

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers — 1894

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



Anvers — 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

Annexos d'este numero

Especial n.º 9 da Beira Alta — pequena velocidade — para transporte de vinho.

Ampliação da especial n.º 8, pequena velocidade, da Beira Alta — para transporte de peixe secco ou salgado.

SUMMARIO

	Pag.
Carris de ferro de Lisboa	177
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett	178
Parte official. — Convenio celebrado entre o ministerio da guerra e a companhia real, datado de 2 de maio de 1896	179
Tarifas de transportes	180
Excursões no estrangeiro	180
Mormugão	180
Notas de viagem — XX — O sul da Irlanda	182
Anuario dos caminhos de ferro	183
Concursos de carros automoveis	183
Assembléa da companhia real	183
As companhias dos caminhos de ferro de Hespanha	183
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 caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	184 e 185
O transsiberiano	186
Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta — Relatorio	187
Linhas estrangeiras. — Novo material — Ascensores de Lisboa — Carris de Lisboa	188
Linhas hespanholas. — Santander a Bilbao — A Transversal — Jaca a Pasa ges — Linares a Almeria — Bilbao a Santander	188
Linhas estrangeiras. — França — Canada	188
Arrematações	189
Casas recommendadas	190
Agenda do viajante	190
Annuncios	191
Horario em 16 de junho de 1896	191
Vapores a sahir do porto de Lisboa	192

Carris de ferro de Lisboa

DEPOIS de varias conferencias e reuniões da commissão de viação da camara municipal com representantes da direcção da companhia Carris de ferro, para se resolver sobre a pretensão d'esta companhia, de adoptar o systema de tracção por meio de electricidade, foi, na sessão do dia 11, apresentado o parecer da commissão, com as bases do contracto entre a camara e a companhia.

Este assumpto de interesse, pôde dizer-se, vital para Lisboa, tem passado, diga-se a verdade, sob a maior indifferença de todos, publico e imprensa, como já vae sendo costume praticar-se com tudo que pôde influir para a prosperidade ou para o prejuizo do nosso paiz.

Pelo que se vê, a companhia modificou a sua proposta limitando o pedido á adopção da tracção electrica nas actuaes linhas.

Traducção: a proposta, inaceitavel, como já era, tornou-se peor quanto possivel, porque nem sequer se propoz o alargamento da rêde por toda a cidade para compensar o sacrificio de ficarem as principaes ruas obstruidas, afeiadas, impossiveis, com os postes e cabos aereos, e os perigos que esse systema de tracção apresenta.

Temos em nosso poder numerosas gravuras, representando os carros Thompson Huston, os postes e os cabos aereos que os traccionam; vistas de cidades onde esse systema está em uso; e podemos assegurar que em nenhuma d'essas vistas se apresenta uma rua, como as nossas da cidade baixa, em que tal se consinta.

Para as muitas pessoas que não sabem o que é este systema, vamos descrever na generalidade o effeito que elle apresenta nas ruas.

Se a via é unica, a um lado da rua, junto aos passeios, são installados varios postes de ferro, a distancia de uns dez metros uns dos outros, do alto dos quaes se estendem, para o centro da rua, uns braços, tambem de ferro, da extensão de dois ou tres metros, no extremo dos quaes passam os cabos que, já se vê, vão sendo sustidos por todos os postes na mesma direcção do centro da linha.

Se a via é dupla ha dois systemas de suspensão do cabo:

Ou os postes são installados ao centro da rua, abrindo um braço para cada lado, em forma de T, e assim sustendo os dois cabos, um no extremo de cada braço — n'este caso, como os postes com os seus braços abertos similham grandes cruces, quando a rua tem uma certa inclinação, o aspecto é o de um enorme calvario. E' o futuro que esperam as nossas ruas do Alecrim e S. Roque.

Ou os postes são de ambos os lados da rua, regularmente sem os braços, os quaes são substituidos por cabos atravessados de um a outro lado, e cruzando n'estes os longitudinaes.

Assim formam uns e outros cabos uma grade continua por sobre as cabeças dos viandantes, á altura de uns cinco ou seis metros do solo.

Quando, quem aqui escreve sahiu da estação de Midi, em Bruxellas, e se lhe deparou esta rêde sobre o largo, teve a ideia de que ella servia para qualquer cobertura accidental ou permanente, como é de uso em algumas ruas de cidades andaluzas (como a *calle Sierpes* em Sevilha e outras) por causa da ardencia do sol.

Mas immediatamente verificámos que, para o interior da cidade, essa grade deixava de existir, porque em parte alguma isso se consente no centro das povoações.

Imagine-se que effeito tal grade fará pelas nossas ruas Aurea, Augusta, praça de D. Pedro, Arsenal, Palma, etc., já de si pouco bonitas e sobre tudo estreitissimas!

Não diremos o mesmo do Aterro da Boa-Vista, e trajecto até Belem, Algés, etc., das ruas dos Anjos, Estephania, Campo de Sant'Anna, estradas da Circumvalação e outras. Ahi poderá installar-se a tracção por *trolley*, sem inconveniente, porque são avenidas largas, arborisadas algumas, o que disfarça o mau effeito dos postes e cabos, e não sendo consentidos os fios atravessados, não haverá maior inconveniente, porque sempre ficará uma parte da rua livre de fios e, portan-

to, deixando livre a circulação do material de incendios ou outros vehiculos altos.

Nas ruas estreitas e guarnecidas de casas, nas ruas centraes da cidade, isto é, fóra a parte do Aterro até Ribamar, em todas as que constituem a antiga rêde dos nossos tremvias, é um escandalo, uma loucura, que tal se consinta, e visto que a camara está a isso resolvida, os moradores da cidade devem protestar, representar superiormente, impedir por todos os meios que tão grande abuso se pratique.

Pela nossa parte estamos promptos a acompanhar esse protesto, a incitar por todos os meios que elle se faça e produza effeito, para que se não diga que na capital portugueza se permite o que em parte alguma se consente.

Em seguida publicamos as bases do contracto, sobre as primeiras das quaes já alguma cousa fica dito nas linhas que antecedem, e mais accrescentaremos, analysando-as e pondo em evidencia até que ponto esta concessão vae prejudicar a cidade.

1.^a—É concedida á companhia dos carris de ferro de Lisboa, auctorização para adoptar a tracção electrica, por conductores aereos, nas linhas que explora actualmente e nas que é obrigada a construir pela condição 5.^a do contracto de 10 de abril de 1888.

2.^a—A camara concede collocação de postes na via publica, nas ruas que tenham largura sufficiente de modo que não embarquem o transitio.

3.^a—De todos os projectos enviados á direcção dos serviços telegrapho-postaes serão enviadas duas copias á camara, além dos desenhos dos postes de ferro que tenham de ser collocados na via publica e das consolas para substituição dos postes nas ruas estreitas.

4.^a—A companhia apresentará á camara dentro do praso de 6 mezes, a contar da data em que fôr superiormente approvedo o contracto, os projectos da nova linha, que serão elaborados em harmonia com a condição 9.^a do contracto de 10 de abril de 1888.

5.^a—É fixado em 30:000\$000 réis annuaes o rendimento das licenças impostas sobre os carros para transporte de passageiros em commum. Esta quantia será garantida pela companhia, sendo a sua liquidação effectuada depois de cobradas todas as licenças dos carros de outras empresas ou particulares que não tenham contracto especial com a camara.

6.^a—A camara avizará a companhia, nos primeiros dias de janeiro de cada anno, de qual foi o rendimento das licenças annuaes dos outros carros e do que faltar para preencher a quantia de réis 30:000\$000, devendo a companhia carris de ferro de Lisboa entrar immediatamente com essa differença na thesouraria da camara.

7.^a—A companhia continuará a pagar 4 por cento sobre as suas receitas brutas, deixando a camara de ficar interessada nos lucros liquidos. A receita bruta será proveniente das passagens nos carros da companhia e a de quaesquer vehiculos de aluguer para carga ou passageiros.

8.^a—A applicação da taxa de 4 por cento vigorará para todas as receitas brutas da companhia, até o limite de 700:000\$000 réis por anno. A todos os excessos d'esta quantia será imposta a taxa de 8 por cento, não podendo ser exigida á companhia quantia superior a 48:000\$000 réis emquanto as suas receitas não attingirem a 700:000\$000 réis.

9.^a—A companhia informará a camara, em cada mez, das receitas que teve no mez anterior.

A liquidação e pagamento do minimo de 48:000\$000 réis serão effectuados nos primeiros dias de janeiro. A garantia d'este rendimento minimo começará a vigorar desde a data em que fôr concedida a licença definitiva para a tracção electrica.

10.^a—A quantia de 12:000\$000 réis a que se refere a condição 4.^a do contrato de 27 de junho de 1892, refere-se á conservação do pavimento das ruas e não aos estragos causados pelos concertos, modificações ou construcção de linhas ou desvios.

11.^a—As contas de calcetamentos provenientes de assentamento de carris serão pagas pela companhia um mez depois da apresentação.

12.^a—Será elevado a cem o numero de passes que a companhia é obrigada a fornecer á camara.

13.^a—Todas as linhas da tracção electrica, com o respectivo material fixo e circulante, ficarão pertencendo á camara no fim de 99 annos.

14.^a—Depois de approvedo este contrato e emquanto não estiverem approvedos definitivamente os projectos das linhas para a tracção electrica, a companhia pagará á camara todos os mezes 4 por cento sobre as receitas que tiver realizado no mez anterior.

15.^a—Ficam em vigor todas as condições dos contractos de 10 de abril de 1888 e de 27 de junho de 1892 em todos os pontos que não sejam alterados pelas clausulas d'este contracto.

16.^a—A auctorização definitiva caducará, se, dentro de 3 annos depois de approvedos superiormente os projectos apresentados pela companhia, esta não tiver procedido ás installações completas do material fixo, e não possuir o circulante em quantidade sufficiente para a tracção electrica em todas as linhas a que se referem esses projectos.

17.^a—A companhia obriga-se a instruir o pessoal que tiver ao seu serviço, a contar da data da approvação superior dos projectos, segundo as suas aptidões, de modo a ser utilizado no novo systema de tracção.

A condição 2.^a é já de si sufficientemente dubia para dar margem a todas as latitudes de interpretração.

Ruas com largura sufficiente para se lhe installarem postes são todas, incluindo os mais estreitos beccos d'Alfama. Póde pois a companhia, invocando este artigo, pôr postes por toda a parte que ninguem lhe irá á mão por isso.

Mas mesmo que não tenha largura para a passagem do carro e para o poste, lá está a condição 3.^a a salvar a dificuldade: põem-se consolas nas paredes, estendidas para o centro da rua e tudo se remedeia. Uma verdadeira consolação para o effeito das ruas!

A 5.^a condição é uma delicia!

O imposto pesadissimo, estupidamente elevado, que hoje pesa sobre todos os carros de transporte não pertencentes á companhia passa a reverter... em proveito d'esta!

Grandiosa ideia!

A companhia garante á camara 30:000\$000 réis annuaes que serão pagos... pelos outros carros, o que é uma originalidade e uma perfeita mina para ella. Vejamos:

Ha uma carreira que ella serve mal com os seus vehiculos, e que lhe dá pouco lucro ou prejuizo.

N'isto, um emprehendedor qualquer principia a fazer carreiras para o mesmo ponto e parece que, pelo contracto a companhia devia combate-l'o para o derrotar. Mas não senhor.

A companhia esfrega as mãos de contente e retira os seus carros para deixar medrar o competidor, porque cada carro que este tiver em serviço, são menos 500\$000 réis que a companhia paga á camara. E além d'isso livra-se do serviço que a prejudicava.

Não é bonito?

Outro caso: um empresario lembra-se de pôr carros para um sitio onde a companhia nunca pensou levar os seus.

Novo motivo de jubilo para esta. Essa carreira virá ser um affluente das suas linhas rendosas, e além d'isso, o empresario ainda pagará 500\$000 réis annuaes para minorar á companhia a garantia á camara.

Mas afinal, nem este caso se dará porque haverá sempre em circulação mais de 60 carros que, entre si, pagarão os trinta contos, e portanto a garantia que a companhia dá é illusoria.

Falta-nos o espaço para analysar as demais condições que encerram tambem peregrinas ideias.

Fal'-o-hemos no proximo numero, que ha muito que dizer.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 8 de junho de 1896.

Conta-se que, ao começar da proxima temporada *touriste*, se estabelecerá mais uma vez uma lucta de velocidades, entre as companhias que fazem serviço até a Escocia, lucta que promete ser mais interessante do

que a do anno de 1888 no trajecto Londres-Edimburgo, ou a de 1895 nas linhas que ligam Londres e Aberdeen. N'estas duas occasiões sómente entraram em competencia as companhias que exploram as rédes do Oeste e do Leste, mas agora annuncia-se que a *Midland Railway Company* tenciona tomar parte na lucta, e que se estão preparando nas suas officinas locomotivas especiaes, mediante as quaes ella espera dar tão boa conta da viagem até a Escocia, desde Londres, Birmingham, Liverpool e Manchester, como as suas grandes competidoras.

*

Concluido o aperfeiçoamento dos signaes em Newcastle-on-Tyne, a companhia *North-Eastern* tem a funcionar no espaço de 1.100 jardas, 620 alavancas. O grupo maior consiste em 244 alavancas e o mais pequeno em 30. Empregaram-se para as agulhas umas trinta milhas d'arame e vinte milhas de ferro tubular. O registro das operações feitas n'um só dia, no grupo das 244 alavancas, mostrou 15.800 movimentos ou quasi 11 por minuto, o que dá idéa da extensão do trafego n'esta secção.

*

A economia na iluminação de comboios é assumpto de tanta importancia para os administradores dos nossos caminhos de ferro, que se lerá, sem duvida com muito interesse, um folheto que acaba de publicar-se sobre este particular. Segundo o auctor do referido livrinho, o custo medio da iluminação d'um comboio de seis carruagens, verificado por experiencias feitas no *Midland Railway*, é d'umas 17 libras esterlinas por anno. Diminuindo-se a luz sómente a terça parte nos compartimentos desoccupados, que se calculam ser um em cada tres, resultaria, segundo elle, uma economia de £ 3 12/2 por comboio por anno. Para effectuar esta economia na iluminação o sr. Procter, auctor do folheto e socio do Instituto de Engenheiros Civis, acaba de inventar um assento movel que, ao tomar n'elle logar o passageiro, faz augmentar a luz até a sua maior extensão, e desoccupado fal-a diminuir gradualmente, mas não até extinguil a. É uma invenção que merece a attenção favoravel dos constructores de material movel de caminhos de ferro.

*

O contracto do governo francez com a *London, Chatham and Dover Railway Company*, para a conducção da mala franceza, termina em outubro proximo e não será renovado, encarregando-se d'este transporte o caminho de ferro Norte de França. A companhia *London, Chatham and Dover*, porém, conservará o contracto para a conducção das malas de noite, e os serviços de vapores, tanto francezes como inglezes, ficarão a cargo d'esta companhia, que acaba de encomendar a construcção de dois novos vapores de maior classe e de grande velocidade, para substituir os vapores pequenos no serviço de noite.

*

As receitas totaes dos caminhos de ferro do Reino Unido, nas 22 semanas do corrente semestre, são de 33.168.483 libras esterlinas, contra 31.101.338 durante igual periodo no anno passado; um augmento de libras 2.066.145.

*

Uma curiosidade, para terminar. Durante o anno passado emittiram-se no Reino Unido mais de 911.000.000 bilhetes de caminhos de ferro, sem contar os bilhetes de assignatura e os especiaes semanaes para operarios. Não é facil comprehender toda a significação de numero tão enorme.

Se, por exemplo, fosse necessario leval-os de Londres para Edimburgo em massa, seriam precisos 100 wagons, carregando cada um 10 toneladas.

Collocados os bilhetes um em cima do outro, em columna, attingiria esta a altura de 500 milhas, e postos um contra outro, em linha, excederia esta em uma terça parte a volta do equador.

Até ha poucos annos quasi todos os nossos bilhetes vinham de fabricas particulares, de Londres e Manchester, ultimamente, porém, os caminhos de ferro principaes estão fundando estabelecimentos seus para a impressão dos seus bilhetes.

W. N. Cornett.

PARTE OFFICIAL

Direcção da administração militar Secção do gabinete

Convenio celebrado entre o ministerio da guerra e a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, para regular as taxas e condições dos transportes effectuados por conta do mesmo ministerio.

O ministerio da guerra e a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, reconhecendo a mutua vantagem de regular as taxas e condições dos transportes effectuados por conta do mesmo ministerio, accordam no seguinte:

1.º A companhia real dos caminhos de ferro portuguezes torna extensiva aos transportes de todas as mercadorias expedidas por conta do ministerio da guerra ou repartições d'elle dependentes, a redução de 50 0/0 sobre os preços da tarifa geral que esta estabelece para o transporte de material de guerra.

§ 1.º Applicar-se-hão ás mercadorias acima referidas as tarifas especiaes estabelecidas, quando o preço d'estas, por inteiro, seja mais barato do que o preço da tarifa geral, com 50 0/0 de abatimento.

§ 2.º Exceptuam-se as substancias explosivas que serão taxadas pela tarifa applicavel, com 50 0/0 de abatimento.

2.º A companhia real dos caminhos de ferro portuguezes torna extensiva a redução de 50 0/0 dos preços da tarifa geral, aos seguintes individuos:

a) Aos mancebos que vão apresentar-se á inspecção de recrutados, ou regressam ás terras da sua naturalidade depois de inspecionados, quando seja o ministerio da guerra que tenha de pagar estes transportes;

b) Aos mancebos que vão apresentar-se com as respectivas guias aos seus regimentos;

c) Aos correios do ministerio da guerra em serviço do mesmo;

d) A's praças que vão matricular-se, por ordem do ministerio da guerra, nas escolas civis preparatorias para os cursos das diferentes armas e serviços do exercito.

3.º A companhia real dos caminhos de ferro portuguezes mantem ainda a redução de 50 0/0, quando, por conveniência do serviço militar, seja necessario que qualquer praça viaje em classe superior á que compete á sua graduacção.

4.º Igual redução faz a mesma companhia nos preços dos transportes de todos os militares, com excepção unicamente:

a) Dos que viajam para gozo de licença registada ou de favor;

b) Dos que são transferidos a seu pedido.

§ unico. Quando as licenças registadas forem concedidas a praças de pret, que vão para as terras da sua naturalidade pelo tempo que lhes faltar para a passagem á reserva, será o transporte taxado com 50 0/0 de abatimento, uma vez que nas respectivas guias e requisições se mencione aquella circumstancia.

5.º A mesma companhia mantem a concessão do transporte gratuito aos seguintes pesos de bagagem:

	Kilogrammas
Officiaes generaes.....	200
Officiaes superiores.....	120
Capitães.....	70
Subalternos.....	50
Praças de pret.....	30

O peso excedente pagará o preço inteiro da tarifa geral.

6.º Os transportes dos solipedes, que seguirem pelos comboios ordinarios de grande velocidade, serão taxados pela tarifa de pequena, com o abatimento de 50 0/0.

7.º Em compensação d'estas concessões, declara o ministerio da guerra que effectuará pelas linhas ferreas da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, com exclusão de quaesquer outras vias terrestres ou aquaticas, todos os transportes que tenha

a fazer entre duas estações servidas pelas linhas da referida companhia, ou entre pontos que tenham communicação pelas mesmas linhas directamente ou por meio das suas affluentes ou combinadas.

§ unico. Exceptuam-se d'este compromisso os transportes que, por causa de força maior, tenham de fazer-se por outra via, e os que, por conveniencia do serviço militar ou da instrucção das tropas, o ministerio da guerra entenda dever effectuar pela via ordinaria nas suas proprtas viaturas.

8.º O ministerio da guerra reconhece o direito que assiste á companhia real dos caminhos de ferro portuguezes de exercer a sua fiscalização sobre os meios bilhetes com que viajam os officiaes em traje civil e as praças de pret desarmadas, desequipadas ou á paizana, e dará as instrucções necessarias para que, tanto uns como outros, comprovem, sempre que lh'o for pedido, o direito á redução, apresentando o seu bilhete de identidade, guia de marcha ou outro documento equivalente. Por sua parte a companhia real desiste de toda a fiscalização sobre os officiaes que viajam fardados, e as praças de pret armadas ou equipadas, que unicamente deverão apresentar o seu meio bilhete de caminho de ferro.

9.º O ministerio da guerra e a companhia real estabelecerão de commum accordo os modelos de requisição, e n'esse sentido o ministerio da guerra dará instrucções para que sejam preenchidas completa e claramente, de fôrma que não possa haver duvidas sobre as condições da viagem e qualidade dos passageiros, sob o ponto de vista da tarifa a applicar.

§ unico. É concedido o prazo de seis mezes, a contar da data da approvação d'este convenio, para se gastarem os modelos actualmente em uso.

10.º A companhia real deverá apresentar na secção dos transportes da administração militar, até o dia 30 de cada mez, as contas e documentos comprovativos dos transportes effectuados no mez antecedente.

§ 1.º As referidas contas serão conferidas até o dia 10 do mez seguinte, afim da companhia poder receber a importancia que lhe pertencer.

§ 2.º Nos primeiros dias da dezena immediata se resolverão quaesquer differenças encontradas na conta paga, abatendo-se ou abonando-se na primeira conta, que a companhia enviar, a totalidade das differenças encontradas.

11.º—As duvidas que se suscitarem na interpretação ou applicação d'este contracto e sobre as quaes as partes interessadas não cheguem a accordo, serão submettidas a um tribunal composto de dois arbitros, um nomeado pelo ministerio da guerra e outro pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

Quando seja necessario, será nomeado pelo juiz do tribunal do commercio um terceiro arbitro, para desempate.

12.º—O presente contracto será valido desde 1 de junho de 1896, e considerar-se-ha em vigor até que uma das partes interessadas o denuncie, por escripto, com tres mezes de antecedencia.

Direcção da administração militar, em 2 de maio de 1896. — Pelo ministerio da guerra, *Julio Carlos de Abreu e Sousa*, coronel de artilharia, director da administração militar — *H. E. Boyer* — *Manuel Paes de Villas Boas*.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 9, da Beira Alta, pequena velocidade — transportes de vinho. — Esta nova edição da tarifa que vigorava desde 1888 não é mais do que a reunião, n'ella, das condições e preços primitivos e das modificações que posteriormente tem sido feitas por avisos especiaes, salvo unicamente a reciprocidade no preço do transporte de vinhos entre Murte de e a Figueira. É só pois, áquelles transportadores, entre estes dois pontos, que esta modificação interessa, sendo comtudo esta tarifa uma das de maior applicação na linha da Beira Alta. Distribuimos esta tarifa com o presente numero.

Ampliação da especial n.º 8, p. v. da Beira-Alta. — Transporte de peixe secco ou salgado. — Por esta ampliação que hoje acompanha o nosso numero é reduzido de 4\$300 a 4\$100 réis o preço d'esses transportes da Figueira da Foz para Guarda-transito, quando as expedições sejam feitas com o minimo de 100 kilos, e a 3\$800 réis quando se effectuem por wagons com o peso minimo de 6.000 kilos. No resto fica em vigor a tarifa de 1888.

Excursões no estrangeiro

A agencia Lubin, de Paris, organiza para este mez e seguintes as excursões de verão, a saber:

Belgica e Hollanda — partida de Paris em 24 de junho.

Russia — partida em 25.

Suissa, lagos italianos e Saboia — idem.

Inglaterra e Escocia — partidas em 23 de junho e 21 de julho.

Suissa — em 4 e 20 de julho.

Baviera, paiz dos Dolamitas e Tyrol — em 4 d'agosto.

Inglaterra, Escocia e paiz de Galles — idem.

Congresso internacional de caminhos de ferro

Terminou no nosso numero passado a série de artigos que esta *Gazeta* publicou sobre a quinta sessão d'este congresso, realizada em Londres, e manda a justiça que aqui consignemos que nenhum outro jornal, mesmo os mais technicos, os que mais acompanharam a realização e os trabalhos d'esse concurso, deu tão circunstanciada noticia do resultado das reuniões e das discussões, tão minuciosa nota de tudo que se passou nas sessões e tão acertada analyse das conclusões de cada questão, seguindo-as em todos os seus detalhes, resumindo-as sem nada lhes tirar do que de mais interessante se apresentou, commentando-as, por vezes com o espirito fino de uma critica acerada, sempre com a nota da competencia provada e do espirito observador e bem dirigido.

Esse trabalho que ninguem deixará de reconhecer ser dos mais difficeis, realisou-o — e sem difficuldades o nosso sollicito redactor o sr. engenheiro Simões de Carvalho, apresentando-o com a modestia que o caracteriza em todas as suas obras e que tão longe vae que até preferiu, para o firmar, os seus primeiros nomes aos appellidos.

Mas não é por isso que deixaremos — hoje que o nosso collaborador concluiu a sua obra — de afirmar aqui a nossa admiração e a gratidão do nosso jornal por esse trabalho que, em qualquer paiz em que fosse apresentado e apreciado como o deve ser por todos os estudiosos, constituiria uma gloria para o seu auctor e para o jornal em que fosse publicado.

Mormugão

São tão importantes as observações que, sobre o nosso caminho de ferro, faz o importantissimo jornal *Times of India* de 13 d'Abril, que, apesar da extensão d'este artigo, o transcrevemos na integra, chamando para elle a attenção de todos que se interessam pelo futuro das nossas possessões ultramarinas.

Como se verá, o artigo, certamente escripto ou inspirado por quem tem relações directas com a companhia que explora o nosso caminho de ferro, põe bem a claro os perigos que nos ameaçam, e defende-nos como se, mais do que qualquer outro motivo, o inspirasse o amor ás nossas coisas.

Um jornal portuguez não trataria de tal assumpto com maior competencia e mais verdadeira justiça para o nosso paiz.

Eis o que diz o nosso collega da India:

«O futuro do caminho de ferro portuguez West of India está actualmente mais uma vez attrahindo seriamente as attensões, tanto dos proprietarios d'elle, como do governo portuguez, o qual, na sua qualidade de garante do juro sobre o capital da empresa,

é responsavel pelo pagamento de setenta e tres mil libras cada anno aos accionistas. E' que tem havido, ultimamente, uma diminuição assustadora no trafego, «em transitio», da linha, em consequencia de uma combinação feita entre os caminhos de ferro Southern Mahratta, e Great Indian Peninsula, cujos effeitos ja bastante se teem feito sentir no desvio para a via de Poona do trafego que até agora transitava da linha Southern Mahratta á linha portugueza West of India, pela qual seguia a Mormugão, e de lá pela via maritima a Bombaim. As tarifas approvadas pelo governo para cereaes e mercadorias de pouco valor variam entre o maximo de um terço de *pie* por cada *maund* e cada milha, e o minimo de um decimo de *pie* por cada *maund*. No caminho de ferro Southern Mahratta começou a applicar-se ha pouco a tarifa maxima para mercadorias d'esta classe enviadas a Bombaim pela via de Castle Rock e o caminho de ferro portuguez, ao passo que as mesmas mercadorias, enviadas pela via de Poona e a linha Great Indian Peninsula, gosam da tarifa minima. Os resultados d'esta differença de tarifa são dignos de serem estudados. Por exemplo, pelo systema agora em vigor, o transporte de um *maund* de cereaes desde Bellary até á fronteira portugueza, um percurso de 204 milhas, custa seis annas e dois pies, ao passo que a mesma mercadoria transportada desde Bellary até Poona, uma distancia de 464 milhas, isto é, quasi o dobro de percurso, custa apenas quatro annas e um *pie*.

Ainda outro exemplo igualmente frisante. De Dharwar á fronteira portugueza são 62 $\frac{1}{4}$ milhas, e de Dharwar a Poona são 322 milhas; contudo o transporte entre estes dois ultimos pontos custa apenas mais oito pies do que entre os dois primeiros pontos, e isto apesar do percurso ser cinco vezes maior.

Um sem numero de exemplos d'esta ordem poderiamos citar para mostrar as mesmas anomalias resultantes da nova applicação das tarifas, mas os que acabamos de frisar serão bastantes para mostrar o effeito pernicioso que está produzindo. Não é para admirar que, em circumstancias taes, as auctoridades portuguezas se tenham alvoraçado. Em dois do mez passado o *Diario do Governo*, de Gôa, publicou uma notificação do Duque do Porto, chamando as attentões para o facto que se tinha notado uma diminuição importante no trafego da linha, devida ás companhias Southern Mahratta e Great Indian Peninsula terem reduzido as suas tarifas a fim de chamar todo o trafego para as suas linhas a Bombaim pela via de Poona. «Este facto», diz a notificação, «é muitissimo serio para o caminho de ferro portuguez West of India, porque, dentro em pouco, o seu rendimento, que até aqui tem sido insignificante em comparação com o juro enorme que se paga á companhia, e que absorve a maior parte da receita para o governo, ficará reduzido a zero.»

Em consequencia d'este estado de coisas, uma commissão de inquerito foi nomeada, composta do delegado do procurador regio, o escrivão da fazenda, o director das finanças do caminho de ferro, e um engenheiro de primeira classe, da repartição das obras publicas, para investigar qual a causa d'esta diminuição do trafego, e para dar o seu parecer sobre a questão se seria mais vantajosa para o governo comprar a linha e explorá-la por conta propria, ou fazer venda d'ella sob as condições exaradas no contracto de 1881.

E' necessario que expliquemos que no contracto feito entre o governo portuguez e a companhia, esta ficou com o direito de optar em condições de que logo trataremos, pela venda da linha ao governo, em troca da totalidade da importancia despendida com a mesma linha, e mais 10 $\frac{0}{100}$, sendo o material volante, objectos armazenados e outros haveres entregues por avaliação.

A questão que se submetteu á commissão não é nada facil de solver, e não é necessario que antecipemos qual será o parecer d'ella. Mas o que não deixa de admittir duvida é se o systema que tem collocado o governo e a companhia n'esta collisão merece applauso. Costuma-se dizer que no amor e na guerra tudo é licito, e haverá quem julgue que o ditado é applicavel ás competencias entre as vias ferreas. D'esta opinião parece tambem ser o governo da India, do contrario já teria chegado, ha muito, á conclusão de que deveria ter voz n'uma combinação que, se não nasceu do proposito deliberado de se matar a linha portugueza, dará infallivelmente esse resultado se lhe não puzerem ponto. Não só afugentará todo o trafego de transitio da linha, mas anniquilará de prompto o que até ha pouco era uma industria florescente, qual era a dos transportes por meio de vapores e embarcações ligeiras locais entre Mormugão e Bombaim.

Sendo, como é, uma linha em territorio estrangeiro, o governo da India pensa, sem duvida, que o caminho de ferro portuguez West of India não tem o mesmo direito aos seus bons officios que teria uma linha garantida, em territorio britannico. Mas se apreciarmos devidamente as circumstancias que deram a existencia a essa linha, é opinião nossa que se não poderá deixar de chegar á conclusão de que não deve ficar abandonada, completamente, á mercê de competidores que quasi que nem occultam a resolução em que estão de a anniquilar de todo.

O tratado que, em 1878, foi negociado entre o governo portuguez e o governo britannico, estipulou, entre outras cousas, que

o governo da magestade britannica facultaria todas as facilidades usuaves e razoaveis para a construcção e exploração da linha; e quando se formou a companhia para a construcção da linha por virtude da respectiva concessão dada por El-Rei de Portugal, Lord Hartington, que então era o Secretario d'Estado para os Negocios da India, contrahiu para com o governo portuguez o compromisso de que uma linha seria construida com a via da largura de um metro, desde a fronteira portugueza até a um ponto onde entroncasse na rede de vias ferreas da India Britannica.

Foi na fé d'este compromisso que o capital da companhia foi subscripto, e o cumprimento d'elle foi a construcção da linha Southern Mahratta, sem a qual, é facto, o caminho de ferro portuguez teria sido inutil, e sem proveito. Ou a linha portugueza tem de ser a via para dar sahida ao commercio do Carnatico e das partes adjacentes, ou então não tem razão para existir. Meramente como linha local, para servir para as necessidades, forçosamente limitadas, da India Portugueza, não podia dar nem para as despesas da exploração.

Ora é evidente que o systema que as companhias Great Indian Peninsula e Southern Mahratta, estão seguindo (sem duvida muito no seu direito, rigorosamente falando), ha de, forçosamente, reduzir as operações do caminho de ferro portuguez West of India ás proporções de uma linha meramente local; e, sendo assim, não se póde deixar de confessar, depois de um estudo imparcial da historia d'aquella empresa, que isso representa um estado de cousas completamente diverso d'aquillo que se inculcou aos capitalistas inglezes quando, ha quinze annos, foram convidados para subscreverem para ella. Houve, então, alguma cousa mais do que a simples conclusão de que a nova linha seria explorada em combinação com aquella rede maior que estava então para ser estabelecida no interior, e que depois achou desenvolvimento na linha Southern Mahratta.

Não pretendemos avançar que a combinação chegou a ter a natureza de contracto. O facto do tratado de 1878 ter sido denunciado, e de ter expirado no principio de 1892, depois de estar em vigor durante doze annos, torna inadmissivel que se encare o assumpto d'essa forma. Mas, ao mesmo tempo, o facto que quasi milhão e meio de moeda sterlina britannica tem sido empregada n'aquelle caminho de ferro, na fé de que seria explorado como via de sahida para o commercio de uma parte consideravel da India Meridional e Meridio-Occidental não póde, com justiça, ser desprezado. É verdade que os accionistas teem a garantia do governo portuguez de 5 $\frac{0}{100}$ sobre as oitocentas mil libras sterlinas do seu capital social ordinario, e de 6 $\frac{0}{100}$ sobre quinhentas e cincoenta mil libras sterlinas de obrigações, assim como verdade é tambem que até ao presente o governo portuguez tem cumprido todas as obrigações resultantes do contracto que fez com a companhia, não obstante que os quatro *lakhs* cada anno, a que montava o subsidio annual pago pelo governo britannico pelos direitos do sal em Gôa, deixaram de ser aproveitaveis desde o principio de 1892. Mas se os accionistas estão seguros contra a falta de pagamento do governo portuguez, — hypothese esta que, talvez alguns d'elles, tenham reluctancia em aceitar — ainda ha os direitos equitativos do governo portuguez para levarmos em linha de conta; e, tanto a equidade, como a boa fé, lhe dão o direito de exigir que o encargo que sobre aquelle governo pesa, pela garantia que deu, não seja aggravado sem justa causa.

Não se pretende allegar que as companhias rivaes estejam, desvairadamente, trabalhando para acabar com a linha portugueza. É de suppor que a explicação que ellas darão dos seus actos seja muito mais singela e innocente. Mas, ao mesmo tempo, ainda que se dê a maxima importancia a todas as queixas que se puderem apresentar contra a administração da linha, deve ser sempre lembrado que a administração é ingleza, e que as tarifas maximas são, pelo tratado entre os dois governos, fundadas nas mesmas bases como as das vizinhas.

Se algumas difficuldades teem surgido entre as duas linhas vizinhas, ainda se não mostrou que fossem invenciveis, e que nenhum *modus vivendi* pudesse ser combinado entre uma companhia mais poderosa, e uma outra companhia que tem tudo a perder no deixar de fazer a sua exploração em boas relações com a Southern Mahratta.

Poder-se-ha perguntar qual o argumento pratico que, no interesse publico, se póde oppôr a uma combinação que dá em resultado, quanto mais não seja, o transporte de mercadorias por uma tarifa á mais reduzida que possa ser. A isto responderemos que, quando o resultado de uma combinação d'essas é a anniquilação completa de um competidor, o publico, geralmente, vem por fim a pagar muito cara a vantagem ephemera que gosou durante o pouco tempo que as tarifas anormalmente reduzidas vigoraram. Sendo esse resultado no caso de que tratamos, a tarifa antiga tornaria a ser posta em vigor, e já não haveria competidor para lhe fazer frente e exercer contra elle uma influencia salutar. Verdade é que o governo poderia intervir com uma intimação de que a tarifa maxima é um pouco usuraria de mais para ser posta em pratica.

Comprehendemos perfeitamente o desejo que n'uma compa-

nhia como é a Southern Mahratta, terá de torcer para os seus próprios fins uma linha de saída tal como é a portugueza West of India. A solução ideal do problema seria a aquisição da linha portugueza pela companhia Southern Mahratta. Ella fórma, essencialmente, parte da mesma rêde; e, além d'isso, coisa mais desperdiçadora do que a sustentação d'uma administração separada na India, com uma direcção e séde em Londres, para uma linha de cinquenta milhas de comprimento, mal se poderia conceber. Uma fusão das duas companhias teria, por certo, muito que a tornasse recommendavel, já pelo lado da economia, já pela razão da conveniencia da exploração. Uma condição essencial d'essa fusão seria a unificação das jurisdicções nas duas vias ferreas. Seria impossivel estarem mil e quinhentas milhas de rêde de uma grande companhia sujeitas á lei da India Britannica, e as cinquenta milhas restantes sujeitas á legislação portugueza. Aqui, porém, vamos penetrar em campo muito delicado.

As susceptibilidades dos portuguezes em assumptos d'esta ordem são das mais sensitivas; e, enquanto se não desistir da extensão impolitica e menos leal que o governo da India deu ha pouco á jurisdicção que lhe foi cedida no caminho de ferro do Estado de Nizam, debalde se poderia esperar que governo algum estrangeiro que fosse cioso dos seus direitos e prezasse a sua dignidade se promptificasse a entrar em negociações sobre uma questão d'esta ordem. Admittindo isto, e levando as vistas um pouco mais longe, frizamos muito de proposito os grandes inconvenientes que na pratica hão de surgir da interpretação ultimamente dada ao direito jurisdiccional do governo da India sobre os caminhos de ferro em territorio estrangeiro.

NOTAS DE VIAGEM

XX

O sul da Irlanda

As companhias dos caminhos de ferro da Grã Bretanha teem por costume appellidar-se *Grandes* e, em geral merecem essa denominação, porque é grande a extensão dos seus serviços, das suas linhas, o movimento dos seus comboios, o volume do seu trafego.

As duas dê que me resta fallar n'esta viagem, ambas irlandezas, são as designadas pelos titulos de *Great Southern & Western* e *Midland Great Western*.

A primeira estende as suas linhas para o sudoeste da ilha, sendo a principal de Dublin a Cork da extensão de 284 kilometros, e ramificando d'esta, outras linhas, em numero de dezeseis, servindo dez provincias ou districtos.

O material não se me tornou notavel por qualquer originalidade, áparte o pequeno detalhe das bombas de choque no extremo das linhas, dentro da estação de Kingsbridge, em Dublin, que são de tal tamanho e robustez que parecem destinadas a aparar um comboio com a velocidade de 100 kilometros. Valentes bombas!

A iluminação das carruagens é feita por gaz Pintch, tendo as lampadas uma disposição especial, muito engenhosa e simples ao mesmo tempo, pela qual sempre que se corre o tapa-luz esta diminue, o que ao mesmo tempo que evita a intensidade da luz atravez do pano azul que a cobre, representa uma grande economia de combustivel durante a noite.

No percurso, povoações pobres, estações modestas. Do pequeno movimento não me admiro: era domingo.

E de resto, não tive muito tempo para admirar paesagens porque, partindo ás 7 h. e 47 m. da tarde, pouco depois o somno atacava-me com uma energia tal que tive que ceder.

Não ha n'estes comboios nem uma velocidade extraordinaria, nem as luxuosas carruagens e salões a que estavam acostumados os que andaram n'aquellas principescas viagens da Inglaterra e Escossia. Ali, eramos passageiros ordinarios como outros quaesquer, e portanto havia que accomodar nos vehiculos de primeira.

Ha, porém, n'esta linha dois comboios originaes; são o expresso das mallas americanas, duas vezes por se-

mana, fazendo, o da White Star, o percurso entre Dublin e Quennstown, 285 kilometros, sem uma só paragem de serviço, em 4 horas e 55 minutos, nas quintas feiras, e o da Cunard em 4 horas e 38 minutos, ao domingo.

Em comparação d'estes, o comboio em que eu fui, era um ronzeirão que levava 6 horas e 15 minutos para chegar ao extremo sul, e empregou 7 horas e 42 minutos em me levar a Killarney.

Eu disse em tempo aqui, e é convicção minha, que o visitante fica cheio de melhores ou peiores impressões de qualquer localidade, segundo a forma porque n'ella é recebido.

Pois, por esta theoria, eu não devia ter muito agradaveis recordações de Killarney.

Primeiramente, fui lá com o desejo de vêr o historico lago e... não o vi.

Chegado ás 3 e meia da madrugada não havia meio de me transportar da estação ao lago que fica a umas boas duas milhas.

Ora duas milhas andava eu a pé, sem grande custo; mas essas e outras duas de volta, de madrugada, tendo jantado na vespera umas sandwicks, e dormido no comboio umas 5 horas, lá me pareceu forte para almoço, e portanto, depois de uma pequena volta pela cidade, que é falta de bellesa e de importancia, tratámos de procurar hotel.

Aqui é que foi a dificuldade. Bater ás portas, era ter a certeza de que ninguem nos respondia. No *Great Southern*, hotel em relação com o caminho de ferro, o melhor da cidade e em frente da estação, um amavel creado, unico que estava de pé, disse-nos que nem uma poltrona nos podia dar, e bateu-nos delicadamente com a porta na cara.

Afinal, não sem custo, consegui descobrir um hotel muito modesto, muito limpo, em que uma dama, a proprietaria, nos abriu a porta, sem nos vêr, e nos disse, lá de dentro, que tomássemos logar n'um quarto, onde descancámos até as 8 da manhã. A esta hora quizemos sahir para vir para a estação onde nos esperava o comboio especial. Chamámos a hospedeira — respondeu-nos, ainda lá de dentro, que sahissemos quando quizessemos, que o aluguer do quarto eram 2 schillings por pessoa e os podiamos deixar sobre a mesa.

Assim fizemos e assim sahimos sem ter visto quem nos fez o favor de nos livrar do embaraço e dar-nos descanso por umas horas.

Muito original, devem concordar.

Killarney, como todo o oeste da Irlanda, é uma cidade de *touristes*, vivendo especialmente dos visitantes que vão aos lagos, ás cascatas de Tore, etc.

Os hoteis organizam, quasi todos os dias, caravanas de viajantes que vão visitar os arredores, o que assim, em reunião de muitos, sae baratissimo, muito mais que o serviço está organizado de maneira a que estes passeios se fazem nos intervallos das comidas nos hoteis.

Os arredores são apreciaveis, cobertos de bosques, de bellos jardins, de pontos pittorescos.

Sahindo de Killarney para norte, pela linha d'esta mesma companhia, pôde-se ir aos portos mais occidentaes da ilha, Dingle e Valentia-Harbour, e portanto do reino unido, parecendo que era d'ahi que deveria fazer-se o serviço de vapores para a America. Não obstante, em vista, creio, que da menor importancia d'esses portos, em relação ao de Queenstown, é por este que se fazem todas as carreiras as mais rapidas, tanto para Nova York como para Halifaz, Boston, Philadelphia e Baltimore. E' tambem por essas linhas que se vae para Connemara, a provincia mais pittoresca da Irlanda, cheia de lagos e montanhas.

Annuario dos caminhos de ferro

Sahiú já o 4.º tomo d'este interessante livro, correspondente ao anno de 1896.

De anno para anno tem o seu auctor, o nosso distincto collega da companhia do Norte de Hespanha, o sr. D. Enrique de Latorre, melhorado esta publicação a ponto de que hoje constitue, mais do que um annuario, com as materias vulgares d'estes livros, uma verdadeira encyclopedia de caminhos de ferro, util, por igual, ao tecnico como ao commerciante; ao que busca elementos ferro-viarios para qualquer estudo economico, como ao que se limita a querer desfazer qualquer duvida sobre transportes, sobre legislação, ou simplesmente traçar qualquer itinerario de viagem em Hespanha.

E não só de Hespanha se occupa o sr. de Latorre no seu livro; com um espirito investigador extraordinario, vae ali compilando quantos esclarecimentos interessantes encontra em todo o mundo, enriquecendo-o com estatisticas curiosissimas que o tornam precioso a todos os respeitos.

Sem podermos dar mais que um detalhe do seu indice respigaremos apenas este trecho, para exemplo:

Extensão dos caminhos de ferro do mundo, por nações, comparada com a extensão d'estas e sua população. Largura das vias férreas em todos os paizes.

Peso e preço das locomotivas; e numero das que existem em todo o mundo.

Desenvolvimento dos caminhos de ferro em todo o globo desde 1845 até 1895.

Accidentes ferro-viarios; maiores velocidades; principaes tunneis.

Pelo que se refere a Hespanha, o *Anuario* contem todos os elementos que podem desejar-se, desde a nota do capital social e resultados da exploração de cada linha, até os nomes dos chefes das estações.

Acompanha o livro um bello mappa a cinco côres, de todas as linhas hespanholas, em exploração, construção ou projecto, com a divisão das rédes, o nome de todas as estações, as distancias entre os entroncamentos e de Madrid a todos os portos e fronteiras.

Unicamente pela sympathia que temos por esta utilissima publicação e pelo auctor, encarregamo-nos da venda em Portugal tanto do livro como do mappa que, tambem pôde obter-se separadamente, acompanhado da relação alphabetica das estações pelo modico preço de 200 réis com capa de papel, ou 300 réis cartonado, e que muito recommendamos ao pessoal de estações porque lhe dá a conhecer rapidamente o ponto em que se acham as estações hespanholas, evitando-lhes erros de direcção das expedições que muitas vezes causam graves prejuizos.

Agradecemos ao nosso querido amigo as lisongeiras palavras com que nos dedicou o seu trabalho.

Concursos de carros automoveis

O nosso presado collega *L'Industrie*, de Bruxellas, tomou a iniciativa de organizar um concurso pratico de vehiculos automoveis que se realizará em Bruxellas em 1897, por occasião da exposição, tendo já recebido valiosas adhesões.

O plano do nosso illustre collega resume-se em levar a effeito o concurso em condições perfeitamente praticas, admittindo-se que a elle concorram todos os systemas de carros automoveis.

Os constructores teem sido por isso convidados a inscrever carros aptos para um serviço regular e não machinas aperfeiçoadas de velocidade applicaveis sómente durante a exposição.

O que se quer tirar bem a claro n'este certamen é a qualidade do vehiculo nas condições normaes do seu emprego, comparado com os competidores que se apresentem.

Com certeza que esta é a melhor fórma de apreciar a concepção technica, construção, exploração e funcionamento das modernas machinas de locomoção e muitos louvores merece *L'Industrie* pela sua esplendida iniciativa que, sem esforço, podemos classificar de original, por isso que os diversos concursos que se teem effectuado partiram sempre do falso principio de que convinha apresentar os ultimos descobrimentos ainda por applicar, pondo de parte os diversos systemas já empregados com exito, d'entre os quaes convem escolher o melhor.

Assembléa da Companhia Real

Partiram para Paris no dia 9 os srs. conselheiro Carrilho, presidente do conselho de administração, e Boyer, administrador-director da mesma Companhia, indo ali tratar do relatório a apresentar á proxima assembléa geral dos accionistas que deve verificar-se, entre 20 e 23 de julho, devendo ser annunciada ainda este mez, segundo os estatutos.

As companhias dos caminhos de ferro de Hespanha

As bases do convenio redigido depois de varias conferencias entre os ministros da Fazenda e do Fomento, e os gerentes das companhias de caminhos de ferro de Hespanha, são as seguintes:

1.ª A caducidade das concessões de todas as linhas ferreas exploradas pelas companhias signatarias do convenio, é fixada para o 1.º de julho de 1890, tanto para aquellas cuja duração devia ser de 99 annos, como para as outras de menor duração.

2.ª As companhias todas compromettem-se a unificar as tarifas de percepção e adoptar em todas as linhas uma classificação analoga, quanto possivel, attendidas as necessidades do trafego.

3.ª As companhias, em vista do desenvolvimento adquirido pelas industrias mineira e siderurgica nacionaes, renunciam á livre entrada ou á applicação de tarifas especiaes para a introdução do material.

4.ª A fim de fomentar o desenvolvimento da agricultura e sua transformação, as companhias signatarias compromettem-se a fazer, immediatamente depois de approvado este projecto de lei, consideraveis abatimentos, superiores aos que teem sido feitos até esta data, ao transporte de cereaes e farinhas do centro do paiz ao litoral e mercados consumidores, e ao de vinhos, machinismo e aparelhos agricolas, adubos e carvões em todas as direcções e linhas da réde.

5.ª As companhias compromettem-se a transportar os trabalhadores e colonos 50 % mais barato do que os preços da tarifa.

6.ª O governo intervirá com os seus bons officios junto dos obrigatarios a fim de chegar a um accordo com as companhias, que evite e afaste definitivamente o temor da suspensão de pagamentos.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Faço publico que no dia 20 de junho, ao meio dia, na sede d'esta companhia, á rua de Bellomonte n.º 49, se procederá, segundo o disposto no artigo 17.º dos estatutos, ao sorteio das obrigações a amortisar, começando o pagamento das mesmas, bem como o do coupon do semestre corrente no dia 1 de julho proximo, nas localidades e nas condições do costume.

Porto, 30 de maio de 1896.—O presidente do conselho de administração, *Carlos Lopes*.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 juin 1896.

Le marché fait relativement preuve d'une grande fermeté, malgré le trouble apporté par le projet d'impôt sur la rente, et sans les incertitudes relatives au projet du ministre des finances, notre place ne demanderait qu'à aller de l'avant et à clore avec éclat la saison 1895-1896, qui jusqu'alors était restée assez terne.

En ce qui concerne nos *Rentes*: le 3 % clôture à 101,75 fr., soit avec une différence de 1,25 fr. d'un mois à l'autre; l'amortissable s'inscrit à 100,45 fr. et le 3 1/2 aux environs de 104,80 fr.

L'*Italien* s'avance à 89 fr. On continue à escompter une solution pacifique en Abyssinie et par suite la fin des grosses dépenses militaires.

L'*Extérieure* progresse à 65 3/8 fr. Cette reprise est due en grande partie à l'amélioration des relations du gouvernement espagnol avec les représentants des compagnies de chemins de fer.

Les *Fonds Egyptiens* sont en reprise. La première chambre du tribunal mixte de première instance au Caire à rendu un jugement par lequel le gouvernement Khédivial a été condamné à restituer les sommes indûment prélevées sur les fonds de réserve générale de la dette égyptienne. L'*Unifiée* s'inscrit à 103,40 fr.; la *Priviligée* à 102 fr.; la *Daïre* à 103,40 fr.

Le *Portugais* 3 % passe à 27 fr. L'obligation des *Tabacs* côte 483 fr., sans changement.

Les *Valeurs Argentines* accentuent leur bonne tendance. La prime de l'or est en diminution, et les exportations suivent une marche régulièrement ascendante.

On escompte aussi, bien qu'on ne le connaisse pas encore dans tous ses détails, l'unification prochaine de la dette, unification qui pourrait être le point de départ d'une période de régularité financière. L'*Emprunt 1886* est à 432 fr., celui de *Catamarca* à 225 fr., *Cordoba* à 180 fr. et *Corrientes* à 248 fr.

Les *Fonds Russes* sont fermes; les *Turcs* moins bien tenus, conséquence des événements de Crète.

La *Banque de France* atteint le cours de 3.700 fr.

La *Banque de Paris* gagne du terrain à 845 fr. Le solde du dividende sera payé à partir du 1^{er} juillet.

Le *Crédit Foncier* ne s'éloigne guère de 680 fr. Les obligations *Foncières* et *Communales* ont toujours un bon courant d'affaires.

La *Société Générale* et le *Crédit Lyonnais* sont fermes.

Le *Crédit Foncier Colonial* côte 50 fr. L'assemblée générale des actionnaires s'est réunie le 29 mai. L'année 1895 n'a pas été favorable à la compagnie; le solde débiteur des comptes arrêtés le 31 décembre atteint 785.374 fr.

La *Banque Ottomans* consolide sa reprise à 580 fr. Le 30 juin, assemblée générale. Il sera proposé la distribution d'un dividende de 12 sch. soit 15 fr. nets.

Le calme le plus complet continue à régner sur le marché de nos grandes compagnies de chemins de fer.

Les *Chemins Autrichiens* atteignent 765 fr.

Les *Lombards* s'inscrivent à 225 fr. L'assemblée annuelle s'est réunie le 29 mai; toutes les propositions du conseil d'administration ont été adoptées à l'unanimité, et le dividende a été fixé définitivement à 5 fr.

Les *Chemins Espagnols* sous l'influence de recettes favorables sont fermes. Le *Nord de l'Espagne* vaut 117 fr., le *Saragosse* 173 fr.

Fermeté de l'obligation *Chemins Portugais* à 135 fr.

L'obligation *Beira-Alta* s'avance à 95 fr. Les obligataires sont prévenus qu'à partir du 30 juin il sera payé sur le coupon n.º 19, 1,50 fr. comme premier acompte.

Valeurs Industrielles. — Le *Suez* se traite à 3.450 fr. L'amélioration des recettes depuis le 1^{er} janvier atteint 2.730.000 fr.

Excellente tenue du *Gas* à 1.065 fr.; des *Voitures* à 545 fr.; des *Omnibus* à 1.235 fr. et des *Transatlantique* à 330 fr.

Le *Bec Auer* vaut 1.180 fr. On annonce que cette société est en pourparlers pour l'acquisition d'un nouveau brevet qui aurait pour conséquence l'amélioration de l'éclairage dans la proportion de 50 % sans augmentation de dépenses. On dit de plus

qu'elle étudie le système de deux lampes au pétrole qui semblent-il, réalisent tous les avantages désirables tout en produisant une intensité de lumière remarquable.

Le *Figaro* se maintient à 960 fr.; la part *Petit Parisien* à 950 fr. et le *Petit Journal* aux environs de 1.370 fr.

La *Chartered* finit à 108 fr.

La *Mozambique* atteint 45 fr.; l'assemblée générale qui se réunira le 20 prochain, aura à s'occuper d'un projet d'absorption de la compagnie du *Zambéze*.

Mossamedés clôture à 17,50 fr.

Les valeurs cuprifères progressent également; le *Rio* s'avance à 600 fr., *Tharsis* à 155 fr. et le *Cape* à 67,50.

L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de junho de 1896.

Continúa a manifestar-se um certo retrahimento nas operações commerciaes tanto em Lisboa como no Porto, parecendo que, sobretudo n'esta ultima praça, se nota uma certa inquietação e mal estar, que pôde muito bem ser o prenuncio de uma nova crise, ou antes do agravamento da que ha tempos está latente. Nos ultimos dias a inquietação e desconfiança no nosso mercado augmentaram sensivelmente e as recentes medidas policiaes, parecendo indicar receio de agitações perigosas mais accrescentaram as reservas dos que tem que perder e que, por isso, entenderam tomar todas as cautellas para se pôem tanto quanto possível a coberto das consequencias de qualquer successo extraordinario.

Em regra não somos dos mais pessimistas, mas agora, dadas as circumstancias e os factos que são do conhecimento de todos, não só em relação ao credito do governo nas praças estrangeiras, como se evidenciou no caso do desconto de letras do thesouro em Londres e no das difficuldades que possam malograr as primeiras tentativas de realização do emprestimo de 9.000 contos, mas tambem com respeito ás difficuldades que estão asoberbando o commercio de Lisboa e Porto, annunciando-se já aqui algumas fallencias e dizendo-se inevitaveis outras, em vista d'isto que se vê e do muito que se não vê, mas se pressente, receamos bem pelo que possa succeder amanhã, porque vemos o governo completamente desprevenido e em condições que não poderá inspirar a indispensavel confiança dentro e fóra do paiz para assegurar qualquer acontecimento financeiro de maior alcance.

O cambio Rio-Londres tem-se mantido com pequenas oscillações a 10 3/8 e a tendencia é para a alta. Se as actuaes condições politicas do Brazil se mantiverem, como é de esperar, é provavel que dentro d'um mez a alta do cambio do Rio de Janeiro se accentue indo até 12.

Os fundos portuguezes no estrangeiro tem regulado de 24,92 a 26,85 em Paris e de 26,80 a 27,00 em Londres. Na bolsa de Lisboa as inscrições (ass.) tem regulado a 36,03 e a 35,62 as de coupon, as acções do banco de Portugal a 130,000 réis, do banco commercial de Lisboa a 63,500 réis, do Lisboa & Açores a 110,000 réis, as acções da companhia de Moçambique a 10,400 réis, as obrigações prediaes de 6 p. c. a 95,100 réis, as de 5 p. c. a 92,500 réis, as *Loanda-Ambaca* a 78,000 réis.

O governo — e este facto prova a justiça das considerações feitas pelo illustrado director d'este jornal sobre o assumpto — resolveu suspender a execução da ultima lei sobre passaportes, servindo-se do pretexto de carecer de regulamento e este não se achar ainda formulado. Tambem foi suspensa a execução da lei do sello na parte que augmentou o sello dos actos de registo ecclesiastico, contra o qual se levantaram por toda a parte justificados clamores e protestos. De ha tempos a esta parte que a maioria dos actos governativos tem tido este destino. Uns não passaram das camaras e os que d'alli sahiram e foram promulgados não tiveram execução.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v.....	41 1/4	41 3/16	Desconto no Ban-	
» cheque.....	41 1/16	41	co de Portugal.	5 0/0
Paris 90 d/v.....	691	692	No mercado.....	5 0/0
» cheque.....	696 1/2	698	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	282	283	res.....	204
» cheque.....	285	287	Cambio Brazil...	10 3/16
Francfort 90 d/v.....	282 1/2	283 1/2	Premio libra.....	1 3/10
» cheque.....	285 1/2	287 1/2		
Madrid cheque.....	975	985		

O transsiberiano

Na revista *La vie scientifique*, encontramos o seguinte artigo sobre este notavel caminho de ferro, um dos maiores, se não o maior empreendimento moderno.

Nada melhor para estudar a orographia d'um paiz, o systema das ribeiras e dos rios, o clima, a constituição geologica, que o trabalho de lançar o traçado de uma linha ferrea.

O engenheiro, que se considera, em geral, como um personagem dotado de um poder magico, que lhe permite, graças á mathematica, á physica, á mechanica e ás outras sciencias arduas, vencer todos os obstaculos, é apenas uma criança, quando precisa medir-se com as difficuldades naturaes, mesmo nos paizes de acesso facil e de bom clima.

O que será então quando essas difficuldades se achem decuplicadas, centuplicadas, como na Siberia, por distancias colossaes a transpôr, por falta de qualquer meio de communicacão permanente, por escassez da mão d'obra, por um clima estranho, e principalmente pela falta de tudo quanto é preciso á vida, o que obriga a mandar-se para o local dos trabalhos não só o pessoal superior e os operarios como tambem o que lhe é indispensavel á sua subsistencia.

A extensão total da linha transsiberiana, de S. Petersburgo a Vladivostok, é de 9.876 verstes, numero facil de reter na memoria, por isso que é formado por quatro algarismos a partir, descendo, de 9.

Corresponde, em unidade decimal, a uma extensão de 10.500 kilometros, ou seja approximadamente 11 vezes a distancia de Paris a Marselha.

O Transpacifico de Nova York a S. Francisco, não chega a metade d'este comprimento; o Transcaspio, irmão mais velho do Transsiberiano, do qual não só a rapidez da construcção como o arrojo do plano produziram pasmo ainda ha poucos annos, mede apenas 1.341 kilometros.

Vê-se, pois, que em materia de caminhos de ferro, como em tudo afinal, n'este seculo de progresso á *outrance*, tem-se dado, sem metaphora, verdadeiros passos de gigante.

Parece-nos difficil, na verdade, n'este *récord* da extensão, exceder-se alguma vez a obra actual dos russos.

Pistas de mais de 10.000 kilometros, percursos a executar de uma só vez, atravez de dois continentes, não são numerosas no nosso planeta.

Essa immensa fita d'aço está dividida, tanto para a sua construcção, como para a exploração, em cinco secções distinctas que enumeramos, seguindo o itinerario do Oeste para Este:

1. ^a zona — Siberia occidental.....	1.400	verstes
2. ^a » — » central.....	1.660	»
3. ^a » — Transbaikalia.....	1.290	»
4. ^a » — Provincia do Amur.....	2.000	»
5. ^a » — Oussouri e Pacifico.....	733	»
Total geral.....	7.083	»
	(7.543 kilom.)	

Tchelabinsk, testa de linha official do Transsiberiano, é na realidade uma cidade admiravelmente situada além da linha de divisão das aguas da cadeia do Ural, a qual fórma, geographicamente falando, o limite entre a Russia, a Europa e a Siberia. Esta differença entre os limites naturaes e politicos das duas partes do Imperio Russo applica-se a todo o districto do Ural, muito importante sob o ponto de vista industrial e

mineiro, e que comprehende a linha de Perm a Iekaterinenburgo e os arrabaldes d'esta ultima cidade. Todo este conjuncto estava já ligado á rêde europeia por linhas ferreas já construidas antes do Imperador Alexandre III decidir a execucao d'esta grande obra, á qual fica ligado o seu nome, e é isto que explica que estes territorios, ainda que siberianos no sentido geographico da palavra, tenham sido reunidos á Russia da Europa sob o ponto de vista administrativo e politico. De dois modos se executa o trajecto de Moscow a Tchelabinsk; ou pelo Volga, via Nijni-Novgorod e Samara, percurso muito agradavel no verão, ou pelo caminho de ferro, via Riézan, Riask, Samara, Ufa e Tchelabinsk.

O trajecto, que mede uns 1.984 verstes, faz-se commodamente em 80 horas n'um comboio directo.

Em Tchelabinsk reina grande actividade, enorme quantidade de material de toda a especie, filas interminaveis de wagons novos e elegantes, construidos na Russia, esperam sobre vias de resguardo o momento de serem postos em circulaçãõ sobre a linha nova. E' em Tchelabinsk que se acham os escriptorios de exploração da linha de Tchelabinsk-Omsk (741 verstes). Esta linha está já aberta ao serviço publico desde 30 de agosto de 1894. Apesar d'esta data ser muito recente, encontramos em todo o percurso, estações installadas com bufetes muito regulares e, em todas as gares, vendedores ambulantes offerecem varios generos aos viajantes.

Os comboios circulam tres vezes por semana nos dois sentidos. Vão constantemente cheios e é preciso chegar com antecedencia se se deseja apanhar bom logar para gosar a paizagem, a qual, seja dito, é pouco variada. A linha atravessa interminaveis planicies entrecortadas por pantanos.

Quando por ali passámos, no mez de junho, a praga de mosquitos e de moscas attingia o seu auge, e devemos, para prestar homenagem á verdade, reconhecer que a Siberia, a dar credito aos textos sagrados, não cede o seu logar, sob este ponto de vista, á sexta praga do Egypto.

Não obstante estas contrariedades e as demoradas paragens, transpõe-se muito facilmente, em 45 horas, a distancia entre Tchelabinsk e Omsk, de maneira que em resumo, na época da nossa viagem, a linha transsiberiana permittia ir, tres vezes por semana, de Moscow a Omsk em 125 horas. O material dos wagons adoptados ainda mesmo em 3.^a classe permite que se faça a viagem sem grande fadiga. Cada passageiro dispõe d'um pequeno leito, os wagons são de typo americano, com *bogies*, com corredor central por onde se póde circular, plataforma e lavabo em todas as classes. As carruagens de 1.^a classe não foram postas ainda em circulaçãõ.

Ha n'este percurso duas grandes pontes metallicas em construcção. Os trabalhos da primeira estavam muito adeantados quando por ali passámos; presentemente estão concluidos.

A ponte sobre o Irtich, á chegada a Omsk, só estará terminada em fins d'abril corrente. Os pilares e massiços estavam quasi acabados em junho ultimo, o que assegurava desde então a conclusãõ de todos os trabalhos nos prazos estipulados.

A principal alea a que a construcção de pontes sobre os grandes rios siberianos está sujeita, é com effeito a dos gêlos e a descongelacão, durante a qual é impossivel manter o material fluctuante, caixas de ar comprimido, no meio da corrente.

Os pilares teem de ser feitos rapidamente, emquan-

to o rio está livre, sob pena de se perder um anno de trabalho.

As fundações são muito faceis de executar no que diz respeito a escavações.

Não ha uma só pedra, um só rochedo, nas immensas planices do Obi e do Ienissei. Por baixo da camada aravel da superficie encontra-se uma toalha continua de argila terciaria compacta e escura, sobre a qual se assenta o cimento das fundações.

(Continúa.)

Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

Relatorio apresentado pelo conselho de administração á assembléa geral ordinaria reunida em Lisboa em 30 d'abril de 1886

Conta do primeiro estabelecimento

Esta conta eleva-se a	réis	11.815:881	460
com o augmento de 2:760:835 réis, que se decompõe da seguinte maneira:			
Diversas installações necessarias para a circulação do sud-express, signaes, etc..	réis	528	836
Compra e installação de freio de vacuo automaticos em 4 machinas e tenders.....	»	2:232	000
Total igual.....	»	2:760	836

Reclamação dos empreiteiros da linha.— Sobre a reclamação formulada pela empresa dos trabalhos de construção da linha ainda nada se resolveu, apesar das diligencias que renovámos o anno passado, nos termos do compromisso de 9 de julho de 1885, para a constituição do tribunal arbitral.

Conselho d'administração.— Uma nova desgraça nos feriu. Mr. Lejeune, que durante treze annos estava ligado á Companhia da Beira Alta, quer como engenheiro-consultor, quer como administrador, morreu repentinamente no anno passado. A sua dedicação pelos interesses da Companhia, a sua rara competencia em materia d'exploração, tornava a sua collaboração particularmente preciosa. Deplorareis, como nós, a perda d'este homem de saber e de bem.

Para preencher um dos dois cargos actualmente vagos, nomeámos administrador, nos termos do artigo 26 dos estatutos, mr. Mogenson, que pelas suas relações e pelas suas qualidades administrativas se recommendava á nossa escolha. O conselho propõe que esta nomeação seja ratificada.

Os administradores a sahir este anno são: S. Botelle, Jules Boittelle, Barão de Bussierre e Caillat.

Nos termos do § 5 do artigo 26 dos estatutos, são reelegiveis.

Para applicação do artigo 38 dos estatutos, a assembléa terá a eleger os membros titulares e supplentes do conselho fiscal para o exercicio de 1896.

Quando ouvirdes o parecer do conselho fiscal sobre o balanço e as contas do exercicio de 1895, submetteremos á vossa approvação as resoluções inscriptas na ordem do dia.

Relatorio do conselho fiscal

SENHORES.— Em execução do mandato que vós lhe confiastes na vossa ultima assembléa geral, o conselho fiscal procedeu á verificação do balanço e contas do exercicio de 1895.

Apresentamos em seguida o resultado do nosso exame:

Dedução feita das taxas e impostos sobre os transportes — as receitas da exploração elevam-se a

mais do que no exercicio precedente.....	»	16:506	270
As despesas, comprehendendo a conservação da linha (24:859:781 réis) attingiram	»	161:426	223
mais do que no anno anterior.....	»	5:014	819
O excesso das receitas de exploração ficam, pois, para o exercicio de 1895 em.....	»	133:545	008
ou seja um augmento de	»	10:891	451

O conselho d'administração explicará no seu relatório a causa das variações indicadas, mas podemos certificar que o exame do detalhe das despesas d'exploração faz sobresahir os esforços empregados para manter estas no minimo, assegurando o perfeito estado de conservação da linha.

Os productos liquidos da exploração, ou seja... réis	133:545	008
augmentados com o saldo do ultimo exercicio	»	54:406
prefazem o total de.....	»	187:951
que permittiu pagar aos obrigatarios:		

Em 30 de junho de 1895, uma prestação de 1,50 fr. sobre o coupon n.º 18, ou seja

Em 31 de dezembro de 1895, o saldo de 3,20 fr. sobre o dito coupon n.º 18, ou

Total 4,70 fr. pelo exercicio, isto é.....

Além d'isto separou-se:
 1.º Para sellos e transmissão, imposto sobre o rendimento, despesas relativas ao pagamento dos coupons obrigações.....

Total.....

Esta quantia, pagavel em França, de conformidade com as condições da divida obrigações necessitaria, se o cambio estivesse ao par, a somma de réis 110:470:911, emquanto que, com as alterações havidas durante o exercicio, a vossa Companhia desembolsou

(A média do cambio era 685 3/5 soffrendo, pois, o serviço de obrigações uma perda de 29:784:952 réis).

2.º Por differença de cambio em pagamentos effectuados em Paris.....

3.º Por premio annual, destinado aos fundos de seguro (1.765 fr. ao par).....

4.º Por trabalhos necessarios para a passagem do sud-express, somma que foi levada á conta «Primeiro estabelecimento»

Total.....

do qual é preciso deduzir juros vencidos por fundos depositados.....

Saldo disponivel em 31 de dezembro de 1895

que representa ao par 214,551,45 fr., mas ao cambio de 31 de dezembro de 1895 (680 réis por 3 fr.) não representava mais que 170.379,10 fr.

Sobre este saldo disponivel o conselho reserva, como nos annos anteriores, para fazer face a todas as eventualidades da exploração a quantia de (135.000 fr.) réis 24:300:000.

O excesso de réis 14:319:261 juntar-se-ha aos resultados do 1.º semestre de 1896.

Como se vê pelas cifras acima, o cambio usurpou, quer pelo serviço das obrigações, quer pelos pagamentos feitos em Paris, a somma total de 36:703:139 réis. Se o cambio estivesse ao par poderia ser distribuida

aos obrigatarios a quantia complementar de 203.906,30 fr. ou 1,68 fr. por obrigação, recebendo aquelles 6,40 fr. por obrigação em lugar de 4,70 fr.

Nada mais temos a indicar senão as modificações feitas no Balanço, visto que a equivalencia dos réis em francos está calculada pela base de 180 réis por 1 franco (par).

ACTIVO

Primeiro estabelecimento: 11.815:881.470. — O augmento é de 2:760:835 réis resultante das installações exigidas pela passagem do *sud-express* na linha da Beira Alta.

Subsidio do Estado: 25:030:726 réis. — Sem alteração.

Caixas e bancos: 34:161:843 réis. — Esta somma é assim formada:

Em Paris, ao credito da companhia, em casa dos seus banqueiros, 14.281,35 fr. representando ao cambio de 31 de dezembro de 1895.....	réis	3:237:107
Em Portugal, em caixa ou em deposito.....	»	30:924:736
Totaes.....	»	34:161:843

Aprovisionamentos nos armazens e officinas: 62:669:570 réis. — menos 5:513:582 réis em resultado do *stock* de combustiveis que de 12:569:948 desceu este anno a 4:771:387 réis.

Contas correntes e contas d'ordem devedoras: 116:568:182 réis. — O augmento foi de 21:629:773 réis.

As contas correntes devedoras (35:608:042 réis) entram por 5:68:947 n'este augmento, em resultado da elevação das contas de serviço combinado com outras companhias. Uma verba de réis 100:000 entrou na conta Paulo Martins.

As contas d'ordem devedoras (80:960:146 réis) apresentam um augmento de 15:947:786 resultante da elevação da conta «Provisão de coupon de obrigações»; visto que a prestação dada em 31 de dezembro foi, este anno, de 3,20 fr. em vez de 2,50 fr.

Direitos fiscaes sobre as acções em França: 2:322:738 réis. — Mais 40 fr. augmento da somma de direitos pagos pelo exercicio.

Saldo das insufficiencias dos productos liquidos para pagamento dos coupons d'obrigações: **2.676:686:042 réis.**

O augmento é de 230:865:202 réis, e representa a differença entre os productos liquidos da exploração e a importancia dos dois coupons vencidos durante o exercicio, mais as despesas de cambio e outros gastos relativos ás obrigações.

(Continúa).

LINHAS PORTUGUEZAS

Novo material. — Começaram a fazer serviço na linha de Cintra novas carruagens para comboios tramways, sahidas das officinas da companhia.

Estas carruagens são as antigas mixtas de 1.^a e 2.^a classe, completamente reformadas, formando salões de 2.^a classe de corredor central, para 44 passageiros, ficando commodas e elegantes, em nada inferiores ás que veem do estrangeiro, o que nos prova que as officinas da companhia já estão de novo montadas de fôrma a satisfazer os seus fins.

Ascensores de Lisboa. — A companhia foi auctorisada a pôr em circulação na linha Camões Estrella um novo carro, mediante as seguintes clausulas: 1.^a A plataforma da frente será reservada para o guarda-freio e vedada por correntes ou varões de ferro; 2.^a — Este typo de carro ficará sendo o unico adoptado ao fim de trez mezes, além do typo da carruagem com rebocador, se durante este praso não se reconhecer inconveniente; 3.^a — Adoptado como definitivo, no fim d'este praso, o novo typo de carro, a companhia retirará do serviço os carros que têm os n.^{os} 7, 8, 9 e 10, ou modifical-os-ha em harmonia com o novo systema.

Para esclarecimento diremos que os carros 7 a 10 são os que a companhia ultimamente adoptou e contra os quaes aqui temos reclamado. Vê-se que tinhamos razão.

Carris de Lisboa. — Achando-se concluida a ligação da via reduzida entre as estações de Santo Amaro e Arco do Cego, termina a 19 do corrente o serviço de carros volantes para o Principe Real e Rato e o tras-

bordo em Santos para o serviço de Santo Amaro. As sahidas para o Rato passam a ser do Rocio em vez da Avenida, Intendente, Caminho de Ferro e Santo Amaro. A companhia pediu para ensaiar novos horarios, que foram já submettidos á approvação da camara.

LINHAS HESPAÑOLAS

Santander a Bilbao. — Com respeito a este caminho de ferro lemos n'uma revista hespanhola:

«Tivemos occasião de percorrer um troço importante d'esta via ferrea, em companhia do illustre escriptor D. José Maria Pereda, e podemos assegurar que se os engenheiros tiveram rude trabalho para levar a cabo obra tão difficil por esses valles e montanhas, tendo que vencer as difficuldades proprias d'esta classe de trabalhos, maiores ainda aqui pelo accidentado do terreno; em troca o passageiro que percorra o caminho, tranquillamente sentado no seu lugar, poderá saborear á sua vontade as delicias de um cosmorama, pois que a cada instante varia a decoração e cada vez a natureza reúne maiores surpresas. Podemos felicitar-nos e orgulhar-nos com esta linha ferrea, feita com capitaes montanhezes e biscainhos sem auxilio algum do Estado.

E' assim a descentralização posta em pratica, e as provincias que querem prosperar não teem outro remedio senão imitar Biscaia e Santander.»

A Transversal. — Fez-se já a experiencia, em Zamora, da ponte de ferro que atravessa o Douro.

Logo que acabe a inspecção official da via, abrir-se-ha á exploração o caminho de ferro de Plasencia a Astorga em toda a sua extensão.

Jaca a Pasages. — Projecta-se a construcção d'uma nova linha entre aquelles dois pontos, servindo tambem Sangüesa, Lumbier, Urroz, Villava e Valle Larraun.

Linares a Almeria. — As obras dos caminhos de ferro de Linares a Almeria vão muito adeantadas.

A machina do balastro atravessou já a grande ponte de Anchurón.

Espera-se abrir a linha até Moreda em 15 de julho proximo.

Bilbao a Santander. — Ainda não se pôde fixar definitivamente o dia da inauguração d'esta linha porque não foi ainda examinada pelos peritos officiaes.

As estações da nova linha de enlace com a Cadagua, ou seja desde Orejo a Araujuren são: Villaverde de Pontones, Hoz de Anero, Beranga, Gama, Treto, Marron, Udalla, Gibaja Molinar, Entrambaguas, Escrita, Villaverde de Trucios, Traslaviña e Herbosa.

O caminho de ferro de Cadagua tem as seguintes estações: Aranjuren, Gueñes, Sodupe, La Cuadra, Zaramillo, Iranregui e Castrejana.

Em Zarrosa haverá trasbordo para o caminho de ferro de Bilbao a Portugalete, percorrendo-se depois as estações de Zarroza, Olaveaga e Bilbao.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

A sub-commissão encarregada do estudo preparatorio do caminho de ferro metropolitano de Paris apresentou os seus trabalhos á commissão municipal que a nomeára.

Seguindo uma votação recente da municipalidade, a sub-commissão pronunciou-se contra a ligação da rede urbana com as linhas das grandes companhias; poderá haver contacto nas estações de chegada e de partida em Paris, mas não existirá *raccordement*, rail a rail.

O metropolitano deverá ser construido em via estreita com material especial movido pela electricidade.

Como base de discussão do traçado, a sub-commissão aceitou o projecto apresentado por mr. Huet, director-administrador dos trabalhos de Paris, o qual comprehende.

1.^o — Uma linha circular formando uma segunda cintura intramuros e passando na maior parte de seu percurso pelos boulevards exteriores;

2.^o — Uma transversal este-oeste da praça da Republica ao boulevard de Courcelles pela rua Réaumur;

3.^o — Para fazer face ás necessidades de uma grande corrente de circulação do norte ao sul, completar-se-ha a rede com uma transversal n'aquella direcção.

Estas duas linhas transversaes deverão ir ligar-se com a linha circular e com o caminho de ferro de cintura afim de levar ao centro os habitantes da periphéria.

Ainda ha que decidir se o metropolitano deverá ser construido

em subterraneo, aereo só accidentalmente, ou se será esta a solução que melhor convem.

A commissão municipal resolveu tomar as seguintes resoluções:

A rêde será de tracção electrica; será construida directamente pela cidade; a sua exploração será feita por aluguer.

As duas transversaes serão executadas em subterraneo. A linha circular medirá 23.127 metros, 28 % dos quaes em subterraneo, 34 % em trincheira, e 38 % em viaducto.

As trincheiras do metropolitano terão 6 metros de largura e uma profundidade de 4^m,30 pelo menos.

As estações, em numero de 85, serão separadas umas das outras, em média, por 450 metros.

Os comboios partirão de sete minutos e meio em sete minutos e meio.

A despesa total elevar-se-ha a 125 milhões de francos.

CANADÁ

O ministro dos caminhos de ferro e canaes do Canadá publicou já o relatório sobre o anno de 1895.

Pelos seguintes numeros facilmente se reconhecerá a importancia da rêde de caminhos de ferro n'esta possessão ingleza. O comprimento das linhas terminadas era de 16.091 milhas; o das vias em construcção de 225 milhas. O numero das machinas era de 2.023.

O numero de trens-milhas elevou-se a 40.661,890 o anno passado, que se dividem assim:

Passageiros.....	15.332,276
Mercadorias	19.939,699
Mixtos	5.389,915

As receitas estão representadas nas seguintes verbas:

Passageiros	dollars 13.311.440
Mercadorias	» 20.545.490
Diversos	» 3.928.557
Total.....	» 46.785.487

O total das subvenções concedidas aos caminhos de ferro até 30 junho de 1895 foi de 203.934 761 dollars, sendo 187.082.359 dollars concedidos pelos governos e o resto pelas municipalidades. Aproximadamente dois milhões do total das subvenções das municipalidades, foram recebidos por meio de subscrição de acções e de obrigações.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de 4 longarinas para machinas

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 15 de junho proximo, na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 4 longarinas para machinas.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 12\$500, o qual será posteriormente elevado ao deposito definitivo de 5 % da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos á ordem d'esta direcção.

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

Lisboa, 28 de maio de 1896.

Fornecimento de cantaria

Faz-se publico que pelas 12 horas da tarde, do dia 18 do corrente, na secretaria da referida divisão, perante o respectivo chefe,

terá logar o concurso para o fornecimento de cantaria para a doca do Barreiro, a saber:

- 1.º 2^m3,640 de pedras rectas e curvas para o poço.
- 2.º 6^m3,182 de pedras rectas e curvas para os aqueductos.
- 3.º 13^m3,008 de pedras para a ranhura.
- 4.º 15^m3,796 de pedras para o primeiro e segundo ressalto.

Total da cantaria, 37^m3,626.

Base de licitação — 10\$000 réis cada metro cubico.

Deposito provisorio — 9\$400 réis.

Deposito definitivo — 5 % da importancia da arrematação por que fôr adjudicada.

As medições, orçamentos, desenhos e demais condições para este fornecimento acham-se patentes na referida secretaria e na estação de Lisboa todos os dias uteis, das 10 horas da manhã até as 3 da tarde. Barreiro, 8 de junho de 1896.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de 10.000 escapulas, 14.000 parafusos e 2.000 chapins

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 20 de junho á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade e em presença do ex.^{mo} administrador, se ha de dar ao concurso publico para o fornecimento de 10.000 escapulas, 14.000 parafusos e 2.000 chapins para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre d'esta direcção, o deposito provisorio de réis 35\$000

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

As condições da arrematação do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde. Porto, 26 de maio de 1896.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de tectos para carruagens e encerados para wagons

No dia 8 de julho, 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 100 tectos para carruagens e 200 encerados para wagons.

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

Fornecimento d'aço para ferramentas e para mallas

No dia 8 de julho proximo futuro, 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 aço para ferramentas e para mallas.

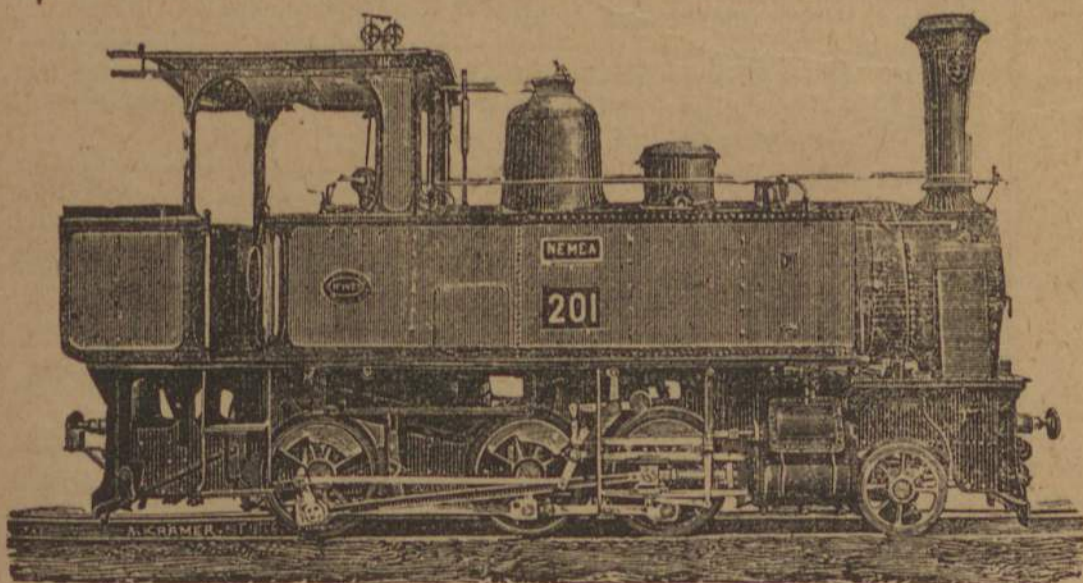
As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apollonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da companhia, 28 rue de Chateaudun. Lisboa, 30 de maio de 1896.

Fornecimento de pinceis e escovas

No dia 8 de julho, 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 brochas, brochinhas, escovas, espanadores, pinceis e trinchas.

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

Lisboa, 2 de junho de 1896.



Enviem-se gratis os catalogos a quem os pedir

FABRICA DE LOCOMOTIVAS

KRAUSS & C.^A

MUNICH E LINZ S. D.

LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

PARA VIA LARGA OU REDUZIDA
SYSTEMA O MAIS UTIL DE LOCOMOTIVAS COM TENDERS
PARA VIAS PRINCIPAES E SECUNDARIAS, TRAMWAYS

Construcções de edificios e exploração de minas

OUTRAS CONSTRUCÇÕES: — Omnibus a vapor, locomoveis, bombas d'incendio a vapor, apparatus de vacuo e de vapor para a extracção de materias feccas, etc., cylindros a vapor para nivelamento de calçadas.

Agente geral em Hespanha — JULES LAHOUSE — Barcelona.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

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

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras commisões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º
Lisboa.—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.
Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Londres.—E. C. A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

LISBOA Avenida-Palace.—Rua do Principe, junto Estação Central.—Établissement de premier ordre—to u 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 de l'Europe.— Seul hotel français au centre de la ville — Cuisine française.

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

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

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

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

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

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

CINTRA Hotel Netto.— Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceiados, 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.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

EVORA Hotel Eborense.— Um dos principaes do Alemtejo. Sala de visitas, casa de banho, bella casa de jantar com linda vista. Aceio, commodidade e preços economicos. — Prop. José Augusto Annes.

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 aceio inexcédível.— Carros para a Batalha, Marinha e outros pontos.— Restaurante—Preços modicos.

FIGUEIRA DA FOZ Hotel Universal.— Rua 11 de setembro. No centro da cidade, proximo da praia dos Casinos, theatros, colyseu, mercado e jardim. Americano pela porta. Preços commodos.—Prop. João Vieira.

FIGUEIRA DA FOZ Hotel Saudade.— Rua da Saudade, Bairro novo. Magnificas vistas para o mar, mu to perto da praia, Colyseu Figueirense, e proximo do Casino Mondego e theatro-e reo.—Preços variam entre 900 e 1\$400 ré.s.

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

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

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

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

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

GUIMARÃES Hotel do Tournal.— Bello tratamento por 1\$000 a 1\$500 réis diarios. Serviço avulso almoço 400, jantar 600 réis.

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

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

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

ROMA Grande Hotel Continental.— Proximo da Estação Central e de todas as antiguidades e attractivos, na parte mais higienica 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 Ghesireh-Palace-Hotel.— Etablissement de premier ordre.—Grand parc sur le Nile. Luxe et confort — grands salons.

Empreza de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

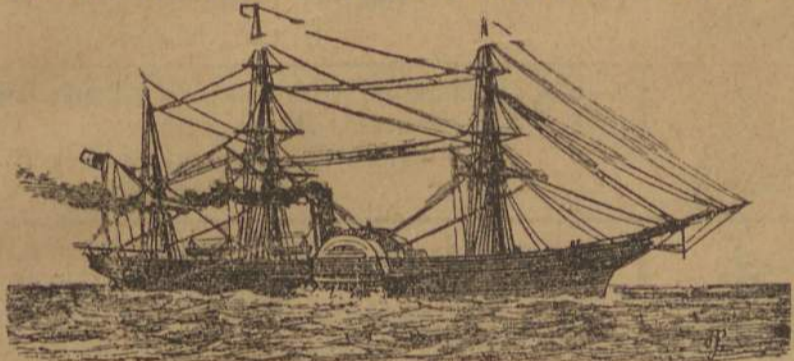
O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR



S AÍRÁ no dia 1 de julho, 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

BERNHARD LEUSCHNER AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA NORDDEUTSCHER LLOYD



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

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

Estes 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 acceptação que estes luxuosos paquetes teem tido por parte do publico.

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

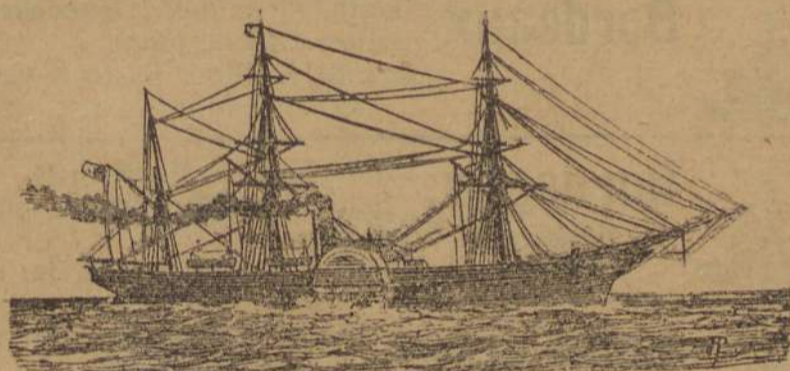
Para mais informações, dirigir ao escriptorio da

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

Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

O paquete **MAGDALENA**, sahirá a 29 de junho

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

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

AGENTES

Em Lisboa: — **JAMES RAWES & C.^a** — R. dos Capelistas, 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 junho de 1896.

COMPANHIA REAL			
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Part.	Cheg.
8-30 t.	7-18 m.	2-30 t.	4-0 m.
10-0 t.	10-55 m.	8-0 t.	6-44 m.
Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.	Part.	Cheg.
8-30 t.	5-25 m.	8-35 t.	6-0 m.
Lisboa R.-V.Alc.	V.Alc.-Lisboa R.	Part.	Cheg.
7-30 m.	8-25 t.	9-30 t.	10-0 t.
Lisboa R.-V.Alc.	V.Alc.-Lisboa R.	Part.	Cheg.
7-30 m.	8-25 t.	9-30 t.	10-0 t.
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Part.	Cheg.
7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	6-0 m.
Lisboa R.-Sant.	Sant.-Lisboa R.	Part.	Cheg.
7-30 m.	6-45 m.	8-45 m.	10-0 t.
Lisboa R.-Entr.	Entr.-Lisboa R.	Part.	Cheg.
7-30 m.	6-0 m.	6-0 m.	1-30 t.
Colmb.-Figueira	Figueira-Colmb.	Part.	Cheg.
7-15 m.	9-2 m.	11-0 m.	12-48 t.
Lisboa R.-Fig. ^a	Fig. ^a -Lisboa R.	Part.	Cheg.
7-0 m.	3-20 t.	1-5 t.	10-20 t.
Lisboa R.-Alfar.	Alfar.-Lisboa R.	Part.	Cheg.
7-0 t.	5-35 m.	7-40 t.	6-30 m.

Caldas-Figueira	Figueira-Caldas	Part.	Cheg.
2-30 t.	7-30 t.	6-0 m.	10-55 m.
Figueira-Alfar.	Alfar.-Figueira.	Part.	Cheg.
4-30 m.	5-35 m.	6-0 m.	7-3 m.
Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Part.	Cheg.
7-30 m.	8-34 m.	5-15 m.	6-30 m.
Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Part.	Cheg.
9-30 m.	10-32 m.	6-30 m.	7-30 m.
Lisboa R.-V.Alc.	V.Alc.-Lisboa R.	Part.	Cheg.
7-30 t.	6-5 t.	1-0 t.	2-0 t.
Lisboa R.-V.Alc.	V.Alc.-Lisboa R.	Part.	Cheg.
7-0 t.	8-22 t.	7-30 t.	8-29 t.
Lisboa R.-V.Alc.	V.Alc.-Lisboa R.	Part.	Cheg.
7-0 t.	10-2 t.	6-15 t.	7-15 t.
Lisboa R.-V.Alc.	V.Alc.-Lisboa R.	Part.	Cheg.
7-0 t.	10-2 t.	6-15 t.	7-15 t.
Lisboa R.-V.Alc.	V.Alc.-Lisboa R.	Part.	Cheg.
7-0 t.	10-2 t.	6-15 t.	7-15 t.
Lisboa R.-V.Alc.	V.Alc.-Lisboa R.	Part.	Cheg.
7-0 t.	10-2 t.	6-15 t.	7-15 t.
Lisboa R.-V.Alc.	V.Alc.-Lisboa R.	Part.	Cheg.
7-0 t.	10-2 t.	6-15 t.	7-15 t.

C. Sodrê-Caso.	Caso.-C. Sodrê	Part.	Cheg.
7-0 m.	8-15 m.	5-30 m.	6-50 m.
Lisboa R.-Sacav	Sacav-Lisboa R.	Part.	Cheg.
6-15 m.	7-0 m.	6-30 m.	7-15 m.
Lisboa R.-Sacav	Sacav-Lisboa R.	Part.	Cheg.
7-45 m.	8-29 m.	7-45 m.	8-29 m.
Lisboa R.-Sacav	Sacav-Lisboa R.	Part.	Cheg.
10-0 m.	10-44 m.	8-45 m.	9-29 m.
Lisboa R.-Sacav	Sacav-Lisboa R.	Part.	Cheg.
12-0 t.	12-44 t.	11-0 m.	11-45 m.
Lisboa R.-Sacav	Sacav-Lisboa R.	Part.	Cheg.
2-0 t.	2-44 t.	1-0 t.	1-45 t.
Lisboa R.-Sacav	Sacav-Lisboa R.	Part.	Cheg.
4-45 t.	5-29 t.	3-0 t.	3-45 t.
Lisboa R.-Sacav	Sacav-Lisboa R.	Part.	Cheg.
5-30 t.	6-14 t.	6-0 t.	6-44 t.
Lisboa R.-Sacav	Sacav-Lisboa R.	Part.	Cheg.
7-15 t.	7-59 t.	7-0 t.	7-45 t.
Lisboa R.-Sacav	Sacav-Lisboa R.	Part.	Cheg.
8-45 t.	9-29 t.	8-15 t.	8-59 t.
Lisboa R.-Sacav	Sacav-Lisboa R.	Part.	Cheg.
10-0 t.	10-44 t.	10-0 t.	10-44 t.
Lisboa R.-Sacav	Sacav-Lisboa R.	Part.	Cheg.
11-0 t.	11-45 t.	—	—
Lisboa R.-Sacav	Sacav-Lisboa R.	Part.	Cheg.
12-0 m.	12-44 m.	—	—
Lisboa R.-Sacav	Sacav-Lisboa R.	Part.	Cheg.
1-0 t.	1-44 t.	2-0 t.	2-44 t.
Lisboa R.-Sacav	Sacav-Lisboa R.	Part.	Cheg.
3-0 t.	3-44 t.	4-0 t.	4-45 t.
Lisboa R.-Sacav	Sacav-Lisboa R.	Part.	Cheg.
1-3 m.	9-10 m.	6-15 m.	3-58 t.
Lisboa R.-Sacav	Sacav-Lisboa R.	Part.	Cheg.
1-45 t.	12-10 m.	5-15 t.	12-33 m.

BEIRA ALTA			
Fig. ^a -V. Form.	V. Form.-Fig. ^a	Part.	Cheg.
5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.
Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira	Part.	Cheg.
3-10 t.	4-48 t.	7-30 m.	9-20 m.
Pamp.-F. Oñoro	V. Form.-Pamp.	Part.	Cheg.
11-13 t.	5-34 m.	12-27 m.	5-45 m.
Pampilh.-Mang.	Mang.-Pampilh.	Part.	Cheg.
6-35 t.	9-47 t.	7-35 m.	10-50 m.
Mang.-Guarda	Guarda-Mang.	Part.	Cheg.
10-0 t.	12-50 m.	4-50 m.	7-19 m.
SUL E SUESTE			
Lisb. T. P.-Faro	Faro-Lisb. T. P.	Part.	Cheg.
4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.
Lisboa T.P.-Beja	Beja-Lisboa T.P.	Part.	Cheg.
8-0 m.	3-5 t.	10-0 m.	4-40 t.
Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Part.	Cheg.
8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-40 t.
Lisboa T.P. Ext.	Ext. Lisboa T.P.	Part.	Cheg.
8-0 m.	3-45 t.	12-10 m.	7-0 m.
P. Novo-Setub.	Setub.-P. Novo	Part.	Cheg.
5-20 t.	5-44 t.	4-45 t.	5-7 t.
C. Branco-Beja	Beja-C. Branco	Part.	Cheg.
6-10 m.	9-0 m.	4-30 t.	7-24 t.
Lisb.-T.P. Setub.	Setub.-Lisb.-T.P.	Part.	Cheg.
8-0 m.	10-10 m.	8-0 m.	9-50 m.
Lisb.-T.P. Setub.	Setub.-Lisb.-T.P.	Part.	Cheg.
4-30 t.	6-25 t.	2-30 t.	4-40 t.
Aos domingos e dias santificados	—	6-0 t.	7-45 t.
Lisb.-T.P. Setub.	Setub.-Lisb.-T.P.	Part.	Cheg.
6-50 m.	8-23 m.	—	—

C. Branco-Evora	Evora-C. Branco	Part.	Cheg.
3-0 t.	4-0 t.	7-10 t.	8-2 t.
Beja-Faro	Faro-Beja	Part.	Cheg.
11-20 m.	7-35 t.	6-30 m.	2-40 t.
MINHO E DOURO			
Porto-Valença	Valença-Porto	Part.	Cheg.
8-0 m.	1-10 t.	2-50 m.	8-20 m.
Porto-Valença	Valença-Porto	Part.	Cheg.
11-10 m.	3-25 t.	9-45 m.	2-10 t.
Porto-Valença	Valença-Porto	Part.	Cheg.
5-30 t.	11-25 t.	1-50 t.	7-5 t.
VIENNA E DOURO			
Porto-Vianna	Vianna-Porto	Part.	Cheg.
5-0 m.	10-25 m.	5-15 t.	10-30 t.
Vianna-Valença	Valença-Vianna	Part.	Cheg.
7-0 m.	9-15 m.	6-0 t.	8-10 t.
Porto-Braga	Braga-Porto	Part.	Cheg.
5-0 m.	8-10 m.	5-40 m.	8-20 m.
Porto-Braga	Braga-Porto	Part.	Cheg.
8-0 m.	10-35 m.	11-45 m.	2-10 t.
Porto-Braga	Braga-Porto	Part.	Cheg.
1-30 t.	8-25 t.	6-55 t.	10-30 t.
Domingos e dias santificados			
Porto-Braga	Braga-Porto	Part.	Cheg.
7-10 m.	8-57 m.	9-46 t.	11-40 t.
Nine-Braga	Braga-Nine	Part.	Cheg.
5-15 t.	6-0 t.	9-0 m.	9-35 m.
Porto-B. d'Alva	B. d'Alva-Porto	Part.	Cheg.
7-40 m.	3-15 t.	4-0 m.	10-45 m.
Porto-B. d'Alva	B. d'Alva-Porto	Part.	Cheg.
1-30 t.	8-50 t.	10-40 m.	6-30 t.
Porto-Regoa	Regoa-Porto	Part.	Cheg.
6-0 t.	11-50 t.	3-12 m.	8-0 m.
Porto-Juncal	Juncal-Porto	Part.	Cheg.
4-30 m.	8-48 m.	5-43 t.	10-0 t.
Regoa-B. d'Alva	B. d'Alva-Regoa	Part.	Cheg.
6-20 m.	12-5 t.	3-45 t.	9-20 t.

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, (via Suez), vap. allem., **Kanzler**.
Sahirá a **19** de junho.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Africa Oriental, vapor allemão, **Bundesrath**.
Sahirá a **10** de julho.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



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



Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, **Cintra**.
Sahirá a **24** de junho.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Bordeaux e Leith, vapor inglez **Ossian**.
Sahirá a **16** de junho.
Agente, E. Pinto Basto & C.^a
C. do Sodré, 64, 1.º



Bordeaux, vapor francez, **Portugal**.
Sahirá de **22** a **25** de junho.
— Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



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



Copenhagen, vapor dinamarquez, **Tejo**.
Sahirá a **21** de junho.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Dakar, Pernambuco, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **La Plata**.
Sahirá a **23** de junho. — Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.º



Gibraltar, vapor inglez **Gibraltar**.
Sahirá a **16** de junho.
Agente, E. Pinto Basto & C.^a
C. do Sodré, 64, 1.º



Glasgow e Liverpool, vap. hespan., **Bravo**.
Sahirá a **26** de junho.
Mascarenhas & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Hamburgo, vapor allemão, **Santos**.
Sahirá a **22** de junho.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Liverpool, vapor inglez, **Lisbon**.
Sahirá a **20** de junho.
Mascarenhas & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Oporto**.
Sahirá a **27** de junho.
Mascarenhas & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool e La Pallice, vapor inglez, **Potosi**.
Sahirá a **24** de junho.
Agente, E. Pinto Basto & C.^a, C. do Sodré; 64, 1.º



Londres, vapor hespanhol, **Zurbaran**.
Sahirá a **20** de junho.
Mascarenhas & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres e Anvers, vapor hespanhol, **Goya**.
Sahirá a **27** de junho.
Mascarenhas & C.^a
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Madeira, S.^{ta} Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez, **Funchal**.
Sahirá a **20** de junho.
Agente, Germano S. Arnaud, Caes Sodré, 84, 2.º



Maranhão, vapor brasileiro, **Continente**.
Sahirá a **18** de junho.
Agentes, Tavares & Fragozo,
R. Retrozeiros, 35, 1.º



New-York, vapor portuguez, **Oevenum**.
Sahirá a **25** de junho.
— Agente, J. P. A. Ferreira
Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pará, Maranhão e Ceará, vapor inglez, **Lisbonense**.
Espera-se a **16** de junho.
Agentes, Garland Laidley & C.^a,
R. do Alecrim, 10.



Pará e Manaus, vapor inglez, **Madeirense**.
Espera-se a **21** de junho.
Agentes, Garland Laidley & C.^a,
R. do Alecrim, 10.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor inglez, **Magdalena**.
Sahirá a **29** de junho.
Agentes, James Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio e Santos, vap. francez, **Santa-Fé**.
Sahirá a **19** de junho.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



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



Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão, **Itaparica**.
Sahirá a **17** de junho.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão, **Amazonas**.
Sahirá a **1** de julho.
Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8.



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez, **Cordoba**.
Sahirá a **26** de junho.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



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



Rio de Janeiro, e portos do Pacifico, vap. inglez, **Orellana**.
Sahirá a **24** de junho.
Agent., E. Pinto Basto & C.^a, C. do Sodré, 64, 1.º



Rotterdam e Bremen, v. allem., **Pollux**.
Sahirá a **20** de junho.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, S.^{to} Antonio do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vap. portug., **Cabo Verde**.
Sahirá a **23** de junho.
Empresa Nacional de Navegação, R. d'El-Rei, 75, 1.º



Southampton, vapor inglez, **Danube**.
Sahirá a **16** de junho.
Agentes, James Rawes & C.^a
R. d'El-Rei, 31, 1.º



Vlaardingen e Bremen, vap. allem., **Achilles**.
Sahirá a **23** de junho.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.

PEQUENA VELOCIDADE

TARIFA ESPECIAL N.º 9

PARA O TRANSPORTE DE

VINHO EM CASCOS, BARRIS OU ODRES

Por expedição de 1:000 kilogrammas ou pagando como tal

§ 1.º PREÇOS POR 1:000 KILOGRAMMAS

Das estações abaixo ás da frente	Figueira	Pampilhosa, transito
Cantanhede	800	—
Pampilhosa.....	1\$150	—
Luso.....	1\$350	—
Mortagua.....	1\$450	—
Santa Comba Dão.....	1\$500	700
Carregal do Sal.....	1\$700	1\$000
Cannas de Senhorim.....	1\$900	1\$200
Nellas.....	2\$050	1\$350
Mangualde.....	2\$250	1\$600
Gouvêa.....	2\$500	1\$900
Fornos d'Algodres.....	2\$650	2\$100
Celorico.....	2\$700	2\$400
Villa Franca das Naves.....	2\$900	2\$600
Pinhel.....	3\$000	2\$700
Guarda... {	Local.....	2\$800
	Transito.....	2\$200
Cerdeira.....	3\$600	3\$150
Freineda.....	3\$900	3\$500
Villar Formoso... ..	4\$500	3\$650

§ 2.º Preço excepcional por 1:000 kilogrammas ou pagando como tal comprehendidas as despesas accessorias.

De Figueira a Murte e vice-versa e de Figueira a Pampilhosa transito, com destino ás estações de Mealhada ao Porto e mais além e vice-versa, réis 700.

CONDIÇÕES

1.^a Os excedentes do peso acima de 1:000 kilogrammas, serão taxados por fraccões indivisiveis de 100 kilogrammas.

2.^a A's remessas despachadas segundo os preços do § 1.^o, cobrar-se-hão as despesas accessorias na razão de 400 réis por tonelada.

3.^a A's remessas procedentes de Figueira com destino a Pampilhosa transito, é concedido o regresso gratuito de taras vasias no praso de 90 dias a contar da data do despacho primitivo, para o que os expedidores ou consignatarios requisitarão na estação de Figueira, no acto da expedição ou recepção das taras cheias, o respectivo boletim.

4.^a A Companhia não se responsabilisa pelas avarias resultantes do calor ou do mau acondicionamento das taras.

5.^a A Companhia reserva-se o direito de ampliar por mais tres dias os prazos regulamentares para os transportes effectuados nas condições da presente tarifa sem que por isso reclamação alguma lhe possa ser feita.

6.^a A applicação da presente tarifa especial fica sujeita ás condições da tarifa geral da Companhia em tudo que não for contrario ás disposições particulares que precedem.

A presente annulla e substitue a tarifa especial n.^o 9 de 29 de Outubro de 1888 e suas ampliações de 1 de Setembro de 1889 e 10 de Maio de 1894.

Lisboa, 10 de Junho de 1896.

O ENGENHEIRO DIRECTOR DA COMPANHIA

Conde de Gouvêa

PEQUENA VELOCIDADE

Ampliação á Tarifa Especial N.º 8

PARA O TRANSPORTE DE

PEIXE SECCO OU SALGADO

PREÇOS ESPECIAES DIRECTOS

De Figueira da Foz-Local a Guarda transito sem reciprocidade	Por 1:000 kilo-grammas não incluindo as despesas accessorias
Por expedição de wagon completo de 6:000 k. ^{os} ou pagando como tal.....	3,800
» » de 100 kilogrammas idem idem	4,100

Ficam em tudo mais vigorando as disposições da tarifa especial N.º 8 de 30 de Junho de 1888.

Lisboa, 1 de Junho de 1896.

O ENGENHEIRO DIRECTOR DA COMPANHIA

Conde de Gouvêa