

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

Contendo uma Parte Official por despacho de 5 de Março de 1888 do Ministerio das Obras Publicas

PROPRIETARIO DIRECTOR—*L. de Mendonça e Costa*

ENGENHEIRO CONSULTOR—*C. Xavier Cordeiro*

REDACÇÃO—Conde Barão, 18—Lisboa

AVISO IMPORTANTE

Com o presente numero distribuimos, como annexo, as seguintes tarifas da Companhia Real:

Tarifa especial n.º 1, grande velocidade—Para transporte de generos frescos, comestiveis, etc., entre todas as linhas da Companhia.

Tarifa especial n.º 2, idem—Para grupos de collegaes e seus professores de Lisboa a Cintra, Mafra, Figueira, Santarem, Porto, etc.; e do Porto a Aveiro, Figueira, Lisboa, etc.

Tarifa especial n.º 6, idem—Para transmissão de telegrammas entre todas as estações.

Tarifa especial n.º 6 de pequena velocidade—Para transporte de touros e animaes ferozes em jaulas, entre todas as estações da Companhia e para as de Madrid-Caceres, ou vice-versa.

SUBSCRIÇÃO NACIONAL

PARA A DEFEZA DO PAIZ

Transporte do numero anterior.....	11 ⁷ 750
Um assignante da <i>Gazeta</i>	250
Somma.....	12 ⁰ 000

Continua aberta n'esta redacção.

SUMMARIO

Os conselhos consultivos sobre tarifas—Carvão de Belmez—Parte official, decreto de 13 de fevereiro e portaria de 14 de fevereiro—Tarifas de transporte—Nova companhia dos Ascensores Mechanicos de Lisboa—Notas de viagem. XV-Olago Léman—Os caminhos de ferro do mundo—O insulto inglez, Manifestações estrangeiras, Tudo lhes serve—Ainda Lourenço Márques—Industrias portuguezas, Caucho, tintas e vernizes—Carteira dos accionistas—Boletins financeiros de Lisboa por B. dos Santos—Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro—Receitas dos caminhos de ferro—Viagem de recreio—A ponte de Forth—A rede dos Estados Unidos—Linhas portuguezas, Litoral do Algarve—Linhas hespanholas, Do Porto de Santa Maria a Sanlucar de Barrameda, De Salamanca a Peñeranda, De Medina del Campo a Calatayud, Estado financeiro—Linhas estrangeiras, Caminhos de ferro allemães, A distribuição de bagagens, Comissão de tarifas, Caminhos de ferro estrategicos, Nacionalização de caminhos de ferro, Linhas gregas, Aquecimento dos wagons, A companhia de Jura-Simplon, As tarifas por zonas na Austria, O Metropolitano, Bilhetes de assignatura—Notas varias, Onde se celebrou a primeira exposição, Correspondencia tubular, Fabrica de acumuladores em Madrid, Cimento de Portland, Inauguração do porto de la Plata, Viajantes para a Exposição, Posta ambulante—Avisos de serviço—Annuncios.

OS CONSELHOS CONSULTIVOS SOBRE TARIFAS

PELO decreto de 13 de fevereiro, que publicamos na Parte Official d'este numero, vê-se que o governo resolveu que, d'ora ávante, sejam submettidas ao exame do Conselho Superior d'Agricultura as tarifas de mercadorias propostas pelas direcções das linhas ferreas, como já o eram, por decreto de 3 de fevereiro de 1887, ao voto consultivo do Conselho Superior do Commercio e Industria.

Esta disposição tem, evidentemente, por fim, attender ás reclamações, mais ou menos justas, que repetidas vezes teem aparecido na imprensa e nas instancias officiaes, sobre os preços de transporte de determinados productos agricolas; mas, sem deixar de reconhecer o espirito de equidade que presidiu áquella medida, e o alcance que ella deveria ter, para o aperfeiçoamento do sistema tarifario das nossas linhas ferreas, parece-nos comodo, que este meio nem será pratico, nem exequivel sequer, para resolver a questão, antes se tornará um embaraço evidente para a prosperidade do paiz, na parte que se relaciona com o serviço das nossas linhas.

A nossa rede ferro-viaria divide-se, como é sabido, em tres classes de diferentes condições :

1.^a—A parte explorada pelo Estado que, como vimos do artigo do nosso distinto collaborador o sr. Perfecto de Magalhães, publicado no 3.º numero d'este anno, tem a extensão de 816 kilometros;

2.^a—A que, pertencendo a companhias, é subsidiada pelo Estado, por meio de garantia de juro do capital, e portanto, sobre a qual o governo tem immediata gerencia;

3.^a—A que pertence a companhias, sem garantia de juro, subdividindo-se ainda esta em :

a) parte antigamente subsidiada e em que, portanto, as tarifas geraes foram fixadas por contracto;

b) parte de livre exploração, e na qual, portanto, as empresas teem o direito de estabelecer tarifas mais ou menos elevadas, com o accordo do governo.

Sobre o primeiro grupo incidem frequentemente as queixas, os pedidos, as exigencias, para que o governo faça repetidas concessões, que pôde sempre fazer em beneficio de qualquer corporação, não sem attentar, muitas vezes, contra os interesses de outras, ou do Estado, pelo cerceamento dos productos.

O segundo grupo estabelece as tarifas reduzidas de acordo com o governo, mas este tem n'ellas directa ingerencia, porque é elle que deve cuidar de que os preços de transporte nem prejudiquem o publico, nem affectem por tal forma o rendimento da linha, que a diminuição represente um aumento de encargo para o tesouro, pela garantia de juro que este dá.

No terceiro grupo as condições são bem diferentes :

As companhias teem o direito de fixar os seus preços de arrastre, dando apenas conhecimento ao gover-

no, que limita a sua acção a verificar que estes não sejam superiores à tarifa do caderno de encargos, ou, na hypothese b acima, que não excedam os limites do razoável, regulado por casos idênticos.

Adoptada, para a primeira parte d'esse grupo, uma taxa reduzida não poderá esta ser elevada antes de seis meses de estar em vigor, o que claramente indica, segundo os contractos, que essa redução pôde ser annullada, de pleno direito, depois d'aquelle prazo.

Ora submeter um assumpto que tão variadas exigências, e ao mesmo tempo, tão amplas liberdades pôde ter, ao exame isolado dos diferentes corpos consultivos, cujos membros, muito competentes para apreciar os factos que se limitam á orbita da sua acção, nem sempre, ou raras vezes, estão habilitados a dar parecer sobre questões complexas, que d'essa orbita se afastam, affigura-se-nos apenas um meio de crear embaraços para a resolução da questão, dificuldades e por vezes desaires para os que n'esses pareceres teem que intervir, e em geral, um prejuízo para o público, pela demora ou impossibilidade de gosar de uma tarifa reduzida, para os transportes das suas mercadorias.

Postas muitas vezes em conflito estas diferentes potencias consultivas e deliberativas, os interessados em A e os em Z, não será raro que os seus pareceres sejam diametralmente oppostos, e se um toma o oriente por fito, e outro o occidente, muitas vezes a administração proponente terá tomado o norte por objectivo, e o Estado, na defeza dos seus interesses, será forçado a apontar o meio-dia, resultando nunca se chegar a um acordo possível,

São tão vulgares no nosso paiz os factos d'este género, tanto andam elles na mente de todos, como nas discussões jornalísticas, que desnecessário é, quasi, insistir n'este ponto.

A lucta de preponderancias raras vezes deixa passar incolume o interesse geral, antes este é, com frequencia, ferido pelas balas que entre um e outro campo se cruzam.

Ha pouco tivemos bem em evidencia a questão da exposição de Paris — que tratámos aqui, e em que a nossa representação no grande certamen padeceu bastante com a divisão de opiniões.

Temos ainda, por nosso mal, a questão das moagens, em que os interesses agrícolas se debatem com os manufactureiros. Não precisamos mais para dar um exemplo frisante dos factos que hão-de dar-se.

Supponhamos que com o fim de promover o desenvolvimento do seu trafego, entre Lisboa e Figueira, a companhia que explora estas linhas se propõe estabelecer uma tarifa para trazer em sentido descendente os cereais que se produzem no norte, e levar para os mesmos pontos as farinhas das fabricas de Lisboa.

Consultado o conselho de commercio e industria, este opinará que é útil ás classes que representa este abatimento de preços; mas não succederá o mesmo no de Agricultura, que protestará que a tarifa proposta é uma tarifa de penetração, que vae prejudicar as moendas locaes, ao mesmo tempo que, ainda em nome da industria agrícola, exigirá uma muito maior redução no transporte de cereais em sentido descendente.

Perante este parecer, o sr. engenheiro fiscal do Oeste, no desempenho da sua missão e legitimo direito de zelar os interesses do Estado, opporá que um preço tão reduzido afecta os rendimentos da parte da linha em que o tesouro paga a diferença entre os produtos do trafego e a garantia de juro, e que, portanto, é sobre os cofres publicos que recahirá o beneficio que os agricultores impõem.

Por fim, a companhia, que tem a livre exploração no troço de Torres a Lisboa, terá o pleno direito de declarar que não aceita, n'aquelle percurso, preço tão reduzido, que lhe não paga os seus gastos de tracção e outros.

Conclusão: depois de muito tempo em discussões estereis, a tarifa não será posta em vigor, e os prejudicados serão... todos em geral.

Não somos contrários a que, para a resolução de assuntos que prendam com interesses geraes, muitas vezes antagonicos, se consultem os representantes d'esses interesses, mas parece-nos preferivel formar com estes representantes um só conselho ou junta consultiva, em lugar de lhes receber os votos por separado, o que dá os inconvenientes que acima apontamos.

De resto, não inventamos. E' o systema em vigor em França, onde o «Comité Consultatif des Chemins de fer» é composto de 45 membros, sendo estes senadores, deputados, conselheiros d'Estado, da secção d'obras publicas, representantes dos ministerios da fazenda, commercio, industria e colonias, agricultura, guerra e instrução publica, membros do corpo de pontes, calçadas e de minas, administrações das linhas ferreas, empregados ou operarios das mesmas, sociedade dos engenheiros civis, representantes do commercio e das camaras de commercio, da industria, empreiteiros de trabalhos, etc., etc.

Este comité é eleito por 2 annos, presidido pelo ministro das obras publicas, e d'elle fazem parte de direito os directores geraes das alfandegas, dos caminhos de ferro, do ministerio das obras publicas, das estradas, navegação e minas, e do pessoal, secretaria e contabilidade do mesmo ministerio.

Só por esta forma entendemos que se resolveriam, a contento de todos, os complicados problemas de tarifas que o alargamento da nossa rede ferro-viaria vae tornando cada vez mais importantes.

CARVÃO DE BELMEZ

Os nossos collegas noticiaram, já antes da publicação do nosso numero anterior, as tentativas feitas pela companhia real dos caminhos de ferro portugueses para se libertar do fornecimento de carvão inglez, contratando o de Belmez, e obtendo-o em condições de se poderem aproveitar d'elle as demais linhas e outras industrias do paiz, que consomem d'este combustivel.

Sabíamos d'estas negociações, sabíamos tambem que o engenheiro director da mina Asdrubal de Puertollano, o sr. D. Pablo Evrard, estivera em Lisboa tratando de identico assumpto, e até recebermos o seu amavel bilhete, e sabíamos que o distinto engenheiro o sr. Pedro Lopes, director da companhia real partira para Madrid acompanhado do chefe adjunto do serviço do trafego, sr. Alfredo Krus, a negociar com a companhia de Madrid Zaragoza e Alicante a questão do transporte.

Não quizemos, porém, noticiar estas negociações, porque sobre ellas nada havia de definitivo, e n'um assumpto de tal importancia, uma noticia inexacta, na nossa folha, poderia ser prejudicial.

Hoje podemos informar os leitores do estado da questão que, infelizmente, por este lado, não é dos mais satisfactorios,

O projecto, de iniciativa do intelligente director da companhia real, era contractar um fornecimento annual de umas 100:000 toneladas, que seriam repartidas entre ella, as linhas do sul e sueste, as duas fabricas de gaz, etc.

Mas para isto, era necessário que o gasto de trans-

porte se reduzisse ao minimo, porque sendo o percurso de Belmez a Lisboa de:

250	kilometros na linha hespanhola
276	" " " portugueza
526	em total

só por um preço de transporte muito baixo se conseguia trazer o carvão a Lisboa, em condições de preço egaes ao de procedencia ingleza.

Ora este custa hoje, posto aqui, approximadamente 29 francos por 1:000 kilogrammas, e o de Belmez custaria lá 14 francos. Logo, havia apenas uns 15 francos para transporte, que, para aquella distancia não dariam mais do que o typo de 2,66 centimos por tonelada e kilometro.

A companhia portugueza promptificava-se mesmo a descer a base de percepção até 2 centimos (3,60 réis) por tonelada e kilometro, para conseguir esta notabilissima substituição do producto inglez, por outro de uma nação visinha e amiga, mas era indispensavel que a companhia hespanhola a acompanhasse.

Este typo, digamol-o de passagem, é o mais baixo dos que se applicam a esta mercadoria, mesmo nos paizes em que ella constitue por milhões de toneladas um elemento de trafego das linhas ferreas, como em França, Belgica, Alemanha, Hespanha e na propria Inglaterra.

Com efeito, em França, a tarifa especial n.º 11 do Norte, fixa a taxa kilometrica de 2,4 centimos para um percurso de mais de 300 kilometros e a antiga tarifa de igual numero da companhia do Este estabelece a de 3 centimos no mesmo caso; na rēde P. L. M. a tarifa 23, estabelece, por um percurso de mais de 500 kilometros 2,78 centimos por tonelada e kilometro, typo que desce a 2,54 nos trajectos superiores a 1:000 kilometros.

Na Alemanha, o preço regula nas grandes distancias de 1:000 kilometros e mais por 2,65 centimos, não desendo nas distancias superiores porque, como é sabido, o sistema tarifario allemão é o de base fixa e não o de decrescente.

Na Belgica, o typo é de 2 centimos com o minimo de 100 kilometros e de 100 toneladas por expedição.

Na Inglaterra, o Nord-Western não desce de 3,2 centimos por expedições de 200 toneladas.

Em Hespanha, mesmo na linha do norte, a tarifa n.º 9 § III e o contracto de que já démos noticia no numero anterior, estabelecem typos de 2 centimos para as expedições de 250 toneladas ou 120.000 toneladas, em percursos de mais de 800 kilometros.

Pois, não obstante taes exemplos e ser este um trafego novo, que só com grande dificuldade poderia desenvolver-se, não obstante o nobre exemplo da companhia portugueza, a de M. Z. A., com o seu espirito conservador e prudencial, entendeu não dever concorrer para tão louvavel fim, e offereceu apenas, como maxima concessão no seu percurso, um typo não inferior ao que, sem concessão alguma, é já o fixado na tarifa em vigor na linha portugueza.

Esta resolução annullou, até o presente, todos os bons esforços da companhia portugueza, porque, por tal forma, o custo do transporte na linha hespanhola quasi que por completo absorvia a pequena verba que havia a repartir entre as duas, e se dizemos *até o presente*, é porque a unica esperança que resta, se funda em que a direccão d'aquella linha resolveu consultar o seu comité de Paris, para resolver em definitivo.

No caso, pois, da resposta d'este ser negativa, a gran-de massa d'este fornecimento terá que ser desviada para o carvão das Asturias, que se pôde obter em grande

quantidade e boas condições de preço, mas que não poderá vir por caminho de ferro para Lisboa, porque a parte que pôde ser applicada ao transporte não dará, com certeza um typo acceitável, sequer, n'um percurso que orça por 1:000 kilometros.

Se, pois, nada se conseguir para trazer a Lisboa o carvão da zona hulheira de Belmez, não será por falta de esforço e boa vontade das linhas portuguezas, mas pelo exclusivismo e reserva da companhia d'Alicante, em acceitar uma base perfeitamente liberal para um trafego que, visto a sua importancia, lhe dava manifestos resultados de lucro.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECCÃO GERAL DA AGRICULTURA

1.ª repartição — Serviços agrícolas

Sendo da maior conveniencia que ao estudo das tarifas dos caminhos de ferro presida a maior circumspecção, a fim de que possam ser accommodadas ás circumstancias especiaes das regiões que ellas atravessam;

Considerando que a fixação ou alteração de tarifas de transporte de mercadorias nos caminhos de ferro tem de attender, a par dos legítimos interesses do estado e das companhias subvencionadas, os da agricultura, commercio e industria, sem prejuizo da unidade e regularidade que devem conservar no interesse geral;

Considerando que, pelo decreto do 3 de Fevereiro de 1887, se determinou que o estabelecimento ou alteração das tarifas nos caminhos de ferro fosse precedido do voto do conselho superior do commercio e industria, não havendo motivo para que não seja igualmente ouvido o conselho superior de agricultura, ao qual compete, pelo decreto da sua organisação, consultar sobre todos os assumptos respeitantes á agricultura, que pelo governo lhe sejam commetidos;

Tendo em vista o que a este respeito foi representado pela direcção geral de agricultura:

Hei por bem, com o voto unanime do conselho superior de agricultura, determinar que o mesmo conselho seja sempre ouvido sobre a fixação ou alteração de tarifas de transporte de mercadorias nos caminhos de ferro do continente do reino, depois de ouvido o conselho superior do commercio e industria.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, aos 13 de fevereiro de 1890.—REI.—Frederico de Gusmão Correia Arouca.

2.ª repartição—Caminhos de Ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 3 do corrente da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar, sem prejuizo de prazo fixado para a conclusão dos trabalhos, o projecto datado de 9 de outubro de 1889, apresentado pela companhia nacional de caminhos de ferro, de um viaducto metallico de 34 metros de vão sobre o valle de Nagozella ao kilometro 9^m, 100 do ramal do caminho de ferro de Santa-Comba Dão a Vizeu em substituição do viaducto metallico de 40 metros de vão, aprovado por portaria de 18 de julho de 1889.

Paço, em 14 de fevereiro de 1890.—Frederico de Gusmão Correia Arouca.

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste, sôrte e Beira Alta.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Distribuimos com este n.º as seguintes:

N.º 1 Grande velocidade da Companhia Real—Generos frescos, comestiveis etc.—Substitue por completo a que distribuimos com o n.º 11 d'esta folha, respectivo a 1 de agosto de 1888.

Já no nosso n.º 2 d'este anno (50 da colleccão) nos referimos a esta tarifa que hoje distribuimos; entendemos, todavia, conveniente dar aqui mais amplas informações, agora que o projecto então submettido ao governo está convertido em tarifa.

A principal modificação introduzida n'esta reforma da tarifa actual é a applicação geral dos seus preços a todas as estações da nova rēde que hoje gosam unicamente das tarifas geraes para estes transportes.

Assim os typos kilometricos de 110 reis e 70 reis por tonelada ficam reduzidos a 60, 55 e 50 segundo o percurso para os diferentes generos e a 45 reis em qualquer percurso para o peixe, mariscos e escabeches.

Como exemplo diremos que 1000 kilos de fructa e outros generos indicados no § 2º, de Figueira para Lisboa-Alcantara que pagavam hoje de transporte 15.937 reis pagarão pela nova tarifa 12.400; igual transporte das Caldas da Rainha a Elvas em vez de pagar, como actualmente 21.327 reis pagará 18.800 reis.

Se se trata do transporte de peixe a redução ainda é maior, ficando da Figueira para Lisboa a 10.165 reis por 1000 kilos e das Caldas a Elvas por 16.960.

Além d'isso os preços excepcionaes para os destinos de além das fronteiras que pela actual tarifa só são applicaveis ás procedencias da linha do norte e da estação da Figueira, ficam extensivas a todas as estações das duas rédes o que fará que possamos abastecer as povoações hespanholas limitrophes das nossas fronteiras e mesmo até Madrid, com o peixe das praias da Nazareth, Figueira etc. como já o faziamos com o de Lisboa e Porto.

N.º 2 idem idem—*Grupos de collegiaes e seus professores.* A modificação, muito importante n'este caso, consiste, como dissemos, na venda d'estes bilhetes para viagens de recreio a Cintra, Caldas, Figueira etc.

A tarifa n.º 4, metallico e valores, cuja reforma também fôra proposta, com grande vantagem para o publico, por se tornar applicavel ás linhas da nova rête, que hoje só tem para estes transportes a tarifa geral de preços muito mais elevados, e por subdividir as fracções para a percepção dos typos em grupos de 1000 reis, parece que não será reformada porque o governo em vista do parecer do conselho superior do commercio e industria, exige que se façam modificações no projecto, que a Companhia, fundada na letra e espirito dos seus contratos, entende não dever fazer.

N.º 6 de grande velocidade da mesma companhia—*Telegrammas.*—As modificações introduzidas na tarifa, segundo o exemplar que hoje distribuimos constam principalmente na sua ampliação ás linhas novas e na melhor e mais equitativa divisão das zonas em Lisboa para applicação da sobretaxa por entrega em domicilio.

N.º 6 de pequena velocidade, idem *Touros e animaes ferizes.*—A nova tarifa é a simples reforma da actual E.P. n.º 9, tendo por fim unicamente ampliar a sua applicação ás linhas da nova rête.

Tarifa B. S. M. N.º 8 G. V. da Beira Alta—Comestiveis e generos frescos, peixe etc.

Publicou a Companhia esta nova tarifa que se destina aos transportes entre as estações da sua linha e Madrid, por Salamanca pelo preço firme de 23.040 reis por 1000 kilogrammas com todas as despezas incluidas excepto:

Os gastos de operação e direitos da Alfandega.

Os impostos para o governo Hespanhol, e o sello para o Governo Portuguez (20 reis por expedição).

Os direitos da guia e registro para as Administrações Portuguezas (20 reis por expedição).

NOVA COMPANHIA DOS ASCENSORES MECHANICOS DE LISBOA

Recebemos o relatorio d'esta companhia, respectivo á gerencia do anno findo, documento este que consideramos de bastante importancia para se conhecer os resultados da exploração de uma das mais uteis empresas de viação de Lisboa.

Não nos diz o Relatorio qual foi o numero de passa-

geiros transportados, mas podemos saber-o pelo produto, visto que os preços são conhecidos.

Por este calculo vemos que se elevou esse numero a 1.507.889, o que é muito considerável em duas tão pequenas linhas, e dá bem a medida da enorme utilidade d'estes carros.

Com respeito a novas construcções diz-nos o documento que temos á vista, sobre a linha da Bica do Duarte Bello:

«Foi submetido á approvação da ex.^{ma} camara municipal, tendo já sido aprovado, o projecto definitivo para a construcção d'este ascensor desde a rua de S. Paulo até ao Calhariz. Para que o projecto se apresentasse em harmonia com o estipulado na letra C da condição 2º do contracto, necessário se tornou fazer a aquisição do predio na rua de S. Paulo n.º 236 a 240.

A vossa direcção, de acordo com o digno conselho fiscal, e ouvido o engenheiro da companhia, que declarou indispensável a aquisição do predio para a elaboração do projecto, efectuou a compra do domínio útil e directo do referido predio, pela quantia de 23.622\$603 reis, incluindo contribuição de registos e mais despesas de aquisição. Segundo o projecto, apenas as lojas e sobrelojas serão em parte utilizadas para a instalação dos mecanismos ficando o predio, mediante algumas obras, em condições de poder ser alugado, por preço que julgamos deverá remunerar o capital n'ele empregado. O material para este ascensor já está contractado e os trabalhos inaugurar-se-hão brevemente.»

Depois acrescenta que a companhia requereu já á camara a concessão de quatro novas linhas:

1.º—Partindo da rua da Conceição e seguindo pela Calçada de S. Francisco, ruas do Ferregial de Cima, e do Thezouro Velho, a terminar na praça de Luiz de Camões ou no largo das Duas Egrejas.

2.º—Partindo do Largo do Caminho de Ferro e seguindo pelas Calçadas do Forte e do Gascão, Largo de Santa Clara, rua da Veronica, e terminando no Largo da Graca.

3.º—Partindo do Aterro ou do fim da Calçada da Pampulha e seguindo pela rua da Torre da Polvora, travessa do mesmo nome rua de S. Caetano, rua de Buenos Ayres, até ao Largo da Estrela.

4.º—Partindo do Largo do Calhariz pela rua da Roza, indo terminar rua de D. Pedro V.

O capitulo relativo á receita accusa um excesso de receita de 1.997\$862 reis, nas linhas do Lavra e da Glória, comparada com a do anno anterior.

A conta dos ganhos e perdas é assim formulada:

«Ao saldo d'esta conta, fechada em 31 de dezembro de 1889, na importância de 24.619\$088 reis, julgamos dever dar a seguinte applicação, em harmonia com os n.ºs 1, 2 e 3 do art.º 43º dos estatutos.

Para fundo de reserva, 5 p. c	1:230\$954
Para deterioração do material, 5 p. c.....	1:230\$954
Para amortisação do capital a distribuir pelas 8.000 acções (\$ único do citado art. 43º) a verba de 500 reis por acção. ou	4.000\$000
Para dividendo, livre de imposto de rendimento, na razão de 2.000 reis por acção, por conta do qual já foram distribuidos em junho 1.000 reis ou reis 8.000\$000.....	16.000\$000
Para fazer face a contribuições	2.157\$180
Réis	24.619\$088

O relatorio conclue pelas seguintes propostas:

1.º—Que aproveis as contas relativas ao anno de 1889 e bem assim os actos da nossa gerencia:

2.º—Que voteis o dividendo proposto.

3.º—Que auctoriseis a emissão de reis 250.000\$000 de obrigações em uma ou mais series.

4.º—Que nos auctoriseis a venda de terrenos.

5.º—Que nos auctoriseis a contractar com a ex.^{ma} camara municipal de Lisboa as novas linhas a que n'este relatorio nos referimos.

6.º—E por ultimo que igualmente nos auctoriseis a remunerar as sessões do conselho fiscal, ordinarios ou extraordinarios, todos os annos em que não possa ter lugar a distribuição da percentagem mencionada no art. 40º dos estatutos.»

A direcção é composta dos srs. Manoel Alves Gonçalves Ferreira, Antonio Pereira Ferraz e A. J. Gomes Netto Junior.

O parecer do conselho fiscal é tambem muito honroso tanto para os membros d'este conselho que tão de perto acompanharam as actas da direcção, como para ella que soube gerir intelligentemente a companhia.

NOTAS DE VIAGEM

XV

O lago Léman

O lago Léman tem a forma de um crescente voltado ao SSE., cujos extremos assentam, de um lado em Génève e do outro em Villeneuve.

Bordam-n' o na sua maior curvatura, isto é, do norte, um grande numero de pequenas villas que iremos enumerando na viagem que vamos encetar de um a outro extremo.

Da margem sul as povoações são menos frequentes, mas em compensação as bellezas naturaes das montanhas de Saboya offerecem um panorama attrahente, com o seu fundo escuro que vem ensombrar as aguas do lago.

O Léman é o maior lago da Europa occidental e tambem o mais profundo, attingindo n'alguns pontos 350 metros de profundidade, o que colloca o seu leito pouco acima do nivel do mar.

Semelhante ao Mondego, que, segundo a descrição do nosso immortal Camões, é sereno e brando no verão, turvo, bravo e iracundo no inverno, o Léman tem tambem as suas tempestades, as suas vagas alterosas, quando a corrente do Rhodano se engrossa e n'elle se precipita, sem que comtudo lhe produza uma diferença de nível, graças ao regimen das suas aguas que encontram facil saída ao pé de Génève, tomando de novo o curso do Rhodano,

Na estação calmosa, quando as suas aguas estão serenas, como que immoveis, nada mais agradavel do que tomar um dos excellentes vapores que fazem a carreira diaria e frequente, e ir admirando aquellas deliciosas margens.

E' por isso que, n'essa estação, a affluencia de viajantes se torna uma onda interminavel contando-se por centenas de milhares as pessoas que ali passam, n'esta encantadora peregrinação da curiosidade de apreciar um paiz cheio de bellezas naturaes, como a Suissa.

Esta onda de visitantes renova-se todos os dias, n'um vae-vem indescriptivel; ás mesas dos hoteis ouvem-se todos os idiomas, como se estivessemos n'uma nova Babel.

Os comboios da antiga linha Suisse-Ocidental e Simplon, que vão de Génève a Lauzanne e Fribourg andam repletos; os hoteis que são muitos em toda a parte, as casas d'hospedes, raros quartos teem disponiveis; os vapores apresentam o espectaculo de um ramilhete de gente á tona d'agua.

Estes vapores são d'uma commodidade e d'uma elegancia a toda a prova.

Tem duas classes, popa e prôa; a 1.^a é luxuosa; estofos, tapetes, um bello restaurante com serviço de meza redonda, a preço fixo, muito bom, e illuminación electrica com profuzão.

Fazem 10 carreiras completas por dia entre Génève e Bouveret, fim do lago, e algumas viagens mais curtas.

Nas carreiras ordinarias vão atravessando o lago ora servindo uma, ora outra margem; nas directas tocam apenas nos pontos principaes.

Os preços para o percurso de todo o lago são 7,50 francos em 1.^a classe e 3 francos em 2.^a; quatro horas de viagem.

Deve-se, porém, observar que a maior parte dos viajantes anda em 2.^a classe que é muito commoda, muito aceiada e mais fresca do que a 1.^a. Nas linhas ferreas succede o mesmo.

Deixando Génève, o barco serve quatro pequenas povoações da margem saboyana, dirigindo de novo a prôa para a margem suissa, que vae servir em cinco pontos mais.

Em cada estação um toque de campainha do vapor annuncia a sua passagem; a atracação e desatracação fazem-se rapidamente.

Vae-se perdendo, á direita a explendida vista do Monte-Branco; o lago alarga-se, os horisontes são mais vastos.

Nyon é uma estação notavel pelo seu velho castello do seculo XII; Morges tem tambem nm edificio acastellado em face da pequena ponte; Ouchy é a estação que liga para Lauzanne por um pequeno ascensor funicular.

Na viagem que estamos descrevendo, partindo de Génève ás 4 da tarde, o que tem a vantagem de evitar os calores sobre o lago, chegamos a este ponto ao anotecer.

O ascensor estava avariado desde a vespera; não podiamos partir para Lauzanne e preferimos a esta cidade, que pouco tem que vêr, a margem do lago.

Ali ficámos n'um hotel que não deixaremos de recommendar ao leitor pela amabilidade com que fomos tratados.

Tem um titulo authipatico para nós na presente conjunctura—hotel da Inglaterra—mas não o tem porque pertence a inglezes, nem porque sejam elles os exclusivos frequentadores.

O seu proprietario, que é um amavel suíso, não só nos forneceu um quarto confortavel, como nos deu interessantes esclarecimentos, como pessoa instruida, condescendora do paiz; e o seu cosinheiro preparou-nos um jantar apetitoso. E' quanto se pôde desejar para o recomendarmos.

E' suavissimo o romper da aurora n'aquelle meio do lago.

Aproveitemos, pois, o primeiro vapor para seguir, vendo, pouco distante, Vevey, a villa afamada pela fabricação dos seus charutos, de um feitio esquisito, especial, que, por signal, foram dos primeiros que apareceram á venda em Lisboa quando se estabeleceu a liberdade do tabaco.

Depois Montreux, a estação d'inverno da Suissa, especie de Cannes e Nice e como estas, cheia de todas as commodidades e diversões.

Só esta povoação tem 60 hoteis e casas de hospedes, um vasto Casino, theatros, concertos, uma sociedade de recreio que tem por missão promover variadas diversões, etc.

Deixemos aqui o vapor para tomar outro genero de viação, novo para nós—o americano electrico, que faz serviço até Chillon, onde nos attrahe a visita do velho castello, antiga prisão do estado e residencia do duque de Saboya, construída sobre um rochedo em promontorio sobre o lago.

Ali temos que visitar a horrivel masmorra onde, por 6 annos (1530-36), esteve preso o celebre Bonivard, do qual Byron fez o heroe do seu poema «O prisioneiro de Chillon», vendendo-se ainda hoje o chão gasto pelos seus passos, e a argola de ferro que o prendia a uma columna.

Os nomes de Byron e Victor Hugo estão gravados pelos proprios nas columnas d'aquelle horrivel prisão, illuminada por uma pequena abertura junto ao tecto.

Cá fóra, na sala anterior, ha um enorme pedregulho que servia de ultima cadeira e cama aos condemnados que a tyrannia do duque de Saboya ali immolou.

Por detraz d'esta pedra era uma janella, hoje entulha-

da, deitando a grande altura sobre a parte mais profunda do lago. Os desgraçados eram arremessados d'ali.

Outro sistema de morte revela a ferocidade cynica do principe saboyano. Alguns prisioneiros eram engados por guardas ensinados a fazer-se seus confidentes, promettendo-lhes a fuga por um alçapão, por debaixo do qual diziam esperal-os, nas aguas, um barco.

Horrorisa pensar que a pesada pedra, logo depois do prisioneiro descer, despedindo-se cheio de gratidão d'aquelle infame Caim, fechava-se com estrondo, ao mesmo tempo que outra inferior, cedia com elle, para o precipitar no abysso.

Deixemos estes horrores e volvamos no carro electrico, que por 20 centimos nos põe em Territet.

Este carro é igual aos nossos americanos fechados, com uma imperial. O movimento é-lhe transmittido por meio de fios que correm em postes longitudinalmente á linha, ligando-se ao carro por um carreto de transmissão, ao mesmo tempo que por uma corrente electrica, estabelecida nos rails. A machina é fixa, em Montreux.

O nosso distincto collaborador, sr. Hermann já n'esta folha demonstrou a vantagem do systema Julien sobre este, por ser o motor no proprio carro o que lhe dá a perfeita independencia, podendo andar por toda a parte.

Em Territet toma-se o funicular para Glion, a 724^m d'altitude; uma interessante subida em rampa de 57%.

Ali nos espera uma admiravel vista sobre o lago, uma cidadesinha sobre a montanha, com todas as commodidades, bons hoteis e estabelecimentos de todos os generos, bem surtidos, correio, telegrapho, tudo muito reduzido, muito galante, muito pittoresco.

Porque uma coisa que se torna notavel na Suissa é somma de commodidades que se encontram em toda a parte. O visitante não tem que preoccupar-se com a dificuldade de comida ou alojamento. Em qualquer parte onde se encontre, e a qualquer hora, pôde ter a certeza de que terá sempre proximo, hotel á sua escolha e comida boa ou rasoavel.

Sobe-se a mais alta montanha, pela mais escarpada vereda, imaginando que, lá em cima, nos esperam os ardores do sol, ou as camadas de gelo, e encontra-se no cimo um bello restaurante, uns gelados deliciosos, bons charutos, e pequenos estabelecimentos em que se vendem paus ferrados, vistas do lugar, em pequenos albuns, bijouterias de madeira, pequenas mãos de cabrito montez (pattes de chamois) formando facas para papel, phosphoreiras etc., chapeus de palha e outros artigos.

Foi por isso que um viajante disse que a Suissa era um grande hotel com muitos lagos. Teve razão.

A linha de Territet Glion, é muizo parecida com o nosso ascensor da Nazareth, que já aqui foi descripto (n.º 37 de 1 de agosto do anno passado); tambem os carros são abertos, em platéa; a machina é na parte superior. O systema porém é de cabo continuo, girando n'uma larga bobine na parte inferior.

Tem uma estação a meio percurso, onde se faz o cruzamento, que serve uma parte da montanha. O preço da viagem é 1 franco a subida, 75 centimos a desida ou 1,50 ida e volta.

Pela sua grande pendente e importancia, chamam-lhe o Rigi-Vaudois.

De Glion deve-se descer a pé (1^h,20^m por um caminho que qualquer guia facilmente ensina) ás gargantas do Chaudron, onde este pequeno rio se precipita com grande estrondo entre enormes pedras, formando uma cascata.

Chegamos por este apreciavel caminho a Montreux, onde podemos tomar o caminho de ferro para Lauzanne, cidade que, como dissémos, pouco tem de notavel, a não ser o Signal de Lauzanne, ponto de vista excellente a 661^m d'alto. Lauzanne é o ponto de preferencia dos ingleses que visitam a Suissa.

Encontram ali boas aguas, bom vinho sobretudo, ar frio, como o seu gelido paiz — installam-se e demoram se.

Tanto basta para que partamos já para Fribourg, onde temos muito mais que ver.

OS CAMINHOS DE FERRO DO MUNDO

Damos em seguida, extraida do *Archiv fur Eisenbahnen*, uma estatistica dos caminhos de ferro de todo o mundo, de 1883 a 1887. O augmento no numero de vias ferreas durante este espaço de tempo foi de 104,662 kilometros, concorrendo a America com 64,917 kilometros, e particularmente os Estados Unidos com 49,854 kilometros. Na Europa o augmento foi de 24,796, distribuido pelas seguintes nações :

França 4,500 kilometros; Austria-Hungria, 3.834; Allemania 3.792; Russia 3,396; Italia 2,309; Gran-Bretanha e Irlanda 1,445 kilometros.

No segundo quadro está indicada a extensão total de kilometros de caminhos de ferro, em cada paiz.

	Kilometros	Kilometros
I—Europa:		
Allemania.....	39,785	Suissa..... 2,919
França.....	34,208	Hespanha..... 9,309
Gran Bretanha e Irlanda.....	31,521	Portugal..... 1,804
Russia e Finlandia.....	28,517	Dinamarca..... 1,965
Austria-Hungria.....	24,432	Noruega..... 1,562
Italia.....	11,759	Suecia..... 7,379
Belgica.....	4,760	Servia..... 511
Hollanda e Luxemburgo.....	2,957	Roumania..... 2,405
		Grecia..... 613
		Turquia, Bulgaria, etc. 1,394
		Total na Europa... 207,806

	Kilometros	Kilometros
II—America:		
Estados Unidos.....	241,210	Republica Argentina.. 6,446
Canadá.....	19,883	Paraguay..... 72
Mexico.....	6,562	Uruguai..... 556
America Central.....	800	Chili..... 2,838
Colombia.....	265	Perú..... 1,347
Cuba.....	1,600	Bolivia..... 70
Venezuela.....	293	Equador..... 151
Haiti.....	80	Guiné ingleza..... 35
Porto Rico.....	18	Total na America.. 290,155
Brazil.....	7,929	

	Kilometros	Kilometros
III—Asia:		
India ingleza.....	22,665	Japão..... 736
Ceylão.....	289	Malásia..... 45
Asia Menor.....	598	China..... 45
Russia d'Asia.....	1,277	Cochinchina..... 83
Possessões hollandezas.....	1,160	Total na Asia..... 26,898

	Kilometros	Kilometros
IV—Africa:		
Egypto.....	1,500	Natal..... 350
Algeria e Tunisia.....	2,480	Mauricio, etc. 591
Colonia do Cabo.....	2,795	Total na Africa.... 7,716

	Kilometros	Kilometros
V—Oceania		
Nova Zelandia.....	2,900	Queesland..... 2,700
Victoria.....	3,085	Tasmania..... 700
Nova Galles do Sul....	3,276	Sueste Australia..... 296
Sud Australia.....	2,340	Total na Oceania.. 15,297

	Kilometros	TOTAL DA RÊDE UNIVERSAL
Europa.....	207,806	
America.....	290,155	547,872
Asia.....	26,898	443,250
Africa.....	7,716	
Oceania.....	15,297	104,622
	257,872	
		Augmento.....

Démos a extensão das vias ferreas; vamos agora dar um calculo approximado dos capitaes empregados na construcção d'essas linhas:

EUROPA

	Data da avaliação	Capital por milha ou 1,610 metros
Allemanha	1888	485:000 fr.
Austria	1886	485:000 "
Inglaterra	1887	1:020:000 "
França	1885	635:000 "
Russia	1885	430:000 "
Italia	1884	440:000 "
Belgica	1887	610:000 "
Suissa	1887	540:000 "
Hespanha	1884	425:000 "
Portugal	1882	295:000 "
Dinamarca	1888	200:000 "
Noruega	1888	185:000 "
Suecia	1887	145:000 "
Avaliação média para a Europa		585:000 fr.

OUTROS PAIZES

Estados Unidos	1887	300:000 fr.
Canadá	1888	280:000 "
Brazil	1886	250:000 O
República Argentina	1886	210:000 "
India Ingleza	1886	335:000 "
Colonia do Cabo	1886	210:000 "
Nova Galles do Sul	1888	310:000 "
Sud-Australia	1887	140:000 "
Victoria	1888	330:000 "
Queesland	1886	155:000 "
Nova Zelandia	1888	180:000 "
Avaliação média para os outros paizes		205:000 fr.

Multiplicando estas cifras pelas estipuladas á Europa e aos paizes estrangeiros, vê-se que o capital total empregado em caminhos de ferro elevou-se na Europa a 72,500,000,000 de francos, e no resto do mundo a 60,000,000,000. A proporção de dupla via nas diversas regiões do globo é a seguinte :

Inglaterra	%	54.1	Russia	15,4
França	"	37.1	Suissa	15.2
Allemanha	"	28.4	Austria	8.4
Belgica	"	28.0	Italia	6.8
Hollanda	"	24.7	India Ingleza	6.5

* INSULTO INGLEZ

Manifestações estrangeiras

Continuam a chegar a esta redacção diversas cartas de demonstração de amisade e sympathia para com Portugal, provenientes de nossos assignantes, correspondentes e amigos estrangeiros, cuja adhesão á nossa causa constitue uma das mais consoladoras compensações ao desgosto que nos feriu e á patria, no desastroso conflito anglo-portuguez.

O nosso bom amigo e collega L. Triboulet, director de *L'Architecte*, considerado jornal parisiense, de que no ultimo numero transcrevemos alguns excerptos d'un primoroso artigo referente á nossa pendencia com a Inglaterra, e ao qual agradecemos em carta especial a publicação d'esse artigo, dirige-nos as seguintes phrases, n'uma carta, a todos os respeitos amabilissima, com que responde á nossa:

«O artigo sobre a questão anglo-portugueza, publicado no meu jornal, não foi mais do que a expressão do pensamento de todos os franceses para com uma nação amiga, que tem direito a todas as sympathias dos que consideram que a força não deve nunca prevalecer ao direito.»

Echoam sempre sympatheticamente no nosso coração de portuguezes estas vozes amigas, que de todos os lados se elevam a reconhecer a legitima justiça que nos assiste n'esta malfadada questão.

TUDO LHE SERVE

Diz o *Journal des Mines*:

«Os jornaes scientificos de Inglaterra estão empenhados n'uma acérrima cruzada com o fim de roubar a França a honra da descoberta do electro-iman.

E' conveniente recordar que este maravilhoso instrumento foi descoberto por Ampére, n'um momento de repentina inspiração, suscitada por uma comunicação de Arago, lido na Academia das Sciencias de Paris, na sessão de 24 de outubro de 1820. Vendo que um fio de cobre, percorrido por uma corrente electrica tinha a propriedade de atrahir o ferro, Ampére teve a idéa de mergulhar uma lamina de ferro na espiral que tinha na mão e que percorria uma corrente. A força attractiva centuplicou-se e estava de improviso inventado o apparelho mais precioso de toda a physica moderna.

Os nossos vizinhos de álem da Mancha deveriam mostrar um pouco mais de circunpecção e modestia, antes de quererem reivindicar para si uma descoberta feita perante a élite da sciencia, e publicada n'aquella época em longos e bem elaborados relatorios.»

* AINDA LOURENÇO MARQUES

Por ser da maior importancia damos publicidade ao telegramma que de Londres foi communicado aos nossos collegas de Madrid, em data de 20 de fevereiro.

«Na sessão celebrada na camara dos communs o sr. Fergusson declarou que, segundo o parecer dos juriconsultos da corôa, o rei de Portugal não tinha direito a annular a concessão da companhia do caminho de ferro de Lourenço Marques».

Voltam ainda á questão animados pelo bom resultado que tiveram com a do Chire e do Mashona?

Nada nos surprehende já.

* INDUSTRIAS PORTUGUEZAS

Cautchouc, tintas e vernizes

Teve logar no domingo passado, na Escola Polytechnica, a reunião de diversos cavalheiros, que a convite do eminente professor e illustre homem de sciencia o sr. conselheiro José Julio Rodrigues, se propõem a desenvolver em Portugal as industrias do cautchouc, tintas e vernizes.

Estes productos que de anno para anno, maior consumo vâo tendo no nosso paiz, estavam naturalmente designados para que se tratasse de os fazer desenvolver entre nós, sem termos de os importar, como importamos, do estrangeiro em quantidade verdadeiramente consideravel.

Abundam no nosso paiz, as materias primas, indispensaveis para o estabelecimento d'aquellas importantes industrias, e é portanto conveniente que todos nos empenhemos nos bons resultados da louvavel tentativa, trabalhando assim para que, pouco a pouco, Portugal se vá libertando da tutella industrial estrangeira, que tão pesados encargos nos está custando.

Na reunião acima mencionada, de que fazia parte o director d'esta folha, elegeu-se uma commissão que tratará desenvolvidamente do assumpto, e de que é presidente o sr. visconde de Monsanto e secretario o sr. Casimiro Augusto Fonseca.

Os principaes industriaes do Porto, adherem do melhor grado, á benemerita ideia do sr. José Julio Rodrigues, devendo este cavalheiro partir para Porto por estes dias, para assentar definitivamente as bases da fundação em Portugal, das industrias do cautchouc, tintas e vernizes.

CARTEIRA DE ACCIONISTAS

NOVA COMPANHIA DOS ASCENSORES MECHANICOS DE LISBOA

E' convocada para o dia 1º de março do corrente anno a reunião da assembléa geral ordinaria d'esta Companhia, no seu escriptorio, rua da Prata, 234, 1º, pelas 7 horas da noite, para ser discutido o relatorio da direcção, parecer do conselho fiscal e as contas da gerencia do anno findo.

Se estiver representado dois terços do capital, na conformidade do art. 18º será igualmente posta á discussão a auctorização pedida pela direcção e conselho fiscal, nos seus relatorios e parecer, para contrahir nova emissão de obrigações até á quantia de 250 contos, em séries, podendo os srs. accionistas fazer qualquer proposta sobre a emissão.

COMPANHIA DAS DOCAS DO PORTO

Deve verificar-se no dia 11 do proximo mes de março uma reunião extraordinaria da assembléa geral da Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares, para a ratificação de todas as authorisações e poderes conferidos pelos fundadores da Companhia na sua escriptura social e para resolver sobre qualquer assumpto de interesse immediato para a Companhia.

BANCO NACIONAL ULTRAMARINO

O dividendo de 3 %, ou réis 2 $\frac{1}{2}$ 400 por accão, será pago em todos os dias não santificados—das 11 da manhã ás 2 da tarde—a começar no dia 19 do corrente, no edificio do banco, na sua sucursal no Porto e nas suas agencias em Braga e Viana.

BANCO LUZITANO

O dividendo do 2.º semestre de 1889 de 3 e meio por cento ou 3 $\frac{1}{2}$ 500 réis por accão, livre de imposto de rendimento, começa a pagar-se no dia 24 do corrente, das 10 ás 2 horas da tarde, continuando nos dias seguintes.

NOVA COMPANHIA DE CARRUAGENS FIDELIDADE

Por ordem do ex.^{mo} sr. vice-presidente são convidados os srs. accionistas que na conformidade do art. 23º dos estatutos, devem compôr a assembléa geral ordinaria a reunir no dia 10 de março proximo, ás 2 $\frac{1}{2}$ horas da tarde, no edificio do Banco Lisboa & Açores, rua dos Capelistas, 108, para se dar cumprimento ao que dispõe o art. 33º dos estatutos, e auctorizar a emissão de obrigações.

BANCO DE PORTUGAL

A administração d'este Banco faz público que recebe e troca nas thesourarias da séde e caixa filial no Porto, até 20 de março proximo, e nas agencias districtaes até 15 do mesmo mes, as moedas inglezas de curso legal, denominadas soberanos e meios soberanos com o cunho anterior ao reinado da actual rainha de Inglaterra, sendo, porém, excluidas todas aquellas que pareçam ter sido fraudulentamente cerceadas.

COMPANHIA LISBONENSE DE ESTAMPARIA E TINTURARIA DE ALGODÓES

Por ordem do ex.^{mo} sr. presidente da mesa da assembléa geral, e conforme o art. 24º dos estatutos, é convocada a mesma assembléa para a sua reunião ordinaria, que deve realizar se no dia 15 de março proximo futuro, pelas 7 horas da tarde, no escriptorio da companhia, rua Nova da Princeza, 122, 1º, a fim de se apresentar o balanço e contas relativas á gerencia de 1889, discutir e votar o relatorio da direcção e parecer do conselho fiscal e proceder á eleição de diversos cargos.

Desde 26 do corrente mes até 7 de março proximo futuro, estarão patentes no mesmo escriptorio, para serem examinados pelos srs. accionistas, todos os documentos a que se refere o art. 47º dos estatutos.

COMPANHIA DE SEGUROS TAGUS

O dividendo de 1889, na razão de 2 $\frac{1}{2}$ 000 réis por accão livre do imposto de rendimento, paga-se no escriptorio d'esta companhia, rua d'Alfandega 160, 1º, todos os dias uteis das 10 horas da manhã, ás 2 horas da tarde.

COMPANHIA DE SEGUROS INDEMNISADORA

O dividendo de 1889, na razão de 18 $\frac{1}{2}$ 000 por accão, paga-se, em qualquer dia util, desde as 10 horas da manhã até ás 2 da tarde, na séde da Companhia, rua de Mousinho da Silveira, 12 a 16, Porto, ou na sua agencia em Lisboa, rua Augusta, 117, 1º.

BANCO LISBOA & AÇORES

São convidados os possuidores de accões liberadas da nova emissão a virem declarar como desejam os titulos definitivos.

COMPANHIA GERAL DE SEGUROS PREVIDENCIA

Não havendo comparecido numero suficiente de accões para se constituir a assembléa geral ordinaria, que devia ter logar em 24 do corrente, convoca-se a nova reunião para 11 de março proximo futuro, ás 7 horas e meia da noite, no edificio do Banco Lusitano.

Segundo o § 4º do art. 31º dos estatutos, serão validas as deliberações tomadas n'esta reunião, seja qual for o numero de accões que a elle concorrem.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 28 de fevereiro de 1889.

A situação do nosso mercado de disponibilidades melhorou na quinzena, sensivelmente bastante, mercê do maior desafogo dos mercados externos.

Desde o nosso ultimo boletim, houve com efeito as seguintes reduções de juro nos bancos reguladores dos principaes mercados europeus :

Banco d'Inglaterra de 6 a 5 %.

Banco Imperial Allemão de 5 a 4 %.

Banco Imperial Austro-Hungaro de 4 $\frac{1}{2}$ a 4 %.

Banco da Belgica de 4 a 3 $\frac{1}{2}$ %.

O Banco de Portugal mantem ainda a taxa de 6 % para descontos, mas, segundo consta reduziu já o preço de seus serviços para transacções garantidas sobre valores mobiliarios a 5 e 5 $\frac{1}{4}$ por cento.

Infelizmente a baixa do cambio do Brazil, hoje a 24 d. está dificultando as remessas da nova republica para o nosso paiz, conservando-se portanto ali reprezado avultado capital portuguez, atrahido em parte com o elevado juro de 9 %, minimo, a que apesar de tanto banco, se desconta no Rio de Janeiro.

Com a baixa do juro em Londres as cotações cambiales modificaram-se em relação ao papel a prazo, na proporção da diferença do juro.

No mercado financeiro interno as operações têm sido mais importantes e a preços mais remuneradores. Mau grado a especulação baixista, que ainda esta semana fez com que o nosso exterior se cotasse em Londres a 62,80, estando hoje a 63,12 as inscrições tém-se firmado, cotando-se a cerca de 62 %. Os valores amortisaveis do tesouro estão também muito firmes.

Nos valores de rendimento variavel, o movimento tende a ser mais importante, em vista do resultado do anno findo ter sido bastante regular para as empresas e os relatorios relativos haverem manifestado que a solidez dos estabelecimentos não oferecem a mínima duvida.

Na ideia de que o banco de Portugal conseguirá do governo se modifiquem algumas das obrigações de seu contracto, inclusivé a de se diminuir a percentagem elevadissima que pala letra dos estatutos tem de consignar annualmente para fundos de reserva permanente e variável, tém-se firmado as accões d'este estabelecimento de credito, a que assim ficaria assegurado poder elevar o seu dividendo dos demais bancos da praça, ainda antes de começar a colher as vantagens do contracto com o governo, contrato de que por enquanto só tem sofridos os encargos.

As accões de companhias têm dado margem a avultadas transacções em particulares. Os resultados conhecidos continuam a indicar que a nossa industria tem futuro e por isso os possuidores do papel só o vendem a preços com grande margem de lucros.

Os titulos amortisaveis das diversas empresas continuam, especialmente os do Credito Predial, a ser muito bem acolhidos pela pequena capitalização que acima de tudo prefere a garantia do rendimento.

Nos mercados externos, a baixa do juro não trouxe grande explosão d'alta, mesmo porque quando as dificuldades monetarias começaram a accentuar-se de fim de Dezembro de 1889 em diante, não tinham os preços sofrido muito, mercê da facilidade d'absorpção da bolsa de Paris. Como esta e a de Londres se têm recusado a tomar o papel italiano de que estão atulhadas as carteiras allemãs e se accentuasse a baixa de ferro nos centros de producção ingleza, rebentou a crise prevista no nosso anterior boletim.

A emissão do emprestimo russo em 20 do corrente foi um sucesso sem precedentes. Só em França foi coberto 7 vezes !

O emprestimo de 700 milhões de frs. que o thesouro francês se propõe emitir e para o que já foi pedida auctorização parlamentar pelo ministro das finanças da Republica tem sido causa de grande firmeza da bolsa de Paris, onde a renda já excede o preço de 88 frs. Dos 700 milhões são destinados 400 a conversão das obrigações sexennaes calculando-se que se apresentem á conversão 300 milhões de frs.

Cotações dos títulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro

BOLSAS	TITULOS	DIAS											
		17	19	20	21	22	24	25	26	27	28	—	—
Lisboa . .	Acções C.º de Ferro Portuguezes	—	403,000	403,500	407,500	—	—	—	—	74,000	—	—	—
	» Ascensores » »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. C.º de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	72,000	72,000	80,000	79,000	—	—	76,000	76,000	76,000	—	—
	» C. de F. Atravez d'Africa	—	83,500	83,500	83,800	84,000	84,500	—	84,000	—	—	—	—
Paris	Acções C.º de Ferro Portuguezes	—	574,25	570	570	565	—	570	570	570	570	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	212,50	213,75	215	215	215	215	215	—	—	—	—	—
	» Norte de Espanha	383,75	385	386	387	—	—	383	—	385	385	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	347,50	347,50	347,50	346,25	—	—	342	—	342	—	—	—
	» Andaluzes	385	380	382,50	385	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. de Ferro Portuguezes	363	362	364	363	363	362	362,50	364	364	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	343,75	343,75	343,75	343,75	346	345,50	344,50	345,75	346	—	—	—
	» Norte Espanha, 1.ª hypotheca	397	398,50	398,25	398,75	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa	485	485	485	485	485	485	485	485	485	—	—	—
	» C.º da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres . .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	—	—	—	—	—	—	92,50	92,50	92,50	92,50	—	—
Amsterd. .	Obrig. C. F. Atravez Africa	95,50	95,50	96	96	96	96	—	95,25	95,25	95	—	—
Bruxellas . .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	95	95	95	95	95,50	95	95	95	95	—	—	—

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERÍODO DE EX- PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						
		1890 ou 1889			1889 ou 1888			TOTAES			DIFERENÇA A FAVOR DE			
		KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	1890 ou 1889	1889 ou 1888	1890 ou 1889	1889 ou 1888	Réis	Réis	
Antiga rede (1)	de a	5 41	Fev.	580	Réis	580	Réis	54,560:000	88,896	Réis	272,839:000	296,450:000	—	23,594:000
	12 18	»	»	39,945:000	68,818	»	50,440:000	86,913	342,774:000	346,860:000	—	34,086:000	—	—
Nova rede não garant. (2)	5 41	Fev.	82	3,418:000	38,390	82	3,949:000	48,434	47,039:000	243,570:000	—	—	7,349:000	—
	12 18	»	»	3,384:000	44,268	»	3,636:000	56,780	20,423:000	290,013:000	—	—	8,390:000	—
» » garantida (3)	5 41	Fev.	168	2,935:000	47,470	152	2,643:000	46,730	44,669:000	15,312:000	—	—	643:000	—
	12 18	»	»	2,479:000	44,735	»	2,704:000	47,769	47,448:000	48,013:000	—	—	863:000	—
Ramal de Cascaes	22 28	Janeiro	49	469,270	24,698	»	—	—	1,823:870	—	—	—	—	—
	29 4	Fev.	»	596,200	34,378	»	—	—	2,420,070	—	—	—	—	—
Sul e Sueste	8 44	Janeiro	473	42,414:520	25,504	364	41,010:200	30,499	23,088:920	20,050:460	3,038:460	—	—	—
	15 21	»	»	41,066:420	23,297	»	41,055:800	30,265	34,455:040	341,016:260	3,048:780	—	—	—
	22 28	»	»	41,624:890	24,473	»	41,449:580	34,633	45,779:930	42,525:840	3,251:090	—	—	—
Minho e Douro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Beira Alta	29 4	Fev.	233	8,376:504	33,899	233	7,928:407	28,365	36,875:769	38,543:234	—	—	4,638:465	—
	5 14	»	»	6,996:443	27,653	»	6,948:873	27,465	43,872:242	45,463:409	—	—	4,390:897	—
Guimaraes	4 7	Janeiro	34	845:830	24,877	34	763:440	22,454	4,534:280	1,668:760	—	—	437:480	—
	8 44	»	»	683:450	20,160	»	703:210	20,682	2,232:885	2,371:970	—	—	439:085	—
Norte de Espanha	15 21	»	»	701:605	20,635	»	—	—	—	—	—	—	—	—
	29 4	Fev.	2803	Ps.	1,482:826	Ps.	1,492:446	Ps.	4,949:890	Ps.	6,936:552	Ps.	—	6,662
	12 18	»	»	4,483:294	422	»	4,443:020	407	8,433:484	8,099:542	33,609	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	29 4	Fev.	2672	996:372	372	2672	973:570	364	4,638:208	4,443:489	224:749	—	—	—
	5 14	»	»	4,018:864	384	»	957:376	358	3,637:069	5,370:865	286:204	—	—	—
	12 18	»	»	958:032	358	»	912:293	344	6,645:104	6,283:458	331:943	—	—	—
Andaluzes	22 28	Janeiro	894	229:355	256	894	239:374	267	890:642	885:447	5:465	—	—	—
	29 4	Fev.	»	252:264	282	»	258:610	289	4,142:876	4,444:037	—	—	4,484	—
Almansa-Valencia-Tarragona	24 34	Janeiro	393	394:273	905	393	342:724	793	907:062	802:373	403:689	—	—	—
	4 10	Fev.	»	310:772	790	»	269:488	684	4,247:834	4,071:561	446:273	—	—	—
Madrid-Caceres Portugal	5 14	Fev.	429	59:508	438	429	66:064	453	335:949	349:495	—	—	43:246</td	

VIAGEM DE RECREIO

A agencia Lubin, de Paris, um dos estabelecimentos mais bem organisados do estrangeiro, onde o viajante cosmopolita encontra á sua disposição, todos os elementos indispensaveis para fazer excellentes excursões em todos os paizes, tenciona organizar este anno uma viagem de recreio a Hespanha, França, Gibraltar, Tanger e Portugal.

A partida dos excursionistas de Paris, realisar-se-ha no dia 20 de abril de 1890, devendo estar de volta á capital da França no dia 28 de maio.

Percorrerão as seguintes localidades que constituem o itenerario da viagem: Paris, Bordeus, S. Sebastião, Burgos, Escorial, Madrid, Toledo, Lisboa, Cintra, Porto, Coimbra, Cordova, Granada, Malaga, Tanger, Gibraltar, Cadiz, Sevilha, Valencia, Tarragona, Barcelona, Nimes e Paris.

Ao nosso paiz chegarão os viajantes no dia 1 de maio, dando entrada em Lisboa ás 6 horas da manhã. Esse dia é destinado para visitarem o que a nossa formosa cidade tem digno de ver-se.

No dia 2 farão uma excursão a Cintra, regressando á noite a Lisboa, d'onde partirão no dia 3 de tarde para o Porto.

Demoram-se no Porto no domingo 4, partindo ás 8 horas e 45 minutos da manhã do dia 5 para Coimbra, e d'ahi á noite para Cordova, onde devem estar no dia 6 de maio ás 9 e 40 minutos da noite.

Deve ser uma viagem realmente interessante, por isso que, ainda que de relance, os viajantes percorrerão as principaes cidades de Hespanha e Portugal, e do imperio de Marrocos.

O preço é de 1.610 francos, comprehendendo a passagem em 1.^a classe, chocolate, almoço, jantar, quarto, serviço, luz, omnibus e trens que forem necessarios em cada cidade, barcos, vapores para a travessia do Mediterraneo, guia para acompanhar os viajantes, finalmente todas as commodidades.

E' realmente baratissimo; um verdadeiro milagre, que só a agencia Lubin é capaz de fazer.

A PONTE DE FORTH

Apezar de pertencer a um paiz de que não nos agrada fallar, como as grandes conquistas scientificas não são solidarias com as condemnaveis maquinações diplomaticas, vamos dar a descrição d'esta grande obra que em breves dias será inaugurada.

Começada ha 7 annos e tendo empregado quatro mil operarios, a ponte tem 8:296 pés de comprimento o que prefaz quasi 1 5/8 de milha ingleza. No meio do estuário ha uma pequena ilha que os engenheiros aproveitaram. Não fallando nas avenidas e no espaço entre as duas margens que tem mais de uma milha ingleza, o taboleiro da ponte pousa sobre quatro arcos, dois de 1:710 pés e os outros dois de 680 pés. Os pilares teem a elevação sufficiente para que os navios de grande lotação possam passar, pois attingem 360 pés de altura, não sendo excedidos em altura senão pela torre Eiffel, a cathedral de Colonia e a grande pyramide do Egypto.

Para se fazer uma ideia melhor das vastas proporções d'esta ponte, vejamos os materiaes que foram empregados na construcção. Os alicerces e os pilares exigiram 130:000 jardas cubicas de granito, de beton e de pedra britada. A construcção necessitou o emprego de quasi 53:000 toneladas de aço e de 8 milhões de pregos.

A força de resistencia da ponte, é calculada em 30 a 37 toneladas por pollegada quadrada, em quanto que a

maior força real que ali poderá pezar, quer pelos comboios quer pelo vento é calculada em uma quinta parte d'aquelle força de resistencia.

A RÊDE DOS ESTADOS-UNIDOS

Com este titulo temos publicado nos dois numeros anteriores do nosso jornal, um artigo, em que se descrevia minuciosamente a situação da rête ferro-viaria dos Estados Unidos.

Como complemento a essa descrição damos hoje a seguinte estatistica que encontramos no *Railway Age*, e que apresenta o numero de milhas de caminhos de ferro, que cada um dos Estados da grande nação norte-americana, contava no dia 1 de Janeiro de 1890.

Estados	Milhas	Estados	Milhas
Illinois	10:079	Carolina do Sul	2:127
Kansas	8:815	Arkansas	2:112
Texas	8:494	Massachussets	2:083
Yowa	8:455	Nova-Jersey	2:054
Pennsylvania	8:417	Montana	1:094
New-York	7:762	Washington	1:717
Ohio	7:750	Louisiana	1:615
Michigan	6:730	Oregon	1:446
Indiana	6:013	Maine	1:341
Missouri	6:001	Virginia Occidental	1:330
Minnesota	5:519	Novo-Mexico	1:321
Wisconsin	5:440	Maryland	1:214
Nebraska	5:020	Utah	1:199
Dakota	4:547	Territorio indio	1:149
Géorgie	4:277	Novo-Hampshire	1:125
California	4:247	Arizona	1:095
Colorado	4:122	Connecticut	1:012
Virginia	3:188	Vermont	959
Alabama	3:116	Wyoming	949
Carolina do Norte	2:793	Nevada	948
Kentucky	2:734	Idaho	947
Tennessee	2:651	Delaware	315
Florida	2:433	Rhode-Island	214
Mississipi	2:417		

Como se vê o Estado que maior desenvolvimento de linhas ferreas apresenta é de Illinois, onde se encontra a importantissima cidade de Chicago um dos centros mais industriaes da confederação americana.

LINHAS PORTUGUEZAS

Littoral do Algarve.—Diz um collega:

«Consta que será annullada a concessão feita a um grupo de capitalistas, da linha ferrea do Algarve. Se tal succeder—diz o *Jornal da Noite*—os concessionarios perderão o deposito, que é de 50:000\$000 réis, o qual será applicado ao fundo de defesa nacional.»

Nada nos surprehenderia esta resolução; todavia não sabemos o que ha de definitivo a tal respeito.

LINHAS HESPAÑOLAS

Do Porto de Santa Maria a Sanlucar de Barrameda.—Brevemente terá logar a inauguração da secção até Róta, do caminho de ferro do Porto de Santa Maria a Sanlucar de Barrameda, porque só faltam construir-se trez kilometros para que a linha esteja concluída até aquella localidade.

E' de esperar que ainda este mez fique terminada toda a nova linha ferrea do Porto a Róta.

Terminou-se já a ponte do Salado, e os outros trabalhos progridem com notavel rapidez.

De Salamanca a Peñeranda.—Realisou-se no dia 10 de fevereiro a inauguração official da linha de Salamanca a Peñeranda, assistindo as auctoridades locaes e da provincia, ás quaes foi offerecido um esplendido banquete.

Foi grande o entusiasmo quando a primeira locomotiva entrou em Peñeranda.

De Medina del Campo à Calatayud.—Ao parlamento hespanhol foi apresentado um requerimento elaborado em termos muitos respeitosos, e no qual a população de Medina del Campo pede para que, em vista do exame da comissão da camara alta, a que foi submetido, e da qual se achava dependente, seja aprovado o importantíssimo projecto de lei, do caminho de ferro de Medina del Campo a Calatayud.

A petição é assignada por representantes de todas as classes que constituem o elemento de vida da localidade.

Estado financeiro.—O producto líquido que em 1889, teve a companhia anonyma de tramways e caminhos de ferro economicos, de Hespanha, foi de 109,693 pesetas, e que permite distribuir aos accionistas um dividendo de 4%.

O tramway de Barcelona a Clot e Santo André transportou 2,385,909 passageiros, isto é, mais 441,178 do que em 1888, apesar de n'este anno se ter realizado a exposição.

As despesas foram de 312,119 pesetas ou seja 12,25 pesetas menos que no anno anterior.

O estado financeiro da companhia, e os resultados da exploração das linhas em 1889, foram comunicados aos accionistas, na assembléa geral reunida em 31 de janeiro ultimo.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Caminhos de ferro allemaes.—Durante o anno de 1889, parece que uma tendencia accentuada para o aumento de linhas ferreas se desenvolveu notavelmente em todos os paizes. A Allemanha não podia de forma alguma, deixar de fazer parte das nações em que o progresso das rôdes ferro-viarias foi mais importante, e para prova temos os seguintes algarismos que demonstram bem, quanto a industria dos caminhos do ferro, prosperou no imperio germanico durante o anno findo.

A extensão total das linhas abertas á exploração em 1889, eleva-se a 977 k. 69, dos quais 795, k. 26 pertencem ao Estado, e 182, k. 43 a diversas companhias particulares,

Só na linha de Bromberg, no reino da Prussia, construiram-se mais 143, k. 78.

A distribuição das bagagens.—Em virtude d'uma reclamação que a Sociedade de protecção mutua dos viajantes de commercio entregou no ministerio das obras publicas de França, com respeito á lentidão com que é feita nas estacões a distribuição das bagagens e mercadorias, M. Ives-Guyot, o respectivo ministro enviou aos administradores das companhias de caminhos de ferro, uma circular em que recomenda que providenciem para que á chegada dos comboios descarreguem as bagagens, e se entreguem as encomendas com a maxima rapidez possível, evitando-se assim importantes perdas de tempo aos caixeiros viajantes, perdas que redundam em prejuizo, não só d'elles, como tambem das casas que representam.

Com efeito nas gares da França o pessoal encarregado do trabalho que acima exposemos, não é tão numeroso quanto seria para desejar, para corresponder ás exigencias do serviço, o que verificámos pessoalmente á chegada de Londres esperando mais de meia hora pela nossa pequena mala.

Comissão de tarifas.—Foi nomeada pela cama-ra dos deputados de França, a nova comissão parla-

mentar encarregada de examinar no corrente anno os projectos e propostas de lei em que venha designada a declaração ou classificação d'utilidade publica de caminhos de ferro, de assumtos sobre tarifas, ou de qualquer outra que se relacione com a exploração de linhas ferreas.

Da comissão fazem parte 33 membros, dos quaes só 5, se tem até hoje ocupado no parlamento, de questão de caminhos de ferro.

E esses cinco são os srs. Raynal, Pelletan, Cavagnac, Balhaut e Barbe.

Caminhos de ferro estrategicos.—Segundo comunica de Paris a Agencia Havas o ministro da guerra da Russia deu ordem para se activarem os trabalhos de construcção das linhas estrategicas projectadas sobre as fronteiras da Allemanha e da Austria. Nas linhas ferreas que partem de Kiew mandou-se tambem construir segunda via.

Além d'isso estuda-se a construcção de um caminho de ferro de Petrowsh ao mar Caspio, e uma ramificação do grande caminho de ferro da Siberia sobre a província transbaikal.

Todos estes caminhos de ferro são absolutamente estrategicos.

Nacionalisação de caminhos de ferro.—Consta a um jornal russo, que o ministro das vias e comunicações da Russia, vai submeter á apreciação do Czar um projecto no sentido de se adquirirem para o governo as principaes linhas de caminhos de ferro do paiz, ficando assim o Estado possuidor, na sua quasi totalidade, da rede ferro-viaria do grande imperio moscovita.

Estas intenções, que a Suissa e a Hollanda já pozeram em pratica, parece não agradarem muito aos governos orientaes.

Dizem de Yokohama que o governo do Japão, bem ao contrario, tenciona vender as linhas ferreas do Estado, para a construcção das quaes contraiu uma dívida superior a 28 milhões de *yens* (moeda japoneza).

Linhos gregos.—Foi encarregado um engenheiro francez de estudar os planos e dirigir os trabalhos da construcção d'uma nova linha ferrea, no continente grego, que irá de Carytania a Kyparissia e de Léontarion a Sparta, passando por Gythion. A nova via ferrea que, para um paiz relativamente atrasado na industria das viações acceleradas, como a Grecia, é bastante importante, por isso que atravessa uma das regiões principaes do paiz hellenico, o Peloponéso será construida pela Companhia de construcção e exploração da linha de Mylo-Calamata.

Aquecimento dos wagons.—Realisaram-se ha pouco, na linha ferrea de Bruxellas a Ostende, as experiencias do aquecimento dos wagons, utilizando-se o vapor da locomotiva. O vapor é comunicado por meio de tubos de cobre installados nos compartimentos, e os wagons ligados entre si, por tubos de caoutchouc.

As experiencias, que deram resultados muito satisfactorios, foram dirigidas por engenheiros do estado. Este sistema de aquecimento dos vagons, que a Belgica se propõe agora a estabelecer nas suas linhas de caminhos de ferro, foi já adoptado na Allemanha.

A companhia do Jura-Simplon.—A 6 do corrente mez de Fevereiro, realizou-se na Suissa, e na Allemanha, a emissão de 14:000 acções privilegiadas de 4 1/2% á taxa de 575 francos, feita pela companhia do caminho de ferro do Jura-Simplon.

Esta companhia, hoje uma das mais importantes da republica helvetica, é a resultante da fusão das rôdes da Suissa-Occidental-Simplon, com as de Jura-Berne-Lucerne.

No governo suíço de há muito que se notam accen-tuadas tendências para nacionalizar toda a rede dos caminhos de ferro helvéticos, adquirindo sucessivamente as linhas ferreas pertencentes e exploradas por particulares. Estas tendências que mais se desenvolveram quando ultimamente se deu a fusão das duas companhias que constituem hoje o Jura-Simplon, declararam-se agora definitivas por isso que o governo da Suíça ordenou que no caso de aparecerem à venda as acções da nova companhia do Jura-Simplon, pertencente ao cantão de Berne, essas acções fossem adquiridas com privilegio para a Confederação Helvética. No dia seguinte áquelle em que se anunciou a fusão, a autoridade federal usando da faculdade que a lei lhe concede, entrou em negociações com o Estado de Berne para a compra de todas, ou parte das acções do Jura-Simplon, ao preço de 600 francos.

As tarifas por zonas na Austria.—N'um dos ultimos numeros tratámos das tarifas por zonas nas linhas ferreas da Hungria.

Vem a propósito dizer agora, que á semelhança do que na Hungria fez a este respeito o doutor Baross, o concelho municipal de Vienna de Austria, está empenhado em que o governo austriaco emprehenda o establecimento das tarifas por zonas.

A este respeito publica a *Correspondencia Austro-Hungara*, um conceituoso artigo, ao qual vamos buscar algumas indicações para pôr os leitores ao corrente do que se dá com relação a este importante assunto.

Na opinião do nosso ilustrado colega austriaco o concelho municipal na sua petição ao governo demonstrou claramente a sua completa inexperiencia das verdadeiras condições do regimen ferro-viario da Austria, e das bases que regulam a formação dos orçamentos ordinarios e extraordinarios do império.

É incontestavelmente verdade que o estado e as companhias ainda não baixaram os preços das tarifas, tanto quanto seria para desejar; todavia por meio das tarifas especiaes, e das tarifas diferenciaes para grandes distâncias têm ja concedido ao público bastantes e vantajosas reduções, em virtude das quais, a rede do estado cuja exploração é mais dispendiosa do que a das companhias, não rende, em média, mais do que 1 $\frac{3}{4}$ % dos capitais empregados. Ora como estes capitais provêm na maior parte dos empréstimos que é preciso pagar á taxa de 4 a 5%, as perdas que o estado sofre com estas reduções são consideráveis, e sobrecarregam bastante os impostos orçamentaes; d'ahi os graves inconvenientes da introdução da tarifa por zonas.

Seria imprudente impôr novos impostos ao Thesouro, na occasião em que elle lucta com as dificuldades provenientes do empréstimo destinado ao restabelecimento da circulação metallica.

Tanto o estado como as companhias só se ocupam ao presente, em bôa solidariedade de recorrerem a soluções orçamentaes, e por isso prejudicam a adoção de tarifas por zonas.

São estas considerações que impedem o andamento do projecto, que, no final de contas, poucas probabilidades dá de ser aprovado em vista da limitada actividade com que o governo de Mr. Tisza o tem estudado, provando assim que considera menos opportuno o pedido do concelho municipal de Vienna.

O Metropolitano.—Em virtude d'uma participação recebida do Este, e do Oeste, o ministro das obras publicas de França, acaba de introduzir algumas modificações no projecto do Metropolitano, esperando em breve apresentá-lo, assim modificado, ao parlamento.

Primeiramente vai o projecto ser submettido ao exa-

me do conselho de pontes e calçadas, procedendo-se o mais rapidamente possível aos estudos indispensaveis para que elle dé entrada nas camaras antes das ferias da Paschoa.

Bilhetes de assignaturas.—A companhia dos caminho de ferro Central-Suíssa, com o fim de fazer com que os menos abastados de fortuna se utilizem dos bilhetes da assignatura, muito principalmente os operários, resolveu permitir que os assignantes de 3.^a classe paguem os seus bilhetes em prestações trimestraes.

O assignante compra um bilhete de assignatura por tres meses, e paga a taxa regulamentar (50% do preço de 90 bilhetes de ida e volta). No fim de tres meses, pede um novo bilhete de trimestre, mas não paga mais do que a diferença entre uma assignatura de seis meses (40% da taxa pertencente a 180 bilhetes de ida e volta) e a somma estipulada no primeiro bilhete, e mais 1 fraco de despezas de escripturação.

Para o terceiro trimestre, paga o preço d'uma assignatura d'um anno (25% da taxa de 360 bilhetes de ida e volta) descontando-se-lhe as quantias já pagas no primeiro e segundo trimestre.

Com o quarto bilhete trimestral, paga unicamente 3 francos de despezas de escripturação.

MOTAS VARIAS

Onde se celebrou a primeira exposição.—Um nosso collega chileno veiu provar á imprensa dos dois hemisferios que quem celebrou o primeiro certamen com que as nações evidenceiam os progressos das suas instituições, foi a republica do Chili, em 1556 no dia 2 de maio (por signal dia de *Corpus-Christi*).

Esta exposição realizou-se na cidade de Santiago na praça das Armas, exhibindo-se produções das diversas artes, de alfayates, marceneiros, carpinteiros, ferreiros, ferradores, sapateiros, ourives, etc. Nos archivos reaes de Madrid existem documentos que provam a veracidade d'este facto.

Ficaram, pois logrados os jornaes europeus que atribuham á França ou a outro paiz, a gloria da primeira exposição.

Correspondencia tubular.—Nos Estados Unidos da America, está-se procedendo, com grande actividade, ás experiencias d'um novo e simples sistema para conduzir a correspondencia entre dois pontos e que, a dar bom resultado, inutilisará o telegrapho na maior parte dos casos.

O projecto consiste em tubos metallicos estendidos ao longo das estradas, pelo interior dos quaes passarão esferas ocas de cobre, conduzindo a correspondencia.

A velocidade com que estas poderão percorrer o seu caminho, avalia-se em 400 ou 500 kilometros por hora, havendo mais a vantagem de se poderem fazer reexpedições de minuto a minuto, e não ter que se esperar a hora fixa da partida dos comboios correios.

O motor é o ar comprimido.

Fabrica de accumuladores em Madrid.—A Sociedade geral de telephones de Madrid, estabeleceu nas proximidades da ponte de Segovia uma fabrica de accumuladores electricos, de que já primitivamente se tinha feito experienca no palacio do duque de Uceda.

Segundo relatam da capital da Hespanha, os resultados que ao principio parecia deixarem a desejar, foram agora muitissimo satisfatorios.

Cimento de Portland.—Inaugurou-se em Bilbao (Hespanha) uma fabrica de cimento Portland.

As experienças feitas com o novo producto da in-

dustria hespanhola, deram resultados muito satisfatórios.

Aviso aos nossos constructores de que podem já dispensar mais este artigo de procedencia ingleza.

Inauguração da porto de la Plata.—Realisou-se com toda a solemnidade, no dia 25 do mez passado, a cerimonia da inauguração do porto de la Plata.

A este acto assistiram o presidente da Republica Argentina, o governador da Provincia, os ministros, o arcebispo, que lançou a benção ao novo porto, entoando depois um *Te Deum* em accão de graças.

No banquete que se seguiu á inauguração discursaram o presidente da Republica e o ministro das obras publicas, lavrando-se depois um auto da cerimonia, que foi assignado por todas as pessoas presentes.

Viajantes para a exposição.—No nosso antepenultimo numero, démos uma resenha do numero de visitantes chegados e saídos pela gare do Norte, a Paris durante a Exposição Universal, e ao mesmo tempo fizemos uma comparação entre o movimento de passageiros n'aquelle gare, durante a exposição de 1889, e a de 1878.

Vamos hoje dar umas indicações semelhantes, com respeito á gare d'Este, cujo movimento de viajantes de maio a novembro do anno passado foi importantissimo.

Em 1878, houve: viajantes chegados 1.481:983; saídos 1.497:355.

Total 2.979:338.

Em 1889, houve: viajantes chegados 2.497:720; saídos 2.516:072.

Total 5.013:792.

Isto é, fazendo a comparação, nota-se que o movimento de passageiros durante a exposição de 1889, foi

de mais 2.035:454, que como se vê é uma cifra consideravel.

A companhia do Este organisou durante a exposição 108 comboios de recreio, concorrendo tambem pela sua parte para a organisação de 22 comboios especiaes vindos do estrangeiro.

Estes comboios de recreio conduziram a Paris 105:038 viajantes, sendo 96:053 da França e 8:985 dos outros paizes.

Posta ambulante.—A administração dos correios, na Allemânia, tem feito ultimamente experiencias, nas ruas de Berlim, de uma innovação bastante original.

É uma repartição ambulante de correios, que percorre as ruas, e a que não falta a mais pequena particularidade, desde os empregados para sellar cartas, até á competente caixa postal onde se lança a correspondencia.

Estes carros começam a funcionar ás dez horas da manhã, não parando um unico minuto até as 7 da noite, hora a que regressam á administração central dos correios.

Graças a este novo invento, evita-se que as cartas sejam deitadas nos marcos postaes, onde ficavam estacionadas algum tempo, e ganha-se, pelo menos uma hora, na distribuição no interior da cidade.

AVISOS DE SERVIÇO

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES
Achando-se estabelecido em França e em Hespanha a veda de caça, previne-se o publico de que não se aceitarão remessas d'este artigo para aquelles paizes, sem que os expedidores declarem que isentam esta companhia, das consequencias resultantes da infracção d'aquellas medidas prohibitivas.

Lisboa 15 de Fevereiro de 1890.

Sociedade anonyma das officinas de construção

DE

MALINES

DIRECTOR GERENTE — DIVOIRE

Material para caminhos de ferro e linhas americanas.
Rodas para locomotivas, tenders, wagons e tramwais.

FUNDIÇÃO E CALDEIRERIA

MALINES — BELGICA

A nova **HARRISON KNITTER**

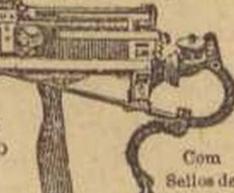
MACHINA PARA FAZER MEIAS

Faz meias de algodão de qualquer estilo e tamanho, lisas e com ribetes. Faz toda classe de vestidos, seja de lã, de seda ou de algodão, e em mais de 100 diferentes desenhos artísticos, tudo sem outros aparatos. Estes artigos se usam em todas as partes, por todo o mundo tanto no inverno como no verão.

Se precisa Agentes compradores.

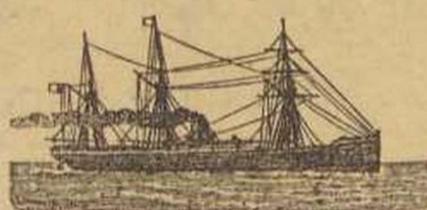
Para Catalogos illustrados e todos outros pormenores dirigir a
WILLIAM HARRISON, Privilegiado,
133, Portland St., Manchester, England.

Tem obtido os mais altos prémios, sempre triunfante.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 3 de março o paquete «Magdalena»

Para S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,
Santos, Montevideu e Buenos-Ayres

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

Ha a bordo de todos estes paquetes cosinheiro e creados portuguezes.

AGENTES

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

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

COMPANHIA DO FREIO DE VACUO

Direcção Geral:—32, Queen Victoria Street—Londres
MEDALHAS DE OURO

Exposição Universal de Paris, 1878—Exposição Internacional de Londres, 1885

Freios de vacuo continuos, automaticos e não automaticos
 para caminhos de ferro e trens americanos a vapor

Construcção simples—Accão energica—Conservação facil

105:000 applicações até fim de 1887 em Inglaterra, no continente, Indias, America do sul, colonias, etc.

AGENCIA GERAL PARA HESPAÑA E PORTUGAL—156 Boulevard Magenta—PARIS

Agencias

Vienna I. Lothringerstrasse.
 St.-Petersbourg, 21, Gd Italianeskaja.
 Berlin, Alt Moabit,
 Forença, 21, Via Cavour.

Buenos-Ayres, Corredor de Bolae.
 Buckarest, 78, Strada Polona.
 Melbourne, 14, Macket Buildings
 Sydney, 15, Bond Street.

FRANCISCO RIVIÈRE

RONDA DE SAN PEDRO 60 — BARCELONA

Officinas em San Martin de Provensals

Manufactura de tecidos metallicos

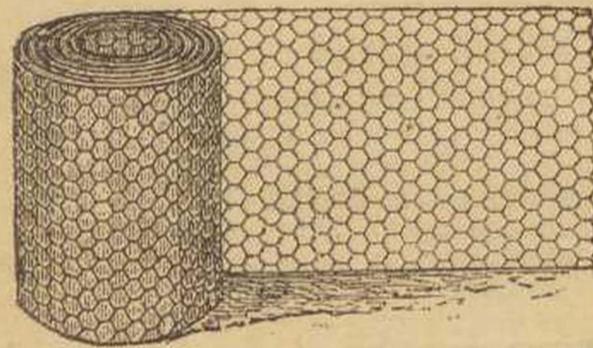
Chapas perfuradas e seda para peneiros

ESPECIALIDADES: Tecidos extra fortes para minas — Rêdes sem fim para fabricas de papel continuo — Rêde galvanisada para jardins, capoeiras, etc.

Colchões metalicos, aperfeiçoados — Rêde com espinhos para cercados economicos — Artigos de peneirero, por grosso.

PEDIR CATALOGOS E AMOSTRAS

Preços correntes



GAZ DE LISBOA

Sociedade annoyma de responsabilidade limitada

Capital realisado 1.260:000\$000 réis

CARVÃO DE COKE

95 RÉIS

CADA ARROBA (15 KILOS) POSTO NO DOMICILIO

EM

Sacos chumbados de 3 arrobas (45 kilos)

OS PEDIDOS DEVEM SER DIRIGIDOS

Direcção da Companhia, 37, rua Victor Cordon
 (Ferreiral de Cima).
 Deposito Central, rua do Instituto Industrial.
 Armazem d'Exposição, rua Aurea, 77 e 79.
 Posto fiscal, rua da Junqueira, 97 e 99.

Posto fiscal, largo da Roza, 4.
 » » rua Formoza, 18.
 » » largo do Beato ao Grillo.
 Fabrica do Gaz em Belem.

AUGUSTO BLUMENTHAL-HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS

ENTRE

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo, Coruña, Gijon, Santander, Bilbao, S. Sebastian, Passages, Cadiz, Sevilla, Malaga, Almeria, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona e Barcelona

Expedições para Gibraltar

Por via de LONDRES

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Espanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA-SUL-AMERICANA

Nos dias 4, 11, 18 e 25 de cada mez

FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

E AS

ESTAÇÕES DOS CAMINHOS DE FERRO

EM

Coimbra, Porto, Elvas, Badajoz,

Valencia d'Alcantara, Caceres, Plasencia, Navalmoral, Talavera de la Reina e Madrid

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. do Ferregal de Cima, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal-HAMBURGO

EM MADRID

Cesar Fereal

Calle da la Victoria, 2

Nos armazens de J. LINO se encontra o mais completo sortimento dos artigos necessarios á construcção urbana taes como:

Madeiras de todas as qualidades.	Pozzolana dos Açores.
Vigamentos.	Tijoles de todas as dimensões.
Taboados.	Tijolos refractarios ingleses.
Barrotames.	Barros refractarios, idem.
Portas feitas.	Ladrilhos de mosaicos nacionaes e estrangeiros.
Scalhos apparelhados.	Azulejos brancos e de cores.
Parquets nacionaes e estrangeiros.	Vazos e balaustres para platibandadas.
Madeiras para marcenaria.	Telha franceza legitima das melhores fabricas de Marsella.
Madeiras para carruagens.	Placas esmaltadas para numeração.
Molduras para guarnecimentos.	Ornatos em zinco.
Recortes de madeiras.	Feltro asphaltado.
Fasquiados, etc., etc., etc.	Pregaria d'arame.
Utensilios para obras.	
Material ceramico.	
Tubos de grés da melhor qualidade.	
Cimento de Portland.	

Além de todos os referidos artigos, para facilitar aos srs. proprietarios e architectos a aquisição de quaisquer outros materiaes de que necessitem para suas obras, J. LINO encarrega-se de os fornecer com a maior promptidão e nas melhores condições possiveis, podendo para esse fim dirigir-se pelo correio a J. LINO, rua nova do Caes do Tojo, 35, ou pelo telegrapho a

LINO - LISBOA

RUSTON, PROCTOR & C. A.

RESPONSABILIDADE LIMITADA

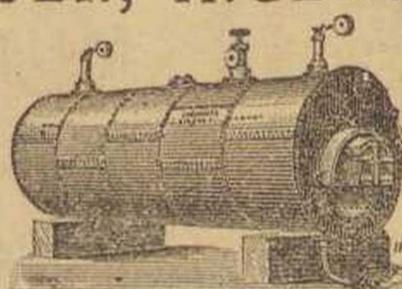
LINCOLN, INGLATERRA

20:500
LOCOMOVEIS E TRILHADORAS
VENDIDASMachinas de vapor
De alta pressão
e Compound

LOCOMOTORAS

ESCAVADORAS

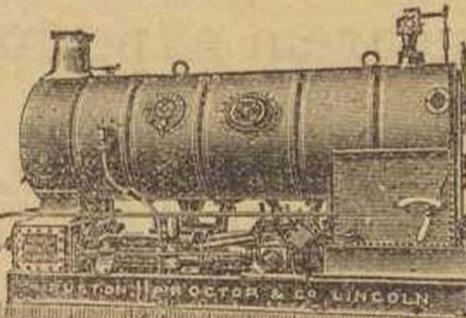
Machinas para minas

Enviam-se
catalogos

CALDEIRAS

BOMBAS CENTRIFUGAS

Serras circulares

242
PRIMEIROS
PREMIOSTrilhadoras
Moinhos para cannas
de assuar

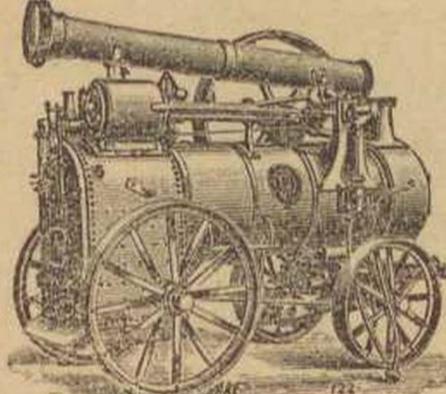
Agente em Portugal

COMPANHIA CENTRO AGRICOLA INDUSTRIAL

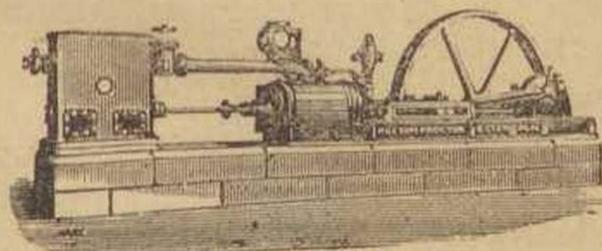
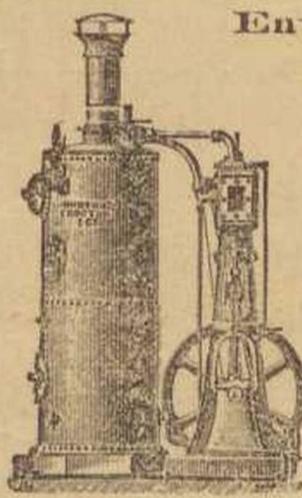
21, 23, 25, R. do Arco Bandeira, 27, 29, 31

Enviam-se
CATALOGOS

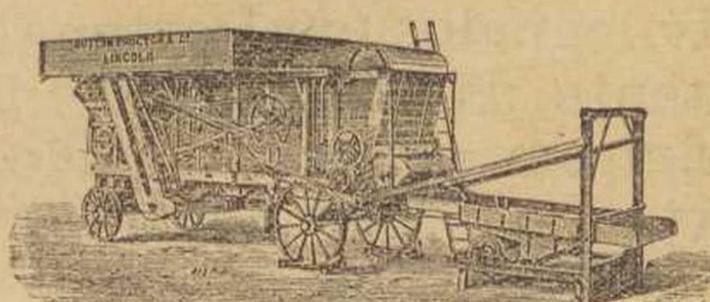
Motores para luz electrica



Locomoveis de alta pressão e Compound

Machinas com condensação, alta pressão
e Compound

Machinas verticaes

Trilhadora de vapor com triturador e compressoras
de palha

Exposição Universal, Barcelona, 1888. Dois primeiros premios. Medalhas de ouro.

Exposição Universal, Bruxellas, 1888. Dois primeiros premios. Medalhas de ouro.

Exposição de Agricultura, Aquila (Italia), 1888. Primeiro premio. Medalha de ouro.

GERADORES BELEVILLE, Saint-Dénis (Seine)

GRAND PRIX—EXPOSIÇÃO UNIVERSAL DE 1889

1849 PRIMEIROS ESTUDOS — ULTIMOS MODELOS 1889

Grandes Recompensas industriaes

DUAS CRUZES d'official da Legião d'honra

EXPOSIÇÃO UNIVERSAL DE 1889

Quatro Exposições Distinctas

SUPERFICIE TOTAL 420 METROS QUADRADOS

GRUPO DE GERADORES BELLEVILLE DE 1:000 CAVALLOS, DO TYPO FIXO

Aplicado ao serviço da força motriz da Classe 52 (Mechanica geral). Situada por detraz da Galeria das Machinas

Grupo de Geradores BELLEVILLE de 700 cavallos do tipo fixo

Em serviço na estação central de electricidade, situada junto á Avenida de la Bourdonnais, proximo do Pavilhão Postal

Um dos oito grupos de Geradores BELLEVILLE, tipo maritimo do cruzador de **8.000 Cavallos L'ALGER**

Geradores para embarcações e serviços auxiliares dos grandes navios

Classe 65 (Navegação) na margem do Sena (proximo da ponte d'Iéna)

GERADORES BELLEVILLE DO TYPO FIXO, TRANSPORTAVEL E LOCOMOVEL

Cavallos alimentares e reguladores detensores Belleville, etc. Na galeria, das machinas, classe 52 (Mechanica geral)

FREIOS CONTINUOS

SOULERIN

São convidadas as companhias de caminhos de ferro que desejarem experimentar

OS

FREIOS CONTINUOS

SOULERIN

privilegiados em Portugal pela patente d'invenção n.º 1:219 a dirigirem os seus pedidos em carta a

J. A. DA CUNHA FERREIRA

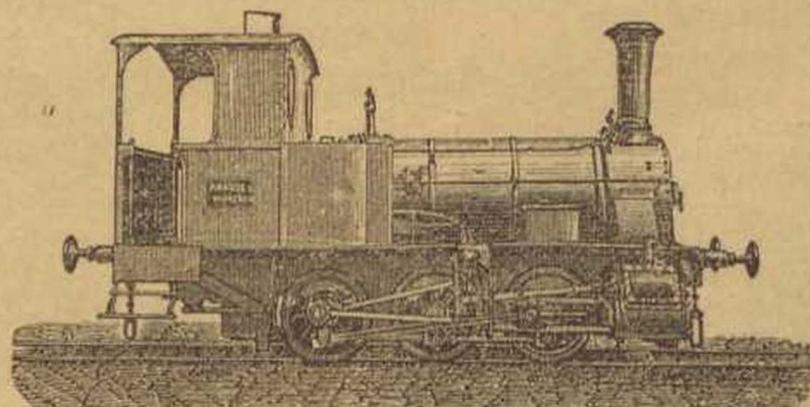
59, RUA REBELLO DA SILVA

LISBOA

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 tender para vias principaes e seccundarias, tramwais, construcções de edificios, exploração de minas.

Outras construccões

Omnibus a vapor, locomoveis, bombas d'incendio a vapor, apparelhos de vacuo e de vapor para a extracção de materias feacas etc, cylindros a vapor para nivelamento de calçadas.

Enviam-se gratis os catalogos a quem os pedir.

Agente Geral em Hespanha

JULES LHOUSE — Barcelona



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL N.º 1 — GRANDE VELOCIDADE

Applicavel em todas as linhas da Companhia

para transporte de

Generos frescos, comestiveis, etc.**Desde 15 de Março de 1890**

1.º Peixe fresco ou salpicado, sardinha, ostras, mariscos e escabeches.

Por tonelada e kilometro 15 réis

2.º Arbustos e plantas vivas, aves em cestos ou gaiolas, bebidas gazosas ou refrigerantes, bolachas, biscoitos, bolos, caça viva ou morta, carne fresca, cerveja, doces, flores, fructas verdes, gelo, hortaliças, legumes verdes, leite, manteiga fresca, neve, ovos, pão e queijos frescos.

Até 200 kilometros 60 réis por tonelada e kilometro.

De 201 a 300 kilometros 55 réis por tonelada e kilometro, não podendo o preço de cada 40 kilogrammas ser inferior a 120 réis.

De 301 kilometros em diante 50 réis por tonelada e kilometro, não podendo o preço de cada 40 kilogrammas ser inferior a 163 réis.

Preço excepcional

O maximo de cobrança por tonelada de 1:000 kilogrammas nas expedições dos generos designados no § 4.º destinadas para além das fronteiras de Badajoz e Valencia d'Alcantara, bem como das do § 2.º com o mesmo destino ou vice-versa é fixado em 11\$160 réis

Mínimo de peso em qualquer dos casos 50 kilogrammas ou pagando como tal.

Condições

1.º Além dos preços supra, cobrar-se-hão despezas accessórias em conformidade com a respectiva tarifa.

2.º A Companhia declina toda a responsabilidade pelas diferenças de peso encontradas à chegada, sempre que os volumes não apresentem signaes de defraudação, bem como, pelas avarias naturaes d'esta classe de transportes.

Equalmente não toma responsabilidade pelas demoras que estas remessas possam sofrer, originadas por causa de força maior, obrigando-se unicamente a que sigam ao seu destino pela mesma velocidade com que forem transportados os passageiros que seguirem desde a origem no mesmo comboio.

Também não responde a Companhia pelas expedições cujo acondicionamento não dé garantia de sufficiente resguardo do contheudo, nem pelas avarias de extravasamento ou deterioração do peixe transportado em canastras sem o devido resguardo exterior, de madeira, considerando-se este transporte como a granel.

3.º A Companhia só se obriga a effectuar os transportes dos generos designados no § 2.º pelos comboios mixtos, devendo ser entregues nas estações expedidoras, pelo menos, 3 horas antes da partida do comboio.

4.^a As remessas taxadas por esta tarifa, deverão sempre ser expedidas em porte pago á partida.

5.^a Para gozar da applicação da presente tarifa, a mercadoria deve ser acondicionada em canastras resguardadas por grades de pau, que permittam o carregamento dos volumes uns sobre outros sem lhes deteriorar o conteúdo.

6.^a Cada volume deve trazer distintamente a marca, para evitar que se confunda com outros de identica forma ou natureza. Esta marca deverá ser especificada na respectiva nota de expedição.

7.^a O regresso das taras vazias terá lugar gratuitamente, porém por pequena velocidade, contanto que se comprove o transporte prévio das mesmas taras cheias até 15 dias antes.

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

9.^a Ficam em vigor todas as condições das tarifas geraes de cada uma das linhas em tudo que não sejam contrarias ás prescripções da presente.

10.^a Esta tarifa será applicável não só ás expedições de serviço interno, como tambem, no percurso d'esta Companhia, ás directas procedentes das linhas do Minho e Douro, Beira Alta, Madrid-Caceres-Portugal, Madrid-Zaragoza e Alicante, etc, ou ás mesmas destinadas.

11.^a Fica pela presente annullada e substituída a tarifa especial n.^o 4 de 1 Julho de 1888.

Lisboa, 15 de Fevereiro de 1890.

O DIRECTOR DA COMPANHIA

Pedro Ignacio Lopes



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL N.º 2 — GRANDE VELOCIDADE

para transporte de

Grupos de Collegiaes e seus professores

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos

Desde 15 de Março de 1890

De Lisboa a uma qualquer das estações abaixo e volta	Preços dos bilhetes		Do Porto a uma qualquer das estações abaixo e volta	Preços dos bilhetes	
	2.ª classe	3.ª classe		2.ª classe	3.ª classe
Olivaes, Sacavem.....	200	450	Granja e Espinho.....	300	200
Alhandra, Villa Franca ou Cintra.....	450	300	Aveiro	700	500
Mafra.....	600	400	Pampilhosa, Coimbra.....	1\$200	700
Santarem ou Torres Vedras.....	800	600	Figueira da Foz.....	1\$500	800
Payalvo, Barquinha, Abrantes, Caldas ou Vallado.....	1\$200	700	Payalvo, Santarem, Vallado, Caldas, Torres Vedras, Mafra, Cintra, Abrantes, Barquinha ou Lisboa.....	2\$000	1\$000
Figueira da Foz, Coimbra, Pampilhosa, Aveiro, Gaia e Porto.....	2\$000	1\$000			

Condições

1.º Estes bilhetes são validos pelos comboios ordinarios durante as férias escolares ou seja :

IDA	VOLTA
Sabbados ou Domingos	Nos mesmos dias ou nas segundas feiras se- guientes.
Vesperas de dias sanctificados e n'esses dias .	Idem ou no 4.º dia seguinte.
Todos os dias desde 24 de Dezembro até 6 de Janeiro	Todos os dias desde 25 de Dezembro a 7 de Janeiro.
Idem desde Sabbado de Ramos até Domingo de Paschoa.....	Idem desde Domingo de Ramos à segunda feira de Paschoa.
Idem durante o mez de Setembro	Idem durante o mez de Setembro.

2.º Os bilhetes não utilizados para a volta durante estes prazos ou encontrados em outra estação que não seja aquella para a qual foram vendidos, serão completamente nullos.

3.º Estes bilhetes só poderão ser vendidos, para grupos de 10 pessoas pelo menos, sendo 8 crianças até 15 anos e não mais de 2 professores, professoras ou prefeitos. As pessoas adultas, a mais de 2 que fizerem parte do grupo não terão direito a estes bilhetes nem serão contadas para o numero de 10, exigido para a formaçao do grupo.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

4.^a A' partida do comboio, durante o trajecto ou á chegada, se o minimo de passageiros (10) não se apresentar reunido, o **bilhete collectivo** não será valido e cada um dos passageiros terá que pagar o seu lugar pelo preço da tarifa geral deduzida a somma correspondente ao bilhete de que é portador.

5.^a Estes bilhetes deverão ser sempre requisitados com 6 horas de antecipação na estação de partida e mediante a apresentação de um pedido por escripto em papel devidamente timbrado com o titulo e sede do Collegio e assignatura do Director, não sendo satisfeita qualquer requisição que se apresente fóra d'estas condições, nem vendidos bilhetes em numero superior ao inscripto no pedido.

6.^a Estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagens alem dos pequenos volumes que os passageiros possam levar consigo.

7.^a Ficam em tudo o mais em vigor as condições das tarifas geraes.

8.^a Fica pela presente annullada e substituida a tarifa especial n.^o 2 de grande velocidade de 8 de Junho de 1887.

Lisboa, 15 de Fevereiro de 1890.

O DIRECTOR DA COMPANHIA

Pedro Ignacio Lopes



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL N.º 6 — GRANDE VELOCIDADE

Applicavel em todas as linhas da Companhia

Para transmssão de

TELEGRAMMAS

Desde 15 de Março de 1890

Bases

Por despacho até 20 palavras incluindo as indicações do nome e morada do consignatario e assignatura do expedidor	320 réis
Por cada fracção de 10 palavras mais	100 réis

Condições

1.^a Esta tarifa é applicavel entre todas as estações das linhas da Companhia, qualquer que seja a distancia.

2.^a Os despachos particulares só serão transmittidos ou recebidos, quando o serviço da linha o permittir, isto é, dando-se sempre a preferencia no ponto de origem, nos pontos intermediarios ou nos de destino:

A. — Aos despachos que tiverem relação com a segurança dos comboios ou da via.

B. — As comunicações urgentes de serviço dos caminhos de ferro.

C. — As comunicações officiaes.

Entrega a domicilio

Além dos preços da presente tarifa, pagar-se-hão 50 réis mais pela entrega a domicilio de qualquer despacho telegraphic, até uma distancia que não exceda a 2 kilometros. Para as distancias superiores a 2 kilometros a Companhia encarregar-se-ha de mandar telegrammas por um proprio, quando o expedidor o queira, pagando este adiantada a despeza a que isso der logar.

Em consequencia da extensão da cidade de Lisboa, dividir-se-ha esta em 3 zonas: na 1.^a pagar-se-hão os 50 réis, na 2.^a 200 e na 3.^a 400 réis.

A divisão destas zonas é a seguinte:

1.^a zona: Santo André, Santa Engracia, Santo Estevam, S. João da Praça, S. Miguel, Conceição Nova, S. Julião, Santa Justa, S. Lourenço, S. Christovam, Magdalena, S. Nicolau, Sé, S. Thiago, Encarnação, Martyres, Sacramento, Socorro, Alcantara e S. Vicente.

2.^a zona: Castello, Santa Catharina, S. José, Mercês, S. Paulo, Pena, Coração de Jesus, S. Mamede, Anjos, Graça.

3.^a zona: S. Jorge, Arroyo, Santa Izabel, Lapa, Santos, S. Sebastião, Belem, Ajuda, e Penha de França.

Semelhantemente a cidade do Porto será dividida em 3 zonas; a 1.^a comprehendendo as freguezias de Campanhã e Bomfim; a 2.^a as de Santo Ildefonso, Sé, Victoria e S. Nicolau; a 3.^a Miragaia, Massarelos, Cedofeita e Paranhos.

Na 1.^a zona pagar-se-hão 100 réis pela entrega a domicilio, na 2.^a 200 réis e na 3.^a 400 réis.

Fica pela presente annullada e substituida a tarifa especial n.º 6 de 15 de Julho de 1878.

Lisboa, 15 de Fevereiro de 1890.

o Director da Companhia

Pedro Ignacio Lopes



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL N.º 6—PEQUENA VELOCIDADE

(Internacional M. L. N.º 9 — Pequena Velocidade)

Applicavel em todas as linhas da Companhia

Para transporte de

TOUROS E ANIMAES FEIROSOS

Por wagon completo

Entre todas as estações das linhas da Companhia e entre as mesmas e as
da rede de Madrid a Cáceres e a Portugal**Desde 15 de Março de 1890**

Preços por wagon e kilometro

Touros, cabrestos e novilhos.	117 réis
Animaes de todas as classes que não sejam domesticos e para transporte dos quaes sejam necessarias precauções especiaes de segurança.	135

CONDICÕES

1.^a Estes transportes deverão sempre efectuar-se em jaulas fechadas e bem solidas, reservando-se as Companhias combinadas o direito de recusar as expedições, quando entenderem que o seu acondicionamento não é seguro.

2.^a As expedições far-se-hão sómente por wagons completos, embora o numero de jaulas não preencha totalmente a capacidade de cada veículo.

3.^a As Companhias combinadas não respondem pelos accidentes de viagem inherentes aos transportes d'esta natureza e independentes da sua vontade.

4.^a O expedidor poderá carregar em cada wagon o numero de animaes que tenha por conveniente, contanto que o peso das jaulas, com os animaes que contenham, não exceda a 8 toneladas por cada wagon.

5.^a Serão de conta e risco do expedidor as operações de carga e descarga das jaulas; porém, dirigil-as-hão, os respectivos chefes de estação.

6.^a Serão tambem de conta dos expedidores as cordas, correntes, etc., que forem necessarias para prender as jaulas sobre os wagons.

7.^a Cada expedição deverá ser acompanhada por um ou mais conductores, encarregados de cuidar dos animaes, pagando cada um d'estes conductores bilhete de 3.^a classe.

8.^a As Companhias combinadas reservam-se a faculdade de estabelecer preços convencionaes para o transporte de animaes ferozes, a que não possam ser applicadas as condições da presente tarifa. Para este fim os interessados deverão dirigir-se em Portugal ao Chefe do Trafego da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, estação do Caes dos Soldados, Lisboa, ou em Hespanha ao Chefe do Trafego dos Caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal, Calle Claudio Coello, 12, Madrid.

9.^a Os transportes em grande velocidade serão taxados pelo duplo dos preços fixados na presente tarifa, reservando-se as Companhias combinadas o direito de os efectuar pelos comboios que tiverem por conveniente segundo as necessidades do serviço.

10.^a Ficam em tudo o mais em vigor as condições das tarifas geraes de cada linha, quando não sejam contrarias ás disposições da presente.

11.^a O regresso das jaulas vazias será taxado á razão de 900 réis cada uma para cada Companhia, qualquer que sejam as estações de procedencia e destino, devendo as operaçōes de carga e descarga ser effectuadas por conta dos interessados.

12.^a Esta tarifa será applicada não só aos transportes procedentes ou destinados ás linhas de Madrid a Cáceres e a Portugal, como tambem aos internos da rede da Companhia Real.

Fica pela presente annullada e substituida a tarifa especial M L n.^o 9 de pequena velocidade d'esta Companhia, de 29 de Fevereiro de 1884.

Operações Aduaneiras

As remessas procedentes de, ou destinadas a Hespanha, devem ser acompanhadas de tres notas de expedição, para observancia e cumprimento das formalidades aduaneiras, em conformidade com as leis em vigor.

Serão de conta e responsabilidade dos expedidores ou consignatarios todas as consequencias que resultarem de qualquer erro, ommission ou duvida, que se produza ou suscite, em virtude de inexactidão ou deficiencia das declarações feitas em a nota de expedição e seus duplicados.

A Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes e a Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal, teem estabelecida em Marvão e Valencia d'Alcantara uma Agencia internacional para o despacho das mercadorias; todavia o expedidor poderá, se assim o desejar, tomar a seu cargo as operaçōes e formalidades da Alfandega n'aquelles pontos, fazendo-as effectuar por agente seu, para o que deverá fazer na respectiva nota de expedição a declaração seguinte:

Todas as operaçōes e formalidades da Alfandega nas fronteiras, portugueza ou hespanhola, serão confiadas por minha conta e risco ao cuidado do Sr. _____ morador em _____

Neste caso o agente designado pelo expedidor, effectuará todas as operaçōes aduaneiras, de qualquer natureza que ellas sejam, e pagará todos os gastos e direitos respectivos, por sua conta e risco, não podendo com tudo a mercadoria sair da estação da fronteira em que essas operaçōes se realisem, sem que elles se achem completamente concluidas.

As administrações dos caminhos de ferro nenhuma responsabilidade poderá caber por quaisquer atraços, apprehensões ou faltas, avarias, etc., que não tenham sido verificadas no acto da entrega das mercadorias na Alfandega.

Quando em a nota de expedição não se indique a pessoa que deve encarregar-se d'estas operaçōes, serão elles feitas de officio pela agencia das Companhias em conformidade com a respectiva tarifa de operaçōes aduaneiras.

As administrações combinadas declinam toda a responsabilidade pelos atraços, despezas, multas, etc., que possam resultar nas alfandegas, portuguezas ou hespanholas, por deficiencia ou irregularidade dos documentos que devam servir para o preenchimento d'estas operaçōes e formalidades.

Lisboa, 15 de Fevereiro de 1890.

O DIRECTOR DA COMPANHIA

Pedro Ignacio Lopes.