

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers—1894

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

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA



Anvers—1894

Annexo d'este numero

Tarifa especial n.º 4 do Minho e Douro, para bilhetes de assignatura trimestraes, semestraes e annuaes, entre todas as estações da rede.



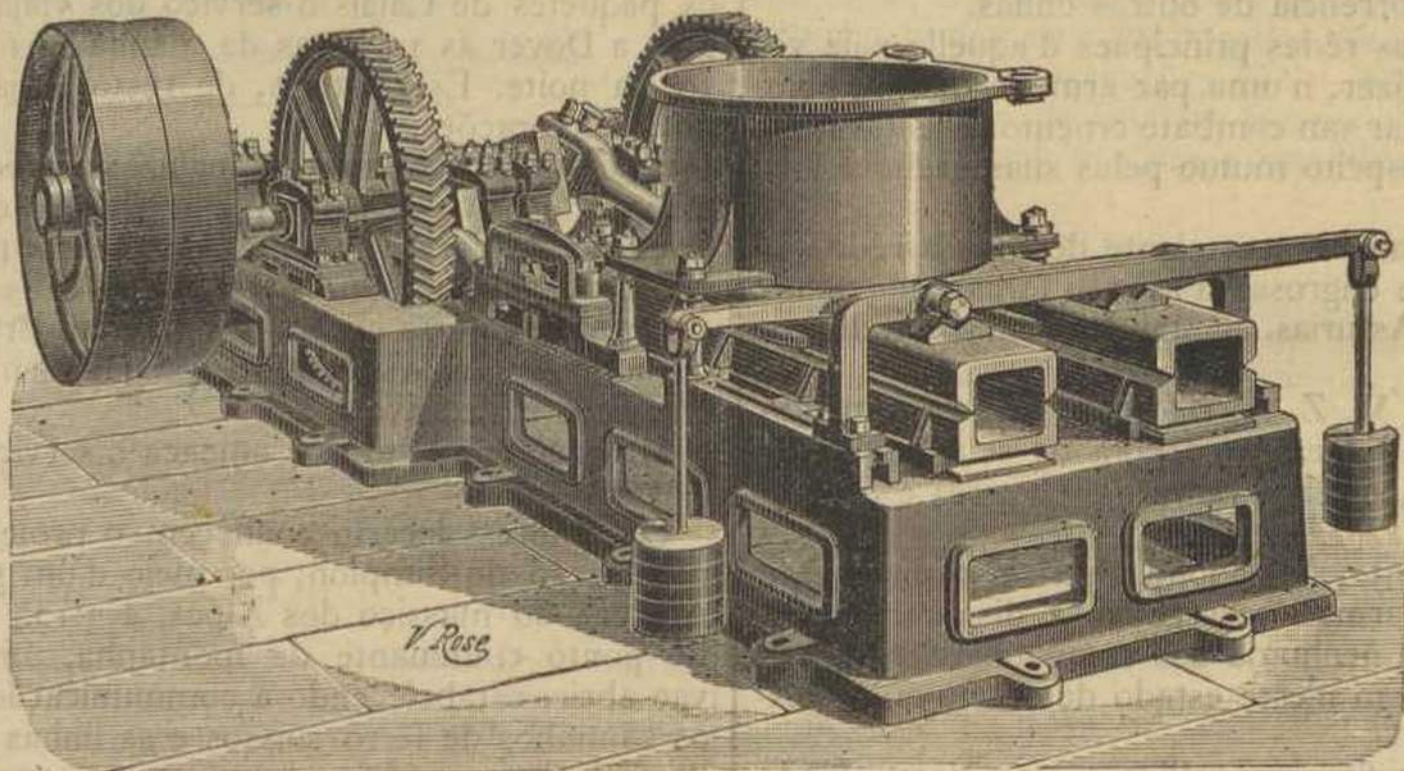
Aos nossos assignantes

Tendo-se esgotado os nossos n.ºs 170 e 174, apesar do augmento de tiragem que fizemos, prevenimos as pessoas que desejem assignar para esta *Gazeta* de que não podemos servir-lhes esses numeros, tendo, portanto, os que assignarem desde 1 de janeiro, que esperar que possamos obter alguns exemplares para lhes completar a collecção.

Para este fim **compramos por duplo preço** qualquer d'estes numeros, ou acceitamo-los em troca de **tres** numeros futuros, cada um.

SUMMARIO

| | |
|--|-------|
| O Norte de Hespanha | 97 |
| A nossa carta da Belgica, por A. Urban. | 98 |
| Parte Official. — Mappa da receita e despesa do caminho de ferro de Ambaca | 99 |
| Novas tarifas | 99 |
| Bilhetes baratos | 100 |
| Société anonyme des Forges et Usines de Gilly. — (Illustrado) | 100 |
| Congresso de caminhos de ferro | 101 |
| Notas de viagem. — XVIII — Colonia — Aix-la-Chapelle — Verviers. | 101 |
| As grèves nos caminhos de ferro | 102 |
| Salamanca ás fronteiras | 103 |
| Logares marcados | 104 |
| Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da praça de Lisboa — Curso dos cambias, descontos e agios — Cotações das bolsas de Lisboa e estrangeiro — Receitas dos caminhos de ferro. | 104 e |
| O caminho do ferro de Madrid a Santoña | 105 |
| O imposto de registro em França | 106 |
| Linhas portuguezas. — Ascensor de Coimbra — Apeadeiro de S. Domingos — Escola do Entroncamento. | 106 |
| Linhas hespanholas. — Calatayud-Teruel Sagunto — Benavente a León — Madrid a Santander — Oeste — Alcañiz a Val de Zafán — Bilbao a Laxama. | 107 |
| Linhas estrangeiras. — Austria — Italia — Suecia — Brazil — Egypto | 107 |
| Mercado de metaes | 107 |
| Avisos de serviço | 108 |
| Concursos | 108 |
| Arrematações | 108 |
| Adjudicações | 108 |
| Agenda do viajante | 109 |
| Casas recommendadas | 109 |
| Annuncios | 110 e |
| Horario dos combolos em 1 de abril de 1895 | 112 |
| Vapores a sahir do porto de Lisboa | 112 |



Prensa para «briquettes» da Société anonyme des Forges et Usines de Gilly (Vidé pag 100)

O Norte de Hespanha

O facto mais importante nos caminhos de ferro da península, na ultima quinzena de março findo, foi a declaração feita pela companhia do Norte de Hespanha de que, a começar do 1.º d'abril, o pagamento dos coupons das suas obrigações e o serviço de amortização das mesmas será feito em pesetas, e não em francos como até aqui.

Esta resolução, tomada pelo conselho de administração em sessão de 11 de março e communicada logo aos centros onde esses titulos se negociam, provocou, segundo era natural, uma baixa nas cotações e levan-

tou logo acirradas questões entre a imprensa financeira e politica, especialmente em Hespanha e França.

A discussão principal é sobre o ponto juridico do direito que a companhia tem de alterar a forma do pagamento até hoje adoptada na moeda da praça em que o seu papel foi negociado, e tendo sido, com effeito, da França que os capitaes concorreram em maior somma para a conta de crédores da companhia, n'isso se fundam os que abrem campanha contra ella, impondo-lhe ou a reconsideração na resolução tomada, ou a declaração de cessação de pagamento, e portanto o recurso á lei dos convenios.

De outro lado os defensores da companhia objectam que as perdas consideraveis que ella tem soffrido com

a elevação dos cambios, com a interrupção do tratado de commercio com a França, com as consequências d'estes dois factos, obrigando-a, o primeiro, a suspender as suas tarifas combinadas para além dos Pyreneos, para passageiros, e o segundo, tirando-lhe por longo praso o seu trafego de vinhos, são por tal forma ameaçadoras que a companhia teve que lançar mão do unico recurso legal que lhe restava para obtemperar á total ruína que lhe estava imminente.

E' facto que a favor d'estas opiniões militam razões importantes, entre as quaes se nos afigura não ser de pouco peso a de que os titulos em questão tem diferentes dizeres em cada uma das suas faces, e se de um lado dizem que o juro do semestre é de 7,50 francos, do outro fixam-o em 7 pesetas unicas, isto é, nem mesmo considerando a paridade com o franco, pela diferença de impostos.

Tambem não é menos para ponderar que a companhia lançou mão d'este meio *in extremis*, só quando se viu forçada a isso, e depois de esgotar todos os expedientes que lhe occorreram para o evitar — e a prova é que não tomou essa resolução quando a diferença do cambio era de 23 0/0, e só hoje o fez quando ella não passa de 7 1/2.

Além d'isso, a fatigante campanha, que ella tem sustentado com o governo para que lhe preste o auxilio de que ella não póde prescindir, é sabido que só tem provocado respostas ambiguas e dilações estudadas e artificiosas da parte d'este.

Por todas estas razões a resolução da companhia do Norte é defensavel como um ultimo esforço para salvar uma parte do todo que ameaça ruína.

E nunca em maiores perigos se viu uma companhia de caminhos de ferro da península, como os que se levantam ante o futuro d'aquella empresa, outr'ora tão poderosa e hoje arriscada a perder o melhor do seu trafego, pela concorrência de outras linhas.

Até 1890 as duas rêdes principaes d'aquella paiz viviam, por assim dizer, n'uma paz armada que, se bem que fazia prenunciar um combate cruento, affectava, na apparencia, um respeito mutuo pelas suas grandes forças accumuladas.

O Norte dispunha a seu talante de toda a rêde superior a Madrid, e engrossava as suas forças, englobando as linhas das Asturias, Santander, Bilbao, Galliza e outras.

Pela sua parte M. Z. A. reforçava-se, ora tomando a linha de Ciudad Real, ora com os seus prolongamentos a Huelva, os seus ramaes a Cáceres e de Mérida a Sevilha.

Calatayud-Sagunto, Valladolid a Ariza, o directo de Barcelona, eram armas carregadas a disparar os primeiros tiros, mas nenhuma das companhias era a primeira a romper fogo n'este estado de receio ou de respeito mutuo.

Quebrou-se por fim essa alliança, e o Norte, vindo tomar a linha da costa mediterranea, viu com desgosto fugir-lhe a da fronteira da Catalunha. Sem figura de rhetorica póde dizer-se que se cruzaram os ferros, porque, enquanto o Norte desceu até Valencia e Encina, o sul subiu de Tarragona a Port-Bou passando-lhe sobre os carris em Barcelona.

Não era, portanto, bastante que Alicante ficasse, com a sua nova rede, subsidiaria da sua rival entre Barcelona e Zaragoza, e o directo surgiu em rapida construcção por Puebla de Híjar, Fayon e Roda.

Em breve novo ataque se preparava entre Valladolid e Ariza, estrategia que foi dos mais funestos resultados para o Norte, porque lhe leva todo o melhor do seu trafego de Castella para a Catalunha, e vice-versa.

E como se um só tão poderoso inimigo não lhe bastasse, até as pequenas companhias veem tirar-lhe, por Zumarraga, o movimento de Hendaya e Alsasua para Bilbao, por La Robla a Valmaseda o de Bilbao e Santander para a Galliza, Corunha e Leon, e não decorrerá longo tempo que o Oeste não lhe sangre a linha gallega em Astorga, preparando-se já novo golpe com a construcção das de Madrid a Santander e de Madrid a Aranda, Burgos, Espinosa e Santoña, que lhe enfraquecerão o trafego de todo o troço Burgos-Venta de Baños-Medina-Madrid.

N'estas condições não deve ser considerada exaggerada a medida que o conselho do Norte tomou, e não será pessimismo afirmar que, por mais cruenta que ella pareça, grandes provações esperam ainda esta companhia, se o governo não vier em seu auxilio, ou qualquer facto imprevisito não a libertar do bloqueio em que um sem numero de circumstancias adversas a collocou.

A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 27 de março de 1895.

Na ultima correspondencia noticieei aos leitores o projecto attribuido ao governo de abandonar por completo Dover, e iniciar um serviço marítimo de paquetes directos para os portos do Tamisa, tendo-se chegado a indicar, particularmente, a South End.

O caso vae-se, decididamente, tornando sério. Parece que a companhia do Chatam se recusa formalmente a continuar com os expressos de Londres, do meio dia e das 8 da noite, que fazem o serviço postal, por Dover, para as malas de Ostende.

Por esta fórma dividir-se-hia entre estas ultimas e os paquetes de Calais o serviço dos viajantes que chegam a Dover ás 10 horas da manhã, á 1 da tarde e ás 10 da noite. Este ultimo, de resto, é já commum ás duas explorações.

Esta intransigencia dos inglezes explica-se perfeitamente, logo que se saiba que o Chatam é tambem proprietario de varios paquetes que se occupam em identicos transportes.

Por nossa parte esperamos que, em Bruxellas, se hão de adoptar, em vista d'este procedimento, resoluções energicas e decisivas.

Mas não é só isto que ameaça o serviço de Ostende-Dover.

Os leitores decerto conhecem o projecto recente da perfuração do Simplon, por meio d'um grande tunnel. Atravez do massiço dos Alpes, a 2:135 metros abaixo do ponto culminante da montanha, uma nova via se vae abrir, estabelecendo a communicacção directa entre os caminhos de ferro suissos e as linhas italianas. Não data de hoje a ideia; ha quarenta annos já que ella surgiu; duas sociedades, successivamente fundadas para a realizarem, tambem successivamente falliram e, até agora, ainda a picareta não entrou na terra.

N'este momento encontra-se a empresa em nova phase. O governo da Suissa acaba de approvar o projecto que lhe foi submettido pela companhia do Jura-Simplon, que effectuou um contracto com uma sociedade de empreiteiros allemães e suissos. Assim, o projecto vae brevemente entrar em execução.

Para o nosso ponto de vista nacional, este facto reveste maior importancia do que, á primeira vista, se lhe poderia attribuir.

Os viajantes veem de Inglaterra, pelo estreito, seguem as vias ferreas do continente, passando pelo tunnel de

S. Gothardo, e vão embarcar a Brindisi, porto situado na costa occidental de península italiana.

Para se dirigirem ao S. Gothardo, um grande numero d'elles aproveita a linha maritima belga Dover-Ostende e as vias ferreas da Belgica, atravessando o nosso paiz na sua maxima largura.

Esta situação, de que advinham importantissimos lucros para o Estado, continuará, por acaso, apoz a criação do novo caminho de ferro? O Simplon está situado a 53 kilometros a sudoeste do S. Gothardo; a abertura do tunnel diminuirá, pois, consideravelmente o percurso entre o norte da França e a costa oriental da Italia.

Não se seguirá d'aqui, naturalmente, um deslocamento da direcção seguida pelo trafego dos viajantes entre a Inglaterra e as Indias? Este trafego não adquirirá uma pronunciada tendencia para, de preferencia, escolher a linha franceza Dover-Calais, seguindo depois as linhas francezas, passando, finalmente, a fronteira suíço-italiana pelo novo tunnel? Os propagandistas do projecto não dissimulam as suas esperanças a este respeito, e não é temeridade ver n'isso uma ameaça para a prosperidade da nossa rede nacional.

*

* *

Annuncia-se uma convenção telephonica entre a Hollanda e a Belgica, que se diz ter sido assignada em Haya.

A inauguração do serviço entre Haya e Bruxellas deve ter lugar no proximo mez de julho.

A. Urban.

PARTE OFFICIAL

Ministerio da Marinha e Ultramar

Direcção Geral do Ultramar—3.ª repartição

Caminho de ferro de Ambaca

Mappa da receita e despesa no 4.º trimestre de 1894

Receita

| Designações | Kilometros explorados | Numero de passageiros | Peso | Importancia |
|-----------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------|-------------|
| Grande velocidade : | | | | |
| Passageiros | 287 | 14:671 | — | 12:044\$970 |
| Bagagens e recovagens | | — | — | 2:340\$500 |
| Diversas | | — | — | 885\$740 |
| Mercadorias | | — | 3.525:272 | 26:282\$110 |
| | | 14:671 | 3.525:272 | 41:553\$320 |

Despesa

| | |
|--|-------------|
| Conservação (via e obras)..... | 17:594\$055 |
| Tracção (locomotivas, combustivel, pessoal, etc.).. | 25:753\$334 |
| Material circulante (limpesa e reparação)..... | — |
| Trafego (pessoal, expediente das estações, etc.).... | 8:002\$445 |
| Diversas (encargos geraes, etc.)..... | 11:307\$953 |
| | 62:637\$787 |

Resumo

| | |
|---------------|-------------|
| Receita | 41:553\$320 |
| Despesa..... | 62:637\$787 |
| Deficit..... | 21:084\$467 |

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 13 de março de 1895.—O chefe da repartição, Tito Augusto de Carvalho.

NOVAS TARIFAS

Transporte de animaes ferozes. — A direcção do Sul e Sueste adoptou, com a approvação superior, as seguintes disposições para estes transportes :

O transporte só será feito por wagon completo e taxado pelo duplo da tarifa dos animaes.

No mesmo wagon poderão accommodar-se todos os animaes que elle puder comportar, sem risco para os mesmos animaes e para o material.

Os animaes ferozes deverão ser apresentados em jaulas fortes e bem acondicionados, de modo a não offerecerem perigo algum, reservando-se o caminho de ferro o direito de não acceitar aquelles que julgar que não reúnem as condições de segurança necessarias para a conducção.

A carga e descarga será feita pelos interessados, e por sua conta e risco, ficando tambem a cargo dos mesmos interessados todos os utensilios necessarios para fixar as jaulas nos wagons, devendo sujeitar-se ás indicações do pessoal do caminho de ferro, em tudo aquillo que puder occasionar perigo ou difficuldades á marcha dos trens.

A carga deverá estar feita duas horas antes da partida do trem em que devam ser transportados.

Em cada expedição irá, pelo menos, uma pessoa competente por parte dos interessados, que cuide dos animaes e da sua segurança, durante o tempo em que estão entregues ao caminho de ferro.

A uma das pessoas que acompanharem os animaes ferozes será concedida passagem gratuita, em terceira classe.

O caminho de ferro fica isento de responsabilidade pelos accidentes proprios dos animaes que se transportam, toda a vez que se prove que não occorreram por negligencia dos seus empregados, ou por terem deixado de se tomar as precauções que o uso tem ensinado.

O transporte de animaes ferozes na via fluvial será taxado pelo duplo do preço estabelecido para o gado grosso.

Nos vapores que conduzam passageiros não se effectuam estes transportes.

Especial n.º 4, g. v. do Minho e Douro. — Juntamos ao nosso numero de hoje esta nova tarifa que vem satisfazer um incessante desejo do corpo commercial portuense.

Dedica-se ella a estabelecer assignaturas trimestraes, semestraes e annuaes, entre todas as estações d'aquellas linhas, havendo tambem bilhetes validos para toda a rede.

Dos seus preços resulta, como é de prever, poder o publico fazer importantes economias nos gastos de transporte.

Tomemos, para exemplo, um percurso de 35 kilometros, muito regular para um assignante viver distanciado do ponto onde tem que ir todos os dias.

Fará portanto 70 kilometros por dia e, mesmo abstraindo os domingos e dias santificados, em 300 dias uteis do anno percorrerá 21.000 kilometros.

O bilhete de 2.ª classe, por um anno, custa-lhe réis 50\$000 ou menos de 2,4 réis por kilometro.

Assim fará por 166 réis por dia o mesmo percurso em que, pela tarifa ordinaria, pagaria 1\$080 réis. O abatimento é, pois, de 85 por cento.

Chamamos a attenção de quem desejar tomar d'estes bilhetes para as condições 5.ª e 9.ª, que offerecem certa novidade, sendo alias de toda a justiça.

O bilhete não pôde ser prorogado por mais de um mez, isto é, o assignante que o tiver tomado por um

semestre, por exemplo, não poderá prorogar-o por outro semestre, pagando a diferença para o preço por anno.

Reducção do minimo da tarifa 10 da companhia real. — Conforme o *aviso* que adiante publicamos, desde 16 do corrente o minimo de peso para a applicação da tarifa especial n.º 10 ás mercadorias expedidas das estações de Lisboa a Pova para as de Gaia ou Porto, ou vice-versa, é reduzido de 1.000 kilogrammas a 100.

Beneficia esta modificação um grande numero de mercadorias que entram na classificação d'esta tarifa.

Bilhetes baratos

Começa no dia 4 a venda de bilhetes de ida e volta para Sevilha, por motivo das festas da semana santa e da feira annual que ali attrae a mais extraordinaria concorrência todos os annos.

Os preços d'estes bilhetes são: de Lisboa, Coimbra ou Figueira da Foz, 1.ª classe 13\$500 réis, 2.ª 11\$200, 3.ª 8\$200; e do Porto, 1.ª classe 16\$000 réis, 2.ª 13\$200 e 3.ª 9\$200, mais em todos os casos as diferenças de cambio que só no dia podem ser fixadas segundo as cotações cambias, e que regulam por uns 17,3 p. c. sobre a parte respectiva ás linhas hespanholas, o que dará approximadamente um augmento de 1\$270 réis em 1.ª classe, 1\$110 em 2.ª e 800 em 3.ª, sobre os preços supra.

Escusamos de repetir o que já aqui temos dito sobre as originalissimas festas que Sevilha offerece aos seus visitantes n'estes dois periodos, sendo as mais notaveis as procissões de quarta, quinta e sexta feira, 10, 11 e 12 d'abril e a feira nos dias 18, 19 e 20.

A ida póde fazer-se em qualquer dia até 16 e o regresso desde o dia 13 até 23.

Para maior commodidade do publico, os comboios correios ascendentes dos dias 4 a 9 e 13 a 21, e os descendentes dos dias 5 a 10 e 14 a 22 terão uma carruagem toilette-cama, cujos logares poderão ser utilizados pelos passageiros portadores de bilhetes de 1.ª classe d'este serviço, ou da tarifa geral, pagando a sobretaxa de 1\$500 réis, tanto á ida como á volta.

Société anonyme des Forges et Usines de Gilly

Do meio do grande movimento industrial que se opera na Belgica e torna este paiz considerado e admirado por toda a Europa, pela concepção fecunda e pela actividade productora, levada a um grau de perseverança extraordinaria, destaca-se, pelos aperfeiçoamentos introduzidos nos productos da sua especialidade, a sociedade de Gilly, de que hoje nos vamos occupar.

Ha muito que esta empresa gosava da confiança geral do publico, sendo procurada por numerosos estabelecimentos nacionaes e estrangeiros, com encomendas de machinas da sua fabricação, unanimemente reconhecidas como as mais perfeitas no genero; mas um facto recente veiu augmentar o bom credito da sympathica sociedade, que hoje é justamente considerada como uma das mais florescentes instituições fabris da Belgica.

Na ultima exposição universal de Antuerpia alcançou um novo triumpho a sociedade de Gilly.

A sua exposição constou de tres trabalhos de grande belleza e perfeito acabamento, que lhe valeram os mais justos elogios, e que passamos a enumerar, acompanhando-os das gravuras explicativas.

Em primeiro lugar destacava-se um martello-pilão de effeito duplo. A execução d'esta machina é verdadeira-

mente primorosa; mas como é já sobejamente conhecida não insistiremos sobre os seus detalhes.

O segundo producto exposto era uma prensa dupla para a fabricação de *briquettes* de carvão.

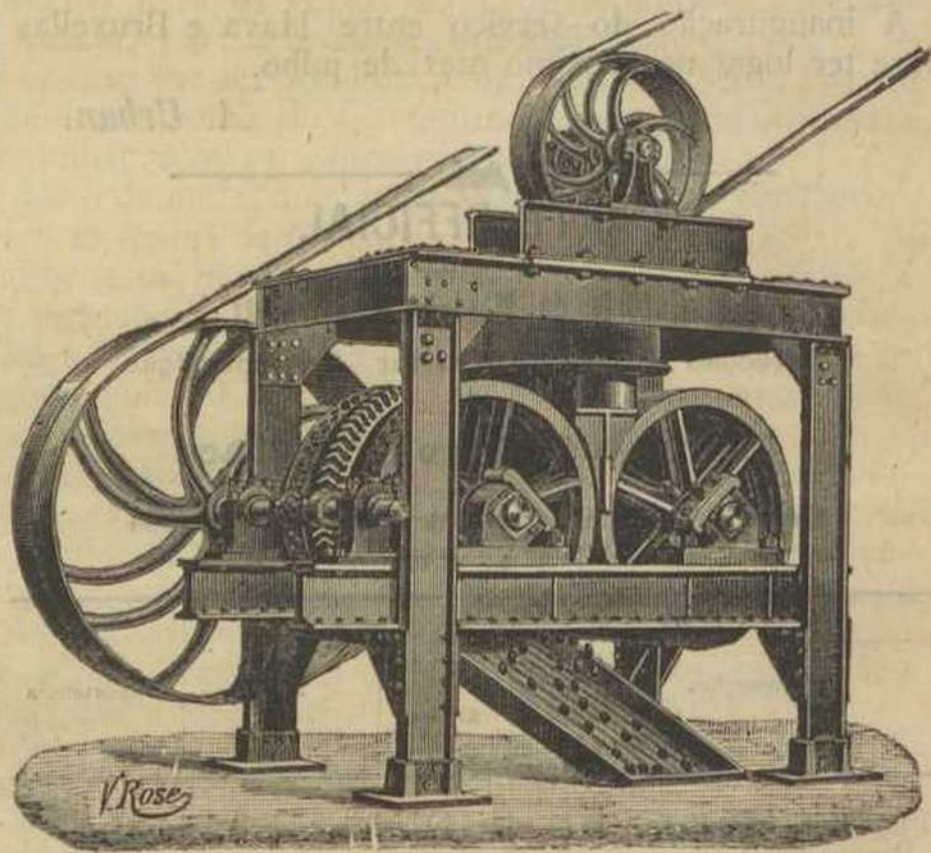
De todos os systemas de prensas d'este genero, para agglomeração de carvão, só dois typos estão actualmente em uso: a prensa de fôrmas fechadas e a de fôrmas abertas.

A prensa exposta pela sociedade de Gilly pertence a este ultimo genero; permite o trabalho com carvão molhado, ainda que contenha 20 por cento de agua; tem uma construção simples, porém solida, e o consumo é quasi nullo.

As peças que compõem a prensa foram construidas de fôrma a poderem resistir ás maiores pressões. Quando sobrevem qualquer obstaculo, a correia corre sobre a roldana principal e a machina pára immediatamente.

A compressão ordinaria regula de 100 a 120 kilogrammas por centimetro quadrado e a cohesão dos productos attinge a média de 65 a 70 por cento. Como se sabe, as companhias de caminhos de ferro exigem unicamente uma cohesão de 50 por cento, nos seus cadernos de encargos. A producção regula por 15 toneladas por hora.

Em terceiro lugar figurou uma prensa para bolas de carvão ovoides, que se compõe essencialmente de quatro rodas tangenciaes. Cada roda tem 96 cavidades



Machina para ovoides

e a sua velocidade normal é de duas voltas e meia por minuto. A producção da prensa é de 5 toneladas por hora e o peso das bolas pode variar de 140 a 180 grammas.

O peso da prensa é de 10.400 kilos. A sociedade costuma construir tambem prensas eguaes com 3 fileiras de alveolos, produzindo, por hora, 7 toneladas e meia.

Estas prensas são d'uma construção em extremo cuidadosa, com materiaes especiaes escurpulosamente escolhidos, evitando-se assim qualquer desarranjo no funcionamento do aparelho.

O combustivel, obtido por esta fôrma, é preferivel sobretudo para uso domestico e a perda é relativamente pequena. Ajuntemos que o transporte d'estas bolas se opera com a maior facilidade, podendo mesmo ser transportadas nos porões dos navios, sem que sofram deterioração alguma.

As machinas de *briquettes*, sahidas das officinas de Gilly, estão hoje adoptadas nas principaes companhias

que exploram a industria respectiva. Entre outras, são empregadas estas machinas pelas Charbonnages de Maugréout, em Confreston; de Houssu, em Haine-Saint-Paul; de Bois-Delville, em Jumet; de Bonne-Fin, em Liège; de Sacré-Madame, em Dampremy; pelas sociedades das Minas de Sainte-Foi-l'Argentiére (Rhen); de Wérister, em Beyne Heusay (Liège); das Minas de Wiesche, na Allemanha; das Minas de Ostricourt, em Libercourt; da companhia marítima ingleza, em Cardiff; nas Minas de Francisca, na Westphalia; nas de Blankenburg, na Allemanha; nos estabelecimentos dos srs. Iglesias & C.^a em Pola de Gordon, em Hespanha; do sr. Bondonneau, em Paris; e em muitas outras partes, cuja enumeração seria extensissima, e onde os resultados obtidos tem sido impecavelmente satisfactorios.

Alem d'isso, a Sociedade de Gilly tem actualmente entre mãos um grande numero de encomendas, onde mais uma vez vae affirmar o esmero do seu trabalho e a rapidez da execução.

A Sociedade occupa-se tambem na construcção de machinas de extracção e de fieiras; de machinas de extracção de juntas articuladas; de espeques fundidos; de aterradores a vapor; de guindastes locomoveis; de trituradores e lavadouros; de compressores e perfuradores; de geradores multitubulares; de motores a gaz e a petroleo.

A Sociedade de Gilly é, pois, um dos estabelecimentos no seu genero, cuja importancia dia a dia se accentua e que, na exposição de Antuerpia, obteve um successo altamente lisongeiro.

Congresso de caminhos de ferro

5.^a sessão em Londres

O programma para esta sessão, que acaba de nos ser communicado, é o seguinte:

A abertura solemne do congresso será feita por Sua Alteza o principe de Galles no dia 26 de junho.

5.^a feira 27, 6.^a feira 28 e sabbado 29—excursões industriaes ás grandes fabricas de Liverpool, Manchester e Crewe.

2.^a feira, 1 de julho—sessão de commissões.

3.^a feira 2—sessão.

4.^a feira 3, e 5.^a feira 4, de manhã—sessões; de tarde—excursões industriaes ás proximidades de Londres.

6.^a feira 5—sessão.

Sabbado 6, de manhã—sessão; de tarde—excursão de recreio.

2.^a feira 8—sessão.

3.^a feira 9, de manhã—sessão; de tarde—encerramento do congresso.

4.^a feira 10—visita á ponte de Forth e á Escocia.

A comissão internacional permanente para esta 5.^a sessão tem por presidente M. Dubois, administrador dos caminhos de ferro do Estado belga; vice-presidentes: M. Picard (Alfredo), inspector geral de pontes e calçadas, presidente da secção de trabalhos publicos do commercio e da industria no conselho do Estado de França; M. Urban (Julio), director geral do caminho de ferro do Grande Central Belga, presidente da Sociedade geral belga de caminhos de ferro economicos.

A secção ingleza da comissão internacional é presidida por Sir Andrew Fairbairn, director do Great Northern Railway, membro da comissão internacional; vice-presidente, Lord Emlyn, deputado chairman do Great Western Railway.

Do comité de direcção da comissão internacional são:

presidente, M. A. Dubois; membros, MM. Brioschi, de Bruyn, Sir Andrew Fairbairn, MM. Griolet, Auguste de Laveleye, Ramaeckers; secretario, M. Louis Weissenbruch; thesoureiro, M. Holemans.

Portugal tem representação no congresso, alem do Ministerio das Obras Publicas, como delegado do governo adherente por 4 delegados pelas linhas do Estado, 5 pela Companhia Real, 3 pela Beira Alta, 3 pela Nacional, 3 pelos caminhos de ferro do Estado nas colonias.

NOTAS DE VIAGEM

XVIII

Colonia—Aix-la-Chapelle—Verviers

Terminei por agua o artigo anterior e por agua começo este, fazendo um aviso a quem me lê.

É conhecido o gracejo que se faz com os muitos Johanns Marias Farinas que todos annunciam ser os *verdadeiros*, vendendo o verdadeiro producto da perfumaria, a afamada agua de Colonia.

Pois quem vae ali que procure ser mais feliz do que eu, que tambem quiz trazer um frasquinho do famigerado perfume e fui a um dos *verdadeiros* Farinas, alojado na Jülich's Platz n.º 4, e só consegui gastar 2 marcos n'uma gotta de agua do Rheno, cuidadosamente rolhada para que não lhe fuja o cheiro... a bafio.

Colonia possuia já uma das maravilhas do mundo, a sua preciosa cathedral; hoje possui uma segunda maravilha, a sua sumptuosa estação de caminhos de ferro.

Situada ao lado da cathedral, em nada o seu aspecto moderno, garrido, prejudica o conjuncto d'aquella praça; bem pelo contrario, olhando-se a um tempo os dois monumentos, parece que elles, apesar de differentes em estylo e em idade, se casam bem um com o outro.

É que mais de uma vez Colonia foi o centro artistico da Allemanha, na idade média, e portanto, hoje, ao reconstruir a sua estação central, não podia deixar de imprimir-lhe o cunho do bello, do grandioso, que é herança no espirito d'aquelle povo.

A estação é no estylo Renascença e uma das mais grandiosas da Europa.

A fachada tem 165 metros de comprimento, a face lateral 50 de largo.

A *gare* é elevada do nivel da rua uns 8 metros, subindo-se por uma larga escada, ainda assim não muito bem situada, emquanto a nós, porque para ella conduz uma passagem em tunnel.

Na parte ao nivel da praça é a comprida sala, com 18 bilheteiras, devidamente separadas e com letreiros bem visiveis, indicando os destinos para onde vendem bilhetes.

N'umas só se vendem 1.^{as} classes, n'outras 2.^{as} ou 3.^{as}; a 4.^a classe é ainda separada. Aqui só bilhetes para o serviço interno, ali só o serviço internacional, etc.

Em seguida é a sala de entrega das bagagens, onde um movimento extraordinario continuamente demonstra a enorme affluencia de passageiros que ha por aquella estação, nos comboios que chegam e partem a todo o momento em differentes direcções.

Estas duas salas são de uma extraordinaria belleza. As paredes cobertas de lindos azulejos; as portas e janellas com artisticas vitrages de côres; a construcção das bilheteiras e outros escriptorios, em madeira polida, é o mais elegante possivel, formando um conjuncto admiravel, e entre estas duas salas fica a passagem a que

acima me referi, e que conduz á escada que vae ao 1.º andar.

Ahi o aspecto é outro, mais grandioso ainda.

A plataforma occupa um espaço de 255 metros por 92, abrigado por uma cobertura envidraçada de um só arco. Um verdadeiro palacio de crystal.

Ao centro eleva-se uma construcção em madeira, vidro e azulejo, applicada a restaurante e a salas de espera das quatro classes, medindo 53 por 33 metros e 7 de altura.

O transporte das bagagens de um para outro pavimento é feito por um ascensor de um systema engenhoso, que vou tentar descrever:

A meio da plataforma ha uma grade de ferro, reservando um espaço de uns 2 metros por 3 — o necessario para um tricyclo de transporte de bagagens.

Quando ha que descer um carro, o conductor d'elle abre as cancellas d'essa grade e, automaticamente, do centro do espaço a que me referi, levantam-se para os lados dois alçapões de ferro, deixando a descoberto um estrado, para onde o carro é impellido pelo conductor.

Depois este fecha as cancellas e, ao mesmo tempo que o estrado desce com o carro fecham-se sobre elle os alçapões, de fôrma a evitar que se dê qualquer desastre, caso alguém abrisse a grade — o que julgo não se pôde fazer facilmente.

Para a subida do carro a manobra é inversa; as tampas vão abrindo até o carro apparecer e, logo que este é retirado e as cancellas fechadas, descem de novo a fechar.

Esta monumental estação e as suas linhas occupam uma area de 22 kilometros quadrados, menos 9 do que a de Francfort; levou 8 annos a construir, só o edificio, e custou mais de 8:000 contos de réis.

Partindo de Colonia, o comboio descreve logo uma grande curva, deixando a margem do Rheno, e percorrendo uma recta atravez de terrenos fertes e povoados. A menos de meia hora de marcha passamos o tunnel de Königsdorf, de 1:500 metros, durante o qual as carruagens não são illuminadas.

Uma pequena ponte sobre o Erft, novo tunnel, mais pequeno, e eis-nos em Düren, ponto de bifurcação de varias linhas secundarias.

Nova ponte sobre o Roer, e em breve passamos Eschweiler, onde da janella da carruagem podemos gosar um bello panorama do valle, até que o novo tunnel nol-o tira á vista, para, á sahida, nos extasiarmos de novo com a brilhante paisagem do valle do Inde.

Mais dez kilometros, e eis-nos á vista de uma das mais bonitas cidades da Prussia — Aix-la-Chapelle, ou Aachen — que bastante senti não poder visitar, contentando-me em vel-a do comboio.

Que, diga-se a verdade, bastante tempo tive para isso, apesar de interessado, como estava, a vêr as mais originaes manobras a que fomos obrigados, por causa de outros comboios que tomavam as linhas e não nos queriam deixar passar.

Oito vezes o machinista avançou e recuou, achando-se os passageiros quatro vezes em frente da estação, ora n'uma linha, ora n'outra. E creio que a cousa não era regular, porque vi grande discussão entre o conductor e o chefe — parecia um comboio portuguez.

Uns 20 minutos depois parámos na ultima estação allemã, Herbesthal, d'onde partimos 54 minutos antes... de termos chegado.

E' isso devido a que o meridiano da Belgica atraza uma hora em relação ao da Allemanha.

Em Herbesthal ha um bom bufete; mas os passageiros que entram na Belgica não podem aproveitá-lo, porque o horario não lhes dá tempo para comer.

O jantar *devia ser* em Verviers, onde ha regularmente meia hora de paragem, mas — que o leitor que fizer esta viagem se previna — nada mais detestavel do que o restaurante de Verviers.

Nem a mais ordinaria locanda tem tanta falta de commodidades, de generos, de attensões para com o publico!

Passando ali o comboio, em que eu ia, ás 7 da tarde, não se comprehende como não havia jantar, nem um caldo, nem café, nem cousa alguma quente!

Apenas um fiambre mal feito e quasi pôdre, um vinho detestavel, um queijo como pedra; — é pasmoso!

E desdenhamos do nosso paiz, queixamo-nos dos nossos restaurantes. Vão para lá e verão, e pagarão por esse tal prezunto, pão, queijo e vinho 4 francos, isto é, uns 800 réis.

Desenfada-nos d'este contratempo o excellente serviço da linha do Estado Belga, com as suas commodas carruagens de corredor lateral, lavabo, bellos estofos e todas as commodidades de que disfructam os passageiros de 1.ª classe como se andassem em luxuosos salões.

E logo adiante esquecemos tudo á vista do interesse da linha que, acompanhando o curso do Vesdre, mas não podendo seguil-o nas suas tortuosidades, tem que passar de uma a outra margem, atravessando-o continuamente sobre elegantes pontes e perfurando as encostas por tunneis, em numero de dez, nos 25 kilometros que nos separam de Liège.

Ao sahir de cada tunnel, a paisagem é sempre variada por grande numero de casas de campo, fabricas, jardins, cascatas em que a ribeira se precipita, fundos valles e elevados montes.

São 15 as pontes em que atravessamos o rio, e não inferior o numero dos viaductos para galgar os valles e ravinas das duas margens.

A cada momento o rio apresenta-se-nos em sentido transversal á linha, e occasiões ha em que as obras d'arte se succedem sem interrupção.

Delicioso este percurso.

Por fim, uma ponte de 5 arcos, com 152 metros de comprimento por 5 de largo, para via dupla e estrada ordinaria, salva o Meuse, e eis-nos em Liège, onde me fico para seguir a minha descripção no proximo artigo.

As grèves nos caminhos de ferro

Tornando-se urgente regular, de fôrma a estabelecer uma legislação adequada ao caso, a situação respectiva dos empregados dos caminhos de ferro do Estado e o Estado, nos conflictos levantados entre as duas entidades, o presidente do gabinete francez, o sr. Ribot, apresentou ao parlamento um projecto de lei relativo ao assumpto, que tanto tem preocupado as attensões geraes, nos ultimos tempos, d'uma fôrma mais ou menos grave.

O projecto que o sr. Ribot elaborou é precedido d'um relatorio em que aquelle estadista expõe os motivos que levam o governo á adopção d'estas medidas.

Depois de examinar quaes as attribuições e o modo de funcionamento dos syndicatos profissionaes, e a influencia que elles exercem na declaração das grèves e na sua sustentação, o ministro reconhece a que funestos excessos pôdem dar logar os conflictos d'este genero e quanto se tornam nocivos ao serviço publico e á ordem geral.

Analysando uma proposta que foi apresentada no Senado, tambem ácerca d'este gravissimo assumpto, e

na qual se estabelece, como principio, a prohibição expressa do abandono do trabalho, por meio da combinação collectiva que constitue a greve, o sr. Ribot considera esse projecto como offensivo da liberdade individual.

Julga o governo, porém, encontrar o meio de providenciar efficazmente sobre os deveres que competem aos empregados do Estado, e sobre as penas a applicar sobre delictos de greve, recorrendo ás prescripções da lei de 15 de julho de 1889, sobre o recrutamento na armada, a cujas disposições, concernentes ao caso, entende que devem estar subordinados todos aquelles que servem o Estado.

Assim, propõe o ministro a substituição dos artigos 414 e 415 do codigo penal, que se referem á liberdade de trabalho, pelas seguintes disposições que obedecem á doutrina do art.º 51 da citada lei de 15 de julho de 1889.

Segundo o projecto, o art.º 414 doCodigo Penal é modificado da seguinte fórma:

«Será punido com a pena de prisão, de 6 dias a 3 annos, e com uma multa que regulará de 16 a 3.000 francos, ou n'uma d'estas penas, isoladamente, todo aquelle que, por meio de violencias, vias de facto, ou fraudulentas manobras, provocar e sustentar, ou tentar provocar e sustentar, o abandono colectivo do trabalho, com o fim de produzir a alta ou baixa dos salarios, ou prejudicar o livre exercicio do trabalho e da industria.»

O art.º 415 é substituido pelo seguinte:

«Será punido com a pena de prisão de 6 dias a 2 annos, e com a multa de 15 a 500 francos, ou só n'uma d'estas penas, todo aquelle que, fóra dos casos previstos no artigo antecedente, provocar e sustentar, ou tentar fazel-o, o abandono geral do trabalho por parte dos operarios e empregados de qualquer serviço publico a que sejam applicaveis as disposições especiaes do art.º 51 da lei de 15 de julho de 1889 sobre o recrutamento da armada.»

Salamanca ás fronteiras

Um artigo, certamente muito pensadamente publicado no *Commercio do Porto* e extractado em telegramma para Lisboa, tem chamado nos ultimos dias a attenção de todos que se entendem em assumptos financeiros e ferro-viarios.

O articulista, fazendo indirecta justiça á boa administração que a direcção do Minho e Douro tem feito na exploração da linha de Salamanca, diz:

«Os deficits da exploração da linha de Salamanca, desde junho de 1886 a 31 de dezembro de 1894, elevam-se a 1.090.000 pesetas, ou cerca de 121.000 pesetas por anno; mas, nos tres ultimos annos, esta quantia já não representa média, conforme se verifica pelos seguintes algarismos, que demonstram o theorema que apresentamos:

EM PESETAS

| | Receitas | Despesas | Deficita |
|-----------|----------|----------|----------|
| 1892..... | 472.148 | 57.6106 | 103.957 |
| 1893..... | 539.942 | 54.6797 | 7.555 |
| 1894..... | 538.819 | 54.6568 | 7.749 |

«Em conclusão, da média de 220 contos annuaes desceu o deficit, nos dois ultimos annos, a 1:500.000.

«Basta que o transporte do sal portuguez para Hespanha adquira maior desenvolvimento, para annullar, por completo, o deficit e para haver um importante saldo positivo. O movimento dos dois mezes d'este anno, apesar dos rigores do inverno, já denunciou a progressão successiva no trafego. O periodo dos deficits póde considerar-se extinto, e, portanto, as mais graves difficuldades para uma solução satisfactoria estão resolvidas.

«O governo hespanhol ainda não liquidou a conta da subvenção, que foi prefixada, na real ordem de 23 de dezembro de 1881,

na importancia de 11.886.608 pesetas, por não estarem ainda concluidas todas as obras do caderno de encargos; mas pouco falta para a sua conclusão, pois a conta de *acabamentos* já ascende a 1.500.000 pesetas.

«Terminadas as pequenas obras que faltam para o preenchimento de todas as obrigações contrahidas com o governo hespanhol, ficarão livres cerca de 500 contos, por se poder dispôr do deposito de garantia e haver direito a receber o saldo da subvenção.

«N'esta situação, o futuro da linha está perfeitamente garantido e nenhuma duvida poderá levantar-se para que se possa contar com os excedentes da exploração para qualquer operação financeira.»

Até aqui perfeitamente, salvo o calculo da média que vemos no primeiro periodo supra, que a nós nos dá 126.984 pesetas, se se inclue o mez de junho de 1886 e 128.235 se não se inclue.

Em seguida começa a planear um projecto de resgate d'aquellas linhas pelo Estado portuguez; para o qual expõe o seguinte programma:

1.º Ficar definitivamente a cargo da direcção do Minho e Douro a exploração da linha de Salamanca, fazendo-se prévio accordo com o governo hespanhol, para que a fiscalização e jurisdicção do paiz sejam applicadas á nova administração, que poderá ser apresentada pelos liquidatarios da Companhia das Docas.

2.º A linha será encorporada na do Minho e Douro, sendo adquirida pela quantia de 6:060 contos. N'este preço está incluído o direito a haver do governo hespanhol o saldo da subvenção em divida e o deposito de garantia.

3.º Rescisão do contracto celebrado com a Companhia das Docas e Caminhos de Ferro Peninsulares, nos termos do artigo 1.º da lei de 29 de agosto de 1889, voltando para o Estado a exploração do porto de Leixões e cessando o arrendamento da linha de Salamanca.

4.º O pagamento da linha de Salamanca será encontrado nos creditos do thesouro sobre os Bancos portuenses, os quaes actualmente devem regular por 3:000 contos.

5.º A annuidade de 270 contos, estabelecida por leis de 22 de julho de 1882 e 29 de agosto de 1889, deixará de ter a applicação que nas mesmas leis se mencionou e será destinada a amortização e juros de um emprestimo de 3:060 contos, que será levantado para liquidação final do preço da aquisição da linha de Salamanca.

6.º O governo contractará com o Banco de Portugal o emprestimo de 3:060 contos, por um juro que convencionar e por praso não superior a 30 annos, hypothecando a linha ao cumprimento de estipulações pactuadas.

7.º Este emprestimo será regulado de modo a evitar que a circulação fiduciaria exceda o limite fixado no § 2 do artigo 62.º da lei de 30 de junho de 1893.

§ unico. A garantia subsidiaria, dada pelos Bancos no contracto de 8 de julho de 1891 com o Banco de Portugal, para resgate das emissões de notas, que foi constituida com os direitos dos mesmos Bancos á propriedade da linha de Salamanca, será substituida no convenio entre o governo e o Banco de Portugal.

8.º Os Bancos Commercial do Porto e Alliança serão os liquidatarios da Companhia das Docas, e, n'essa qualidade, distractarão todas as obrigações com os diversos interessados no Syndicato Portuense e com todas as entidades ligadas a esta operação, fazendo cancellar todos os titulos que possam originar direitos sobre a linha de Salamanca.

Este plano não agradou em geral porque — francamente o diremos — ninguém já póde admittir, de bom grado, que por qualquer fórma e sob qualquer pretexto o thesouro arrisque mais dinheiro n'aquella mal-fadada linha.

Ha esperanças de que ella comece a dar producto liquido? Ha todas, mas razão demais para que não alteremos o *statu quo* que tão promettedor se nos apresenta para um futuro proximo.

Realizar qualquer nova operação só pelas esperanças que mal surgem, seria continuar no systema que tão caro nos sahiu no passado, sem mostrar emenda no ensinamento que os factos nos trouxeram.

Que os interessados no negocio Salamanca tenham a coragem de esperar. Por enquanto julgamos mais que extemporanea, imprudente mesmo, qualquer nova exigencia em bem dos seus affectados interesses que bem caros tem custado a elles e ao paiz.

E' a nossa opinião.

Logares marcados

Renovando a iniciativa da circular ministerial de 17 de maio de 1889, pela qual o governo francez recomendava ás companhias a necessidade de serem dadas aos seus empregados instrucções relativas a garantir aos passageiros a posse dos logares marcados nas carruagens, o ministro das Obras Publicas acaba de se dirigir officialmente ás administrações ferro-viarias, indicando d'esta vez um meio pratico de obstar aos repetidos abusos que se estão dando, e recommendando-o ao estudo consciencioso das companhias.

Consiste o meio apontado na faculdade concedida aos passageiros de adquirir, mediante uma quantia minima, um bilhete, na forma de recibo, cujo talão ficará em poder do empregado, pelo qual é garantido officialmente o logar que o passageiro marcou, e no qual será affixado um cartão, indicando a sua occupação.

Este projecto tem, effectivamente, razão de ser, e é de mais provavel validade, decerto, do que o são os objectos deixados no logar vago, que tanto podem representar um passageiro, como serem depostos propositadamente a fim de illudir o publico e conservar o espaço devoluto.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

O conselho d'administração d'esta companhia tem a honra de prevenir os srs. obrigacionistas, tanto por titulos existentes em circulação no dia 1 de janeiro de 1894, como por titulos provisorios representativos de obrigações dadas em pagamento da divida fluctuante, de que vae ser paga, no dia 1.º de abril proximo futuro, a quantia correspondente ao *coupon* (ouro) do 2.º semestre de 1894 das obrigações privilegiadas de 1.º grau, emittidas, trocadas ou estampilhadas.

Não estando ainda realizada essa troca, nem a estampilhagem, o pagamento do dito *coupon* do 2.º semestre de 1894 será effectuado:

— quanto ás obrigações correspondentes á divida fluctuante, com a apresentação do *coupon* respectivo ao dito semestre, anexo aos titulos provisorios que foram emittidos;

— quanto ás antigas obrigações existentes na circulação, seguir-se-ha, para o pagamento dos juros do dito 2.º semestre de 1894, o mesmo processo que foi adoptado para o pagamento dos *coupons* correspondentes ao anno de 1893 e 1.º semestre de 1894, isto é, cada uma das obrigações existentes receberá um terço do *coupon*, dividido pelas correspondentes obrigações privilegiadas.

Fica entendido que as 94.510 obrigações de 4 1/2 % (Beira Baixa) receberão cada uma d'ellas o *coupon* integral, mas reduzido ao juro annual de 3 %.

Dos *coupons* das obrigações de 3 % haverá que deduzir os impostos em França (0f,30) por *coupon* das obrigações privilegiadas.

Assim, os titulos provisorios de obrigações privilegiadas do 1.º grau apresentarão o *coupon* n.º 2, correspondente ao dito 2.º semestre de 1894, recebendo por cada obrigação 7f,30.

As obrigações antigas de 3 % apresentarão:

— quanto ás da 1.ª á 6.ª series, o *coupon* n.º 68, recebendo por cada um 2f,40;

— as da 7.ª serie, o *coupon* n.º 9, recebendo tambem por cada *coupon* 2f,40.

As obrigações existentes de 4 % apresentarão o *coupon* n.º 15, recebendo por cada um 3f,20.

As obrigações existentes de 4 1/2 % 1.ª serie 1886 (Beira Baixa), apresentarão o *coupon* n.º 16, recebendo cada um 6 marcos.

As obrigações existentes de 4 1/2 % 2.ª serie, apresentarão o *coupon* n.º 10, recebendo por cada um 3 marcos.

As obrigações existentes de 4 1/2 % 3.ª serie, apresentarão o *coupon* n.º 11 e receberão por cada um 3 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados, desde o dia 1 de abril proximo futuro inclusivé, em Lisboa, na séde da companhia, ao cambio do dia e com deducção de 10 % do imposto de rendimento em Portugal.

O pagamento em França, Londres, Allemanha e na Belgica, será realizado tambem nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, de accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Lisboa, 22 de março de 1895.

Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro Africanos

E' convocada a assembléa geral ordinaria a reunir na séde da companhia, rua dos Douradores, 159, no dia 6 de abril proximo, pelas doze horas do dia, a fim de se tratar:

1.º Da approvação do balanço e contas relativas ao anno de 1894;

2.º Reforma dos estatutos, com relação aos corpos gerentes, segundo o exposto na circular, que em tempo será enviada aos srs. accionistas;

3.º Eleição dos corpos gerentes.

Lisboa, 22 de fevereiro de 1895. — O secretario, J. M. de Azevedo.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de março.

A situação da nossa praça, na quinzena que finda, não soffreu modificação sensível sobre a anterior, havendo pouca animação nos mercados, realizando-se poucas operações. Isto demonstra que não ha confiança no estado das cousas publicas. Emquanto esta se não restabelecer sobre bases seguras, não é possível que o nosso mercado interno se anime. O Banco de Portugal continúa a manter a sua taxa de 6 p. c. para os descontos, enquanto no mercado regula a 5 1/2. O cambio do Rio de Janeiro sobre Londres continúa oscillante, na escala de 9, com intermittencias. Os fundos brasileiros em Londres animaram, subindo a 79,37, baixando depois gradualmente até 78,75. O externo portuguez baixou de 26,37 a 25,87. O comité dos portadores de titulos estrangeiros (*foreign bond's holders*) de Londres publicou mais um manifesto, explicando a sua opposição a que fossem admittidos á cotação 5 1/2 milhões sterlingos de titulos externos portuguezes de 3 % (1892) e attribuindo a sua attitude ao facto do governo portuguez não chegar a accordo com elles.

As inscripções d'assentamento, que deixámos a 35,45 no fim da anterior quinzena, teem-se conservado quasi inalteraveis entre essa cotação e a de 35,60, com pequenas differenças. As de *coupon* regularam a 35,50. As obrigações do emprestimo de 1888 (4 p. c.) regularam a 15,9000 réis, com pequenas transacções. As obrigações prediaes de 6 p. c. ass. (sempre procuradas) estão a 93,800 réis, as de 5 p. c. ass. a 90,000 réis. As de *Loanda-Ambaca* regularam de 74,000 a 74,500 réis. As acções do Banco de Portugal fixaram-se em 118,000 réis, mas com pequena procura, as do Commercial de Lisboa a 100,000 réis, as do Lisboa & Açores a 102,000 réis, as do Banco Ultramarino a 57,900 réis, sem transacções.

Reuniu hontem, na sala da camara do commercio, a assembléa geral da Companhia Nacional de Caminhos de ferro, approvando, sem discussão, o relatorio e contas da ultima gerencia, e reelegendo os seus corpos gerentes.

Está publicada a estatistica aduaneira de janeiro a agosto de 1894. A reexportação de generos ultramarinos elevou-se n'esse periodo a mais de 5 000 contos, o que é importante. A exportação de ouro e prata em barra e em moeda elevou-se a mais de 3:420 contos, enquanto que a importação n'estas especies pouco excedeu a 92 contos. N'esse periodo, a importação de trigo attingiu o valor de mais de 3:667 contos. A exportação de mineraes excedeu 1:687 contos. A exportação de vinhos (incluindo Porto e Madeira) subiu a 6:500 contos. O movimento geral do commercio subiu a mais de 48:000 contos (importação e exportação reunidas). O rendimento das alfandegas subiu n'esse periodo a 11:341 contos.

N'um relatorio official, ha poucos dias publicado, vem consignado que a industria da pesca em Portugal, occupando uma população de mais de 30.000 individuos, representa um valor de mais de 4:000 contos.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

| | Dinh. | Papel | | |
|--------------------|---------|---------|--------------------|---------|
| Londres 90 d/v... | 42 5/16 | 42 1/4 | Desconto no Ban- | |
| " cheque... | 42 1/16 | 42 | co de Portugal. | 6 % |
| Paris 90 d/v..... | 673 | 674 | No mercado..... | 5 1/2 % |
| " cheque..... | 677 | 678 | Agio B. Ayres .. | 247 |
| Berlim 90 d/v.... | 273 | 274 | Cambio Brazil .. | 9 3/4 |
| " cheque ... | 276 | 278 | Premio da libra... | 1.150 |
| Francfort 90 d/v.. | 273 1/2 | 274 1/2 | | |
| " cheque | 276 1/2 | 278 1/2 | | |
| Madrid cheque ... | 1.030 | 1.045 | | |

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

MARÇO

| | 16 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | — | — | — |
|----------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---|---|---|
| Bolsa de Lisboa: | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Inscrições assent. | 35,60 | 35,60 | — | — | 35,60 | 35,60 | 35,60 | — | 35,60 | 35,60 | 35,50 | 35,50 | 35,47 | — | — | — |
| » coupon | 35,50 | 35,50 | — | 35,50 | 35,60 | 35,45 | 35,50 | — | 35,45 | 35,45 | 35,45 | 35,48 | 35,45 | — | — | — |
| Divida externa | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Obrig. 4 1/2 0/0 1888 prem. | — | 15.900 | — | 15.900 | 15.900 | 15.900 | 15.900 | — | — | 15.900 | — | — | — | — | — | — |
| » 4 1/2 0/0 1888 as. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » 4 0/0 1890 coup. | — | 43.100 | — | 43.200 | 43.200 | — | — | — | — | 42.800 | — | 42.500 | — | — | — | — |
| » 4 1/2 0/0 88-89 as. | — | — | — | — | 48.700 | 48.700 | 48.600 | — | — | 48.200 | 48.200 | — | 48.000 | — | — | — |
| » Tabacos coup. | — | 106000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Ações B. de Portugal | 118000 | 118000 | — | 118000 | 118500 | 118000 | 118000 | — | 118000 | — | 117500 | 117500 | — | — | — | — |
| » » Commercial | 100000 | 100000 | — | 100000 | 100000 | 100000 | 100000 | — | 100000 | 100000 | — | — | — | — | — | — |
| » » N. Ultram. | 57.900 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » » Lusitano. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » Tabacos coup. | — | — | — | — | — | — | — | — | 65.000 | — | — | — | — | — | — | — |
| » Comp. Real. | — | — | — | 11.000 | — | — | — | — | 11.000 | — | — | 11.000 | 11.000 | — | — | — |
| Obrig. prediaes 6 0/0 .. | 93.800 | — | — | 93.800 | 93.800 | 93.800 | — | — | 93.500 | 93.500 | 93.000 | 93.000 | 93.000 | — | — | — |
| » » 5 0/0 .. | — | — | — | — | — | 90.000 | — | — | 90.000 | — | — | 89.800 | 89.500 | — | — | — |
| » » 4 1/2 0/0 .. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » Comp. Real 3 0/0 .. | — | — | — | — | 27.800 | 27.800 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » C. Nacional | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 21.000 | — | — | — | — | — |
| » Atravez Africa. | 74.200 | 74.000 | — | 74.400 | 74.600 | 74.500 | 74.500 | — | 74.500 | 74.400 | 74.500 | — | 74.500 | — | — | — |
| Bolsa de Paris: | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 0/0 portuguez. | 26,50 | 26,35 | 26,40 | 26,40 | 26,15 | — | 26 | 26,05 | 26,15 | 26,05 | 25,81 | 25,68 | 25,62 | — | — | — |
| Ações Comp. Real. | 45 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » Madrid-Caceres | 60 | 59 | 58 | — | 58 | 58 | 58,50 | 50 | 50 | — | 60 | — | — | — | — | — |
| » Norte de Hesp. | 115 | 115 | 116,50 | 113 | 111 | 114 | 114,50 | 116,87 | 114 | 113,25 | 112 | — | — | — | — | — |
| » Mad. Zaragoza. | 167,50 | 166,50 | 166,50 | 165,50 | 164 | 165 | 167 | 167,25 | 166,50 | — | — | — | — | — | — | — |
| » Andaluzes. | — | 185 | 182 | 185 | — | — | 187,50 | 191 | 183 | — | — | — | — | — | — | — |
| Obrig. Comp. Real. | 126 | 127,75 | 125 | 125 | 125,50 | 125 | 125,50 | 125 | 124,25 | 125 | 125 | 125 | — | — | — | — |
| » C. Beira Alta. | 74,75 | 75 | 75 | — | — | 75 | 73,87 | 74,75 | 74 | 74 | — | — | — | — | — | — |
| » Madrid-Caceres | 171 | 170 | 172,50 | 165 | — | 167,50 | 168,50 | 170 | 163 | 165 | 166 | — | — | — | — | — |
| » N. Hesp. (1. ^a) .. | 270 | 268 | 267,50 | 267,50 | 266,50 | 265 | 262,62 | 263 | 258,87 | 250,50 | — | — | — | — | — | — |
| Bolsa de Londres: | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 0/0 portuguez. | 26,42 | 26,31 | 26,42 | 26,42 | 26,42 | 26,06 | 25,87 | 26 | 25,93 | 25,75 | 25,75 | 25,50 | 25,75 | — | — | — |
| Obrig. Atravez Africa | 66 | 66 | 66 | 66 | 66 | 66 | 66 | 66 | 66 | 66 | 66 | 66 | — | — | — | — |
| Amsterdam: | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Obrig. Atravez Africa. | 64 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63,64 | 64 | 64 | 64,25 | 64,25 | 64,25 | 64,25 | — | — | — | — |
| Bruxellas: | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Obrig. Atravez Africa. | 66,50 | 66,50 | 66,50 | 66,50 | 66,50 | 64,25 | 64,25 | 64,25 | 64,25 | 64,25 | 63,75 | 64,25 | — | — | — | — |

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

| Linhas | | Periodo de exploração | RECEITAS NO PERIODO | | | | | | DESDE 1 DE JANEIRO | | | |
|--------------------------------------|--------------|-----------------------|---------------------|-----------------|---------------|----------|-----------------|---------------|--------------------|------------------|----------------------|-----------------|
| | | | 1895 | | | 1894 | | | Totaes | | Diferença a favor de | |
| | | | Kil. | Totaes | Kilome-tricas | Kil. | Totaes | Kilome-tricas | 1895 | 1894 | 1895 | 1894 |
| COMPANHIA REAL | Antiga rede | 5 11 Março | 690 | Réis 52.712:000 | Réis 76:394 | 690 | Réis 52.099:061 | Réis 75:505 | Réis 466.140:000 | Réis 481.147:319 | — | Réis 15.007:319 |
| | » enova não | 12 18 » | » | 51.318:000 | 74:363 | » | 52.099:061 | 75:505 | 517.458:000 | 533.246:380 | — | 15.788:380 |
| | » garantida | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | Nova rede | 5 11 Março | 380 | 5.844:000 | 15:378 | 380 | 5.842:039 | 15:313 | 51.648:000 | 54.081:921 | — | 2.433:921 |
| Sul e Sueste... | » garantida. | 12 18 » | » | 5.711:000 | 15:028 | » | 5.842:039 | 15:313 | 57.359:000 | 59.923:960 | — | 2.564:960 |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | — | 5 11 Fev. | 475 | 11.456:170 | 24:118 | 475 | 10.382:190 | 21:857 | 75.950:215 | 75.120:195 | 830:020 | — |
| | — | 12 18 » | » | 9.984:265 | 21:019 | » | 13.414:220 | 28:240 | 85.934:480 | 88.534:415 | — | 2.599:935 |
| Minho e Douro. | — | 19 25 » | » | 10.667:180 | 22:437 | » | 13.137:180 | 27:657 | 96.601:660 | 101.671:595 | — | 5.069:935 |
| | — | — | 353 | — | — | 353 | — | — | — | — | — | — |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Beira Alta..... | — | 19 25 Fev. | 253 | 4.979:731 | 19:683 | 253 | 4.924:355 | 19:464 | 40.326:034 | 39.785:602 | 540:432 | — |
| | — | 26 4 Março | » | 5.258:350 | 20:784 | » | 6.209:806 | 24:545 | 45.584:384 | 45.995:408 | — | 411:024 |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Nacional (Mi-randella e Vi-zen)..... | — | 29 4 Fev. | 105 | 1.235:939 | 11:770 | 105 | 1.065:776 | 10:150 | 4.932:649 | 5.068:512 | — | 135:863 |
| | — | 5 11 » | » | 923:849 | 8:798 | » | 1.058:205 | 10:078 | 5.586:498 | 6.126:717 | — | 270:219 |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | — | — | 34 | — | — | 34 | — | — | — | — | — | — |
| Guimarães..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Norte de Hesp-anha | — | 5 11 Março | 3656 Ps. | 1.470:058 | Ps. 402 | 3393 Ps. | 1.551:075 | Ps. 439 | Ps. 13.965:118 | Ps. 15.295:518 | — | Ps. 1.330:400 |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Madrid — Zara-goza—Alican-te..... | — | 26 4 Março | 2927 | 807:396 | 275 | 2672 | 1.040:471 | 389 | 7.782:413 | 8.483:954 | — | 701:541 |
| | — | 5 11 » | » | 1.027:054 | 350 | » | 1.128:410 | 423 | 8.809:466 | 9.612:364 | — | 802:898 |
| | — | 12 18 » | » | 873:030 | 294 | » | 1.067:131 | 399 | 9.682:496 | 10.679:495 | — | 996:999 |
| | — | 5 11 Março | 894 | 294:597 | 330 | 894 | 321:276 | 359 | 2.567:467 | 2.898:227 | — | 330:760 |
| Andaluzes | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Zafra a Huelva. | — | 5 11 Março | 180 | 47:086 | 261 | 180 | 56:075 | 311 | 431:174 | 473:585 | — | 42:411 |
| | — | 12 18 » | » | 33:421 | 185 | » | 46:835 | 260 | 464:595 | 520:420 | — | 55:825 |
| | — | 19 25 » | » | 39:492 | 219 | » | 43:268 | 240 | 504:087 | 563:601 | — | 59:601 |

O Caminho de ferro de Madrid a Santoña

Noticiámos já, no numero passado do nosso jornal, a inauguração official das obras de construcção d'esta nova linha, de que faz parte o lanço de Madrid a Buitrago.

O concessionario d'esta primitiva linha, D. Antonio Luceño, que tambem tinha pedido e obtido a concessão das de Buitrago a Burgos e de Bercedo a Santoña, já votadas pelo parlamento hespanhol, cedeu ha pouco todos os seus direitos a Mr. Braconier, a quem a deputação de Burgos cedeu tambem a concessão de Burgos a Bercedo.

D'esta forma se estabeleceu, por meio de todos estes projectos parciaes, a ligação directa de Madrid e Santoña, por meio d'uma via ferrea, que decerto ha-de proporcionar incalculaveis vantagens á zona atravessada e virá realizar importantissimas economias em muitos e variados transportes.

A redução do percurso beneficiará sobretudo Santander, San Sebastian, Bilbao, Madrid, Irún e outros pontos de importancia.

O seguinte quadro comparativo demonstra as vantagens do percurso para os pontos indicados, conforme o estabelece um collega do vizinho reino:

| | Distancias | |
|--------------------------|------------|-------------|
| | Via Norte | Via Santoña |
| De Madrid a Santoña..... | — | 418 |
| » » a Santander..... | 557 | 429 |
| » » a Bilbao..... | 509 | 469 |
| » » a S. Sebastian..... | 614 | 549 |
| » » a Irún..... | 631 | 566 |
| De Burgos a Santoña..... | — | 168 |
| » » a Santander..... | 315 | 207 |
| » » a Bilbao..... | 194 | 162 |
| » » a Madrid..... | 363 | 250 |

Se se acrescentar a esta economia de percursos a economia resultante da barateza da construcção, que tornará os transportes por esta via mais baratos 30 por cento, pelo menos, do que pelo Norte, não podemos deixar de reconhecer que para o commercio, principalmente, resultarão importantissimos beneficios com a exploração d'este caminho de ferro.

O imposto de registro em França

O gabinete Ribot apresentou ha pouco ao parlamento um projecto de lei desenvolvido, fixando a importancia do imposto do sello nas guias de expedição por vias ferreas, fluviaes e maritimas,

Pela letra d'esse projecto, a taxa do imposto é reduzida da seguinte forma:

Para os transportes de preço não superior a 2 francos, 0,25 frs.;

Para os de preço até 5 francos, 0,50 frs.;

Para os que não excederem 20 francos, 0,75 frs.;

Para os que não forem superiores a 50 francos, 1 franco;

D'ahi por diante, 1,25 frs.

Este projecto de lei, que vem satisfazer bastantes reclamações, foi recebido com geral acceitação.

O ministro avalia que este systema de applicação do imposto dará uma diminuição de rendimento de 1.151 mil francos (uns 230 contos) mas que o desenvolvimento do transporte das pequenas remessas compensará esta perda.

Os inspectores na Allemanha

Não se dirá que, se a rede do Estado allemão fôr mal inspeccionada, será por falta de inspectores.

Nada menos de 487 d'estes funcionarios fazem parte do pessoal d'aquellas linhas, cuja extensão é de 26.345 kilometros, isto é, em cada 100 kilometros ha 1,84 inspectores.

Estes dividem-se em: 230 da exploração, 72 das machinas, 73 das officinas, 20 dos telegraphos e 82 do trafego.

Só a direcção de Essen tem, com 785 kilometros, 10 inspectores da exploração, 4 de machinas, 4 do trafego, 8 de officinas e 1 de telegraphos, total 27 ou 1 inspector para 29 kilometros.

LINHAS PORTUGUEZAS

Ascensor de Coimbra. — O nosso distincto amigo, o sr. engenheiro Raul Mesnier, já apresentou o seu novo projecto de traçado para este ascensor que representa o mais notavel monumento para a cidade de Coimbra.

O novo traçado supprime a passagem em tunnel e reduz consideravelmente o custo da obra que será, assim, de apenas uns 45 contos.

A estação inferior é na rua Ferreira Borges, no predio do sr. Lopes de Moraes, seguindo o plano inclinado até desembocar na rua do Quebra-Costas, e, assente ao nivel do pavimento d'aquella rua, invade o troço de predios do sr. dr. Henrique de Figueiredo, melhorando sensivelmente n'aquelle ponto a via publica, cuja garganta será substituida por um plano de variado effeito e magnifico panorama.

No largo da Sé Velha, onde se estabelece o cruzamento dos carros e a estação intermedia, ganha o plano inclinado o nivel da calçada, em frente da porta do cruzeiro da Sé, tendo para isso de construir-se uma passerelle metallica que deve conservar o transito entre as ruas que alli convergem e a rua dos Coutinhos.

O projecto offerece, n'este ponto, uma certa novidade e elegancia, que muito deve agradar aos moradores e visitantes da cidade.

D'ali segue o plano inclinado em leito proprio, expropriando varias pequenas moradias, desembocando na rua das Covas, entre os predios n.ºs 42 a 46, e finalmente inutilizando uma parte do Paço do Bispo, por onde segue a ceu aberto até o largo de S. João d'Almedina, onde se estabelece a estação superior.

As tres estações terão serviço de bagagens e mercadorias, cuja expedição para todo o paiz se fará pelas tarifas dos caminhos de ferro, com uma taxa addicional para o percurso do elevador e conducção ás estações do caminho de ferro de Coimbra.

Apeadeiro de S. Domingos. — A Companhia Real expediu um officio á camara municipal de Lisboa, propondo-lhe que, á semelhança do que se tem praticado com as avenidas de algumas estações em relação com a rede da viação publica, a mesma camara receba e tome posse do pequeno ramal de acesso a este apeadeiro, desde o entroncamento no ramal da estrada districtal n.º 151 de Lisboa a Mafra, na extensão de 164 metros.

Escola do Entroncamento. — A commissão administrativa da caixa de soccorros da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, na sua ultima sessão, attendendo a que, no ultimo anno, concorreram a exame 27 alumnos d'aquella escola, os quaes foram todos

approvados, resolveu, sob proposta do sr. Ariosto Moncada, gratificar os professores e votar uma verba mensal para a aquisição de livros profissionais, encyclopedicos, de historia patria, etc., para a bibliotheca da mesma escola.

LINHAS HESPAÑOLAS

Calatayud-Teruel-Sagunto. — Reuniram em Calatayud, a pedido da deputação de Zaragoza, o conselho municipal, a junta e os maiores contribuintes, deliberando ratificar o offerecimento da cessão gratuita dos terrenos atravessados pela projectada linha. Além d'isso decidiu-se attender ao pedido da deputação provincial a fim de serem pagas as expropriações em obrigações do caminho de ferro, isto no caso de se encarregar da construcção uma companhia formada com capitães aragonezes.

Em consequencia das deliberações tomadas, as camaras vão convidar os respectivos municipios a que convertam os seus capitães em acções e obrigações d'este caminho de ferro.

Benavente a León. — O deputado, sr. Alonso Castrillo, apresentou ao Congresso um projecto de lei, declarando de serviço geral, comprehendido na lei respectiva, um caminho de ferro que, partindo da estação de Benavente, na linha de Plasencia a Astorga, irá terminar na estação de León, auxiliando o Estado a construcção com a quarta parte do orçamento das despesas, caso estas não excedam o custo de 35.000 pesetas por kilometro.

Madrid a Santander. — Segundo informam varios jornaes de Madrid, vão começar muito brevemente as obras d'este caminho de ferro, de cuja construcção se encarregou uma companhia ingleza e que atravessará Colmenar Viejo, Buitrago, Miranda, Lerma e Burgos.

Por este projecto, percorrer-se-ha a distancia entre Madrid e Burgos em 4 horas, e em 7 chegarão os expressos a Santander. O percurso total é de 400 kilometros.

Oeste. — Dá-se como certa a inauguração da parte d'esta linha entre Béjar e Salamanca, no mez de setembro, começando a exploração nos primeiros dias do citado mez.

Alcañiz a Val de Zafán. — Noticia o *Diario Mercantil*, de Zaragoza, que as obras essenciaes d'este novo caminho de ferro estão já terminadas por completo. Ha já uma estação principal provisoria, telegrapho, ponte giratoria para manobras das machinas; a via está inteiramente nivelada em toda a sua extensão e as estações de Samper e Puigmoreno promptas para serviço. A companhia pôde servir-se, em Val de Zafán, da estação de Puebla, que pertence ao Directo; o material circulante, tanto wagons como machinas, está também disposto a servir, e até os guardas da linha se acham installados já nos seus respectivos alojamentos e, segundo consta, todo o pessoal está nomeado, ha bastante tempo.

Em vista d'estes factos, aquelle nosso collega extranha que ainda não esteja determinado o dia em que esta secção deve ser aberta ao serviço do publico.

Bilbao a Lezama. — A Companhia geral de electricidade, de Berlim, propoz á empresa constructora d'esta linha ferrea fornecer-lhe uma carruagem, com 52 logares, movida por um motor electrico, que será collocado no interior da propria carruagem, a qual poderá d'essa forma rebocar uma outra, com igual numero de logares.

Caso o resultado das experiencias seja satisfactorio, como é de esperar, a empresa estabelecerá um serviço economico e especial entre Bilbao e Begonia.

LINHAS ESTRANGEIRAS

AUSTRIA-HUNGRIA

O ministro do commercio d'este paiz apresentou ultimamente á camara dos deputados um projecto de lei approvando a construcção de linhas ferreas na Transsylvania, e pedindo, para esse fim, um credito de 32 milhões de francos.

As linhas de que se trata são as seguintes: Ghymes a Csik-Rakos, 44 kilometros; Szasréhen-Gyorgy, 223; Marosnyre-Udwarhley, 62.

Estas linhas envolvem a parte noroeste da Transsylvania, cuja superficie regula por 16.000 kilometros quadrados e que se encontra absolutamente privada de meios rapidos de communicação.

ITALIA

O ministro dos correios e telegraphos da Italia tenciona introduzir uma util innovação no serviço das ambulancias postaes, nos comboios expressos.

Trata-se d'um machinismo simples, mas engenhoso, que permitirá ás ambulancias d'estes comboios a recepção e entrega das malas da correspondencia nas estações, com o comboio em mar-

cha, não havendo a menor paragem nem diminuição de velocidade. O mecanismo é automatico e quasi não necessita de pessoal.

A utilidade d'este melhoramento é indiscutivel, favorecendo as localidades pela rapidez do percurso.

A titulo de experiencia estão-se construindo dez exemplares, que vão ser applicados nas principaes arterias ferro-viarias da Italia, como, por exemplo, nas linhas de Turim — Pisa — Roma e Turim — Veneza.

SUECIA

Abriu á exploração a secção mais septentrional da rede geral dos caminhos de ferro suecos.

Esta secção liga-se, em Benden, proximo do golfo de Bothnia, com as linhas do sul, já construidas, e segue até as minas de ferro de Gallivera, 87 kilometros ao norte do circulo polar, completando assim a grande rede de 2:315 kilometros, que se desenrola por toda a Suecia.

BRAZIL

Fala-se na construcção d'um grande caminho de ferro nos Estados Unidos do Brazil. Com effeito, parece que já foi officialmente pedida a concessão d'esta nova linha, cuja extensão total deverá ser de mais de 2.600 kilometros.

A linha terá, como ponto de partida, o terminus do caminho de ferro central de Pernambuco, na cidade de Pesqueira, e atravessará Villa Bella, Leopoldina, Uricury, (Estado de Pernambuco) Jaicos, S. João de Piahy, Santa Philomena, (Estado de Piahy, margens do Paranhíba) Pedro Affonso (margens do Tocantins) indo acabar em Santa Maria, nas margens do Araguaia.

Um ramal dirigir-se-ha, no sentido norte, para as ricas salinas de Macau, no Rio Grande do Norte, atravessando este Estado e o do Parahyba.

Outro ramal irá, pelo sul, até o rio de S. Francisco Cabrobo.

Terceiro e ultimo ramal, finalmente, estabelecerá a ligação entre Pesqueira e Paquevira, isto é, a linha central de Pernambuco com a de Alagoas, já em exploração.

EGYPTO

O governo do Khediva, com consentimento da Inglaterra, acaba de realizar um contracto com um grupo de financeiros estrangeiros, pelo qual esse grupo se obriga a construir uma linha ferrea entre Keneh e Assuan, n'uma extensão de 280 kilometros, no praso de dois annos e tres mezes, a datar da assignatura do contracto.

Este caminho de ferro, que termina em Keneh, perto de Thebas e de Luqsor, será de via larga.

MERCADO DE METAES

Londres, 26 de março de 1895.

Cobre — Avançou hoje 5/- por tonelada.

Em primeira mão foram tomadas umas 400 toneladas, a Lb. 39 ²/₆ e ³/₉ para abril; a Lb. 39 ⁵/₆ para 24 maio; a Lb. 39 ⁷/₆ e ⁸/₉ a 3 mezes, e em um caso a Lb. 39 ⁵/₆ a um mez.

Em segunda mão poucas transacções, alcançando os preços de Lb. 39 ¹/₃ e ²/₆ a dinheiro; Lb. 39 ⁸/₉ e ¹⁰/₆ a 3 mezes. O mercado fechou firme a Lb. 39 ²/₆ a dinheiro; Lb. 39 ¹⁰/₆ a 3 mezes. Preço de liquidação Lb. 39 ²/₆.

Estanho — Avançou ⁷/₆ por tonelada. Umas 200 toneladas foram vendidas a Lb. 62 ¹⁵/₆ e ¹⁶/₃ a dinheiro; a Lb. 62 ¹⁵/₆ a ¹⁷/₆ para abril; a Lb. 63 ²/₆ para maio; a Lb. 63 ⁵/₆ e ²/₆ a 3 mezes. A tarde mais 150 toneladas a Lb. 62 ¹⁷/₆ e Lb. 63 a dinheiro; a Lb. 63 para abril; a Lb. 63 ⁵/₆ a 2 mezes. Depois do mercado pagou-se Lb. 63 ⁵/₆ para abril, fechando a Lb. 63 ²/₆ a dinheiro e Lb. 63 ¹⁰/₆ a 3 mezes. Preço de liquidação Lb. 62 ¹⁷/₆.

Ferro — Escocia ⁴¹/₁₀; Middlesbro ³¹/₄ ¹/₂; Hematite ⁴²/₆ por toneladas a dinheiro.

Prata — Subiu ³/₁₆, ficando a 29 ¹/₈ a dinheiro por oz.

Mercurio — Importadores Lb. 6 ¹⁰/₆; segunda mão a Lb. 6 ⁸/₆ por frasco.

Chumbo — Lb. 9 ¹⁸/₉ por tonelada.

Zinco — Lb. 13 ¹⁵/₆ por tonelada.

Antimonio — Lb. 31 por tonelada.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Semana Santa, touradas e grande feira annual em Sevilha

Bilhetes de ida e volta por preços muito reduzidos

De Lisboa (Rocio), Coimbra e Figueira: — 1.ª classe, 13\$500 réis; 2.ª, 11\$200 réis; 3.ª, 8\$200 réis.

Do Porto: — 1.ª classe, 16\$000 réis; 2.ª, 13\$200 réis; e 3.ª, 9\$200 réis.

Estes bilhetes são validos para: *ida*, nos dias 4 a 16 de abril, e *volta*, nos dias 13 a 23.

Para as demais condições veja-se os cartazes affixados nos lugares do costume.

Lisboa, 25 de março de 1895.

Redução do minimo da tarifa especial n.º 10

Desde 1 de abril proximo ficará annullada a tarifa especial P. H. n.º 1 de pequena velocidade, combinada com os caminhos de ferro de Madrid-Caceres-Portugal e Norte de Hespanha, em vigor desde 15 de janeiro de 1888.

Lisboa 26 de março de 1895.

Annulação da tarifa P. H. F. n.º 7 — Pequena velocidade

Transporte de varias mercadorias

Desde 1 de abril de 1895 fica annullada a tarifa combinada P. H. F. n.º 7 de pequena velocidade de 1 de março de 1887, em vigor desde 15 do mesmo mez, applicavel ao transporte de varias mercadorias das estações de Lisboa ou Entroncamento para as das companhias do Meio-Dia de França e de Orleans ou vice-versa.

Lisboa, 16 de março de 1895.

Annulação da tarifa P. H. n.º 1 — Pequena velocidade

Transporte de varias mercadorias

Desde 1 de abril proximo futuro ficará annullada a tarifa especial P. H. n.º 1 de pequena velocidade, combinada com os caminhos de ferro de Madrid-Caceres-Portugal e Norte de Hespanha, em vigor desde 15 de janeiro de 1888.

Lisboa, 18 de março de 1895.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Ampliação á tarifa especial n.º 6, para o transporte de arroz em saccos

Por expedição de 1:000 kilogrammas ou pagando como tal, preço por tonelada, comprehendidas as despesas accessorias, de Montemor a Pampilhosa — Transito, 900 réis.

Condições: — 1.ª — Quando as expedições se realizem por wagons completos de 6:000 kilogrammas ou mais d'este peso, e a carga seja feita pelos expedidores, o preço será de 700 réis por tonelada; 2.ª — Ficam em tudo mais vigorando as disposições da tarifa especial, pequena velocidade n.º 6, de 30 de junho de 1888.

Lisboa, 21 de março de 1895.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Apeadeiro

Desde 1 de abril proximo futuro em diante, os comboios n.ºs 1, 4, 9 e 10, terão a paragem de um minuto ao kilometro 63,940 da linha do Minho, junto á casa da guarda denominada da Silva, a fim de receber e deixar passageiros.

A cobrança das passagens para os viajantes que entrarem n'esta paragem será feita em transito por meio de bilhetes supplementares, pagando o passageiro como se tivesse entrado na estação immediatamente anterior, no sentido da marcha do comboio. Para os passageiros que entrarem em qualquer estação com destino a esta paragem, serão vendidos os bilhetes como se a estação destinataria fosse a immediatamente posterior á mesma paragem, no sentido da marcha do comboio.

N'esta paragem não ha despacho de bagagens, recovagens nem mercadorias. Sómente será permittido que os passageiros levem consigo pequenos volumes de bagagem, que possam ser acondicionados nas carruagens, sem o menor incommodo para os outros passageiros.

Porto, 22 de março de 1895. — O engenheiro-director, *Augusto Cesar Justino Teixeira*.

CONCURSOS

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Direcção

Annuncia-se que, nos termos do artigo 38.º do decreto n.º 6, de 1 de dezembro de 1892, está aberto concurso para o preenchimento de uma vaga de factor de 1.ª classe, do quadro d'esta direcção.

Só são admittidos a este concurso os factores de 2.ª classe dos caminhos de ferro do estado.

Os concorrentes deverão dirigir os seus requerimentos, acompanhados de attestados de habilitações literarias e serviço prestado ao estado, á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, até o dia 15 de abril proximo.

O programma do concurso estará patente na direcção do serviço do movimento, até o mencionado dia 15.

Porto, 22 de março de 1895.

ARREMATACÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de 5:000 campanulas para telegrapho

No dia 18 de abril, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 5:000 campanulas para telegrapho.

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

Lisboa, 18 de março de 1895.

Fornecimento de materiaes

No dia 9 de abril, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento dos seguintes sete lotes:

Lote n.º 1, tecidos; n.º 2, 10:650 metros de torcidas; n.º 3, drogas e tintas; n.º 4, vassouras de palma e escovas; n.º 5, baldes de zinco e caldeiras de folha; n.º 6, ferragens e ferramentas; n.º 7, chapas de ferro.

As condições e amostras estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, edificio da estação de Santa Apolonia, todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 22 de março de 1895.

Fornecimento de 40:000 toneladas inglezas de carvão de pedra

No dia 27 d'abril proximo, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, terá logar a abertura das propostas recebidas para o fornecimento de 40:000 toneladas inglezas de carvão de pedra, de qualquer das seguintes proveniências:

Lancaster's Griffin Nantyglo, Riska, Newport Abercarn Blackvein, Albion, Cambrian Navigation, Nixous Navigation, Fern-dalle, Cyfarthfa, Hood's Merthyr, Dowlins Merthyr, Ocean Merthyr, Corys Merthyr, Standard, Naval, Tredegar.

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

Lisboa, 28 de março de 1895.

Caminhos de Ferro do Minho e Douro

Fornecimento de carris

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 27 de abril proximo, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental, n'esta cidade, em presença do respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 250 toneladas de carris de aço para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar na caixa geral de depositos, ou na sua delegação, n'esta cidade, o deposito provisorio de 197.000 réis.

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

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

Porto, 26 de março de 1895.

ADJUDICATIONS

Interessant nos abonnés à l'étranger

Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais

Pour le 18 avril:

5:000 isolateurs pour télégraphes.

Pour le 27 avril:

40:000 tonnes de charbon de terre de différentes provenances anglaises.

Direction do Minho et Douro

Pour le 27 avril:

250 tonnes de rails en acier.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Manceau.
Antuerpia.—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.
Berlim.—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.
Bremen.—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—Casa de comissões.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PORTO Hotel Bragança—A melhor situação da cidade, excellentes comodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.ª ordem e com vinhos á descripção.—Diaria 1\$000 a 1\$500 rs.—Prop. B. Machado Coelho.

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

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

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

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

SEVILHA Hotel d'Europe—Fonda de Europa—Prop. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação, Calle Gallegos, 19, Sierpes 95. Mesa redonda ás 6 horas. Falla-se italiano, inglez, francez e portuguez.

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

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

MALAGA Nuevo Hotel Victoria—Prop. Cristóbal Gambero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bellos aposentos, excellent serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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

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

BRUXELLAS Hôtel de la Poste—Rue Fossé aux Loups, 32. Près de la Place de la Monnaie et de la Poste.—Prop. H. the Tilmans.

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

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

CAIRO Ghesireh-Palace-Hôtel.—Établissement de premier ordre.—Grand parc sur le Nile. Luxe et confort—grands salons.

Centro Commercial e Industrial

6, CALÇADA DO CARMO, 6

LISBOA

Commissões e consignações

de qualquer genero. Despachos, embarque ou transporte para o ultramar e estrangeiro.

Exportação

de fructos, peixe e outros productos do paiz.

Compras e vendas

de machinismo, materiaes, etc.

Patentes de invenção

marcas de fabrica e de commercio.

Assumptos officiaes

pendentos de qualquer dos ministerios, Legações ou Consulados estrangeiros,

Exposições e museus

envio de amostras e productos portuguezes para todas as exposições e museus.

Viagens

bilhetes circulatorios com reduções de preços, alojamentos, passagens maritimas, terrestres, etc.

Representante das importantes fabricas e casas estrangeiras

Walker & C.^{te}, de Kalk; Société anonyme des Forges, Usines et Fonderies, de Gilly; Ch. F. B. Fondu & Sœurs, de Vilvorde; F. C. Mommens, de Belgique; Singer Ancienne Maison, Calle & C.^{te}, de Paris; F. Schleimer, de Danzig; Manzanos, Cristobal & C.^a, de Cardiff, etc.

Correspondentes nas principaes capitães de Europa e America.

Para esclarecimentos, dirigir-se a A. Tunon & C.^a

LISBOA — 6, Calçada do Carmo, 6 — LISBOA

NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS

As melhores velas de estearina são as fabricadas pela COMPANHIA ALLIANÇA FABRIL

Pedir a "MARCA NAVIO," VERDADEIRA E NACIONAL

AS CONHECIDAS VELAS SOL

A venda em todas as mercenarias do puz e depósitos da Companhia.

MARCA DA VERDADEIRA VELA NAVIO



NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS

MARCA REGISTRADA

9 OZ (204 grs.) 12 OZ (340 grs.) 14 OZ (397 grs.)

Fabricas e escriptorio, Rua 24 de Julho, 940, Lisboa

Deposito, Lisboa, T. do Corpo Santo, 26 e 30

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

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

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

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

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

EMPRESA DE ANNUNCIOS NOS CAMINHOS DE FERRO

PRIVILEGIO EXCLUSIVO

PARA

Affixação de annuncios nas estações

MUDOU A SUA SÉDE PARA A

CALÇADA DO CARMO, 6, 3.º

(Por cima da tabacaria NEVES)



FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depositos: em Lisboa

R. da Magdalena, 17, 1.º, no Porto: R. do Almada, 141

PRODUCTOS

Fregaria de ferro, cobre, zinco e latão, prego d'arame quadrado e redondo, carda de machina, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazendas de lã, seda, etc. etc., e botões de carvão. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos em todas as cores e tamanhos.

**H. Lopes Banhos**

DEPOSITO DE ARTIGOS PARA CARRUAGENS
E
CORREEIROS

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

Importação directa dos melhores fabricantes estrangeiros, fornecedor das cooperativas dos officiaes da administração militar, dos empregados da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, dos socios da sociedade de Geographia de Lisboa, da sociedade Cooperativa de Credito e Consumo «A Auxiliara» fundada pelos empregados do Monte-pio Geral.

To los os fornecimentos aos empregados e suas familias são pagos em 4 prestações mensaes.

PREÇOS SEM COMPETENCIA

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

CONTRA A DIABETE

E contra a gotta, herpetismo, arthritismo, etc
AGUA GAZOZA ARSENICAL LITHINADA

Preparada pela Companhia Portugueza Hygiene

DIRECTOR TECNICO—E. ESTACIO

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

Vende-se esta agua em garrafas de um terço de litro, a 50 réis, pharmacia Estacio, Rocio, 61, e na sua succursal, rua de S. Paulo, 101 Lisboa.

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 16 de abril, ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio.

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

Alberto R. Centeno & C.^a**REAL COMPANHIA VINICOLA**

DO

NORTE DE PORTUGAL**VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS**

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

VINHOS DE MESA

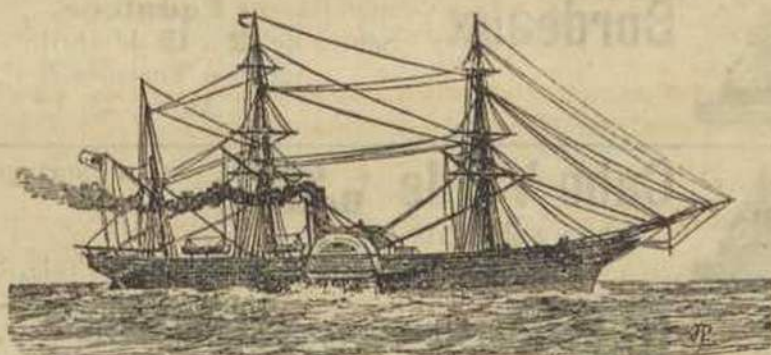
qualidades especiaes do Douro e verdes superiores de Amarante Minho e Basto.

VINHOS ESPUMOSOS

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

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

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

DEPOSITO FILIAL: Rua do Alecrim, 117**FILIAL DO DEPOSITO: R. do Ouro, 72****Royal Mail****STEAM PACKET COMPANY**

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro e Santos

O paquete **Tagus** que sahirá a 15 de abril

As accomodações para passageiros são inexciveis 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 cozinheiro e criados portuguezes.

AGENTES

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

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

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de abril de 1895.

| LINHAS DA COMPANHIA REAL | | | | LINHAS DO SUL E SUESTE | | | | LINHAS DE MINHO E DOURO | | | |
|--|-------------|--|-------------|----------------------------------|-------------|-------------------------------|-------------|-------------------------|-------------|-----------------|-------------|
| Lisboa R.-Porto | Part. Cheg. | Porto-Lisboa R. | Part. Cheg. | Lisboa T.P.-Faro | Part. Cheg. | Faro-Lisboa T.P. | Part. Cheg. | Porto-Vianna | Part. Cheg. | Vianna-Valença | Part. Cheg. |
| 18-45 t. | 7-20 m. | 2-45 t. | 4-30 m. | 4-30 t. | 5-0 m. | 6-30 t. | 7-0 m. | 5-0 m. | 10-23 m. | 7-0 m. | 9-15 t. |
| 10-0 t. | 10-30 m. | 7-0 t. | 5-30 m. | | | | | | | | |
| Lisboa C.S.-Port. | Part. Cheg. | Port.-Lisboa C.S. | Part. Cheg. | Lisboa T.P.-Beja | Part. Cheg. | Beja-Lisboa T.P. | Part. Cheg. | Porto-Valença | Part. Cheg. | Valença-Porto | Part. Cheg. |
| 7-30 m. | 9-0 t. | 8-45 m. | 10-30 t. | 8-0 m. | 3-5 t. | 10-0 m. | 4-40 t. | 8-20 m. | 1-25 t. | 2-40 m. | 8-19 m. |
| | | | | Lisb. T.P.-Pias | Part. Cheg. | Pias-Lisb. T.P. | Part. Cheg. | 11-0 m. | 3-15 t. | 9-45 m. | 2-15 t. |
| Aveiro a Porto | Part. Cheg. | Porto a Aveiro | Part. Cheg. | | | | | 5-40 t. | 11-45 t. | 12-30 t. | 6-0 t. |
| Excepto aos domingos | | | | Lisboa T.P. Ext. | Part. Cheg. | Ext.-Lisboa T.P. | Part. Cheg. | | | | |
| 4-0 m. | 6-25 m. | 4-15 t. | 6-37 t. | 8-0 m. | 3-45 t. | 12-10 m. | 7-0 m. | Porto-Braga | Part. Cheg. | Braga-Porto | Part. Cheg. |
| 11-20 m. | 3-35 t. | 5-30 m. | 9-35 m. | 4-30 t. | 11-10 t. | 9-10 m. | 4-40 t. | 5-0 m. | 8-10 m. | 5-40 m. | 8-19 m. |
| Lisboa R.-V. Alc. | Part. Cheg. | V. Alc.-Lisboa R. | Part. Cheg. | Lisb. T.P.-Setub. | Part. Cheg. | Setub.-Lisb. T.P. | Part. Cheg. | 8-20 m. | 10-45 m. | 11-45 m. | 2-15 t. |
| 7-30 t. | 5-10 m. | 8-45 t. | 6-30 m. | 8-0 m. | 10-10 m. | 8-0 m. | 9-50 m. | 11-0 m. | 1-20 t. | 3-25 t. | 6-0 t. |
| 2. ^{as} 4. ^{as} e sab. | | 2. ^{as} 4. ^{as} e 6. ^{as} | | 4-30 t. | 6-25 t. | 2-30 t. | 4-40 t. | 5-40 t. | 8-25 t. | 6-50 t. | 10-30 t. |
| 7-15 t. | 1-50 m. | 9-40 m. | 4-8 t. | | | | | | | | |
| Lisboa R.-Badaj. | Part. Cheg. | Badaj.-Lisboa R. | Part. Cheg. | Aos domingos e dias santificados | | | | Nine-Braga | Part. Cheg. | Braga-Nine | Part. Cheg. |
| 7-30 t. | 6-35 m. | 7-0 t. | 6-30 m. | Fig. ^a -V. Form. | Part. Cheg. | V. Form.-Fig. ^a | Part. Cheg. | 4-25 t. | 5-0 t. | 9-19 m. | 9-54 m. |
| | | | | 5-25 m. | 3-30 t. | 9-15 m. | 8-0 t. | | | | |
| Lisboa C.S.-Bad. | Part. Cheg. | Bad.-Lisboa C.S. | Part. Cheg. | Figueira-Pamp. | Part. Cheg. | Pamp.-Figueira | Part. Cheg. | Porto-B. d'Alva | Part. Cheg. | B. d'Alva-Porto | Part. Cheg. |
| 7-30 m. | 9-15 t. | 8-45 m. | 10-30 t. | 3-10 t. | 4-48 t. | 7-15 m. | 9-10 m. | 7-40 m. | 3-15 t. | 10-40 m. | 6-30 t. |
| | | | | | | | | 1-30 t. | 10 t. | 3-30 m. | 10-59 m. |
| Lisboa C.S.-Sant. | Part. Cheg. | Sant.-Lisboa C.S. | Part. Cheg. | Pampilh.-Mang. | Part. Cheg. | Mang.-Pampilh. | Part. Cheg. | Porto-Regoa | Part. Cheg. | Regoa-Porto | Part. Cheg. |
| 11-0 m. | 1-40 t. | 6-45 m. | 9-20 m. | 6-35 t. | 9-47 t. | 9-45 m. | 12-54 t. | 6-0 t. | 11-30 t. | 3-12 m. | 8-0 t. |
| 4-30 t. | 7-10 t. | 5-20 t. | 8-0 t. | Mang.-Guarda | Part. Cheg. | Guarda-Mang. | Part. Cheg. | | | | |
| Lisb.-C. S. Entr. | Part. Cheg. | Entr.-Lisb.-C. S. | Part. Cheg. | 4. ^{as} feiras e sab. | | 5. ^a feiras e dom. | | | | | |
| 4-0 m. | 11-10 m. | 5-30 m. | 1-5 t. | 10-0 t. | 12-50 m. | 6-40 m. | 9-28 m. | | | | |
| | | | | | | | | | | | |

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Alicante, Valencia, Barcelona, Cete e Marc.
Sahirá a 2 de abril.

Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.



Africa Oriental, vap. ingl., Pretoria.
Comp. Union. Sahirá a 9 de abril.

Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.^o



Africa Oriental, pelo Canal de Suez, vapor allemão, Bundesrath. Sahirá a 5 de abril.

Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, Campinas. Sahirá a 3 de abril.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Bordeaux, vapor francez, La Plata. Sahirá de 24 a 25 de abril.

Agentes, Torlades & C.^a R. Aurea, 32, 1.^o



Bordeaux, vapor francez Equateur. Sahirá de 12 a 15 de abril.

Agentes, Torlades & C.^a R. Aurea, 32, 1.^o



Cabo Verde e Guiné, vapor portuguez, Bolama. Sahirá a 2 de abril.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, Congo. Sahirá a 23 de abril.

Agentes, Torlades & C.^a R. Aurea, 32, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, Brésil. Sahirá a 8 de abril.

Agentes, Torlades & C.^a R. Aurea, 32, 1.^o



Gibraltar, vapor inglez, Gibraltar. Sahirá a 3 de abril.

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.^o



Hamburgo, vapor allemão, Montevideo. Sahirá a 2 de abril.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Havre, Anvers, vapor francez Saint-Paul. Sahirá a 6 de abril.

Agentes, Henry Burnay & C.^a R. Fanqueiros, 10.



Liverpool, vapor inglez, Hildebrand. Sahirá a 13 de abril.

Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.^o



La Pallice e Liverpool, vap. ingl., Iberia. Sahirá a 3 de abril.

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.^o



Londres, vapor inglez, Malaga. Sahirá a 2 de abril.

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.^o



Montevideo e Buenos Ayres, vap. ingl., Orcana. Sahirá a 3 de abril.

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor inglez, Nile. Royal Mail. Sahirá a 8 de abril.

Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.^o



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, vap. ingl., Tagus. Royal Mail. Sahirá a 15 de abril.

Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, Medoc. Sahirá de 7 a 8 de abril.

Agentes, Torlades & C.^a R. Aurea, 32, 1.^o



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, Mendoza. Sahirá a 10 de abril.

Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Pará e Manaus, vapor inglez, Anselm. Sahirá a 11 de abril.

Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.^o



Pará Ceará e Maranhão, vapor inglez, Manauense. Sahirá a 17 de abril.

Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.^o



Rio, Paranaguá, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor allemão, Babitonga. Sahirá a 7 de abril.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Valencia, Barcelona, Cete e Marseilha, vapor francez Saint-Mathieu. Sahirá a 6 de abril.

Agentes, Henry Burnay & C.^a R. Fanqueiros, 10.

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

TARIFA ESPECIAL N.º 4 — GRANDE VELOCIDADE

BILHETES DE ASSIGNATURA

TRIMESTRAES, ~~SEMANAES~~ E ANNUAES

semestrais

(Approvada por despacho ministerial de 31 de janeiro de 1895)

Em vigor desde 1 de abril de 1895

BAZES

| Distancia entre os pontos extremos a que se refere a assignatura | Preço da assignatura | | | | | | | | |
|--|----------------------|------------|------------|----------------|------------|------------|-------------|------------|------------|
| | Por tres mezes | | | Por seis mezes | | | Por um anno | | |
| | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe |
| 1 a 7 kilometros.. | 9\$000 | 7\$000 | 4\$500 | 14\$000 | 11\$000 | 7\$000 | 21\$000 | 16\$000 | 10\$500 |
| 8 a 12 " | 15\$000 | 11\$000 | 7\$500 | 23\$000 | 17\$000 | 11\$500 | 34\$000 | 25\$000 | 17\$000 |
| 13 a 17 " | 21\$000 | 15\$000 | 10\$500 | 31\$500 | 23\$000 | 15\$800 | 47\$000 | 34\$000 | 23\$500 |
| 18 a 22 " | 25\$000 | 18\$000 | 12\$500 | 37\$000 | 27\$000 | 18\$500 | 55\$000 | 40\$000 | 27\$500 |
| 23 a 27 " | 28\$000 | 20\$500 | 14\$000 | 42\$500 | 31\$000 | 21\$300 | 63\$000 | 46\$000 | 31\$500 |
| 28 a 35 " | 31\$000 | 22\$500 | 15\$500 | 46\$000 | 33\$500 | 23\$000 | 69\$000 | 50\$000 | 34\$500 |
| 36 a 45 " | 35\$500 | 26\$000 | 17\$800 | 53\$000 | 38\$500 | 26\$500 | 79\$000 | 57\$500 | 39\$500 |
| 46 a 55 " | 40\$000 | 29\$000 | 20\$000 | 59\$000 | 43\$000 | 29\$500 | 88\$000 | 64\$000 | 44\$000 |
| 56 a 65 " | 43\$500 | 32\$000 | 21\$800 | 65\$000 | 47\$500 | 32\$500 | 97\$000 | 70\$000 | 48\$500 |
| 66 a 75 " | 46\$500 | 34\$000 | 23\$500 | 70\$000 | 51\$000 | 35\$000 | 104\$000 | 75\$000 | 52\$000 |
| 76 a 85 " | 49\$000 | 36\$000 | 24\$500 | 73\$500 | 53\$500 | 37\$000 | 109\$500 | 79\$000 | 54\$500 |
| 86 a 95 " | 51\$500 | 37\$500 | 26\$000 | 77\$000 | 56\$000 | 38\$500 | 115\$000 | 83\$000 | 57\$500 |
| 96 a 112 " | 53\$500 | 39\$000 | 27\$000 | 80\$500 | 58\$500 | 40\$500 | 120\$000 | 87\$000 | 60\$000 |
| 113 a 137 " | 60\$000 | 44\$000 | 30\$000 | 90\$000 | 65\$500 | 45\$000 | 135\$000 | 98\$000 | 67\$500 |
| 138 a 162 " | 66\$500 | 49\$000 | 33\$500 | 100\$000 | 72\$000 | 50\$000 | 150\$000 | 109\$000 | 75\$000 |
| 163 a 187 " | 71\$500 | 52\$000 | 36\$000 | 107\$000 | 77\$500 | 53\$500 | 159\$500 | 115\$500 | 80\$000 |
| 188 a 225 " | 74\$500 | 54\$000 | 37\$500 | 111\$500 | 81\$000 | 56\$000 | 167\$000 | 121\$000 | 83\$500 |
| 226 a 275 " | 84\$500 | 61\$000 | 42\$500 | 127\$000 | 92\$000 | 63\$500 | 190\$000 | 137\$000 | 95\$000 |
| Para toda a rede..... | 91\$500 | 66\$000 | 46\$000 | 137\$000 | 98\$500 | 68\$500 | 205\$000 | 147\$500 | 102\$500 |

CONDIÇÕES

1.ª — As requisições de bilhetes de assignatura serão feitas com oito dias de antecedencia, em qualquer das estações, no modelo por ellas fornecido; devem conter indicação do nome e morada do assignante, do praso de validade e classe da assignatura, das estações entre as quaes o assignante deseja transitar, e vir acompanhadas de um retrato em papel delgado, com as dimensões de 0^m,075 X 0^m,05, para ser collado no bilhete.

2.ª — O assignante depositará, no acto da requisição, a quantia de 2\$000 réis, que lhe será restituída em troca do bilhete, se o entregar n'uma das estações dentro de dois dias, a contar d'aquelle em que finda o praso de validade.

3.ª — O bilhete de assignatura é pessoal e intransmissivel; deve ter a assignatura do portador e ser apresentado aos agentes da administração sempre que o exigirem, sob pena de ser o assignante considerado passageiro sem bilhete.

Quando o bilhete fôr encontrado em poder de outro individuo que não seja o assignante, será apprehendido, e o portador considerado passageiro sem bilhete, independentemente das penas em que por lei incorrerem tanto um como o outro.

4.^a — No caso de extravio do bilhete, o assignante avisará a administração immediatamente, e decorrido o prazo de oito dias ser-lhe-ha concedido novo bilhete com a validade do anterior, mediante o pagamento da quantia de 1\$000 réis, caso o anterior não tenha sido encontrado.

5.^a — O prazo de validade dos bilhetes é contado a partir do dia um de cada mez. Este prazo poderá ser prorogado por uma só vez e por um mez, mediante o pagamento da parte do seu preço correspondente a um mez, augmentado de 1\$000 réis. O pedido de prorrogação deve ser acompanhado do bilhete.

6.^a — O bilhete de assignatura é valido para todas as estações comprehendidas no percurso a que se refere.

7.^a — O bilhete de assignatura é considerado para todos os effeitos da franquia da bagagem, de mudança de classe, de percurso além da estação de destino, como um bilhete ordinario.

8.^a — O assignante obriga-se a não transportar consigo reccovagens nem valores em condições differentes das estipuladas nas tarifas geraes e a não reclamar indemnisação, quando por falta de logar tiver de viajar em classe inferior á do seu bilhete, ou quando por interrupção ou irregularidade de serviço, doença ou qualquer outra causa accidental, o não tiver podido utilizar.

9.^a — E' concedida ao assignante a faculdade de pagamento da assignatura semestral ou annual em prestações, pela fórma seguinte:

a) Se a assignatura fôr semestral, a primeira prestação, egual ao preço de uma assignatura trimestral, será paga no acto da recepção de um bilhete valido por tres mezes; a quantia restante augmentada de 1\$000 réis será paga no fim do trimestre, sendo trocado o bilhete por outro valido até ao fim do segundo trimestre.

b) Se a assignatura fôr annual, poderá ser paga em duas ou tres prestações, conforme a sua importancia fôr inferior ou superior a 50\$000 réis. No caso de serem duas as prestações, a primeira, egual ao preço de uma assignatura semestral, será pago no começo do prazo, recebendo o assignante um bilhete valido por seis mezes, que será trocado no fim d'este periodo por outro valido para o segundo semestre, mediante o pagamento da segunda prestação, egual á differença entre os preços das assignaturas annual e semestral augmentada de 1\$000 réis. Sendo tres as prestações, a primeira será egual ao preço da assignatura trimestral; a segunda egual á differença entre esta quantia e o preço da assignatura semestral, augmentada com 1\$000 réis e a terceira á differença entre os preços das assignaturas annual e semestral, augmentada de 1\$000 réis. No acto do pagamento da primeira prestação será entregue ao assignante um bilhete valido por tres mezes, que será trocado no fim d'este tempo e mediante o pagamento da segunda por outro valido para o segundo trimestre; este ultimo será finalmente trocado no acto do pagamento da terceira prestação por um bilhete valido para o segundo semestre.

A requisição da assignatura deve conter a declaração de que se pretende pagar em prestações a sua importancia, e do numero d'estas. Cada um dos bilhetes que têm de ser trocados deve vir acompanhado de um retrato, para ser colado no bilhete que o ha de substituir.

10.^a — São applicaveis a estes bilhetes todas as prescripções das tarifas geraes que não forem de encontro ás condições da presente tarifa.

Fica pela presente annullado o Capitulo III da tarifa geral, que trata de bilhetes de assignatura.

Porto, 15 de janeiro de 1895.

O Engenheiro-Director,

Augusto Cezar Justino Teixeira.