de Junho de 1895	Semestre até 31 de Dez. ^o de 1895
Em 1. ^a classe.....	277.653	362.179	400.260	444.762
» 2. ^a »	1.246.975	2.228.224	2.114.462	2.374.794
Operarios (bilhetes especiaes de ida e volta).	1.336.809	1.050.976	945.338	960.819
Totaes...	2.861.437	3.641.379	3.460.060	3.780.375

Acaba de se annunciar um dividendo de 5 % por anno sobre as obrigações privilegiadas, e de $3\frac{1}{2}$ % sobre as acções ordinarias.

*

O resultado dos esforços da *Great Western Railway Company* para satisfazer aos agricultores é pouco animador. Movido pelas queixas continuas dos agricultores ácerca da difficuldade de encontrar sahida para os seus productos, por motivo do custo subido de transporte, o presidente da *Great Western Company* formulou um projecto liberal e comprehensivo com o fim de attender a essas reclamações, pondo em vigor uma tarifa reduzida de qualquer procedencia, com a condição de que os agricultores locaes cooperassem para completar uma carga diaria de tres toneladas. Prometteu tambem receber os productos agricolas, acondicional-os, transportal-os a um mercado vizinho ou ao de Covent-Garden em Londres, vendel-os ao melhor preço possivel, remetendo ao agricultor o producto liquido produzido, menos uma pequenissima comissão. Mas parece tempo perdido para a companhia tratar de comprazer aos agricultores, pois que estes se oppõem obstinadamente a cooperar com ella, negando-se uns a entrar em relações commerciaes com os seus competidores, e preferindo outros o mais familiar, bem que menos proveitoso, mercado local.

A *North Metropolitan Tramway Company*, a mais poderosa de todas as companhias de tremvias de Londres, introduziu ha pouco n'uma parte do seu serviço uma reforma—relacionada com os bilhetes de ida e volta—que a põe adeante de todas as demais companhias, tanto de caminhos de ferro como de tremvias.

Bilhetes de ida e volta para os tremvias desconheciam-se em Londres; mas a *North Metropolitan* não sómente os introduziu mas constituiu-os transferíveis e validos para qualquer dia. Além d'isso, qualquer meta-de do bilhete é valida para uma viagem em qualquer sentido e em qualquer ocasião, apesar de que o bilhete de volta se vende a um preço muito reduzido. O resultado é tão satisfactorio, que a companhia acaba de estender o systema a todo o seu serviço. O numero de passageiros augmentou enormemente e é certo que a experiencia contribuiu sensivelmente para o excellente dividendo de 8% que os directores acabam de repartir. O bom exito d'esta innovação incitará, sem duvida as demais companhias de tremvias a imital-a; e é mesmo provavel que as companhias de caminhos de ferro vejam a necessidade de introduzir algum melhoramento no seu systema de bilhetes de ida e volta, que deixa muito a desejar.

W. N. Cornett.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de Obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas de 26 de dezembro ultimo: ha por bem approvar o novo projecto, datado de 9 de outubro de 1894, de modificação de variante do caminho das Mós, na quinta do Vesuvio, entre os perfis 7 e 14 da 9.ª secção do caminho de ferro do Douro, e seu respectivo orçamento, na importancia de 729\$365 réis, sendo assim reduzido o primitivo orçamento da quantia de 31\$019 réis.

Paço, em 29 de janeiro de 1896. = *Arthur Alberto de Campos Henriques*.

Para o director dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto dactado de 6 de dezembro findo, de uma ponte para dupla via, com taboleiro metallico, sobre o rio Jamor, ao kilometro 7,60 do ramal de Cascaes, destinada a substituir a que foi destruida em 8 de setembro ultimo e a obra provisoria ali existente, elaborado e apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes; ha por bem, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, de 30 de janeiro findo, approvar o referido projecto.

Paço, em 5 de fevereiro de 1896. = *Arthur Alberto de Campos Henriques*.

Para o director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro apresentada pela companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria do caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella, relativa ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1895, primeiro semestre do anno economico de 1895-1896: ha por bem, conformando-se com o parecer de 30 de janeiro findo, do conselho superior de obras publicas e minas, approvar a referida liquidação e ordenar que a mencionada companhia seja paga, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, como liquidação da garantia de juro do primeiro semestre do anno economico de 1895-1896, a quantia de 27:934\$063 réis.

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

Paço, em 5 de fevereiro de 1896. = *Arthur Alberto de Campos Henriques*.

Para o director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidação de garantia de juro apresentada pela companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria do caminho de ferro de Santa

Comba Dão a Vizeu, relativa ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1895 (1.º semestre do anno economico de 1895-1896):

Ha por bem, conformando-se com o parecer de 3 de janeiro findo do conselho superior de obras publicas e minas, approvar a referida liquidação na importancia de réis 31:152\$233 e ordenar:

1.º Que, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á companhia nacional de caminhos de ferro aquella quantia de réis 31:152\$233, importancia total do juro garantido e liquidado em relação ao 1.º semestre do anno economico de 1895-1896;

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

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

Paço, em 5 de fevereiro de 1896. = *Arthur Alberto de Campos Henriques*.

Para o director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 8, p. v. do Sul e Sueste.—Transportes de azeite vinho e vinagre.

Esta tarifa, que vae annexa ao presente numero, é a reforma da que se publicou em agosto de 1894 e então tambem démos como annexo.

Esta reforma conserva todas as vantagens de preços e condições anteriormente existentes, accrescentando uma outra nova, tal é a do preço do transporte dos vinhos nas expedições com o peso minimo de 6.000 kilos, ou que paguem como tal, não poder ser superior a 3\$200 réis, isto é, que todos os percursos superiores a 200 kilometros, como o são os de todas as estações além de Carregueiro para Lisboa, gosarão d'este preço reduzido.

Como exemplo citaremos que uma tonelada de vinho de Faro para o Barreiro que até agora pagava 5\$440 de transporte, fica pagando agora só 3\$200 réis, isto é pouco mais de 9 réis por kilometro.

Este preço deve promover uma grande affluencia de trafego vinhos á capital.

Congresso internacional de caminhos de ferro

QUINTA SESSÃO

(Londres — 1895)

Questão decima terceira

Organização dos serviços

Organização dos serviços d'administração central e dos serviços externos nas diversas rêsdes dos diferentes paizes.

RELATOES

Sr. G. DUCA, director geral dos caminhos de ferro do Estado românico, professor na escola de pontes e calçadas de Bucharest.

Sr. FRED. HARRISON, director geral do noroeste inglez.

As organizações dos serviços dos caminhos de ferro nos diferentes paizes, em que tem penetrado este elemento de civilização e de progresso, são como as physionomias humanas; parecidas, ha muitas; eguaes, nenhuma.

Para o evidenciar bastar-nos-ha o exemplo de casa. Os proprios caminhos de ferro do Estado portuguez, nas suas duas rêsdes, frisam a comparação; filhos do mesmo pae, a quem examinar detidamente as suas feições, parecerão, por certo, fructos de diferente matrimonio.

E assim por todo o mundo ferro-viario, a diversidade de raças, de costumes, de razões historicas, de individualidades preponderantes, multiplica quasi até o infinito a estrutura administrativa da exploração.

Não tanto nas instancias superiores do serviço, para as quaes as duas grandes divisões de caminhos de ferro administrados pelo Estado e por companhias teem, cada uma, a sua organização geralmente adoptada e subordinada no primeiro caso a um conselho de administração e no segundo ao ministerio das obras publicas.

As variantes não são mais do que transições d'um para outro systema, e todas podem dar optimos resultados, quando os homens as não pervertem.

Por isso, de certo, não se detiveram os congressistas por um momento sequer a debater qual das fórmulas, administração pelo Estado, administração por companhia, é preferível, questão mais comparável às das nossas antigas sabatinas universitárias do que às de interesse pratico proprias de um congresso, cujo fim é, no sentido mais lato da palavra, essencialmente tecnico.

Foi tratada essa questão nas columnas d'este periodico por dois eximios engenheiros portuguezes, dos quaes um já falleceu; os prós e os contras vieram todos á tela em longa procissão; os gladiadores mostraram todo o ardor e toda a destreza; as arremetidas foram, a mais não poder ser, vivas e impetuosas; o resultado, porém, foi apenas o deliciaimento dos espectadores deante de pugna tão brilhantemente sustentada; cada um ficou com a sua opinião e os contendores retiraram da arena sem beliscadura.

Já o ponto relativo á direcção e serviços geraes annexos mereceu mais a discussão dos congressistas, e foi elucidado por meio de numerosissimos exemplos que concorreram para estabelecer as bases de alguns principios, que caracterizam a melhor administração.

O principio da unidade de direcção parece geralmente admitido.

Ha, porém, dois systemas: o do director, deixem-nos assim dizer, absoluto, e o do director adstricto ao conselho dos chefes de serviço, por outra, um directorio.

Ambos os systemas teem partidarios, mas o primeiro é o mais geralmente seguido e o que mais se concilia com o principio da unidade de direcção.

E' claro que uma só pessoa não pôde ter conhecimentos profundos em todos os ramos da sciencia dos caminhos de ferro, mas ser secundado pelos differentes chefes de serviço não quer forçosamente dizer que se obtempere a um areopago formado por elles.

Areopago em que, como no de Athenas, a integridade e a sabedoria podem ser muitas, mas em que tambem abundam os antagonismos, e de ahí taes divergencias e controversias, que só a auctoridade de um director unico e soberano pôde pôr-lhes co-ro e determinar a resolução das questões.

O governo d'um caminho de ferro assemelha-se mais ao de uma casa do que ao de um Estado; é, pois, mal cabido applicar-lhe o regimen parlamentar.

O primeiro relator, que se incumbiu da parte relativa aos caminhos de ferro do continente, compara muito bem o director a um regente de orchestra, ao qual ninguem exige que saiba tocar todos os instrumentos, e cuja necessidade para o desempenho de qualquer symphonia ninguem contesta. O que se torna indispensavel, acrescentamos nós, é que saiba musica. E a musica dos caminhos de ferro é a administração.

Portanto — director unico e independente dos chefes de serviço; chefes de serviço responsaveis, reunidos periodicamente em conferencia presidida pelo director, que nos casos de necessidade corte as questões e resolva; eis o que parece mais razoavel, mais pratico e mais seguido.

Quanto á distribuição dos serviços, variadissimos são tanto os systemas, como as divisões d'estes, tendo as administrações em vista umas vezes centralizar e outras descentralizar, e peccando sempre quando exaggeram um ou outro systema.

Quatro grupos são geralmente adoptados segundo as affinidades dos serviços respectivos:

- 1.º — serviços puramente administrativos: secretaria geral, contabilidade e fazenda, contencioso;
- 2.º — serviços comprehendidos na denominação geral de exploração: movimento, trafego, tarifas, reclamações, fiscalização;
- 3.º — serviços relativos ao material circulante e á tracção;
- 4.º — serviços relativos á conservação da via e ás construcções.

Assim, sob ponto de vista theorico, podemos dizer que a divisão natural dos serviços se resume no seguinte:

- 1.º — administração geral;
- 2.º — exploração;
- 3.º — material e tracção;
- 4.º — via e obras.

Os armazens são incluídos no primeiro grupo, ou nos outros tres, ou em todos, conforme a opinião das administrações.

Umam teem um serviço de armazens geraes encarregado de ornecer materiaes a todos os serviços; outras, sem constituir com jos armazens um serviço especial, directamente subordinado á direcção, são levadas a annexal-os a outro serviço, que, em geral, é o de material e officinas; outras deixam a cada serviço a faculdade de fazer directamente os aprovisionamentos, reduzindo os armazens centraes tão sómente aos fornecimentos de objectos de escriptorio, impressos, etc.

Ha ainda entre os systemas applicados o mixto, em que a via realiza por si propria os fornecimentos do material que lhe é peculiar, e o material e tracção tem como adjunto o serviço dos armazens geraes.

Devemos registrar que o primeiro systema, isto é, os armazens geraes em toda a extensão da palavra, sem excepção, não foi o

que alcançou maior numero de votos, mas sim o mais ou menos mixto, em que os serviços fazem os seus fornecimentos em maior ou menor escala.

Passemos aos serviços externos.

Dois systemas principaes se offercem: o central, em que para cada serviço as linhas são divididas em circumscripções subordinadas a um chefe, e o cantonal, em que as linhas são divididas em circumscripções autonomas, cada uma com o seu centro de exploração, e por consequencia com o seu chefe encarregado de todos os serviços (*offices d'exploitation*).

A experiencia d'estes dois systemas parece estar sobejamente feita; os cantões de exploração, ainda preconizados por alguns engenheiros e administradores, estão condemnados por maioria de votos.

O relator romão declarou-se abertamente contra este systema, e o inglez, em todos os exemplos que cita, affirma o principio da centralização dos serviços externos na dependencia do conselho de administração e do director geral (*general manager*).

No continente o exemplo do Estado prussiano é muito significativo; n'aquella rede chegou a haver 11 direcções e 75 cantões de exploração; direcções com extensão de linhas variando de 1.300 a 1.400 kilometros, cantões de exploração com extensão de 130 a 450 kilometros; desproporções estas que as circumstancias historicas explicam, e que se filiam principalmente no resgate das linhas particulares effectuado desde 1880, epoca em que o governo d'aquelle paiz começou a constituir a sua rede de caminhos de ferro.

O resultado geral da exploração demonstrou que as grandes circumscripções não eram menos bem administradas que as pequenas, pelo contrario; e que o escalonamento da administração em tres instancias: ministério, direcção e sub-direcções de exploração, não fazia mais do que complicar a engrenagem da administração e importar despesas avultadas.

O respectivo ministro proclamou isto bem alto no parlamento, e teve echo bem distincto na assembleia, mostrando que os cantões de exploração, constituindo-se em pequenas direcções, abarcam do caminho que se lhes quiz traçar, e se engolfaram cada um no seu mar de burocracia, por meio de ondas de correspondencia, relatorios, officios, papelada.

Entre nós, na rede da Companhia Real, tambem já tivemos uma especie de tentativa de cantão de exploração; foi na linha da Beira Baixa e abortou em menos de um anno.

Os inglezes julgam que o essencial é ter um bom pessoal, sabio e habilmente dirigido, e a este proposito recordam o dito de Disraeli: *You look too much to systems, and too little to men.*

É isto bem verdade, mas tambem o não é menos, que os homens serão melhores e farão serviço muito mais perfeito, se o systema for mais racional e mais pratico.

Não obstante, a ultima impressão do congresso, foi a da observações, que veio de além da Mancha, e nas conclusões seguintes é manifesta a tendencia conciliadora de todas as opiniões, na qual primam sempre os congressistas, dando ao seu parecer uma feição banal:

1.º — da discussão resulta que as instituições e a organização differem segundo as redes; parece, pois, difficil applicar methodo uniforme;

2.º — se uma certa descentralização se impõe nas redes de grande extensão, é necessario, todavia, submeter todos os serviços a uma auctoridade superior, conferindo-lhes, porém, o direito de iniciativa correspondente á sua situação;

3.º — a condição mais importante parece, portanto, estar sobre tudo na escolha e excellencia do pessoal.

(Continua).

A. Luciano.

NOTAS DE VIAGEM

XV

Costumes inglezes

No dia em que este numero se publica, a população folgazã das cidades catholicas diverte-se atirando-se coisas que são mais ou menos pesadas, segundo a craveira da civilização dos que as jogam e a assistencia da Dona Policia, que, por acaso, os vigia, ou, sem acaso, os deixa livres para se divertirem.

Pois a Inglaterra que não tem folguedos carnavalescos nem *cocottes* (?), nem ramos de violetas, nem *chechs*, nem bisnagas, tambem joga o entrudo, mas em pequenas doses, isoladamente, por familias, cada vez que ha um casamento.

Melhor é contar-lhes a minha surpresa, quando o soube:

Era domingo, 11 da manhã, e eu estava em Liverpool. Nas ruas nem viv'alma; carros nem vel-os; estabelecimentos todos, mas positivamente todos, fechados; ninguém pelas janellas — uma cidade morta.

— Onde está esta gente? perguntei eu ao dono do hotel.

— Nos officios, me respondeu elle; ao domingo todos vão para a igreja.

— Pois também eu vou. E sahi á busca d'esses numerosos e simples templos protestantes, onde esperava encontrar toda a população dos 600.000 habitantes da grandiosa cidade, em beatifico recolhimento.

Entrei n'uma, n'outra, perguntei aqui, inqueri acolá, — tudo vasio.

Applicava-se a phrase: «*cobra boa fama e deita-te a dormir*». O bello inglez vae tendo fama de ultra-religioso e... em grande maioria deita-se a dormir ao domingo, muito bem descansado, sempre crente de que o seu vizinho lá vae caminho da igreja resar por elle.

Mas n'uma igreja ouvi, cá de fóra, um certo borborinho; vozes agudas e rombas agitavam as camadas de ar que se filtravam pela porta sempre fechada.

Devia ser um côro, pensei, ali sim, resava-se com fervor. E fui entrando.

Mas logo á porta notei um facto que me surpreendeu: O chão achava-se coberto de arroz crú.

Acudiu-me á ideia que me houvesse enganado e aquella entrada dêsse para algum armazem; puxei o batente de oleado e entrei.

Pois era com effeito uma igreja, mas qual foi o meu espanto quando vejo apenas dentro d'ella umas dez pessoas que n'uma alegria communicativa se arremessavam punhados de arroz e... talos de couve!

E gritavam, e umas meninas tapavam a cabeça com as capas para não apanharem mais arroz, que uns rapazes lhes deitavam, e elles perseguiam-as por entre os bancos, e davam-lhes com as couves na cara. Um *pagode* perfeito!

Confesso que fiquei estatico ao ver aquelle espectáculo, e só principiei a mover-me quando um objecto azul escuro, arremessado por uma *lady* a um rapaz, passou tão perto da minha cabeça que por pouco me não apanha.

Olhei espantado — era um chinello velho!

Não quiz saber de mais nada e retirei-me para não ser corrido ao chinello, muito persuadido de que fóra entrar na capella do hospital dos alienados.

Contra o meu costume perguntei. Interroguei o *police-man* que se perfilava á porta e que sem mecher a cabeça, como é costume de todos, esboçou extraordinariamente um sorriso e me disse como o seu laconismo usual.

— E' um casamento.

Vim a saber depois que o sapato, o chapim velho e o arroz a mãos cheias são brindes obrigados no casamento inglez!

Já se vê que o uso, o peso e a qualidade do projectil variam com a graduação social dos noivos, e estou a imaginar como deve ser encantador, entre os musculosos trabalhadores das docas, atirarem á recémcasada com uma das suas botas que pesam um kilo...

Mas os costumes inglezes, em materia de religião, preparavam-me outras surpresas.

Uma noite, de domingo, regressava eu a Londres de uma digressão e vejo parar á porta do hotel um pequeno carro com uma caixa que parecia um realejo; ao lado um rapaz com uma cadeira e outro com dois lampiões de petroleo.

Eu já sabia que o realejo está nos costumes inglezes como antigamente esteve nos nossos, e sabia mais que na city, o bairro dos negocios, são elles prohibidos de entrar até certas horas da tarde, para não distrahiem os trabalhos dos escriptorios.

Eu que, não tendo theatro onde passar a noite — porque ao domingo nem as exposições abrem — me preparava para me deitar ás 9 horas, vendo a perspectiva de um moinho de musica debaixo das janellas preparava-me para dar um *shilling* ao homem para que me deixasse socegar, quando vejo que o carro pára, o rapaz põe a cadeira no meio da rua, o velhote assenta-se, abre a caixa, tira umas duzias de livros que distribue por algumas damas que o rodeavam, levanta uma tampa e apparece um teclado, o outro fixa os candieiros nos angulos do orgão e ahi começa o ratão a tocar e as damas a cantarem psalmos. Uma catechese em plena rua!

E por signal que havia melodias bem bonitas.

A breve trecho mais de cem pessoas tomavam a rua, e tudo cantava harmoniosamente ao som do orgão.

Depois o velho subiu para a cadeira e começou um sermão com uns pulmões prodigiosos, e uma verbosidade pasmosa, exaltando as bellezas da religião christã, sermão que durou perto de uma hora sempre na mesma elevação de ideias e de voz. Parecia o capitão Machado a defender os pescadores de Peniche.

Em meio do discurso um discolo embriagado começa a combater-o, um policia põe-lhe a mão no hombro — era um homem preso. Nem uma palavra se trocou.

Só o orador tirou do facto motivo para uma nova demonstração da bondade do Christo.

Por ultimo nova cantata até as 10 e meia, hora a que se desarmou a futrica, recolhendo-se os livros e pedindo o orador aos circumstantes que voltassem no domingo seguinte ás 9 horas, se queriam mais.

Esta propaganda, porém não é unica nem só ella se faz em plena rua em Inglaterra.

N'um extremo do *Hyde park* em *Park Lane* no canto da *Oxford Street* reúnem-se todos os sabbados de tarde numerosos grupos que vulgarizam, por meio de discursos entusiasticos, as suas ideias, sejam estas as mais retrogradadas ou as mais avançadas.

Ali se discutem as leis votadas no parlamento como se proclamam as bellezas do socialismo, ao mesmo tempo que, ao lado se toca orgão entoando canticos sagrados e n'outro grupo visinho se exhibe a figura de um ministro empalhado á risota e ás vaias dos circumstantes.

Berros, canticos, imprecações vaias, orações, insultos confundem-se n'um côro hybrido n'um tumulto infernal a que a policia assiste impassivel como se todos estivessem de accordo.

Estes *meetings* são uma valvula de segurança na singular constituição d'aquella sociedade. São gazes que se escapam e que reprimidos produziram explosão.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia de Seguros «Fidelidade»

De ordem do ex.^{mo} sr. presidente é convocada a assembléa geral d'esta companhia a reunir-se, no seu escriptorio, largo do Corpo Santo, n.º 13, 1.º andar, no dia 22 do corrente, pelas 7 1/2 horas da tarde, para os fins designados no § 3.º do artigo 16.º e nos artigos 17.º e 18.º dos estatutos. Até o dia da reunião acham-se patentes os livros da escripturação e balanço respectivo ao anno de 1895, para os srs. accionistas que os queiram examinar.

Lisboa, 6 de fevereiro de 1896. — O secretario, *Victoriano Estrella Braga*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de fevereiro de 1896.

A situação dos nossos mercados continúa a resentir-se das circunstâncias especiaes em que nos achamos. Para agravar essa situação veio a depressão causada no nosso mercado de generos coloniaes, não só pela crise manifestada na Africa Occidental, mas também pela sensível baixa que nos mercados externos houve com relação áquelles generos, especialmente ao café. No mercado financeiro tem havido apenas a animação, por assim dizer artificial, resultante do pagamento, que se está fazendo, dos dividendos do 2.º semestre de 1895. No mais ha uma grande indecisão, e talvez mesmo se possa dizer um certo receio, pelo que respeita á administração financeira do Estado, por não serem ainda conhecidas as medidas da fazenda que o governo tenciona apresentar ás côrtes, e sobre as quaes tem corrido versões algo alarmantes.

Continuam as afirmações optimistas acêrca da situação do thesoiro, mas claro é que semelhantes optimismos não são acreditados por quem conhece as despesas extraordinarias, que forçada e não forçadamente tem sido feitas ultimamente e que não poderão deixar de augmentar muito os encargos do Estado, excedendo todas as previsões. O dinheiro continua a apparecer com certa facilidade á razão de 5 1/2 e 6 p. c. para descontos e de 6 p. c. para reportes. As inscrições mantiveram-se firmes; não tem havido operações na divida externa consolidada, que estão nos mercados externos a 25 3/4, o que representa 77,25 % ao juro integral de 3 p. c. As obrigações de 4 p. c. continuam a ter bastante procura, tendo subido, assim como as de 4 1/2. Tem havido certa procura em titulos d'esta especie, parecendo que n'elles começa a haver disposição favoravel do publico.

As obrigações *Loanda-Ambaca* cotam-se a 76 com tendencia para a alta. Como muitas vezes temos dito, este papel é de primeira ordem para a collocação de capital, pois tem juro garantido em ouro e integralmente pago. Como dissémos, a companhia d'este caminho de ferro fez um contracto com o Banco Ultramarino, que lhe adeantou as sommas precisas para o acabamento da linha, sobre penhor de um certo numero de obrigações em carteira. A companhia está quasi attingindo o kilometro 360, termo da linha; em breve deve ser aberta á exploração mais uma secção de 20 kilometros, o que fará elevar o rendimento e consequentemente deverá influir na cotação das obrigações que, se para alguma cousa servem os calculos rigorosos, deverão a breve trecho exceder o limite de 80\$000 réis.

Tinha-se affirmado que o governo ia intervir ainda uma vez no syndicato Salamanca, afim de liquidar de vez esta questão, tantas vezes declarada como tendo sido liquidada, e renovando-se depois sob o pretexto de o não haver sido bem.

Pelo que se dizia agora, o governo tomaria a si todos os encargos da companhia dos caminhos de ferro e docas, alienando as linhas de Salamanca. Pois apesar de se ter affirmado isto, e da longa propaganda feita pela imprensa do Porto, n'este sentido, parece que o governo não intervem no negocio, apesar de vivamente apouquetado para esse fim.

Os cambios tem estado frouxos com pequenas alternativas, quando a especulação as suscita. Tem regulado o cheque sobre Londres a 42 e 42 1/8, sobre Paris 677 e 680. A libra tem tido o agio de 1\$100, 1\$120, 1\$180 réis.

O governo pensa em reconstituir a circulação monetaria da provincia de Moçambique. Para esse fim diz-se que vae nomear uma comissão. Não sabemos bem para que, pois no ministerio da marinha deve existir um projecto para realizar essa reconstituição por forma simples, efficaz e sem larga despesa. Esse projecto foi elaborado em 1891 pelo sr. conselheiro Marianno de Carvalho e é um trabalho de primeira ordem. Hoje apenas teria de soffrer ligeiras modificações determinadas por circunstancias occorridas em Moçambique depois d'aquella data e que o eminente estadista não podia prever.

J. F.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 février, 1896.

Le marché, satisfait du présent et confiant dans l'avenir, s'est enfin décidé à sortir de sa réserve maussade dans laquelle il avait cru devoir se renfermer depuis quelques mois. En ce qui concerne spécialement le marché des mines d'or, les cours se sont améliorés sensiblement et les transactions devenues de plus en

plus nombreuses — par conséquent plusieurs grandes opérations financières, qui, depuis longtemps à l'étude, ne pouvaient voir le jour par suite du mauvais état de la place, vont prochainement faire leur apparition: en première ligne notre Emprunt Tonkinois.

Le 3 % passe à fr. 103,05, le 2 janvier il cotait fr. 101,40 — l'amortissable vaut 101 fr. — et le 3 1/2 — fr. 106,60, coupon détaché.

L'Italien s'inscrit à fr. 84,20. La situation de l'Italie reste la même au point de vue financier, c'est à dire qu'elle est loin d'être brillante.

L'Extérieure est calme à fr. 61 3/4.

La continuation des meilleures recettes favorise les *Fonds Portugais* — le 3 % s'avance à 26 fr.

L'obligation des *Tabacs* progresse à 485 fr.

La fermeté des *Fonds Brésiliens* s'accroît de jour en jour, et ils retrouvent peu à peu leurs anciens cours.

L'agio sur l'or continuant à baisser à Buenos-Ayres, les valeurs *Argentines* en sont de plus en plus heureusement influencées.

Les *Fonds Russes, Chinois et Turcs*, sont fermement tenus.

Établissements de Crédit. — La *Banque de France* reste à 3550 fr. — La *Banque de Paris* finit à 810 fr. On vient d'admettre à la cote officielle les actions des mines d'or de Russie: Cette société a une large participation dans cette affaire qu'on dit bonne.

Le *Crédit Foncier* faiblit à 685 fr.

Le *Comptoir National d'Escompte* cote 590 fr., ex-coupon de 12,50 fr. poursuivant sa marche en avant.

Les actions de nos grandes lignes de *Chemins de Fer* n'éprouvent pas de changement.

Les obligations des *chemins Portugais* se négocient à 125 fr.

Les recettes satisfaisantes d'une part et une légère détente du change ont favorisé la continuation de la reprise des *Chemins Espagnols*.

Valeurs industrielles. — Le *Suez* s'inscrit en nouvelle hausse à 3.295 frs. en raison de la plus value des recettes qui sont en augmentation de 820.000 fr. sur 18,5 pour la période comprise entre le 1er janvier et le 4 février.

Le *Bec Auer*, ferme à 1.070 fr.

Le *Panama* cote 7 fr. — le *Box a lots*, 135 fr.

La démission de Mr. de la Tournerie, assez imprévue après les déclarations enthousiastes du rapport lu à la dernière assemblée, a produit une facheuse impression.

Le *Gaz de Madrid* termine à 130 fr.

L'obligation *Gaz de Lisbonne* passe de 300 à 305 fr.

Le *Figaro* vaut 1110 fr. Le dividende de l'exercice 1895 a été fixé à 65 fr.

La part *Petit Parisien* ferme à 985 fr., et l'action *Petit Journal* à 1390 fr.

Nous apprenons que la *Compagnie Française des Pétroles de l'Amérique du Sud* vient d'acheter pour 62.500 fr. les réservoirs et établissements de Mr. Normand, entrepositaire de pétrole au Pérou. — Cette acquisition donnera à la Compagnie une situation prépondérante pour la vente des produits à Lima et dans les autres villes voisines.

Mines d'or. — Toute la cote est en hausse et la reprise s'effectue dans des bonnes conditions appuyée par le comptant: la dernière liquidation de Londres s'est même faite à des cours relativement bas.

Nous retrouvons la *Robinson* à 262,50 fr.

La *Chartered* s'avance à 140 fr. Mr. Cecil Rhodes ayant fourni au gouvernement anglais les renseignements qui lui ont été demandés sur l'affaire Jameson.

La *Mozambique* à 42 fr. gagne 10 fr. dans un mois.

La *Mossamedes* termine à 20 fr.

Les valeurs de cuivre sont plus calmes.

Le *Rio* clôture à 445 fr. et le *Tharsis* à 126 fr.

L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v.....	42 1/4	42 3/16	Desconto no Ban-	
" cheque.....	42 1/8	42 1/16	co de Portugal.	6 0/0
Paris 90 d/v.....	676	677	No mercado.....	6 0/0
" cheque.....	679	679 1/2	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	274	276	res	212
" cheque.....	278	280	Cambio Brazil...	9 1/16
Francfort 90 d/v.....	274 1/2	276 1/2	Premio libra.....	1\$170
" cheque.....	278 1/2	280 1/2		
Madrid cheque.....	950	960		

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

FEVEREIRO														
BOLSAS	1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	—
Lisboa: Inscriptões assent....	36,25	36,24	—	36,59	37,80	36,14	36,15	36,20	36,20	36,25	36,25	36,25	36,25	—
» coupon	35,90	36	35,93	35,90	35,90	35,90	35,95	36	36,05	—	36,05	—	36	—
Obrig. 4 0/0 1888.....	—	—	17 000	—	—	—	17,030	17,030	—	17,050	—	17,100	—	—
» 4 0/0 1890 assent....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 0/0 1890 coupon...	—	—	—	—	—	43,600	43,600	43,600	—	—	—	43,900	43,900	—
» 4 0/0 1890 externo...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 assent.....	49,500	—	—	—	—	50,000	50,000	49,800	—	50,000	—	50,000	49,900	—
» 4 1/2 0/0 coup. int....	49,500	—	—	—	49,700	49,800	49,800	—	50,000	—	50,000	—	50,000	—
» 4 1/2 0/0 externo.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações B. de Portugal.....	—	129,000	129,100	129,000	—	—	—	129,000	129,000	—	129,000	129,700	130,200	—
» » Commercial.....	—	106,200	—	—	—	—	—	—	—	—	103 000	—	—	—
» » N. Ultramarino...	63,400	63,500	64,500	64,500	—	64,500	64,500	—	—	64,500	64,500	65,000	64,700	—
» Tabacos coupon.....	—	70 000	—	—	—	—	70,000	—	—	—	—	—	70,000	—
» Comp. Real.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6 0/0.....	—	—	94,000	—	—	—	93,700	94,000	94,000	—	—	94,000	94,000	—
» » 5 0/0.....	—	91,300	91,300	91,300	—	—	—	91,000	—	91,000	91,000	—	—	—
» Comp. Real 3 0/0.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» C. Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25,000	—	—
» Atravez Africa.....	—	75,000	—	—	75,000	75,000	75,000	75,000	—	75,500	76,000	76,000	76,000	—
Paris: 3 0/0 portuguez....	25,50	25,56	25,56	25,56	25,87	25,87	25,93	25,93	26	25,93	25,87	25,87	25,87	—
Ações Comp. Real.....	60	60	60	60	60	—	—	—	62	60	61	60	—	—
» Madrid-Caceres.....	54	51	52	52	52	52	52	52	53	53	52	52	—	—
» Norte de Hespanha..	104,50	106	105	105	108	103,75	—	102	105	—	—	103	—	—
» Mad. Zaragoza.....	155	152,50	152,50	151,25	152,50	154	—	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes.....	140	145	143	144,50	140	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real.....	124	124,50	124,50	125	125	125	125	126	125	125,50	126,40	126	—	—
» C. Beira Alta.....	82,50	82,50	82,50	83	82	83	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres.....	130,75	130	132,50	133	134	134	135	136	143	142	148	145	—	—
» N. Hesp. (1.ª hyp.)...	243,50	245	245	245,50	244	243	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 0/0 portuguez...	25,62	25,75	25,75	25,75	25,75	25,87	25,87	25,87	26	26	26	26	26	—
Obrig. Atravez Africa.....	60,65	60,65	60,68	60,68	63,68	63,68	63,68	63,68	63,68	63,68	63,68	63,68	63,68	—
Amsterdam: Atravez Africa.	64,75	65	65	65,87	65,87	65,94	65,75	65,75	65,75	65,75	65	65	—	—
Bruxellas: Atravez Africa..	63	63	63	63	63	63	63	63	63	62,25	65,25	65,25	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas		Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
			1896			1895			Totaes		Differença a favor de	
			Kil.	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1896	1895	1896	1895
COMPANHIA REAL	Antiga rede	22 28 Janeiro	693	Réis 48:420.000	Réis 69.870	690	Réis 45:051.588	Réis 65.292	Réis 195:990.000	Réis 180:206.352	Réis 15:783.648	—
	enova não garantida.	29 4 Fev.	»	49:747.000	71.784	»	45:171.515	65.465	245:737.000	225:377.867	20:359.133	—
	Nova rede	22 28 Janeiro	380	6:082.000	16.005	380	5:319.412	13.998	25:154.000	21:277.648	3:876.352	—
	garantida.	29 4 Fev.	»	6:606.000	17.384	»	5:648.485	14.864	31:760.000	26:926.133	4:833.867	—
Sul e Sueste...		—	475	—	—	475	—	—	—	—	—	—
Minho e Douro.		—	353	—	—	353	—	—	—	—	—	—
Beira Alta.....		15 21 Janeiro	253	5:997.020	23.704	253	3:889.723	15.374	18:259.422	14:381.582	3:877.840	—
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....		22 28 »	»	5:695.837	22.513	»	5:088.787	20.114	23:955.259	19:470.369	4:484.890	—
Guimarães.....		—	405	—	—	405	—	—	—	—	—	—
Norte de Hesp- anha.....		29 4 Nov.	34	1:249.014	36.735	34	1:462.737	34.198	61:603.270	58:123.287	3:479.983	—
Madrid — Zara- goza—Alian- te.....		5 11 »	»	1:051.080	30.914	»	1:179.790	34.699	62:654.350	59:203.077	3:451.273	—
Andaluzes.....		1 7 Janeiro	3656	Ps. 1.425.791	Ps. 389	3393	Ps. 1.095.290	Ps. 299	Ps. 1.425.791	Ps. 1.095.290	Ps. 330.501	Ps. —
Zafra a Huelva.		8 14 »	»	1:640.952	448	»	1:217.887	358	3:066.743	2:313.177	753.566	—
		15 21 »	»	1:473.254	402	»	1:380.465	377	4:539.997	3:693.642	846.355	—
		22 28 Janeiro	2927	1:115.058	304	2672	847.059	249	3:629.573	2:531.870	737.703	—
		29 4 Fev.	»	1:136.465	310	»	833.138	245	4:406.038	3:365.008	1.041.030	—
		24 31 Dezemb	1067	360.983	388	1067	336.168	315	15:795.432	16:651.118	—	855.686
		1 7 Jan íro	»	273.611	256	»	245.186	229	273.611	245.186	28.425	—
		8 14 »	»	275.011	257	»	245.852	230	548.623	491.038	57.585	—
		22 28 Janeiro	180	45.176	250	180	49.036	272	167.749	187.758	—	20.009
		29 4 Fev.	»	40.669	225	»	51.128	284	205.418	235.887	—	30.469

Companhia Carris de ferro do Porto

O relatório annual d'esta companhia, relativo a 1895, contém interessantes dados sobre a exploração da rede de tremvias do Porto e o estado florescente d'esta companhia, uma das mais bem dirigidas que temos no paiz.

A receita geral da companhia, em 1895, montou a 230:657\$090, e as despesas de exploração importaram em réis 141:600\$286, ficando um saldo de 89:056\$804 do qual ha a deduzir os diversos encargos e despesas extraordinarias na importancia de réis 23:200\$421. Importaram, portanto, os lucros liquidos em 65:856\$383.

O movimento de passageiros foi: 2.711.093 passagens, rendendo réis 170:861\$570; 2.443 bilhetes annuaes, 45:023\$120; fretes e recovagens, 2:855\$800; estações centraes, 9:111\$620; alugueis, 962\$000; estrumes, 1:630\$420; eventual, 212\$560.

O rendimento de cada uma das linhas foi: antiga rede (Boavista), 185:662\$020; linha marginal 44:995\$070.

No movimento de passagens avulsas houve uma differença para mais de 141.246, na importancia de 5:076\$030. O numero de bilhetes annuaes de cada classe, comparado com os do anno anterior, foi o seguinte: Da antiga rede 1.779, mais 64; de todas as linhas 507, mais 60; da linha marginal 157, menos 33. Houve, portanto, um augmento de 91 bilhetes, que produziram mais 1:670\$840.

Segundo o mesmo relatório, a exploração do troço de linha por electricidade, systema Thomson-Houston, tem dado os melhores resultados, e além do prolongamento da linha desde Massarelos até Mathosinhos, que a companhia já tem requerido e em construcção, tenciona o digno gerente installar este systema nas ruas do Infante D. Henrique e linha d'ahi á Cruz de Regateiras e do Carmo á praça da Batalha.

O saldo da conta de lucros e perdas, na importancia de 64:087\$021, teve a seguinte applicação:

Para dividendo de 6\$000 por acção da Companhia Carris e 3\$000 ás da Companhia Carril, 41:100\$000;
Para fundo de reserva, 5:000\$000;
Para fundo de amortização, 5:000\$000;
Para fundo permanente da caixa de pensões, 1:000\$000;
Para saldar o deficit da caixa de soccorros, 261\$400;
Para conta nova, o saldo de 11:725\$621.

O guia do Caminho de ferro do Cabo

Ha industrias que faz verdadeira falta não estarem desenvolvidas no nosso paiz, como o estão n'outros, de fórma que possam produzir barato e bom, e permitir que outras industrias de que ellas são auxiliares tirem da utilização dos productos d'aquellas proveito correspondente.

Estão n'este caso a typographia, a lithographia, a gravura e outras artes correlativas.

Para se publicar um livro illustrado com um bom numero de gravuras, acompanhado de um mappa a côres, com uma capa luxuosa, é mister, entre nós, dispendir tão grande quantia, que qualquer recua ante esse gasto, e, se alguém o intenta com o unico fim de propaganda, não faltará quem o classifique de extraordinario esbanjamento.

A industria dos caminhos de ferro, por exemplo, é grande a falta que faz a propaganda por meio de guias attrahentes, bem cheios de vistas de edificios, cidades, panoramas e pontos interessantes, de mappas a côres e tudo quanto pôde servir para chamar o viajante e pôr

este ou o expedidor de mercadorias ao facto das condições da exploração das linhas, do seu traçado, facilidades que ella offerece para todo o genero de transportes, etc.

Occorre falar n'isto a proposito do guia das linhas de Cape-Town que o nosso estimado correspondente de Lourenço Marques nos mandou, e a que se referiu na sua interessante correspondencia.

É um guia em tudo semelhante aos que se publicam na Escocia e na Irlanda, impresso em Londres, profusamente illustrado com pequenas gravuras representando os comboios expressos, de correio e de mercadorias, 24 vistas dos principaes pontos do sul d'Africa, mappas a tres côres com o traçado de todas as linhas — já se vê menos a nossa e muito menos a de Pretoria á fronteira — e cerca de 150 paginas de texto, contendo não só os horarios, preços para passageiros e distancias, como os preços e classificação de mercadorias, todos os esclarecimentos sobre o trafego da rede, serviço de vapores em correspondencia com a Europa e tudo, finalmente, quanto pôde aproveitar a quem tenha que fazer qualquer transporte.

Ora este guia, em inglez, é profusamente distribuido, ou vendido por 6 pence, uns 140 réis ao cambio actual, ou mesmo dado gratis não só na Inglaterra como em toda a Europa; imagine-se que energica propaganda é feita, por este meio, contra o nosso caminho de ferro de Lourenço Marques, sem que este possa oppôr-lhe outra de igual força, porque se bem que elle tem todas as vantagens na rapidez do seu trajecto entre o mar e a capital do Transvaal, o que não tem é meio de publicar guias como estes, porque a mandal-os fazer no estrangeiro custar-lhe-hiam caros, e em Portugal sahir-lhe-hiam por mais que os carris!

COMMERCIO PORTUGUEZ

Resumo comparativo do movimento de mercadorias, de janeiro a julho de 1894-1895

Importação para consumo

	1894	1895
Animaes vivos.....	621:025	1.015:540
Materias primas para as artes e industrias	8.573:709	8.612:158
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	2.791:275	3.068:052
Substancias alimenticias.....	8.123:777	8.064:077
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	967:047	944:277
Manufacturas diversas.....	1.365:417	1.550:176
Taras.....	38:679	43:615
Somma.....	22.480:229	23.297:875
Ouro e prata em barra e em moeda.....	87:573	1.073:842
Total.....	22.568:502	24.371:717

Exportação nacional e nacionalisada

Animaes vivos.....	918:062	1.376:760
Materias primas para as artes e industrias	3.335:323	3.440:617
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	498:682	572:022
Substancias alimenticias.....	7.724:044	8.794:172
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	46:899	58:422
Manufacturas diversas.....	989:274	981:894
Somma.....	13.512:284	15.223:887
Ouro e prata em barra e em moeda.....	3.032:354	1.386:521
Total.....	16.544:638	16.610:408

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias.	Reexportação . . .	6.880:559	5.651:152
	Transito	1.066:586	1.225:769
	Somma	7.947:145	6.876:921
Ouro e prata em barra e em moeda	-	-	540
Total	7.947:145	6.877:461	

LINHAS PORTUGUEZAS

Urbana do Porto. — Recomeçaram os trabalhos interrompidos pela morte de um dos empreiteiros do tunel.

O conselho de família deliberou que a viuva continuasse na sociedade que seu marido tinha com o sr. Beiró para aquella empreitada.

Lourenço Marques. — Deve reunir-se no dia 24 em Berne, no palacio federal, o tribunal que tem de julgar o pleito relativo á questão entre o governo portuguez e o inglez e americano com respeito a esta linha, afim de discutir o assumpto e consultar antes de fixar os termos para o depoimento das testemunhas.

Sul d'Angola. — Segundo consta, o engenheiro sr. Serão, que faz parte da commissão de estudos d'estes caminhos de ferro, procedeu já a varios reconhecimentos, dos quaes se conclue que nem a bahia dos Elephantes, nem a de Equimina, nem outras, podem offerecer logar conveniente para ponto de partida de um caminho de ferro que se dirija para o interior. Parece que é a bahia do Lobito mais propria para testa de um caminho de ferro, que seguiria pelo valle de rio Cavaco.

A data das ultimas noticias a commissão não tinha estudado ainda a questão dos caminhos de ferro de Mossamedes, cuja difficuldade principal é, como se sabe, a subida da serra da Chella.

Ponte da Cruz Quebrada. — Já está annuciado o concurso para a construcção definitiva d'esta ponte, no sitio onde se acha hoje a provisoria que substituiu a que abateu no anno passado.

Exposição de Johannesburg. — A companhia real concedeu o abatimento de 50 por cento no preço das tarifas applicaveis aos transportes que forem destinados a esta exposição, e á fluctuante que se prepara para percorrer os nossos portos africanos.

LINHAS HESPAÑOLAS

Porto de Vigo. — Deve ficar concluido ainda este anno o caminho de ferro da estação de porto de Vigo. Feito elle, as mercadorias serão transbordadas dos lanchões aos wagons directamente, evitando-se com isto maiores gastos de tracção.

Bilbao a Santander. — Estão muito adeantadas as obras de construcção d'este caminho de ferro e concluidas já as estações, tramos metallicos, etc.

Em 40 kilometros está collocada a via e nos 38 restantes trabalha-se com enorme actividade de modo que permitta a conclusão de toda a obra em março.

Leão a Benavente. — Dizem os jornaes de Samora que foi pedida ao governo licença para construir uma linha ferrea de Leão a Benavente, sem subvenção alguma.

De Betanzos a Ferrol. — O *ayuntamiento* de Ferrol resolveu antecipar no prazo mais curto possivel a importancia de 18.000 pesetas para fazer face aos gastos de construcção da linha de Betanzos a Ferrol.

Esta linha tem verdadeira importancia para nós, porque nos liga directamente a S. Thiago, povoação em estreitas relações com o nosso paiz pelos immigrantes que d'ella recebemos.

Linares a Almeria. — Os trabalhos de construcção d'esta linha correm com toda a regularidade e rapidez; os trens de balastro

chegam até Anchuron e até este ponto transportam o material necessario para os trabalhos que se estão executando a partir d'ali.

A companhia projecta abrir ao serviço publico na proxima primavera a secção comprehendida entre Guadix e Moreda.

Logo que os comboios cheguem a este ponto, será estabelecida por uma empresa particular um serviço regular de diligencias entre Moreda e Granada, o que permittirá fazer a viagem entre Almeria e Granada em menos de 10 horas.

O trafego da linha, na secção aberta ao serviço publico de Guadix a Almeria, ultrapassou muito a expectativa geral; o material em serviço é pouco para as necessidades. O movimento de passageiros é o duplo do que estava calculado.

O director da companhia exploradora fez declarar pela imprensa que a companhia não renuncia á construcção da linha de ramificação de Baeza a Linares, que forma parte integrante da sua concessão e que virá garantir a independencia da exploração do caminho de ferro de Linares a Almeria.

Tal linha de ramificação só será construida quando terminarem os trabalhos de installação das pontes de Guardahortuna e do Rio Salado.

A transversal. — Difficuldades levantadas pelas municipalidades interessadas na construcção d'esta linha parece que determinarão atrazo na sua entrega á exploração.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

É bastante interessante o exame dos resultados obtidos pelos caminhos de ferro francezes, com a redução das suas tarifas de grande velocidade. Antes da redução, isto é, ha pouco mais ou menos tres annos e meio, o preço do kilometro era de 0,123 em 1.ª classe, 0,093 em 2.ª e 0,078 em 3.ª. A tarifa foi reduzida a 0,112 em 1.ª classe, 0,075 em 2.ª e 0,057 em 3.ª, o que representa o abatimento de 9% em 1.ª, 18% em 2.ª e 27% em 3.ª. No trafego geral o publico vem a pagar menos 95 milhões annualmente. Além d'esta redução a tarifa normal é ainda reduzida pelos bilhetes de ida e volta, viagens circulatorias, bilhetes de serviço especiaes, etc., tornando-se quasi excepção a applicação dos preços inteiros.

Os passageiros por sua vez, attrahidos pela economia, passaram a usar de preferencia as 2.ª e 3.ª classes.

De tudo isto resultou um augmento de 30% no trafego de passageiros, o que determinou em 1893 o augmento de 23 milhões sobre as receitas de 1891 e em 1894 um acrescimo semelhante.

Como, porém, não é possivel transportar mais 30% de passageiros sem um augmento bem sensivel nas despesas de tracção, succedeu que as companhias tiveram de gastar mais 50 milhões nos dois annos, o que representa prejuizo em vez de lucro, e mais subsidio dado pelo Estado a titulo de garantia de juros.

E como final conclusão, mais uma vez se prova que, em assumpto de tarifas, todo o estudo é pouco antes de se tomar qualquer resolução.

RUSSIA

Por ordem do imperador da Russia, a linha ferrea transsiberiana, actualmente em construcção, será dotada de carruagens-capellas, munidas do indispensavel para a celebração das ceremonias religiosas segundo o rito nacional.

Estas carruagens percorrerão a linha em comboios de mercadorias, parando nas estações o tempo preciso para a celebração dos officios.

Fica por tal forma assegurado o serviço religioso da linha, visto o pessoal para ali destacado não poder concorrer ás egrejas das povoações, attendendo á falta de communicações e ás grandes distancias.

Já que voltámos a tratar d'esta importante linha para apontar uma singularidade da sua exploração, juntaremos mais alguns esclarecimentos dos muitos que encontramos no relatorio sobre os trabalhos feitos, ultimamente publicado.

Durante o anno de 1895 foram collocados 1.385 *verstes* de rails. Estão concluidos 2.713 *verstes* de linha, comprehendendo n'este numero o ramal de Catherinaburg a Tcheliabinsk. A via desde este ultimo ponto até Vladivostok medirá 6.858 *verstes*, estando os rails já collocados n'um terço.

O credito aberto para a execução das obras, durante o corrente anno de 1896, foi de rublos 82.248.170; em 1895 foi de rublos 55.816.515.

Ainda a construcção d'esta mesma linha está entre mãos, e já se está estudando a ligação da Siberia a Turkestan, tendo sido apresentadas tres direcções a seguir: por Tcheliabinsk, Petropvlosk ou Omsk.

Esta ultima parece que será a preferida, porque medirá 1.500 *verstes*, orçando-se os gastos de construcção em 60 milhões de rublos.

MERCADO DE METAES

Cotações da casa Lewis Lazarus & Sons, de Londres

Londres, 11 de fevereiro de 1896.

Cobre. — Sem alteração; venderam-se esta manhã mais de 1.200 toneladas a £ 43 ⁷/₆ até £ 43 ¹¹/₃ a dinheiro e datas próximas, £ 43 ¹⁰/₆ e ¹¹/₃ para 4 de março, £ 43 ¹⁵/₆ e ¹⁶/₃ a 3 mezes.

A tarde houve venda de 500 toneladas a £ 43 ¹⁰/₆, ¹¹/₃ e ¹²/₆ a dinheiro e datas próximas, £ 43 ¹⁷/₆ e ¹/₉ a 3 mezes, fechando a £ 43 ¹¹/₃ a dinheiro, £ 43 ¹⁸/₉ a 3 mezes.

Preço de liquidação £ 43 ¹²/₆.

Estanho. — Sem alteração; em primeira mão venderam-se 150 toneladas a £ 60 ⁷/₆ e ¹⁰/₆ a dinheiro, £ 61 ¹/₃ e ²/₆ para abril e maio; em segunda mão mais 100 toneladas a £ 60 ¹²/₆ e ¹³/₉ a dinheiro, £ 61 ²/₆ a 3 mezes.

Preço de liquidação £ 60 ¹⁰/₆.

Ferro. — Preços de liquidação: Scotch, ⁴⁷/₄; Middlesbro', ³⁸/₄; Hematite, ⁴⁸/₈ por tonelada.

Prata. — 30 ⁷/₈ d. por oz. Standard, 33 ⁵/₁₆ d. por oz. fino.

Chumbo. — £ 11 ⁵/₈ por tonelada.

Mercurio. — £ 7 ²/₆ em primeira mão, £ 7 ²/₆ em segunda mão, por frasco.

Zinco. — £ 14 ¹⁵/₈ por tonelada.

Antimonio. — £ 30 por tonelada.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Festejos do carnaval em Lisboa

Nas três noites do Carnaval haverá, para regresso de visitantes a Lisboa, comboios extraordinários para Santarém, Cintra e Cascaes.

Partida de Lisboa-Rocio para Santarém meia noite e 10 m.

» » » » Cintra » »

» » Caes do Sodré » Cascaes » »

Os comboios para Cintra e Santarém são *tramways*, de 2.^a e 3.^a classe; fazem serviço em todas as estações e apeadeiros.

Nestas noites são suprimidos os comboios das 9 h. e 30 m. do Caes do Sodré para Cascaes e o das 10 h. e 30 m. de Lisboa-Rocio para Cintra. — Lisboa, 5 de fevereiro de 1896.

Procissão das Cinzas, no Porto

Por ocasião d'esta procissão, que se realizará no dia 19 do corrente na cidade do Porto, o comboio correio n.º 3 terá um minuto de paragem em Valladares e para elle serão admittidos, nas estações de Espinho, Granja, Valladares e Gaia, passageiros de 3.^a classe portadores de bilhetes da tarifa especial n.º 3, cujos preços, d'aquellas estações para o Porto, são os seguintes:

Espinho, 100 réis; Granja, 100 réis; Valladares, 50; Gaia, 50.

O comboio correio parte de Espinho ás 6-23 da manhã e chega ao Porto ás 7-10 também da manhã.

Lisboa, 10 de fevereiro de 1896.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de chapas de ferro «Lowmoor»

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 22 de fevereiro proximo, na administração do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de chapas de ferro «Lowmoor».

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 50.000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 % do valor total da adjudicação, pelo licitante a quem essa adjudicação fôr feita. Estes depositos serão feitos, aquelle na thesauraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos ditos caminhos de ferro.

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

Lisboa, 28 de janeiro de 1896.

Fornecimento de uma tesoura para cortar e punçoar

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 12 de março proximo, na administração do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de uma tesoura para cortar e punçoar.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 45.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 por cento do valor total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem a adjudicação fôr feita. Estes depositos serão feitos, aquelle na thesauraria da direcção, e este na caixa geral de depositos, á ordem da mesma direcção.

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

Lisboa, 11 de fevereiro de 1896.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de chapas de ferro ondulada e galvanizada

No dia 4 do proximo futuro mez de março, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de chapas de ferro ondulada e galvanizada.

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 Chateaudun.

Lisboa, 31 de janeiro de 1896.

Fornecimento de correias

No dia 4 de março, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de correias de couro.

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

Lisboa, 31 de janeiro de 1896.

Fornecimento e montagem de dois taboleiros metallicos, construção d'encontros e fundações a ar comprimido para ponte sobre o rio «Jamor» no K. 7,600 da linha de Cascaes.

Base de licitação 57.550.000. Deposito provisorio 1:400.000 réis

No dia 22 do corrente, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão recebidas propostas para o fornecimento e montagem dos taboleiros metallicos, construção d'encontros e fundações a ar comprimido para a ponte do «Jamor» no K. 7,600 da linha de Cascaes.

As condições e desenhos relativos a esta tarefa estão patentes na repartição central do serviço da via e obras, estação de Lisboa (Santa Apolonia), todos os dias uteis desde as 10 horas da manhã até ás 4 horas da tarde.

As propostas serão enviadas á direcção da companhia na estação central de Lisboa (Rocio), com a indicação no subscripto: — «Proposta para a construção da ponte do «Jamor» no kilometro 7,600 da linha de Cascaes» — e redigidas segundo a formula seguinte: — «Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me para com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a fornecer e montar os taboleiros metallicos e a construir os encontros e fundações com ar comprimido para a ponte sobre o rio «Jamor» no kilometro 7,600 da linha de Cascaes, na conformidade das condições patentes durante o praso d'este concurso, e das quaes tomei pleno conhecimento, pelo preço total de... réis» (por extenso) data e assignatura (por extenso e letra intelligivel).

Lisboa, 7 de fevereiro de 1896.

Fornecimento de mós de grés

No dia 11 de março, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de mós de grés.

As condições e amostras 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 Chateaudun.

Lisboa, 8 de fevereiro de 1896.

Fornecimento de sinetas d'alarme

No dia 11 de março, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de sinetas d'alarme.

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 Chateaudun.

Lisboa, 10 de fevereiro de 1896.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

Antuerpia.—A. Manceau.
Antuerpia.—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.
Be rim.—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.
Bremen.—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.
Covi hã.—José do Nascimento Arraiano—Casa de commissões.
Covi hã.—Cezar d'Oliveira—Agente commercial da companhia real dos caminhos de ferro—Commissões, consignações e conta propria.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.

Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.
Hendaye e Irun.—(Fronteira franco-hespanhola) J. Goutelle et Mitjaville.—Agentes de alfandegas e de transportes internacionaes—Casas em Paris e Barcelona.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras commissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º
Lisboa.—D. Pedro Serrano.—R. da Magdalena, 192.
Lisboa.—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.
Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Londres.—E. C. A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CINTRA Hotel Nunes.
Fechado durante o inverno.

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

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

TORRES VEDRAS Hotel Natividade—Largo de D. Carlos, 4, e R. Paiva d'Andrada, 3—No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro—Excellentes quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano.—Carreiras a 100 réis para os Cucos—Diaria de 800 a 1\$200 réis.

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

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

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

PORTO Hotel Bragança—A melhor situação da cidade, excellentes commodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.ª ordem e com vinhos á descreção—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 á Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Prop. Lopez Munhós.

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

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

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

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

MALAGA Nuevo Hotel Victoria—Prop. Cristóbal Gambero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bellos aposentos, excellent 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-Hotel—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchestre—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.º ordre.

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

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

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

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

PROPRIETARIA DAS FABRICAS

DO

Prado, Mariannala e Sobreirinho em Thomar
Penedo e Casal d'Ermio na Louzã — Valle Maior
em Albergaria a Velha

PAPEIS de MACHINA e de FÔRMA

Grande variedade de papeis para impressão

Fabricações especiaes
Para papeis pintados, de impressão e de escripta

DEPOSITOS

Largo de Santa Justa, 270 a 276

LISBOA

Rua Passos Manuel, 49

PORTO

Endereço telegraphico — Companhia Prado — Lisboa

ASCENSORES PARA CASAS

DO SYSTEMA

Roux & Combaluzier

DE

PARIS

O mais aperfeiçoado; absoluta segurança.
Já se acham installados em Lisboa, nas casas dos ex.^{mos} srs. J. M. do Espírito Santo, Polycarpo Anjos, Fortunato Chamiço, Ferreira Marques, D. Guilhermina Bastos, etc., e na camara dos pares, Hotel Internacional, estação do Rocio, etc., etc.

Agente geral para Portugal e colonias.

A D. SEGHERS
R. Victor Cordon, 1-A
LISBOA

DYNAMITE GOMMA FABRICA NA TRAFARIA

— 1\$100 RÉIS O KILO —

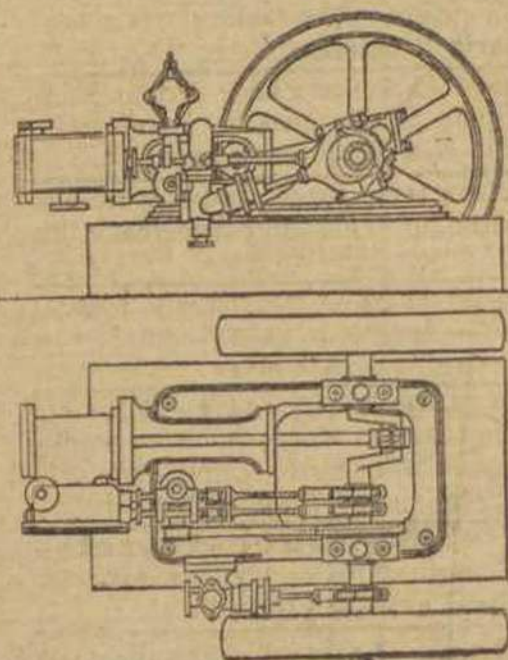
PREÇOS

Dynamite n.º 1, cada kilogramma
" 2, "
Capsulas, a caixa de 100: — D. 540 réis — T. 800 réis — Q. 950 réis.
Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade.

1\$000 réis
540 "

Agentes em Lisboa
Lima Mayer & Filho — Rua da Prata, 59, 1.º

Agentes no Porto
José Rodrigues Pinto e Pinho — R. do Almada, 110 e 111



OFFICINAS
DE
CONSTRUÇÃO
DE

George FETTWEIS
Engenheiro
Verviers — BELGICA

Machinas a vapor
e locomoveis

MACHINAS
Para a industria textil

Projectos e orçamentos
para installações

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR
PARA O
ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV
Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 1 de março, ás 9 horas da manhã
para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro,
Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio.
Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no
Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

AVENIDA-PALACE

Aberta todos os dias das **2** ás **11** da noite

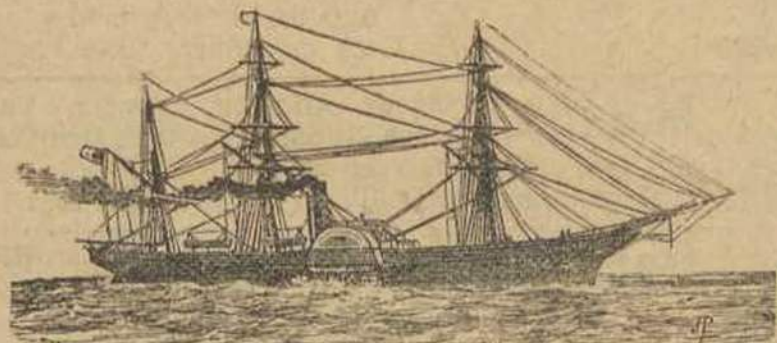
ENTRADA 100 RÉIS

BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

NORDDEUTSCHER LLOYD

A MAIS ACREDITADA LINHA DO BRASIL



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

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

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

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

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

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da

Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.º, e em Lisboa ao agente João Patricio Alvares Ferreira, rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.º

ESPLENDIDAS COLLECÇÕES DE
50 vistas de cada paiz, variando sempre cada semana

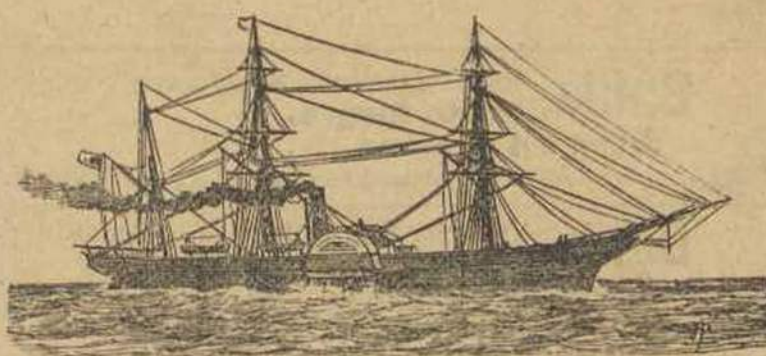
N'ESTA SEMANA

M O S C O W

Uma viagem no Rheno, de Colonia
a Moguncia

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

O paquete **DANUBE**, sahirá a 24 de fevereiro

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

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

AGENTES

Em Lisboa: — JAMES RAWES & C.^a — R. dos Capel-
listas, 31, 1.^o

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

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de fevereiro de 1896.

COMPANHIA REAL

Lisboa R.-Porto

Part. Cheg.

8-30 t.

7-10 m.

2-45 t.

4-0 m.

9-45 t.

10-40 m.

8-15 t.

6-45 m.

Lisboa R.-Pamp.

Part. Cheg.

11-45 t.

5-50 m.

6-40 m.

12-25 t.

Lisb. C. S.-Porto

Part. Cheg.

7-30 m.

9-10 t.

6-45 m.

8-0 t.

Aveiro-Porto

Part. Cheg.

4-0 m.

6-25 m.

4-15 t.

6-30 t.

11-10 m.

9-15 t.

5-0 m.

9-43 m.

Lisboa R.-V. Ato.

Part. Cheg.

7-30 t.

5-15 m.

8-45 t.

6-0 m.

Lisb. R. S.-V. Ato.

Part. Cheg.

7-30 m.

8-0 t.

9-30 m.

9-45 t.

Lisboa R.-Badaj.

Part. Cheg.

7-30 t.

6-30 m.

7-0 t.

6-0 m.

Lisboa C. S.-Bad.

Part. Cheg.

7-30 m.

9-15 t.

8-45 m.

9-45 t.

Lisb. C. S.-Sant.

Part. Cheg.

2-0 t.

4-35 t.

6-45 m.

9-20 m.

4-30 t.

7-05 t.

12-30 t.

3-05 t.

Lisb. C. S.-Entr.

Part. Cheg.

4-0 m.

10-55 m.

4-45 m.

12-0 t.

11-0 m.

3-0 t.

5-50 t.

9-45 t.

Coimb.-Figueira

Part. Cheg.

7-25 m.

9-7 m.

4-30 t.

6-9 t.

Figueira-Coimb.

Part. Cheg.

11-5 m.

12-48 t.

9-0 t.

10-39 t.

Lisboa R.-Fig.^a

Part. Cheg.

7-0 m.

5-40 t.

6-15 t.

2-37 m.

Fig.^a-Lisboa R.

Part. Cheg.

7-45 m.

6-15 t.

12-35 m.

8-55 m.

Lisboa R.-Alfar.

Part. Cheg.

6-15 t.

2-38 m.

12-35 m.

8-55 m.

Figueira-Alfar.

Part. Cheg.

5-0 m.

5-41 m.

11-30 m.

12-12 t.

2-35 t.

3-17 t.

6-50 t.

1-45 m.

Alfar-Figueira.

Part. Cheg.

5-55 m.

6-37 m.

12-25 t.

1-8 t.

3-30 t.

4-13 t.

7-45 t.

8-28 t.

1-27 m.

Lisboa R.-Cint'a

Part. Cheg.

7-0 m.

8-22 m.

9-20 m.

11-20 m.

4-50 t.

5-51 t.

6-15 t.

7-50 t.

8-45 t.

Cint'a-Lisboa R.

Part. Cheg.

6-0 m.

7-0 m.

7-45 m.

8-55 m.

9-0 m.

10-0 m.

10-55 m.

11-57 m.

3-0 t.

4-0 t.

5-0 t.

6-15 t.

6-45 t.

7-46 t.

9-15 t.

10-15 t.

Excepto aos sab.

Part. Cheg.

11-30 t.

11-35 m.

12-0 m.

1-5 m.

Só aos sabbados

Part. Cheg.

—

—

—

—

Domingos e dias santificados

Part. Cheg.

1-30 t.

2-32 t.

8-0 t.

9-02 t.

Lisb. R.-Quefuz

Part. Cheg.

12-30 t.

1-02 t.

4-30 t.

5-02 t.

Quefuz-Lisb. R.

Part. Cheg.

2-0 t.

2-32 t.

6-30 t.

7-04 t.

Excepto aos sab.

Part. Cheg.

—

—

—

—

Só aos sabbados

Part. Cheg.

—

—

—

—

Domingos e dias santificados

Part. Cheg.

12-0 t.

12-43 t.

3-0 t.

2-44 t.

C. Sodré-Casco

Part. Cheg.

7-0 m.

8-15 m.

9-0 m.

10-14 m.

11-0 m.

12-15 t.

12-0 t.

1-10 t.

4-45 t.

7-30 t.

9-30 t.

1-40 t.

12-0 m.

1-4 m.

Casco.-C. Sodré

Part. Cheg.

5-30 m.

6-50 m.

8-30 m.

9-40 m.

10-30 m.

11-40 m.

1-30 t.

2-40 t.

4-30 t.

5-45 t.

7-30 t.

9-30 t.

10-42 t.

—

—

Excepto aos sab.

Part. Cheg.

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

Só aos sabbados

Part. Cheg.

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

Domingos e dias santificados

Part. Cheg.

1-0 t.

2-13 t.

2-30 t.

3-40 t.

C. Sodré-P. Aro.

Part. Cheg.

7-30 m.

8-5 m.

9-25 m.

10-1 m.

3-0 t.

3-37 t.

5-15 t.

5-51 t.

8-45 t.

9-20 t.

P. Aro.-C. Sodré

Part. Cheg.

8-15 m.

8-50 m.

10-15 m.

10-49 m.

4-0 t.

4-35 t.

6-15 t.

6-50 t.

9-30 t.

10-6 t.

Ato. M.-Bemfica

Part. Cheg.

6-50 m.

7-10 m.

5-45 t.

6-5 t.

Bemfica-Ato. M.

Part. Cheg.

8-45 m.

9-4 m.

6-35 t.

7-0 t.

Lisboa R.-Sacav.

Part. Cheg.

6-45 m.

7-30 m.

9-0 m.

9-45 m.

10-0 m.

10-44 m.

1-0 t.

1-44 t.

4-40 t.

5-24 t.

5-40 t.

6-25 t.

6-50 t.

8-15 t.

Sacav-Lisboa R.

Part. Cheg.

8-30 m.

9-15 m.

10-30 m.

11-14 m.

11-30 m.

12-14 t.

2-0 t.

2-44 t.

5-45 t.

6-30 t.

6-45 t.

7-29 t.

8-0 t.

8-59 t.

9-40 t.

10-24 t.

Excepto aos sab.

Part. Cheg.

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

Só aos sabbados

Part. Cheg.

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

Domingos e dias santificados

Part. Cheg.

12-0 t.

12-43 t.

3-0 t.

2-44 t.

Abrantes-Guard

Part. Cheg.

12-55 m.

8-55 m.

1-30 t.

11-50 t.

Guard.-Abrantes

Part. Cheg.

6-30 m.

3-43 t.

5-15 t.

12-40 m.

BEIRA ALTA

Fig.^a-V. Form.

Part. Cheg.

5-30 m.

3-30 t.

V. Form.-Fig.^a

Part. Cheg.

9-15 m.

8-00 t.

Figueira-Pamp.

Part. Cheg.

3-10 t.

4-48 t.

Pamp.-Figueira

Part. Cheg.

10-54 m.

12-40 t.

Pamp.-V. Form.

Part. Cheg.

6-0 m.

12-5 t.

V. Form.-Pamp.

Part. Cheg.

1-8 m.

6-28 m.

Pampilh.-Mang.

Part. Cheg.

6-35 t.

9-47 t.

Mang.-Pampilh.

Part. Cheg.

7-10 m.

10-25 m.

Mang.-Guarda

Part. Cheg.

4-²² feiras e sab.

10-0 t.

Guarda-Mang.

Part. Cheg.

5-² feiras e dom.

4-10 m.

SUL E SUESTE

Lisb. T. P.-Faro

Part. Cheg.

4-30 t.

5-0 m.

Faro-Lisb. T. P.

Part. Cheg.

6-30 t.

7-0 m.

Lisboa T. P.-Beja

Part. Cheg.

8-0 m.

3-5 t.

Beja-Lisboa T. P.

Part. Cheg.

10-0 m.

4-40 t.

Lisb. T. P.-Plas

Part. Cheg.

8-0 m.

5-0 t.

Plas Lisb. T. P.

Part. Cheg.

8-0 m.

4-40 t.

Lisboa T. P.-Ext.

Part. Cheg.

8-0 m.

3-45 t.

Ext. Lisboa T. P.

Part. Cheg.

12-10 m.

7-0 m.

Lisb. T. P.-Setub.

Part. Cheg.

4-30 t.

11-10 t.

Setub. Lisb. T. P.

Part. Cheg.

9-10 m.

4-10 t.

Lisb. T. P.-Setub.

Part. Cheg.

8-0 m.

10-10 m.

Setub. Lisb. T. P.

Part. Cheg.

8-0 m.

9-50 m.

Porto Novo-Setub.

Part. Cheg.

3-15 t.

3-42 t.

Setub.-P. Novo

Part. Cheg.

5-0 t.

5-26 t.

C. Branca-Beja

Part. Cheg.

6-10 m.

9-0 m.

Beja-C. Branca

Part. Cheg.

4-30 t.

7-24 t.

C. Branco-Evora

Part. Cheg.

3-0 t.

4-0 t.

Evora-C. Branco

Part. Cheg.

7-10 t.

8-2 t.

Beja-Faro

Part. Cheg.

11-20 m.

7-35 t.

Faro-Beja

Part. Cheg.

6-30 m.

2-40 t.

MINHO E DOURO

Porto-Valença

Part. Cheg.

8-0 m.

1-10 t.

Valença-Porto

Part. Cheg.

2-50 m.

8-20 m.

11-0 m.

8-15 t.

9-45 m.

2-15 t.

5-45 t.

11-40 t.

1-40 t.

6-50 t.

—

—

—

—

Porto-Vianna

Part. Cheg.

5-0 m.

10-25 m.

Vianna-Porto

Part. Cheg.

5-30 t.

10-45 t.

Vianna-Valença

Part. Cheg.

7-0 m.

9-15 m.

Valença-Vianna

Part. Cheg.

6-0 t.

8-10 t.

Porto-Braga

Part. Cheg.

5-0 m.

8-10 m.

Braga-Porto

Part. Cheg.

5-40 m.

8-20 m.

8-0 m.

10-35 m.

11-45 m.

9-15 t.

11-0 m.

1-20 t.

4-20 t.

6-50 t.

5-45 t.

8-40 t.

6-50 t.

10-45 t.

Nine-Braga

Part. Cheg.

5-15 t.

5-50 t.

Braga-Nine

Part. Cheg.

9-0 m.

9-35 m.

Porto-B. d'Alva

Part. Cheg.

7-40 m.

3-15 t.

B. d'Alva-Porto

Part. Cheg.

2-45 m.

10-45 m.

1-30 t.

10-0 t.

10-40 m.

6-30 t.

Porto-Regoa

Part. Cheg.

6-0 t.

11-30 t.

Regoa-Porto

Part. Cheg.

3-12 m.

8-0 m.

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, pelo Canal de Suez, vap. allem., **Bundesrath**.
Sahirá a 6 de março.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



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



Anvers e Bremen, vapor allemão, **Salier**.
Sahirá a 22 de fevereiro.
Agente, João Patricio Alvares Ferreira,
R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



Anvers e Havre, vapor francez, **Rio Tejo**.
Sahirá a 25 de fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C.,
R. Fanqueiros, 10.



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão,
Porto Alegre.
Sahirá a 4 de março.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor
allemão, **Montevideu**.
Sahirá a 19 de fevereiro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez,
Saint-Pierre.
Sahirá a 17 de fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C., R. Fanqueiros, 10



Bordeaux, vapor francez, **Chile**.
Sahirá de 22 a 24 de fevereiro.
—Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C., R. Aurea, 32, 1.º



Bristol, vapor inglez, **Douro**.
Sahirá a 20 de fevereiro.
Mascarenhas & C.
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Corunha, La Pallice, e Liverpool, vap. inglez,
Orellana.
Sahirá de 20 a 21 de fevereiro.
Agent., E. Pinto Basto & C., C. do Sodré, 64, 1.º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Mon-
tevideu e Buenos Ayres, vapor francez,
Equateur. Sahirá a 23 de fevereiro.
Agentes, Torlades & C., R. Aurea, 32, 1.º



Glasgow e Liverpool, vapor hesp., **J. Cun-
ningham**. Sahirá a 22 de fev.
Mascarenhas & C.
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Havre e Liverpool, vapor inglez, **Santaren-
se**. Sahirá a 21 de fevereiro.
Agentes, Garland Laidley & C.
R. do Alecrim, 10.



Havre, e Anvers, vapor francez, **Saint-Ma-
thieu**.
Sahirá a 22 de fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C., R. Fanqueiros, 10.



Ilhas de Cabo Verde, Bissau e Bolama
Bissau. Sahirá a 1 de março.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Liverpool, vapor inglez, **Lisbon**.
Sahirá a 22 de fevereiro.
Mascarenhas & C.,
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Minho**.
Sahirá a 29 de fevereiro.
Mascarenhas & C.
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Oporto**.
Sahirá a 19 de fevereiro.
Mascarenhas & C.
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres e Anvers, vapor hespanhol, **Goya**.
Sahirá a 17 de fevereiro.
Mascarenhas & C.
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres, vapor hespanhol, **Rioja**.
Sahirá a 22 de fevereiro.
Mascarenhas & C.
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres e Anvers, vapor hesp., **M. Saenz**.
Sahirá a 28 de fevereiro.
Mascarenhas & C.
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Madeira e Açores, vapor portuguez, **Fun-
chal**. Sahirá a 20 de fevereiro.
Agente, G. S. Arnaud
Caes do Sodré, 84, 2.º



Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, e Bar-
celona, vapor hespanhol, **Cortés**.
Sahirá a 19 de fevereiro.
Mascarenhas & C., T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Pará e Manaus, (via Madeira) vapor inglez, **Hil-
debrand**. Sahirá a 22 de fevereiro.
Agentes, Garland Laidley & C.
R. do Alecrim, 10.



Pará e Manaus, (via Madeira), vap. inglez, **An-
selm**. Sahirá a 1 de março.
Agentes, Garland Laidley & C.
R. do Alecrim, 10.



Pernambuco e Maceió, vapor inglez, **Mer-
chant**.
Sahirá a 24 de fevereiro.
Agentes, Garland Laidley & C., R. Alecrim, 10.



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap.
allemão, **Corrientes**.
Sahirá a 26 de fevereiro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e San-
tos, vapor allemão, **Habs-
burg**. Sahirá a 19 de fevereiro.
Agente, J. P. A. Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



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



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos,
vapor francez, **Corsica**.
Sahirá a 3 de março.
Agentes, F. Garay & C., P. do Municipio, 19, 1.º



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez,
Santa Fé.
Sahirá a 26 de fevereiro.
Agentes, F. Garay & C., P. do Municipio, 19, 1.º



Rio de Janeiro e portos do Pacifico, vap.
inglez, **Iberia**.
Sahirá a 19 de fevereiro.
Agent., E. Pinto Basto & C., C. do Sodré, 64, 1.º



S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio
do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo
Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portug.,
Cazengo. Sahirá a 23 de fev., Emp. Nacio-
nal de Navegação, R. d'El-Rei, 75.



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janei-
ro, Montevideu e Buenos Ayres,
vap. ing., **Danube**. Sahirá a 24 de fevereiro.
Agentes, James Rawes & C., R. d'El-Rei, 31, 1.º



Southampton, vapor inglez, **Thames**.
Esperado a 25 de fev.
Agentes, James Rawes & C.
R. d'El-Rei, 31, 1.º



Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vapor
francez, **Saint-Luc**.
Sahirá a 28 de fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C., R. Fanqueiros, 10.

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

195 DA
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

TARIFA ESPECIAL N.º 8 — PEQUENA VELOCIDADE

APPROVADA, PROVISORIAMENTE, POR DESPACHO MINISTERIAL DE 7 DE JANEIRO DE 1896

DESDE 1 DE FEVEREIRO DE 1896

Para o transporte de azeite, vinho e vinagre em barris ou cascos e azeite em latas resguardadas em caixas ou grades de madeira

BASES

Designação	Trajecto			
	Até 100 kilometros		Alem de 100 kilometros	
	Typo por 1:000 kilogrammas e kilometro	Minimo cobravel por 1:000 kilogrammas	Typo por 1:000 kilogrammas e kilometro	Minimo cobravel por 1:000 kilogrammas
Azeite	25	1\$000	20	2\$500
Vinho e vinagre	20	800	16	2\$000

Minimo de expedição: 500 kilogrammas, ou pagando como tal.

Maximo cobravel por tonelada de remessas de vinho de peso não inferior a 6:000 kilogrammas, ou pagando como tal: 3\$200 réis.

CONDIÇÕES

1.ª Alem do preço de transporte cobrar-se-hão as respectivas despesas accessorias, em conformidade com a tarifa e a taxa, pelo transporte fluvial nas remessas destinadas á estação de Lisboa.

2.ª É concedido o transporte gratuito, com exclusão das despesas accessorias e do sêllo, dos cascos, pipas, quartolas, barris ou latas vazias, procedentes das estações de Lisboa, Barreiro, Setubal, Messines e seguintes até Faro, que a ellas regressarem cheios, ou que, depois de serem transportados cheios para aquellas estações, regressarem vazios á estação de procedencia.

No primeiro caso far-se-ha o reembolso da importancia cobrada pelo transporte das taras vazias no acto do pagamento da remessa dos barris ou cascos cheios, mediante a apresentação e entrega da respectiva carta de porte. Esta concessão caduca, se não for aproveitada no praso de trinta dias, contados da entrega da remessa primitiva.

No segundo caso effectuar-se-ha a devolução gratuita dos cascos ou barris vazios para as estações e expedidores que fizeram as remessas no praso de sessenta dias, contados da entrega das mesmas, mediante a apresentação da carta de porte.

3.ª A administração não será responsavel por qualquer atraso que possa haver na entrega nas estações de destino das remessas taxadas por esta tarifa, sempre que não exceda em quatro dias o praso fixado na tarifa geral para a entrega das mercadorias em pequena velocidade.

4.ª Estes transportes ficam sujeitos ás condições das tarifas geraes em tudo que não seja contrario ás prescripções da presente.

5.ª Ficam revogados e substituidos pela presente a tarifa especial n.º 8, datada de 24 de agosto de 1891, e o aviso de 20 de abril de 1894, de additamento á mesma tarifa.

Lisboa, 9 de janeiro de 1896.

O engenheiro director,

João Pedro Fares Trigueiros.