

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers — 1894

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



Anvers — 1894

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

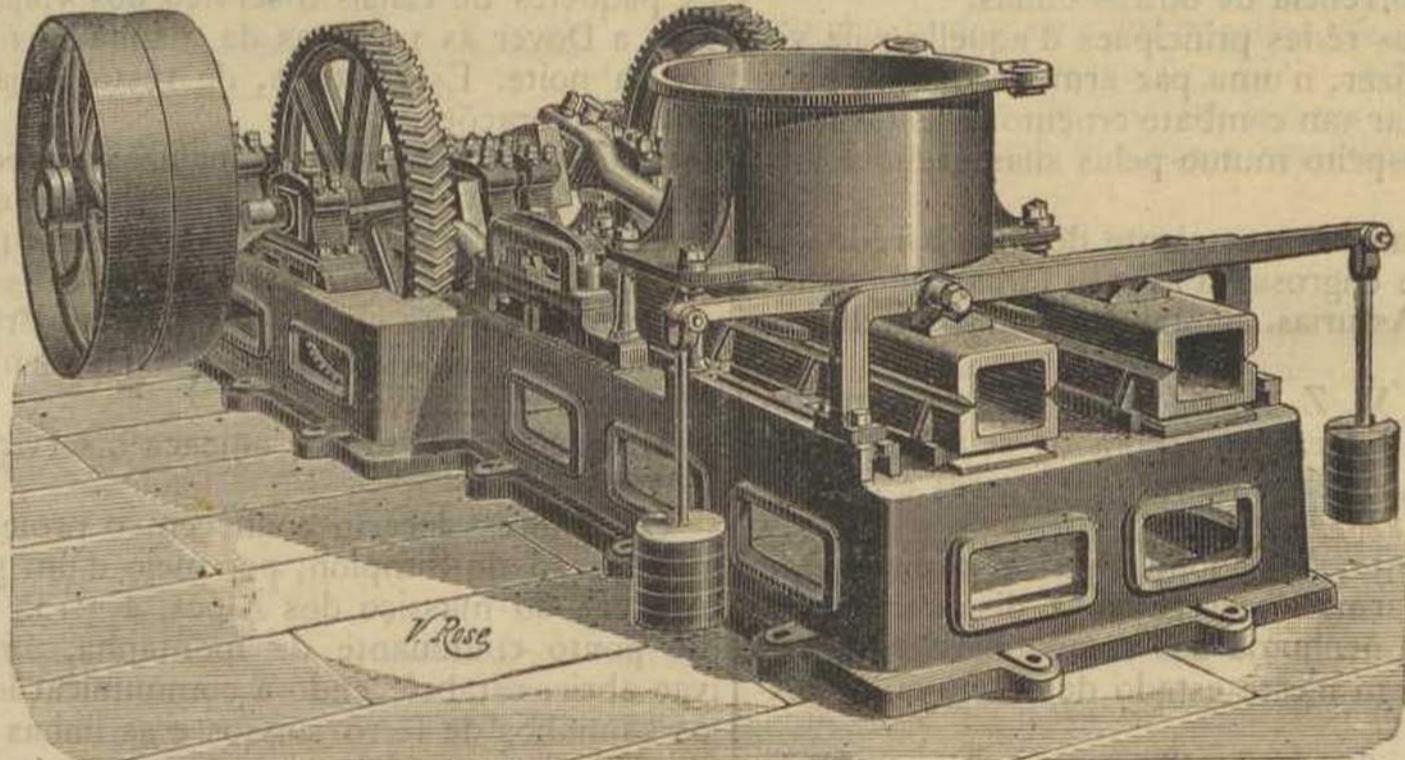
Annexo d'este numero

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 aumento de tiragem que fizemos, prevenimos as pessoas que desejem assignar para esta *Gazeta* de que não podemos servir-lhes esses números, tendo, portanto, os que assignarem desde 1 de janeiro, que esperar que possamos obter alguns exemplares para lhes completar a colleção.

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



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 comunicada logo aos centros onde esses títulos se negociam, provocou, segundo era natural, uma baixa nas cotações e levantou

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

A discussão principal é sobre o ponto jurídico 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 efeito, da França que os capitais concorreram em maior somma para a conta de credores 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 sofrido com

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 da 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 greves nos caminhos de ferro	102
Salamanca ás fronteiras	103
Logares marcados	104
Parte financeira. — Carteira dos accionistas—Boletim da praça de Lisboa—Curso dos cambios, descontos e arios—Cotações das bolsas de Lisboa e estrangeiro—Receitas dos caminhos de ferro	104 e 105
O caminho de ferro de Madrid a Santona	106
O imposto de registo em França	106
Linhos portuguezas. — Ascensor de Coimbra—Apeadeiro de S. Domingos—Escola do Entroncamento	106
Linhos hispano-lusos. — Calatayud-Teruel Sagunto—Benavente a León—Madrid a Santander—Oeste—Alcañiz a Val de Zafán—Bilbau a Lezama. Linhas estrangeiras. — Austria—Italia—Suecia—Brazil—Egypto	107
Mercado de metas	107
Avisos de serviço	108
Concursos	108
Arrematações	108
Adjudications	108
Agenda do viajante	109
Casas recomendadas	109
Anuncios	110 e 111
Horario dos comboios em 1 de abril de 1895	112
Vapores a sahir do porto de Lisboa	112

a elevação dos cambios, com a interrupção do tratado de commercio com a França, com as consequencias 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 prazo 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 ruina 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 frances, 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 ocorreram para o evitar — e a prova é que não tomou essa resolução quando a diferença do cambio era de 23 %, e só hoje o fez quando ella não passa de 7 $\frac{1}{2}$.

Além d'isso, a fatigante campanha, que ella tem sustentado com o governo para que lhe preste o auxilio de que ella não pôde 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 ruina.

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

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

O Norte dispunha a seu talante de toda a rôde 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 Caceres e de Merida 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 alliance, e o Norte, vindo tomar a linha da costa mediterranea, viu com desgosto fugir-lhe a da fronteira da Catalunha. Sem figura de rhetorica pôde 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 Hijar, 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 exagerada 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 imprevisto 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 noticiei aos leitores o projecto atribuido 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 fórmula 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 commun ás duas explorações.

Esta intransigencia dos ingleses explica-se perfeitamente, logo que se saiba que o Chatam é tambem proprietario de varios paquetes que se occupam em idênticos 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 comunicação directa entre os caminhos de ferro suíssos 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 sucessivamente 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 aprovar o projecto que lhe foi submetido pela companhia do Jura-Simplon, que effectuou um contracto com uma sociedade de empreiteiros allemaes e suíssos. 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 peninsula 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 francesas, passando, finalmente, a fronteira suíso-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 rēde nacional.

*

* * *

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

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

A. Urban.

PARTE OFICIAL

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		14:671	-	12:044\$970
Bagagens e recovagens	287	-	-	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.)..	25:733\$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 marzo 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 acomodar-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 oferecerem perigo algum, reservando-se o caminho de ferro o direito de não aceitar aquelles que julgar que não reunem as condições de segurança necessarias para a conduccão.

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 dificuldades 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 ocorreram 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 efectuam 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 rēde.

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 abs-traindo 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 prorrogado por mais de um mez, isto é, o assignante que o tiver tomado por um

semestre, por exemplo, não poderá prorrogá-lo 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 Povoa 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 13⁰500 réis, 2.^a 11⁰200, 3.^a 8⁰200; e do Porto, 1.^a classe 16⁰000 réis, 2.^a 13⁰200 e 3.^a 9⁰200, mas em todos os casos as diferenças de cambio que só no dia pôdem ser fixadas segundo as cotações cambiales, e que regulam por uns 17,3 p. c. sobre a parte respectiva ás linhas hespanholas, o que dará approximadamente um aumento de 1⁰270 réis em 1.^a classe, 1⁰110 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 pôde 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 1⁰500 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 ocupar.

Ha muito que esta empresa gosava da confiança geral do publico, sendo procurada por numerosos estabelecimentos nacionaes e estrangeiros, com encommendas de machinas da sua fabricação, unanimemente reconhecidas como as mais perfeitas no genero; mas um facto recente veiu aumentar 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 beleza e perfeito acabamento, que lhe valeram os mais justos elogios, e que passamos a enumerar, acompanhando-os das gravuras explicativas.

Em primeiro logar 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.

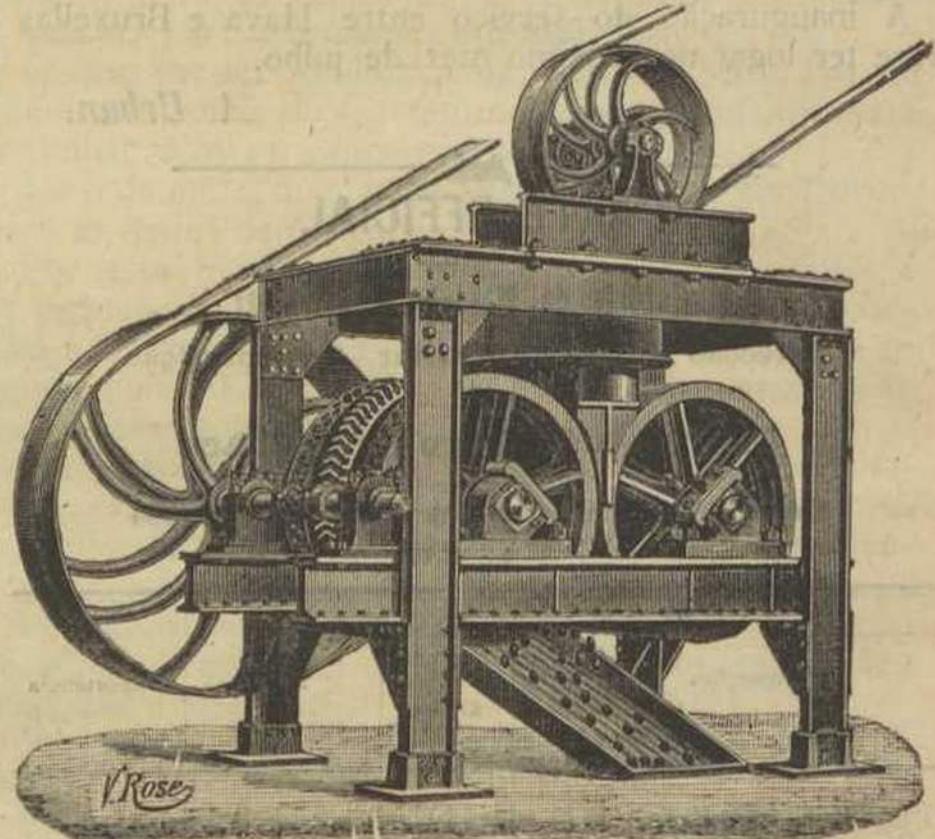
De todos os systemas de prensas d'este genero, para agglomeração de carvão, só dois typos estão actualmente em uso: a prensa de fôrmas fechadas e a de fôrmas abertas.

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 construcção simples, porém solida, e o consumo é quasi nullo.

As peças que compõem a prensa foram construidas de forma 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 atinge 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 c登ernos de encargos. A producção regula por 15 toneladas por hora.

Em terceiro logar 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 construcção em extremo cuidadosa, com materiaes especiaes escrupulosamente escolhidos, evitando-se assim qualquer desarranjo no funcionamento do apparelho.

O combustivel, obtido por esta fórmula, 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*, saídas das officinas de Gilly, estão hoje adoptadas nas principaes companhias

que exploram a industria respectiva. Entre outras, são empregadas estas machinas pelas Charbonnages de Maugrétout, em Confreiston; de Houssu, em Haine-Saint-Paul; de Bois-Delville, em Jumet; de Bonne-Fin, em Liége; de Sacré-Madame, em Dampremy; pelas sociedades das Minas de Sainte-Foi-l'Argentière (Rheno); de Wérister, em Beyne Heusay (Liége); das Minas de Wiesche, na Alemanha; das Minas de Ostricourt, em Libercourt; da companhia maritima ingleza, em Cardiff; nas Minas de Francisca, na Westphalia; nas de Blankenburg, na Alemanha; 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 teem sido impecavelmente satisfactorios.

Alem d'isso, a Sociedade de Gilly tem actualmente entre mãos um grande numero de encommendas, 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 multitudinares; 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 sucesso altamente lisongeiro.

Congresso de caminhos de ferro

5.^a sessão em Londres

O programma para esta sessão, que acaba de nos ser comunicado, 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 commissão 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 commissão internacional é presidida por Sir Andrew Fairbairn, director do Great Northern Railway, membro da commissão internacional; vice-presidente, Lord Emlyn, deputado chairman do Great Western Railway.

Do comité de direcção da commissão internacional são:

presidente, M. A. Dubois; membros, MM. Brioschi, de Bruyn, Sir Andrew Fairbairn, MM. Griot, 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.

E' 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 Jülichs 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 possue 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 conjunto d'aquelle praça; bem pelo contrario, olhando-se a um tempo os dois monumentos, parece que elles, apesar de diferentes em estylo e em edade, se casam bem um com o outro.

E' que mais de uma vez Colonia foi o centro artistico da Alemanha, na edade 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 nível da rua uns 8 metros, subindo-se por uma larga escada, ainda assim não muito bem situada, enquanto a nós, porque para ella conduz uma passagem em tunnel.

Na parte ao nível 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 diferentes direcções.

Estas duas salas são de uma extraordinaria belleza. As paredes cobertas de lindos azulejos; as portas e janelas com artisticas vitrages de côres; a construcção das bilheteiras e outros escriptorios, em madeira polida, é o mais elegante possivel, formando um conjunto 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 sistema engenhoso, que vou tentar descrever:

A meio da plataforma ha uma grade de ferro, reservando um espaço de uns 2 metros por 3 — o necessário para um triciclo 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 forma 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 aparecer e, logo que este é retirado e as cancellas fechadas, descem de novo a fechar.

Esta monumental estação e as suas linhas ocupam 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 ferteis 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 gozar um bello panorama do valle, até que o novo tunnel nol-o tira á vista, para, á saída, nos extasiarmos de novo com a brillante 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 Alemanha.

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 detestável do que o restaurante de Verviers.

Nem a mais ordinaria locanda tem tanta falta de commodidades, de generos, de attenções 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 cousta alguma quente!

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

E desdenhamos do nosso paiz, queixamo-nos dos nossos restaurantes. Vão para lá e verão, e pagaráo 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 estofoes 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 seguir-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 ravinhas das duas margens.

A cada momento o rio apresenta-se-nos em sentido transversal á linha, e occasões 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 gréves nos caminhos de ferro

Tornando-se urgente regular, de forma a estabelecer uma legislacão adquada ao caso, a situacão 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 attenções geraes, nos ultimos tempos, d'uma forma mais ou menos grave.

O projecto que o sr. Ribot elaborou é precedido d'un 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 declaracão das gréves e na sua sustentacão, o ministro reconhece a que funestos excessos pôdem dar logar os conflictos d'este genero e quanto se tornam nocivos ao servizo 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 proibição 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 aplicar sobre delictos de greve, recorrendo ás prescripções da lei de 15 de julho de 1889, sobre o recrutamento na armada, a cujas disposições, concorrentes 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 código 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 do Código Penal é modificado da seguinte fórmula:

«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 aquele que, por meio de violencias, vias de facto, ou fraudulentas manobras, provocar e sustentar, ou tentar provocar e sustentar, o abandono collectivo 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 substituído 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 aquele 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 assuntos 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	Deficit
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 adira maior desenvolvimento, para annullar, por completo, o deficit e para haver um importante saldo positivo. O movimento dos dois meses d'este anno, apesar dos rigores do inverno, já denunciou a progressão sucessiva no trafego. O periodo dos deficits pôde considerar-se extinto, e, portanto, as mais graves dificuldades 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 Ficará definitivamente a cargo da direcção do Minho e Douro a exploração da linha de Salamanca, fazendo-se prévio acordo com o governo hespanhol, para que a fiscalização e jurisdição 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 6:000 contos. N'este preço está incluido o direito a haver do governo hespanhol o saldo da subvenção em dívida 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 tesouro 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 3:000 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 3:000 contos, por um juro que convencionar e por prazo 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 constituída com os direitos dos mesmos Bancos á propriedade da linha de Salamanca, será substituída 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 — ninguem já pôde admittir, de bom grado, que por qualquer forma e sob qualquer pretexto o tesouro 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 alterremos 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 afectados 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 francês recomendava às companhias a necessidade de serem dadas aos seus empregados instruções relativas a garantir aos passageiros a posse dos logares marcados nas carruagens, o ministro das Obras Públicas acaba de se dirigir oficialmente às administrações ferro-riarias, indicando d'esta vez um meio prático de obstar aos repetidos abusos que se estão dando, e recomendando-o ao estudo conscientioso das companhias.

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

Este projecto tem, efectivamente, razão de ser, e é de mais provável validade, decerto, do que o são os objectos deixados no logar vago, que tanto podem representar um passageiro, como serem depostos propulsivamente a fim de illudir o público 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 títulos existentes em circulação no dia 1 de janeiro de 1894, como por títulos provisórios representativos de obrigações dadas em pagamento da dívida fluctuante, de que vai ser paga, no dia 1º de abril próximo futuro, a quantia correspondente ao coupon (ouro) do 2º semestre de 1894 das obrigações privilegiadas de 1º grau, emitidas, trocadas ou estampilhadas.

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

— quanto ás obrigações correspondentes á dívida fluctuante, com a apresentação do coupon respectivo ao dito semestre, anexo aos títulos provisórios que foram emitidos;

— quanto ás antigas obrigações existentes na circulação, seguir-se-ha, para o pagamento dos juros do dito 2º semestre de 1894, o mesmo processo que foi adoptado para o pagamento dos coupons correspondentes ao anno de 1893 e 1º 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 anual de 3 %.

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

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

As obrigações antigas de 3 % apresentarão:

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

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

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

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 próximo futuro inclusivé, em Lisboa, na sede da companhia, ao cambio do dia e com dedução de 10 % do imposto de rendimento em Portugal.

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

Lisboa, 22 de março de 1895.

Companhia Portugueza dos Caminhos de Ferro Africanos

E' convocada a assembléa geral ordinaria a reunir na sede 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 aprovação 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 sofreu modificação sensível sobre a anterior, havendo pouca animação nos mercados, realizando-se poucas operações. Isto demonstra que não ha confiança no estado das coisas publicas. Em quanto esta se não restabelecer sobre bases seguras, não é possível que o nosso mercado interno se anime. O Banco de Portugal continua 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 continua oscillante, na escala de 9, com intermitencias. Os fundos brasileiros em Londres animaram, subindo a 79,37, baixando depois gradualmente até 78,75. O externo portuguêz 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 oposição a que fossem admittidos á cotação 5 1/2 milhões sterlinos de titulos externos portuguezes de 3 % (1892) e atribuindo a sua atitude ao facto do governo portuguêz não chegar a accordo com elles.

As inscrições 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 diferenças. As de *coupon* regularam a 35,50. As obrigações do empréstimo de 1888 (4 p. c.) regularam a 15.000 réis, com pequenas transacções. As obrigações predias de 6 p. c. ass. (sempre procuradas) estão a 93.000 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 57.000 réis, sem transacções.

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

Está publicada a estatística aduaneira de janeiro a agosto de 1894. A reexportação de generos ultramarinos elevou-se nesse 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. Nesse 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 nesse periodo a 11.341 contos.

N'um relatorio oficial, ha poucos dias publicado, vem consignado que a industria da pesca em Portugal, ocupando 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 Banco de Portugal.....
" cheque ..	42 1/16	42	No mercado.....
Paris 90 d/v.....	673	674	Agio B. Ayres ..
" cheque.....	677	678	Cambio Brazil ..
Berlim 90 d/v....	273	274	Premio da libra ..
" cheque ...	276	278	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 portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas 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	-	-	-
Dívida externa.....	-	-	-	15.900	15.900	15.900	15.900	-	-	15.900	-	-	-	-	-	-
Obrig. 4% 1888 prem.	-	15.900	-	15.900	15.900	15.900	15.900	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % 1888 as.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coup.	-	43.100	-	43.200	43.200	-	-	-	-	42.800	-	42.500	-	-	-	-
" 4 1/2 % 88-89 as.	-	-	-	-	48.700	48.700	48.600	-	-	48.200	48.200	-	48.000	-	-	-
" Tabacos coup..	-	106.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal	118.000	118.000	-	118.000	118.500	118.000	118.000	-	118.000	-	117.500	117.500	-	-	-	-
" " Commercial	100.000	100.000	-	100.000	100.000	100.000	100.000	-	100.000	100.000	-	-	-	-	-	-
" " N. Ultram..	57.900	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " Lusitano...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coup.	-	-	-	-	-	-	-	-	65.000	-	-	-	-	-	-	-
" Comp. Real..	-	-	-	11.000	-	-	-	-	11.000	-	-	11.000	11.000	-	-	-
Obrig. prediaes 6% ..	93.800	-	-	93.800	93.800	93.800	-	-	93.500	93.500	93.000	93.000	93.000	-	-	-
" " 5%	-	-	-	-	-	90.000	-	-	90.000	-	-	89.800	89.500	-	-	-
" " 4 1/2 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Comp. Real 3%	-	-	-	-	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% portuguez	26,50	26,35	26,40	26,40	26,15	-	26	26,05	26,15	26,05	25,81	25,68	25,62	-	-	-
Acções Comp. Real...	45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	60	59	58	-	58	58	58.50	50	50	-	60	-	-	-	-	-
" Norte de Hesp.	115	115	116,50	113	114	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	183	-	-	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.º) ..	270	268	267,50	267,50	266,50	263	262,62	263	258,87	250,50	-	-	-	-	-	-
Bolsa de Londres:																
3% portuguez	26,42	26,34	26,12	26,12	26,12	26,06	23,87	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	63,64	64	64	64,25	64,25	64,25	-	-	-	-
Bruxellas:																
Obrig. Atravez Africa.	66,50	66,50	66,50	66,50	66,50	66,50	64,25	64,25	64,25	64,25	63,75	64,25	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1895			1894			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1895	1894	1895	1894	1895	1894
COMPANHIA REAL	de a Março	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga réde	5 11	690	52.712.000	76.394	690	52.099.061	75.505	466.140.000	481.447.319	-	-	15.007.319	
enova não garantida	12 18	"	51.318.000	74.363	"	52.099.061	75.505	517.458.000	533.246.380	-	-	15.788.380	
Nova réde garantida.	5 11	380	5.844.000	15.378	380	5.842.039	15.343	51.648.000	54.084.921	-	-	2.433.921	
	12 18	"	5.741.000	15.028	"	5.842.039	15.343	57.359.000	59.923.960	-	-	2.564.960	
Sul e Sueste...	5 11	475	11.436.170	24.118	475	10.382.190	24.837	75.950.245	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	
	19 25	"	10.667.180	22.457	"	13.137.180	27.637	96.601.660	101.671.395	-	-	5.069.935	
Minho e Douro.	-	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-	-	-
	19 25	253	4.979.731	19.683	253	4.924.355	19.464	40.326.034	39.785.602	540.432	-	-	
Beira Alta.....	26 4	Março	"	5.258.350	20.784	"	6.209.806	24.545	45.584.384	45.995.408	-	-	411.024

O Caminho de ferro de Madrid a Santoña

Noticiámos já, no numero passado do nosso jornal, a inauguração oficial 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 reducção 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 deante, 1,25 frs.

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

O ministro avalia que este sistema 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 Alemanha

Não se dirá que, se a rête 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 distinto amigo, o sr. engenheiro Raul Mesnier, já apresentou o seu novo projecto de traçado para este ascensor que representa o mais notável 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 nível 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 gar-ganta será substituida por um plano de variado efecto e magnifico panorama.

No largo da Sé Velha, onde se estabelece o cruzamento dos carros e a estação intermedia, ganha o plano inclinado o nível 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 oferece, 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.º 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 condução ás estações do caminho de ferro de Coimbra.

Apeadeiro de S. Domingos. — A Companhia Real expediou 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 rête da viação publica, a mesma camara receba e tome posse do pequeno ramal de accesso 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

aprovados, 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 offereimento 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 capitais aragonezes.

Em consequencia das deliberações tomadas, as câmaras vão convidar os respectivos municipios a que convertam os seus capitais 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 jornais 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 provisória, 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, propôz 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 Begoña.

LINHAS ESTRANGEIRAS

AUSTRIA-HUNGRIA

O ministro do commercio d'este paiz apresentou ultimamente á camara dos deputados um projecto de lei aprovando 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-Udwashley, 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 rápidos de comunicação.

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 mechanismo 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 experienta 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 efeito, parece que já foi oficialmente 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 Piauhy, Santa Philomena, (Estado de Piauhy, margens do Paranahiba) Pedro Affonso (margens do Tocantins) indo acabar em Santa Maria, nas margens do Araguaya.

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 prazo de dois annos e tres meses, 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. 39²/₆ e 3/₉ para abril; a Lb. 39⁵/- para 24 maio; a Lb. 39⁷/₆ e 8/₉ a 3 meses, e em um caso a Lb. 39⁵/- a um mez.

Em segunda mão poucas transacções, alcançando os preços de Lb. 39¹/₃ e 2/₆ a dinheiro; Lb. 39⁸/₉ e 10/- a 3 meses. O mercado fechou firme a Lb. 39²/₆ a dinheiro; Lb. 39¹⁰/- a 3 meses. Preço de liquidação Lb. 39²/₆.

Estanho — Avançou 7/₆ por tonelada. Umas 200 toneladas foram vendidas a Lb. 62¹⁵/- e 16/₃ a dinheiro; a Lb. 62¹⁵/- a 17/₆ para abril; a Lb. 63²/₆ para maio; a Lb. 63⁵/- e 2/₆ a 3 meses. A tarde mais 150 toneladas a Lb. 62¹⁷/₆ e Lb. 63 a dinheiro; a Lb. 63 para abril; a Lb. 63⁵/- a 2 meses. Depois do mercado pagou-se Lb. 63⁵/- para abril, fechando a Lb. 63²/₆ a dinheiro e Lb. 63¹⁰/- a 3 meses. Preço de liquidação Lb. 62¹⁷/₆.

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. 6¹⁰/-; segunda mão a Lb. 6⁸/₆ por frasco.

Chumbo — Lb. 9¹⁸/₉ por tonelada.

Zinco — Lb. 13¹⁵/- 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, 13² 500 réis; 2.^a, 11² 200 réis; 3.^a, 8² 200 réis.

Do Porto: — 1.^a classe, 16² 000 réis; 2.^a, 13² 200 réis; e 3.^a, 9² 200 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 Portugueses 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 accessórias, 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.º 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 imediatamente 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 imediatamente posterior á mesma paragem, no sentido da marcha do comboio.

N'esta paragem não ha despacho de bagagens, recovagens nem mercadorias. Sómente será permitido 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 atestados de habilitações literárias 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.

ARREMATAÇÕES

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 (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da companhia, 28, rue de Chateaudun.

Lisboa, 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 lugar a abertura das propostas recebidas para o fornecimento de 40:000 toneladas inglezas de carvão de pedra, de qualquer das seguintes proveniencias :

Lancaster's Griffin Nantyglo, Riska, Newport Abercarn Blackvein, Albion, Cambrion Navigation, Nixous Navigation, Fernalle, 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 toladas 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**

Antwerpia.—A. Manceau.
Antwerpia.—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. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Londres.—F. Demolder — 4, Holmdale Road Amburst Park.
Londres.—E. C.—A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Porto.—Grijó & C.º—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 saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPÉRIENCE PERSONNELLE.

LISBOA Avenida-Palace — Rua do Príncipe, junto 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.^{er} ordre—Propri. Victor Sasseti.

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

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

LISBOA Hotel Avenida — Maison de 1.^{er} ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures — Avenida, 55 — Propri. João da Matta, 1.^{er} cuisinier du Portugal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TORRES VEDRAS Hotel Natividade — Largo de D. Carlos, 1 e R. Paiva d'Andrade, 3 — No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro — 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 accommodações, aceito inexcedivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado — Propri. A. de S. Romão.

PORTO Hotel de Francfort — O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.^{er} ordem — Propri. Adriano & François.

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

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

PORTO Hotel Continental — R. Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.^{er} ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. — Propri. Lopez Munhós.

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

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

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

SEVILHA Gran Fonda de Madrid — Principal estabelecimento de Sevilha — iluminação 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 — Propri. Cristóbal Gamero — Calle del Marqués de Larios, 9 — Bellos apartamentos, excelente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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

NICE Riviera-Palace-Hôtel. — Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes — Ascenseur, salons, orchester — Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.^{er} ordre.

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

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

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

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

Centro Commercial e Industrial

6, CALÇADA DO CARMO, 6

LISBOA

Comissões 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

pendentes 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 reducções de preços, alojamentos, passagens marítimas, terrestres, etc.

Representante das importantes fabricas e casas estrangeiras

Walker & C.^o, 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.^o, de Paris; F. Schleimer, de Danzig; Manzanos, Cristobal & C.^a, de Cardiff, etc.

Correspondentes nas principaes capitais de Europa e America.

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

LISBOA — 6, Calçada do Carmo, 6 — LISBOA



Asmelhores velas de estearina
são as fabricadas pela
COMPANHIA ALLIANCE FABRIL
Pedir a "MARCA NAVIO,"
VERDADEIRA
E NACIONAL

E AS CONHECIDAS VELAS SOL
A venda em todas as mercearias do
país e depósitos da Companhia.

Officina de fundição **J. Thonar-Dejaiffe**, Namur (Belgica)
ESPECIALIDADE: Serração de pedra e marmores — ferramentas diversas para pedreiras — Cabrestantes, Pontes gyratorias, Gruas, Perfuradores Bombas, etc.

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

Aplicações diversas da serra de folha helicoidal e dos perfuradores, para extração e serração directa na rocha, corte das grandes massas nas pedreiras, etc. Sistema privilegiado. — Transmissões teledinâmicas dirigíveis 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

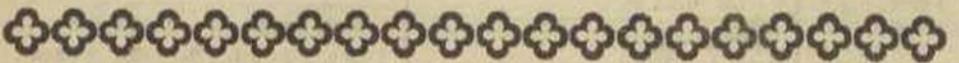
Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depósitos: em Lisboa

R. da Magdalena, 17, I.^o, no Porto; R. do Almada, 141

PRODUCTOS

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



H. Lopes Banhos

DEPOSITO DE ARTIGOS PARA CARRUAGENS
E
CORREIROS

Grande sortimento em artigos de uso doméstico, taes como: louça de ferro esmalta, fornálias e fogões, ferragens, quinquilharias, ferramentas para diversas artes e ofícios, artigos para caçadores e muitos outros artigos, etc., etc.

Importação directa dos melhores fabricantes estrangeiros, fornecedor das cooperativas dos oficiais da administração militar, dos empregados da companhia real dos caminhos de ferro portugueses, dos sócios da sociedade de Geographia de Lisboa, da Sociedade Cooperativa do Crédito e Consumo «A Auxiliar» fundada pelos empregados do Monte-pio Geral.

To los os fornecimentos aos empregados e suas famílias são pagos em 4 prestações mensais.

PREÇOS SEM COMPETENCIA

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


REAL COMPANHIA VINICOLA
DO
NORTE DE PORTUGAL
VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

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

VINHOS DE MESA

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

VINHOS ESPUMOSOS

rivalizando 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 também as mesmas qualidades em $\frac{1}{2}$ garrafas. Encontram-se nas principais confeitorias, mercearias, restaurants e hoteis.

DEPOSITO FILIAL: Rua do Alecrim, 117

FILIAL DO DEPOSITO: R. do Ouro, 72

CONTRA A DIABETE

E contra a gotta, herpetismo, arthritismo, etc

AGUA GAZOZA ARSENICAL LITHINADA

Preparada pela Companhia Portugueza Hygiene

DIRECTOR TECHNICO—E. ESTACIO

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

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira oficial

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



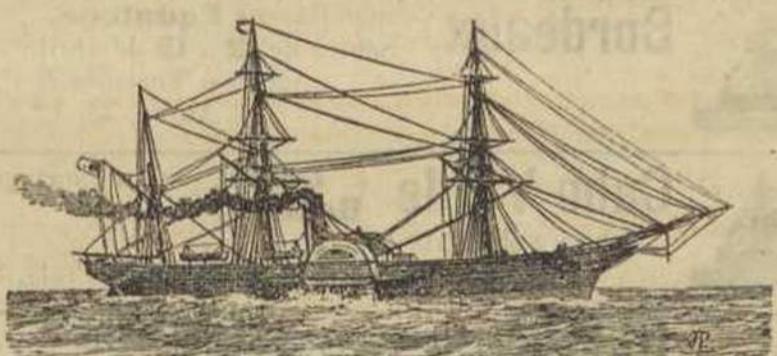
SAIRÁ no dia 16 de abril, às 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António.

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

Alberto R. Centeno & C.^a

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 accommodações para passageiros são inexcedíveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incomodos de uma viagem por mar.

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

AGENTES

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

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

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

LINHAS DA COMPANHIA REAL		Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Lisboa R.	Fig. ^a	Fig. ^a	Lisboa R.	Part. Cheg.	Guard-Abrantes	Part. Cheg.	Part. Cheg.	LINHAS DO SUL E SUESTE	LINHAS DE MINHO E DOURO
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	7-0 m.	3-0 t.	3-15 t.	11-0 t.							Lisboa T.P.-Faro	Faro-Lisboa T.P.
18-45 t.	7-20 m.	2-45 t.	4-30 m.											Part. Cheg.	Part. Cheg.
10-0 t.	10-30 m.	7-0 t.	5-30 m.											5-0 m.	10-23m.
Lisboa C.S.-Port.	Port.-Lisboa C.S.	7-30 m.	9-0 t.	8-45 m.	10-30 t.									7-0 m.	9-15 t.
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Excepto aos domingos												Porto-Vianna	Vianna-Valença
4-0 m.	6-25 m.	4-15 t.	6-37 t.											Part. Cheg.	Part. Cheg.
11-20 m.	3-35 t.	5-30 m.	9-35 m.											5-0 m.	10-23m.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	7-30 t.	1-5-10 m.	8-45 t.	6-30 m.	2-25 4-25 e sab.	2-25 4-25 e 6-25	7-15 t.	1-50 m.	9-40 m.	4-8 t.				
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	7-30 t.	6-35 m.	7-0 t.	6-30 m.									Porto-Valença	Valença-Porto
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	10-30 t.									8-20 m.	1-26 t.
Lisboa C.S.-Sant	Sant-Lisboa C.S.	11-0 m.	1-40 t.	6-45 m.	9-20 m.	4-30 t.	7-10 t.	5-20 t.	8-0 t.					2-40 m.	8-19 m.
Lisb.-C. S. Entr.	Entr. Lisb.-C. S.	Excepto às 2-25 f.	Excepto aos dom.	4-0 m.	11-10 m.	5-30 m.	1-5 t.							11-0 m.	3-15 t.
														5-10 t.	12-30 t.
														6-0 t.	
														3-25 t.	10-30 t.

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Alicante, **Valencia**, **Barcelona**, **Cette** e **Marselha**, vapôr francez **Saint-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 alemão, **Bundesrat**. Sahirá a **5** de abril.

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



Bahia, **Rio e Santos**, vapor alemão, **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, Tortades & C.ª, R. Aurea, 32, 1.º



Bordeaux, vapor francez **Equateur**.

Sahirá de **12** a **15** de abril.

Agentes, Tortades & 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, **Brasil**.

Sahirá a **23** de abril.

Agentes, Tortades & C.ª, R. Aurea, 32, 1.º



Dakar, **Rio de Janeiro**, **Montevideo** e **Buenos Ayres**, vap. francez, **Brasil**.

Sahirá a **8** de abril.

Agentes, Tortades & 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 alemão, **Montevideo**.

Sahirá a **2** de abril.

Agente, Ernesto George,

R. da Prata, 8.



Havre, **Anvers**, vapor francez **Saint-Paul**.

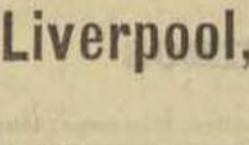
Sahirá a **6** de abril.

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



LINHAS DA BEIRA ALTA

Fig. ^a -V. Form.	V. Form.-Fig. ^a
5-25 m.	9-15 m.
5-25 m.	8-0 m.
3-10 t.	7-15 m.
6-35 t.	9-45 m.
4-0 t.	5-20 m.
10-0 t.	12-18 t.
2-0 t.	3-0 t.
2-44 t.	3-44 t.



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

Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 40, 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, Tortades & C.ª, R. Aurea, 32, 1.º



Pernambuco, **Rio e Santos**, vapor alemão, **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, 40, 1.º



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

Agentes, Garland Laidley & C.ª

R. do Alecrim, 40, 1.º



Rio, **Paranaguá**, **Desterro** e **Rio Grande do Sul**, vapor alemão **Babitonga**.

Sahirá a **7** de abril.

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



CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

TARIFA ESPECIAL N.^o 4 — GRANDE VELOCIDADE

BILHETES DE ASSIGNATURA

TRIMESTRAES, ~~SEMANAES E ANNUAES~~
semestraes

(Aprovada 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..	95000	75000	45500	145000	115000	75000	215000	165000	105500
8 a 12 ..	155000	115000	75500	235000	175000	115500	345000	255000	175000
13 a 17 ..	215000	155000	105500	315500	235500	155800	475000	345000	235500
18 a 22 ..	255000	185000	125500	375000	275000	185500	555000	405000	275500
23 a 27 ..	285000	205500	145000	425500	315000	215300	635000	465000	315500
28 a 35 ..	315000	225500	155500	465000	335500	235000	695000	505000	345500
36 a 45 ..	355500	265000	175800	535000	385500	265500	795000	575500	395500
46 a 55 ..	405000	295000	205000	595000	435000	295500	885000	645000	445000
56 a 65 ..	435500	325000	215800	655000	475500	325500	975000	705000	485500
66 a 75 ..	465500	345000	235500	705000	515000	355000	1045000	755000	525000
76 a 85 ..	495000	365000	245500	735500	535500	375000	1095500	795000	545500
86 a 95 ..	515500	375500	265000	775000	565000	385500	1155000	835000	575500
96 a 112 ..	535500	395000	275000	805000	585500	405500	1205000	875000	605000
113 a 137 ..	605000	445000	305000	905000	655500	455000	1355000	985000	675500
138 a 162 ..	665500	495000	335500	1005000	725000	505000	1505000	1095000	755000
163 a 187 ..	715500	525000	365000	1075000	775500	535500	1595500	1155500	805000
188 a 225 ..	745500	545000	375500	1115500	815000	565000	1675000	1215000	835500
226 a 275 ..	845500	615000	425500	1275000	925000	635500	1905000	1375000	955000
Para toda a rede.....	915500	665000	465000	1375000	985500	685500	2055000	1475500	1025500

CONDICÕES

1.^a — As requisições de bilhetes de assignatura serão feitas com oito dias de antecedencia, em qualquer das estações, no modelo por elles fornecido; devem conter indicação do nome e morada do assignante, do prazo 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 × 0^m,05, para ser collado no bilhete.

2.^a — O assignante depositará, no acto da requisição, a quantia de 25000 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 prazo de validade.

3.^a — O bilhete de assignatura é pessoal e intransmissível; 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 imediatamente, e decorrido o prazo de oito dias ser-lhe-ha concedido novo bilhete com a validade do anterior, mediante o pagamento da quantia de 15000 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 prorrogado por uma só vez e por um mez, mediante o pagamento da parte do seu preço correspondente a um mez, aumentado de 15000 réis. O pedido de prorrogação deve ser acompanhado do bilhete.

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

7.^a — O bilhete de assignatura é considerado para todos os efeitos 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 recovagens nem valores em condições diferentes 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 — É concedida ao assignante a faculdade de pagamento da assignatura semestral ou annual em prestações, pela fórmula seguinte:

a) Se a assignatura for semestral, a primeira prestação, igual ao preço de uma assignatura trimestral, será paga no acto da recepção de um bilhete valido por tres mezes; a quantia restante aumentada de 15000 réis será paga no fim do trimestre, sendo trocado o bilhete por outro valido até ao fim do segundo trimestre.

b) Se a assignatura for annual, poderá ser paga em duas ou tres prestações, conforme a sua importancia for inferior ou superior a 50\$000 réis. No caso de serem duas as prestações, a primeira, igual 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, igual á diferença entre os preços das assignaturas annual e semestral aumentada de 15000 réis. Sendo tres as prestações, a primeira será igual ao preço da assignatura trimestral; a segunda igual á diferença entre esta quantia e o preço da assignatura semestral, aumentada com 15000 réis e a terceira á diferença entre os preços das assignaturas annual e semestral, aumentada de 15000 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 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 têem 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 Capítulo III da tarifa geral, que trata de bilhetes de assignatura.

Porto, 15 de janeiro de 1895.

O Engenheiro-Director,

Augusto Cezar Justino Teixeira.