

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers—1894

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

REDACÇÃO—Rua do Loreto, 43—LISBOA



Anvers—1894

Annexo d'este numero

Tarifa especial E. P. n.º 5 para transporte de madeiras de construcção da Companhia Real.

SUMMARIO

O rendimento das linhas ferreas portuguezas.	145
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett.	146
Parte official—Portarias de 30 de abril a 11 de maio do Ministerio das Obras Publicas, 1 de maio do Ministerio da Marinha e receita do 4.º trimestre de 1894 do caminho de ferro de Mormugão	147
Guerra de tarifas.	147
Centenario indiano.	148
Notas de viagem.—XXI—De Bordens a Bilbao.	148
Congresso internacional de caminhos de ferro.	150
A tarifa de zonas.	150
O metropolitano de Paris.	150
Companhia das docas e caminhos de ferro peninsulares.	151
Companhia do caminho de ferro de Guimarães.	151
Parte financeira.—Revue de la Bourse de Paris, por L. C.—Boletim da praça de Lisboa, por J. F.—Curso dos cambios, descontos e agios—Cotações nas bolsas de Lisboa e estrangeiro—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.	151 a 153
O «Jornal das Finanças».	154
Anuario de ferro-carriles.	154
Tarifas da Irlanda.	154
Pressão por petroleo.	154
Relogios nas locomotivas.	155
O caminho de ferro aereo de Gibraltar.	155
Linhas portuguezas.—Urbana do Porto—A entrada da Figueira—De Guimarães a Chaves—Apeadeiro de Barcelena—Carris do Porto—Benquella a Mossamedes.	155
Linhas hespanholas.—Cartel a Villanueva de Castellon—Lorca a Almeria—Bilbao a Portugalete—Transversal—Tremvias de Barcelona—La Puebla a Alcaniz—Sul de Hespanha—Calatayud Ternel-Sagunto—Noguera-Pallaresa—Oviedo a Infesto—Linares a Almeria.	155
Linhas estrangeiras.—Allemanha—Brazil.	156
Mercado de metaes.	156
Arrematagões.	156
Casas recommendadas.	157
Agenda do viajante.	157
Annuncios.	158 e 159
Horario dos comboios em 16 de maio de 1895.	160
Vapores a sair do porto de Lisboa.	160

O rendimento das linhas ferreas portuguezas

BASEANDO-NOS na estatistica da Repartição de Caminhos de ferro falámos do movimento das nossas linhas em 1893. Tratemos agora dos productos da exploração.

Da referida estatistica vê-se que estes resultados foram, em numeros redondos, contos:

	1893	1892
Leste e Norte.....	2.480	2.417
Ramal de Caceres.....	40	47
» » Coimbra.....	12	12
Cintra-Torres.....	230	235
Torres-Figueira.....	209	304
Cintura.....	32	28
Cascaes.....	61	62
Urbana.....	59	52
Beira Baixa.....	439	405
Sul e Sueste.....	687	693
Minho.....	425	402
Douro.....	494	482
Somma.....	5.258	5.139

Transporte.....	5.258	5.139
Beira Alta.....	300	291
Povoa de Varzim.....	78	77
Guimarães.....	64	64
Mirandella.....	98	96
Vizeu.....	92	91
Totales.....	5.890	5.758

Este rendimento, dividido pelos kilometros em exploração em cada um dos annos, dá:

Kilometros.....	2.334	2.300
Producto kilometrico.....	2.523,7419	2.503,7585

A differença 207000 réis bem pequena é, no entanto sempre é uma demonstração de augmento.

Tomando as receitas pelas rédes, temos que a explorada pela companhia real e que abrange as nove primeiras verbas supra teve um augmento de 90 contos, o Sueste uma diminuição de 6, o Minho e Douro augmentou 35, a Beira Alta 9, e as vias reduzidas 4.

Onde o augmento foi mais importante, em Leste e Norte, merece a pena consultar a estatistica, que nos dá interessantes detalhes.

Tiveram estas linhas uma diminuição em productos de passageiros de cerca de 9 contos. Porquê? perguntar-se-ha.

Em primeiro logar, já vimos no artigo anterior que o numero diminuiu em 7.000, o que se explica pela crise economica que vamos atravessando, que restringe as viagens; mas a creação dos comboios tremvias e o desenvolvimento das linhas de curto percurso e maiores attractivos devem tambem ter influido para esta diminuição.

De longa data a companhia deveria ter cuidado, como ultimamente, de desenvolver as povoações proximas da capital para o lado do leste.

Uns pequenos comboios, ligeiros e por preços convidativos, no intervallo dos comboios ordinarios, escasos e custosos, teriam feito, desde longo tempo, povoar mais densamente aquella região, absolutamente privada de relações frequentes com a capital a não serem as povoações proximas que eram, e são, servidas pela viação de estradas.

E nem ha a desculpa de que as povoações não tenham facil accesso ao caminho de ferro; em Poço do Bispo, Olivaes, Povoa, Alhandra, Villa Franca a estação é no centro da povoação e facil seria desenvolver todos estes pontos, alguns dos quaes, antes da abertura das linhas de Cintra e Cascaes, poderiam servir para apreciaveis passeios das classes trabalhadoras, ao domingo.

Umas feiras, umas festas populares que a propria companhia poderia promover ou coadjuvar, chamariam concorrência de povo, tanto mais que aquellas localida-

des teem já ali um sufficiente nucleo de animação para estas festas, nas pequenas colonias industriaes que ali se acham estabelecidas.

A mais forte fonte de augmento foi em mercadorias por pequena velocidade.

Uns 53 contos de réis de differença, representando quasi 5 %, foi essa melhoria.

Se na estatistica vemos o movimento d'este elemento de trafego, achamos que elle decresceu em 40.000 toneladas; logo a differença a mais provém do maior custo do transporte, ou por augmento de percurso ou por elevação da tarifa.

A média do producto da tonelada, n'esses dois annos, foi:

Em 1893.....	27342 réis
» 1892.....	27066 »

O desenvolvimento do percurso deve ter sido produzido pelo necessidade que a propria crise fez reconhecer de se buscar mercados a maior distancia para os productos da terra ou da industria. A outra origem de augmento, a superioridade no preço, provém sem duvida da reforma das tarifas operada em junho de 1892, e cujos effeitos só no anno seguinte se fizeram sentir por completo.

Em 1890, anno em que a famigerada tarifa especial n.º 1 para transporte de mercadorias esteve em vigor, o producto kilometrico da tonelada de mercadorias na rede de Leste e Norte foi de 1.723 réis, havendo portanto, em 1893, um augmento de 619 réis.

E não se attribua a este facto a diminuição da tonelagem, porque a prova do contrario está em que na linha da Figueira, onde essa tarifa se mantem em vigor, tambem a tonelagem tem diminuido, e quando, de 1889 para 1890, ella augmentou, não deixou, por isso, o rendimento de baixar.

A differença a mais nos productos da rede do Minho e Douro encontra clara explicação na elevação do movimento, tanto em passageiros como em mercadorias.

Privilegiada região e excellentes linhas aquellas que vêem o seu trafego desenvolver-se apesar das crises e da devastação phylloxerica feita na mais importante fonte de riqueza da provincia.

No meio das nossas desgraças intimas é ainda um florão do nosso thesouro aquella rede do Estado, e bom será que a deixem prosperar e demonstrar, como o tem feito até hoje, os seus beneficos effeitos.

Por isso que é boa e promettedora, bem invejada tem sido para base de varias negociações, mais ou menos desgraçadoras das nossas finanças publicas.

Francamente diremos que nos doe ver assoalhado nos jornaes e nas discussões parlamentares que tem havido governos que mais de uma vez teem auctorizado negociadores de varias castas a vender aquella preciosa joia no estrangeiro, depreciando-se assim o seu valor que não é o estimativo de quem tem no fundo da arca uma velha reliquia de familia, mas o valor real e seguro do ouro que representa e da prosperidade futura que promete.

Fazemos votos por que taes offertas em almoeda não se repitam, e se um dia, esgotados todos os recursos, —que tantos outros ha ainda!— o nosso thesouro precisar mandar ao mercado aquelles 350 kilometros de via ferrea, que tenha o bom senso de consultar primeiro a finança particular portugueza, e que esta o tenha tambem para acudir ao thesouro com os seus capitales e formar, sem a menor dependencia extranha, uma companhia puramente portugueza, genuinamente por-

tugueza, em poder da qual a rede do Minho e Douro continue a ser o que é.

Isto dizemos, em ultimo caso, porque o melhor de tudo é deixal-a estar como está.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 6 de maio de 1895.

Amigo e sr.

Conforme a minha promessa, envio-lhe hoje algumas noticias.

*

N'uma importante reunião de empregados da London & North Western Railway Company, que se realizou ha poucos dias em Crewe, o sr. F. W. Webb, superintendente do serviço de tracção da Companhia North Western, referiu-se n'um discurso á grande diminuição no numero de milhas percorridas recentemente pelos comboios da dita companhia. Parece que, durante os primeiros quatro mezes do presente anno, as locomotivas d'esta teem percorrido menos 409.000 milhas do que de costume, notando-se uma correspondente diminuição no consumo de carvão, o qual era de 3.500 toneladas por dia. Nos novos contractos, a quantidade pedida é de menos 250.000 toneladas do que nos contractos anteriores. Uma grande parte d'esta diminuição é devida á recente greve dos mineiros.

O relatorio da Mutual Insurance Society do London & North Western Railway, que acaba de se publicar, sobre o numero de accidentes occorridos durante o anno aos machinistas, fogueiros, etc., é bastante interessante. Esta sociedade é uma de tres da mesma classe que trabalham em combinação com a Companhia North Western, e tem 10.182 membros. Durante o anno passado houve 6 accidentes fataes em machinistas, etc., numero igual ao do anno anterior. O numero de accidentes menos graves foi de 723. A sociedade pagou durante o anno, em indemnizações de todas as classes, a somma de Lb. 4.905, e a companhia ferro-viaria pagou Lb. 3.230, sendo o total pago pela Sociedade e pela Companhia na importancia de Lb. 8.135.

*

Uma das propostas do «*Steam-engine & Boilers*» Bill, apresentadas recentemente no parlamento, é que qualquer pessoa que, antes do 1.º de janeiro proximo, tenha tido a seu cargo, por um periodo não inferior a um anno, uma machina da força de mais de cinco cavallos, ou uma caldeira ou gerador qualquer de vapor para uma machina, n'um caminho de ferro ou fabrica dentro do Reino Unido, ou n'um vapor de rio ou de cabotagem, de igual força, tenha direito a um certificado de serviço, que lhe será entregue pelo *Board of Trade*, á vista de provas satisfactorias de que o interessado é pessoa competente e de boa conducta. Os certificados estabelecidos pelo Bill são:

- a) Certificados de 1.ª classe;
- b) Certificados de 2.ª classe;
- c) Certificados de serviço.

Conceder-se-hão os primeiros somente depois de verificado um exame por examinadores devidamente nomeados; os de segunda classe, mediante uma petição por escripto, dirigida ao *Board of Trade*, sendo preciso que tal petição seja acompanhada de cartas que certifiquem a conducta e aptidão do interessado, assignadas por não menos de duas pessoas já possuidoras de certificados de primeira classe em conformidade com este

regulamento. Pessoa alguma de menos de 18 annos de idade pôde possuir um certificado, a menos que não seja para trabalhar com machina que não exceda de dois cavallos de força. Os certificados de serviço serão concedidos *ad libitum* a todos os que, antes do regulamento começar a vigorar, tenham tido a seu cargo, por um anno, uma machina de mais de cinco cavallos de força.

Segundo um informe parlamentar do *Local Government Board*, o valor do terreno, estações e armazens dos caminhos de ferro de Inglaterra e Galles, no anno de 1894, foi de Lb. 13.871.050. No anno de 1870 foi de Lb. 4.871.048. O valor da propriedade ferro-viaria em Londres, que foi de Lb. 617.780 no anno de 1870, alcançou no anno passado a somma de Lb. 1.754.404.

W. N. Cornett.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto elaborado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, datado de 13 de agosto de 1894, de um typo de taboleiro metallico de 6^m,15 de vão para ser applicado ás pontes da Regateira e Rouxinol, aos kilometros 37,852 e 39,326 da linha de leste, em substituição dos existentes na primeira via: ha por bem, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, de 18 do corrente mez, approvar o referido projecto. O que se communica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro, para os devidos effeitos.

Paço, em 30 de abril de 1895. — *Arthur Alberto de Campos Henriques*

Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 1 do corrente mez, do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 28 de outubro de 1893, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes para applicação das vigas da antiga ponte do Baralho, da linha de leste, na substituição dos actuaes taboleiros do typo de 6 metros da primeira via das pontes do Lagartixa e Serrado, aos kilometros 81,518 e 88,791 da linha de leste.

O que se communica ao respectivo director fiscal para os effeitos devidos.

Paço, em 11 de maio de 1895. — *Arthur Alberto de Campos Henriques*

Para o director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

3.ª Repartição — 2.ª Secção

Tendo o decreto de 27 de setembro de 1894, publicado no *Diario do Governo* n.º 221, de 29 do mesmo mez e anno, disposto que ficassem dependentes da approvação das côrtes as concessões de terrenos, construcções de caminhos de ferro, docas, caes, pontes e outras obras analogas nas provincias ultramarinas, bem como a concessão de exclusivos ou monopolios para a exploração de quaesquer industrias nas mesmas possessões, que tivessem sido decretadas e por virtude das quaes não haja contracto já assignado com o governo ou se não tenham constituido companhias com estatutos devidamente approvados: manda Sua Magestade El-Rei, pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, que sejam consideradas pendentes, até que as côrtes as apreciem, todas as concessões que se encontrarem nas indicadas circumstancias, e por conseguinte sem effeito qualquer despacho de prorrogação de praso, ou de caducidade das mesmas concessões.

Paço, em 1 de maio de 1895. — *José Bento Ferreira de Almeida*

Direcção Geral do Ultramar

3.ª Repartição — 2.ª Secção

Caminho de ferro de Mormugão

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

Receita

Designações	Kilometros explorados	Numero de passageiros	Peso	Importancia
Grande velocidade:				
Passageiros	82	73:464	-	6:680\$335
Bagagens e recovagens		-	-	760\$435
Diversas		-	-	2:799\$817
Mercadorias		-	22.732:647,21	38:413\$036
		73:464	22.732:647,21	48:653\$623

Despesa

Conservação (via e obras).....	3:368\$467
Tracção (locomotivas, combustivel, pessoal, etc.)..	9:551\$271
Material circulante (limpeza e reparação).....	1:063\$384
Trafego (pessoal, expediente das estações, etc.)....	5:366\$003
Diversas (encargos geraes, etc.).....	30:982\$735
	50:331\$860

Resumo

Receita	48:653\$623
Despesa.....	50:331\$860
Deficit	1:678\$237

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 3 de maio de 1895. — O chefe da repartição, *Tito Augusto de Carvalho*.

Guerra de tarifas

Continúa, e promette prolongar-se, a declarada lucta entre as duas grandes companhias hespanholas, a do Norte e a de Madrid-Zaragoza-Alicante, disputando-se mutuamente o trafego entre os pontos servidos pelas rêdes das duas companhias.

Novas tarifas foram publicadas por esta ultima companhia, sendo a principal uma temporaria com o n.º 5 de pequena velocidade, applicavel ao transporte de mercadorias de todas as classes de qualquer estação da linha do Norte (Madrid a Irun), de Pamplona (Alsásua a Gallur), e de Castejon a Bilbao para Madrid, ou vice-versa, via Casetas, pela qual M. Z. A. cobra apenas 8 pesetas pelo percurso Zaragoza-Madrid.

Francamente, a não ser uma questão de effeito, não se percebe muito bem a razão d'esta tarifa.

Sendo mercadorias procedentes de povoações encravadas na linha do Norte, esta companhia por certo que não as entregará á sua rival, tendo linha sua até Madrid. Não as levará, portanto, a Casetas, mas pela linha de Hendaya-Madrid para a capital.

Sendo expedições de Madrid, parece-nos que por mais esforços que faça a companhia do Meio-dia (M. Z. A.) não conseguirá facilmente que o publico prefira entregar-lhe o trafego destinado a estações do Norte, sabendo, como é natural, que esta ultima companhia buscará todos os pretextos para lhe dificultar a continuação do percurso, já taxando-o pela tarifa mais cara que tiver, já empregando por inteiro os prazos legaes de transporte e entrega.

Pela sua parte, o Norte, mais prudente e menos impressionista, vae tambem publicando uma nova serie de tarifas temporarias para o trafego pelas suas linhas, oppondo a via Lerida Castejon-Miranda á via Reus Casetas-Guadalajara para levar de Catalunha a Madrid e linha de Irun e vice-versa, todas a classes de mercadorias.

Não se póde prever quem ficará vencedor n'esta lucta, porque ambas as companhias, graças á liberal legislação do reino vizinho n'este ponto, teem plena liberdade de abaixar as suas tarifas, e ambas teem linha que ligue os dois centros importantes, o oriente da Hespanha e a velha Castella.

Se o Norte tem muito maior percurso de Madrid, por Castejon, a Barcelona, 1.050 kilometros, do que o Meiodia por Zaragoza-Reus, 670 ou seja 380 kilometros mais, tambem para o trafego Valladolid-Madrid a via directa offerece 242 kilometros, e a de Ariza por Guadalajara 560, ou mais 318 kilometros.

Quem lucra com esta lucta é o publico, porque em qualquer dos sentidos tem sempre meio de aproveitar tarifas, mais reduzidas do que nunca teve.

Isto não quer dizer que tenhamos confiança em que este estado de coisas dure muito. Todas, ou quasi todas as tarifas de combate agora publicadas, são temporarias—por um a tres mezes—mas *mientras vuelve*, como dizem os hespanhoes, o commercio e a industria vão aproveitando.

Seria agora occasião asada para se combinar uma tarifa directa entre Lisboa e Barcelona e Tarragona que não deixaria de fomentar algum trafego.

Entre Lisboa e Madrid ha a tarifa M. L. n.º 1, que tem preços baratissimos e se applica a quasi todas as mercadorias.

De Porto, por Salamanca a Valladolid, tambem se póde estabelecer identica. Ligadas essas tarifas á nova n.º 15 do Norte, ou a outra mais reduzida que a via Zaragoza offerecesse, teriamos o trafego directo para Barcelona e Tarragona, e, especialmente de lá para cá, esta tarifa poderia dar resultados vantajosos, porque muitos productos da industria catalã poderiam vir ao nosso paiz em competencia com os similares de outros paizes que veem ao nosso mercado pela via maritima.

Tecidos, machinas, mobílias e muitos outros productos da industria, teem na Catalunha um grande desenvolvimento, e se não são transportados para o nosso paiz, deve-se isso, talvez, á falta de tarifas convidativas, não só por serem baratas como por serem directas.

Bom seria, pois, que nas aguas turvas da lucta entre as companhias rivaes hespanholas, nós pescassemos uma fatia de trafego novo. Não nos parece difficil.

Centenario indiano

Volta a falar-se em que se reataram as negociações para que na proxima commemoração do centenario da India, que d'aqui a dois annos se deve realizar em Lisboa, seja representada a India ingleza, formando parte, a mais grandiosa por certo, da exposição indiana que se projecta effectuar.

Não temos phrases para encarecer que não se descure d'este assumpto que é da mais alta importancia para o nosso paiz.

O centenario da descoberta da India tem uma significação universal tão elevada que todos os paizes desejam associar-se a elle—é natural.

E propriamente só assim entendemos estas grandes commemorações que as sociedades modernas crearam

nos ultimos tempos, para, ao mesmo tempo que celebram os grandes feitos da sua historia, attrahirem os visitantes das outras nações, isto é, quando se commemora um facto perfeitamente extraordinario que significa mais do que a revelação restricta de um talento, uma obra monumental em bem da humanidade.

Camões, o poeta maravilhoso que, n'um poema, immortaliza o seu paiz; o grande Infante, que ensina ao mundo, do seu abrigo de Sagres, o caminho das grandes conquistas maritimas; o Gama que doma os furores do Adamastor para devassar os arcanos a que elle servia de barreira, e dota o mundo occidental com um novo mundo no oriente; Cabral e Magalhães que voltam da America trazendo traçado no mappa a configuração integra d'aquelle continente até o seu extremo sul—são personagens que no nosso paiz teem jus á consagração das suas memorias pelos serviços que os tornaram gigantes em evidencia perante o mundo inteiro.

São estes os centenarios que, entendemos, as nações podem celebrar, porque a ellas deve associar-se, n'essa occasião, toda a humanidade que tem tambem a sua divida a pagar a esses monumentaes vultos que deixaram de pertencer exclusivamente á historia do seu paiz, para envolverem nos effeitos da sua obra gigantea toda a grande familia humana.

No centenario da descoberta da India ha toda a razão para que o continente novo, que foi motivo de gloria ao arrojado navegador, venha visitar o velho continente de onde esse arrojo partiu, e comprehende-se a importancia que esse facto terá, se nos lembrarmos das colossaes fortunas que ali se accumulam e desejarão, por certo, patentear-se na Europa, e dos grandes interesses que a Inglaterra tem nos paizes indianos, o que a fará desejar ver essa exposição.

Incalculavel numero de familias do Reino Unido aproveitará o ensejo para ver um pouco da India, já que no todo não podem visital a pela viagem que essa visita lhes exige, e ao restante da Europa, á America mesmo, essa approximação do Oriente não poderá ser indifferente.

Não percamos, pois, a occasião que se nos depára, preparemo-nos com tempo, que já pouco tempo resta, para celebrar um centenario de importancia universal e que trará indiscutíveis vantagens ao nosso paiz.

NOTAS DE VIAGEM

XXI

De Bordeus a Bilbao

O leitor que, acaso, tenha seguido esta digressão espora, com certeza, que eu lhe fale de Bordeus, da bonita cidade quasi ilha, assente nas margens do Garonne e rodeada pelas aguas d'este rio, e de mais cinco differentes ribeiras, onde se reune a maior parte do commercio maritimo francez, graças ao seu maravilhoso porto.

A vertiginosa correria por que realizei a maior parte das minhas viagens não me consentiu, ainda d'esta vez, o prazer de consagrar a Bordeus um dia e de apertar a mão a um amigo querido de velhos tempos, que ali exerce o cargo de nosso consul, do qual se desempenha com a maior competencia e proveito para o paiz.

Apenas hora e meia estive em Bordeus, e já se vê que, apesar de pouco tempo, e de noite, não me dei ficar inactivo na estação, esperando que se formas-se o comboio, como quasi toda a gente faria.

Eram 10 e meia quando saí da estação, tomei um trem, e eis-me a percorrer a cidade que me pareceu pouco animada e mal illuminada áquella hora.

O itinerario já eu o havia previamente formulado, á vista da planta, de fórma a não depender do cocheiro para me guiar na cidade, systema que uso sempre que posso, com o qual me dou perfeitamente e que aconselho a todos que viajam. Anda-se mais independente e é-se menos enganado.

Assim, mandei seguir da estação pelo *Cours de Saint-Jean*, que lhe fica em frente, voltei á rua Burguet, praça Rohan, para vêr os edificios da cathedral e da camara, praças Gambetta e Tourny, jardim publico e praça *des Quinconces* (quadros formados por arvoredos) a mais nótavel da cidade, com as suas elegantes e altas columnas sobrepujadas das estatuas de Montesquieu e Montaigne. Dando uma volta, a pé, n'esta vasta praça, mandei que o carro me esperasse na praça da Comedia, onde refresquei o estomago com uma bebida, no principal café.

D'ahi segui pelos caes, vendo o ramal da linha ferrea que por elles segue a ligar as estações de S. Jean com a do Medoc, e admirando a vastidão d'aquelle porto, até a estação.

Quem conhece a cidade, rir-se-ha d'esta minha visita á *vol d'oiseau*, mas eu responder-lhe-hei que, sem me dar ares de ter visto Bordeus, vi, ainda assim, muito mais do que se ficasse na estação.

A's 11 horas e 45 minutos estava eu já a *entender-me* com o carregador da estação, a quem deixara a mala, encarregando-o de me escolher bom lugar em que eu pudesse dormir.

O verbo, que sublinho acima, traduz se por uma pequena gratificação com a qual, em França, se operam prodigios.

Um franco, n'estes casos, é mais que bem merecido ao pobre homem que, enquanto estamos ausentes, nos arranja um compartimento isolado quanto possivel, lá põe os nossos volumes e lá fica elle de guarda á porta, até que voltamos, perfeitamente socegados de que tivemos quem cuidasse das nossas commodidades.

E d'esta vez, eu não só dobrei a parada como tive vontade de dar um abraço no moço... e soltar um *viva* á direcção da linha do Meio Dia que põe tão bom material á disposição dos passageiros de 1.^a classe.

O meu lugar estava marcado n'um galante compartimento, n'uma carruagem de corredor lateral, muito nova, muito confortavel, com o seu gabinete ao fundo do corredor, illuminada por um forte bico de gaz, offerecendo me dois vastos bancos de bello estofado, á escolha, para o descanso do meu corpo.

Se eu não conhecesse a linha, declaro que me assomaria á janella e ali ficaria até que o somno de todo me vencesse; mas não succedia assim e, portanto, ainda o comboio andava em manobras e já eu dormia prodigiosamente como quem, desde as 6 da manhã, ainda não parara.

Só em Bayonna acordei, porque me acordaram.

Para a carruagem entrara um velho marquez hespanhol, com seu filho, um creado, cinco malas volumosas e uma ainda mais volumosa pieguice que me martyrizou todo o resto da viagem!

Muito amavel, mas com esse afeminamento egoista, que dá a alliança da velhice e da riqueza, tudo queria para si, todas as commodidades; que se fechasse a janella d'aqui, porque lhe vinha ar, e se corresse a cortina d'ali, porque entrava o sol; que se tirasse a mala d'acólá, para estender uma perna, e se pozesse a mala para além, obrigando-me a encolher o meu corpo.

Quando cheguei a Irun, respirei. Ia mudar de carrua-

gem e livrar-me-hia d'elle! Mas o homem, grande viajante por toda a Europa e amante de recordar impressões de viagens, sympathizou com as minhas descrições, sentia-se reviver com a recordação que eu lhe suggeria das cidades e das montanhas e... tive que o aturar até destino porque, para mais, ia para Bilbao, como eu.

Para quem faz esta viagem ha um ponto difficil: comer. O leitor que a emprehenda que se previna, porque se arrisca a passar privações, se o não fizer.

Em Hendaya tem 11 minutos de demora e nada tem que fazer, porque a visita da alfandega é em Irun, á vinda. Regularmente, mesmo, ha maior demora do que a regulamentar. Pois previna-se, tomando um bom café e coma alguma coisa, porque em Irun, onde tem 1 hora e 20 minutos de espera, não ha bufete capaz, e em Zumárraga nem tem tempo, nem que o tivesse pôde ingerir os tabernaes comestiveis d'uma espelunca que a companhia de Durango-Zumárraga consente na sua estação.

Esta linha de Zumárraga a Durango, e d'este ponto a Bilbao, encurta consideravelmente o trajecto para a cidade biscaina, por isso tem um intensissimo trafego de passageiros e mercadorias, em seis comboios diarios.

Ha poucos annos ainda, quem ia do lado dos Pyreneus para Bilbao tinha que dar a volta a Miranda, percorrendo, desde Zumárraga, 211 kilometros. A via reduzida de Bilbao a Durango, pertencente ao *Ferro Carril* Central de Viscaya, ligando em Durango com a linha da companhia de Durango a Zumárraga, reduziu este percurso 81 kilometros. Já se vê, pela comparação dos percursos, que todo o trafego vae pela nova linha, que está por isso representando uma das melhores empresas ferro-viarias da Hespanha.

Para o interesse do *touriste* esta linha é tambem um attractivo. E' uma verdadeira Suissa aquella região, e o comboio lembra-nos, mais de uma vez, a linha do Brünig, taes são as fortes rampas, as apertadas curvas por entre as quaes serpenteia, passando em enormes aterros sobre verdadeiros precipicios, apertada frequentemente em valles profundissimos, nas margens do Dua e do Durango que a via atravessa sobre pontes de ferro de pequena extensão.

Um verdadeiro caminho entre montanhas, muito interessante e de razoavelmente difficil exploração.

O material, no systema americano, de plataformas nos dois extremos é estreito, apertado, incommodo. Cada vehiculo de 1.^a divide-se em quatro compartimentos — dois, especie de coupés, para tres pessoas, dois para seis, ficando ao centro a passagem — e como tudo vae cheio de gente, em pé, sentados nos joelhos dos outros, amparando-se ás portas para não cahirem com as repetidas voltas nas curvas, enchendo as plataformas, onde dardejia o sol dos Pyreneus, a viagem é um supplicio de aperto, calor, poeira e fumo.

Imagine-se a minha situação, tendo ainda para mais que soffrer o meu amigo marquez de muitos *des* e muitos *yy*, sempre coadjuvado pelo seu filho e pelo seu aio, a fugir de todos os logares onde dava o sol, a impedir-me de ver a linha, a contar-me historias que não me interessavam e a fechar-me as cortinas que me tiravam a vista do caminho.

Creio que até cheguei a desejar... um descarrilamento.

N'este martyrio chega-se a Bilbao onde n'uma fria estação suja e acanhada nos obrigam a sahir por cima das malas que se amontoam no improvisado vestibulo, entre alas de moços que nos disputam para uns carros, e de corretores que nos apoquentam recommendando hoteis.

Congresso internacional de caminhos de ferro em Londres

O governo portuguez nomeou seus delegados á proxima sessão d'este congresso os srs. engenheiros Almeida Eça, Pires de Sousa Gomes, Cabral Couceiro, Mendes Guerreiro, Antunes Navarro, Sarrea Prado, Mendes d'Almeida e Xavier Cohen, aos quaes o thesouro não abona despesa alguma, sendo-lhes pagos apenas os vencimentos ordinarios.

Por parte da companhia real dos caminhos de ferro foram indicados para a representar os srs. Boyer, engenheiro administrador-director; Espregueira, engenheiro consultor; Vasconcellos Porto, engenheiro da construcção; Ferreira de Mesquita, da tracção, e Carasco Bossa, da exploração.

A tarifa de zonas

No proprio paiz onde brotou dos tenacissimos esforços do ministro Baross, a famigerada tarifa está por pouca existencia.

Fez a sua rotação por toda a Europa e toca a méta do occaso no mesmo ponto onde surgiu.

Excitou o interesse de muitos, foi querida por bastantes, estudada por alguns, e tambem, bem que desconhecida, preconizada por varios, entre os quaes o nosso paiz teve sua parcella.

Pois vae-se o que tão bom se dizia ser; morre a tarifa, que se proclamava dar vida ás populações e receitas fabulosas aos caminhos de ferro...

O sr. de Szabo, antigo conselheiro do estado hungaro, foi quem lhe lavrou a sentença, depois de um diagnostico minucioso, demonstrando que ella, a benemerita, não deu os resultados que se esperava e que, bem pelo contrario, ella ha de forçosamente desaparecer, como verdadeiramente prejudicial.

Repartindo os resultados em tres grupos: trafego local (comprehendendo a 1.^a e 2.^a zonas); trafego a distancia média (zonas 2 a 13) e trafego a grande distancia (zona 14 e seguintes) logo se observa que é o segundo grupo (de 25 a 225 kilometros) aquelle que deve ter maior importancia. Segundo documentos officiaes, de 1888 a 1892 o trafego augmentou, em numero de passageiros e elevação de receitas, pela seguinte forma:

	Augmento do passageiros	Augmento de receitas
1. ^o grupo (trafego local)	730 0/0	200 0/0
2. ^o grupo (trafego a distancia média)	22 0/0	1,4 0/0
3. ^o grupo (trafego a grande distancia)	300 0/0	180 0/0

Por aqui se vê que o segundo grupo, ao qual deveriam provir maiores vantagens da reforma do ministro Baross, foi exactamente aquelle que teve uma insignificante percentagem de 5,5 0/0 ao anno, muito inferior á do augmento da rede.

Em seguida o auctor da memoria, a que nos reportamos, consigna que a unica novidade das novas tarifas por zonas consiste na adopção d'uma nova unidade de distancia: 15 kilometros. Mas esta innovação tem por consequencia inevitavel, na sua opinião, e na nossa, tornar impossivel uma estatistica conscienciosa e segura, dando origem á deturpação do systema. E baseia o seu raciocinio no facto, geralmente reconhecido, de muitos passageiros percorrerem um trajecto de distancia média, com dois bilhetes de trafego local, com o simples incommodo d'uma breve caminhada de uma a outra esta-

cão, evitando por essa forma o notavel augmento de preço d'um bilhete directo. D'ahi advem a elevada percentagem do trafego local, que acima expuzemos.

Em muitas outras razões se funda o auctor, cuja elevada competencia dá á sua analyse um cunho de indiscutivel importancia, para affirmar que a continuação de taes tarifas comprometteria de uma forma irremediavel a instituição dos caminhos de ferro do Estado, n'aquelle paiz.

Os jornaes austriacos e allemães, que teem discutido vivamente o assumpto, não vendo por um prisma tão pessimista a questão, não deixam comtudo de reconhecer que o sr. de Szabo se apoia em dados positivos e que effectivamente as novas tarifas deixam muito a desejar em pontos de inquestionavel gravidade.

A *Zeitung des Vereins*, orgão da união allemã, termina assim o seu artigo:

«A experiencia foi preciosa, embora negativa, porque se o systema não der os resultados esperados n'um paiz como a Hungria, onde todas as circumstancias lhe eram especialmente favoraveis, póde-se desde já declarar-o como impraticavel nos nossos paizes do oeste.»

Pela nossa parte fomos mais avançados do que o nosso collega allemão.

Contra o parecer da maior parte das entusiastas tarifarios portuguezes, foi a nossa *Gazeta* sempre contraria ao estabelecimento de tal tarifa em Portugal, e quem se recordar do que se passou na hoje dormiente commissão official nomeada para estudar o assumpto, concordará que, se não lhe demos o golpe de misericórdia, pelo menos, segundo a expressão popular, deitámos-lhe agua na fervura.

Na Austria já a celebre tarifa vae ser substituida desde 1 de julho; em breve o será na propria Hungria.

No proximo numero daremos noticia sobre as novas tarifas austriacas, o que hoje não fazemos porque o espaço falta.

O Metropolitano de Paris

O projecto do Metropolitano, que ainda ha pouco, como referimos, foi posto de parte, em virtude das divergencias que surgiram entre o governo e o conselho municipal de Paris, parece agora entrar em via de realização, ainda que d'uma forma indirecta.

O meio de attingir esse fim consiste no prolongamento reciproco das linhas das grandes companhias, prolongamento que, operando-se n'um sentido concentrico, fará, pela coincidência d'essas vias ferreas, uma verdadeira linha metropolitana na capital franceza.

Como a companhia de Orleans chega até o square Cluny, a companhia do Oeste projecta operar com ella a sua junção n'este ponto central, e diz-se que o governo estuda actualmente um novo projecto de caminho de ferro, lateral ao Sena, por meio do qual se evitará a mutilação da esplanada dos Invalidos, de que o parlamento recentemente se occupou.

N'esse novo projecto trata-se, segundo consta, do prolongamento da linha de Moulineaux até o square Cluny, que ficará sendo o seu terminus. D'essa forma, só será estabelecida nos Invalidos uma simples estação, cuja edificação em nada prejudicará a esplanada. D'ahi ao square a linha seguirá, n'um tunnel, sob o boulevard Saint-Germain.

A extremidade da linha de Cluny, n'um momento dado, tornar-se-ha o ponto natural de junção dos prolongamentos das linhas de Orleans, P. L. M. e Sceaux.

Este projecto, que será submettido ás camaras francezas, vem, como acima dissémos, realizar, d'alguma fórma, o mallogrado projecto do Metropolitano de Paris.

Companhia das Docas e caminhos de ferro peninsulares

Realizou-se no dia 30 do passado a assembléa geral d'esta companhia.

Foi apresentado o relatorio do exercicio do anno de 1894, bem como o respectivo parecer do conselho fiscal, que foram approvados, depois de haverem falado o sr. Henrique Kendall, para declarar que votava o relatorio, porque lhe merece a maxima consideração o conselho de administração e não porque examinasse minuciosamente as contas, e o sr. dr. Souza Avides, para declarar que não dava o seu voto de approvação ao relatorio, não porque não lhe merecesse a maxima consideração o conselho de administração, mas porque tinham sido preteridas as disposições dos §§ 3.º e 4.º do artigo 189.º do Codigo Commercial. Parecia-lhe que o relatorio devia ser feito pelo sr. conselheiro Justino Teixeira, porque era elle quem, pelo decreto de 5 de abril de 1892, administrava a Companhia. Apontou algumas outras illegalidades, como a de estarem representadas n'aquella assembléa sociedades dissolvidas, contra o expresso no artigo 127.º do Codigo Commercial. Concluindo, disse que o melhor caminho seria talvez o da dissolução da companhia das Docas, se isso fosse possivel.

Por parte do Banco Commercial do Porto foi apresentada uma proposta, tendente aos seguintes fins:

- 1.º Para ser transferida a séde da companhia para um dos edificios dos Bancos interessados no Syndicato.
- 2.º Para ser nomeada uma commissão incumbida de propôr, em uma proxima assembléa geral, as reduções que possam effectuar-se na administração da companhia.

Esta proposta foi approvada, sendo nomeados para a referida commissão os srs. conselheiros Francisco Ignacio Xavier, Julio Lourenço Pinto e dr. Souza Avides.

Por proposta do sr. Almeida Outeiro, resolveu-se que as eleições dos cargos fossem adiadas.

A este respeito os jornaes portuenses levantam campanha pela dissolução da companhia, proclamando que é preciso acabar com aquella empresa que já não tem razão de ser e não constitue senão uma agglomeração de prejuizos.

Comprehendemos que haja todo o desejo de acabar com as consequências de tantos errados passos, mas não vemos muito facil o *modus faciendi*, sem que os prejuizos que uns teem soffrido recaiam sobre o thesouro que já concorreu para os diminuir, mais do que as suas forças e as da razão e justiça lhe permitiam.

Companhia do caminho de ferro de Guimarães

Reuniu no dia 13 a assembléa geral ordinaria d'esta companhia, sob a presidencia do sr. Thomaz Martins Ramos Guimarães, e estando presentes 18 accionistas, possuidores de 2.089 acções, ou mais de dois terços do capital da companhia.

Entraram em discussão o relatorio da gerencia e o parecer do conselho fiscal, documentos que foram approvados unanimemente e sem impugnação.

Foi auctorizada a gerencia a emittir 6.000 obrigações do valor nominal de 90.000 réis cada uma, ao juro de 5 p. c., pagavel aos semestres, e nomeados os srs. gerente Antonio de Moura Soares Velloso, visconde da Ermida e João Augusto de Souza, para a commissão á qual compete preencher as formalidades necessarias para a emissão das obrigações, conforme as propostas da gerencia que publicámos no numero passado.

Foi dado um voto de especial louvor ao sr. gerente, pelos excellentes serviços que tem prestado á companhia.

Procedeu-se á eleição dos diversos cargos:

Assembléa geral — presidente, dr. Henrique Anthero de Souza Maia; vice-presidente, Thomaz Martins Ramos Guimarães; 1.º secretario, Manoel de Souza Machado; 2.º dito, Antonio Narciso de Azevedo Magalhães.

Gerencia — gerente, Antonio de Moura Soares Velloso; sub-gerente, visconde da Ermida.

Conselho fiscal — José Nogueira Pinto, Eduardo da Costa Correia Leite, João Augusto de Souza, dr. José Carlos Godinho de Faria e Alfredo Carneiro Soares; substitutos: Candido Augusto Pires de Aguiar, Joaquim Bessa de Carvalho e Manoel José Rebello Duarte.

PARTE FINANCEIRA

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 mai 1895.

Nous avons encore raison de dire qu'il ne faut être trop pessimiste. Il y a huit jours le marché était sombre, il broyait du noir; aujourd'hui, changement complet de front.

Le Japon et la Chine ont fait la paix, et toute crainte de complications à propos du traité Sino-Japonais est désormais écartée. Les nouvelles de Cuba, fort encourageantes, font entrevoir la fin prochaine de l'insurrection déjà décroissante; les dépêches de Madagascar sont favorables; la crise ministerielle est conjurée en Autriche; en un mot, tout est au calme.

Le 3 1/2 s'inscrit à 102,87 fr., l'amortissable à 101 fr.

Le 3 1/2 ne manque pas de fermeté à 107,70 fr.

L'Italien revient à 88,60 fr., après 89,10.

Les Fonds Brésiliens continuent à donner lieu à des transactions suivies; le 4 1/2 1889 est à 75 fr.

L'Unifiée d'Egypte reste à 104,50 fr. ex-coupon; les négociations se sont ralenties depuis quelque temps, les cours cotés paraissant suffisamment élevés.

La Rente Portugaise se traite à 25 1/2. L'action des Tabacs se maintient facilement à 525 fr. L'Obligation est activement recherchée à 458 fr.

Voici le tableau des ventes effectuées par la Compagnie des Tabacs de Portugal depuis le commencement du 5.º exercice (1.º avril 1894)

	Kilog.	Réis
Ventes d'avril (y compris la recette provenant des droits d'importation directe)	158.670	628:343\$752

Les fonds Austro-Hongrois ne se montrent pas très affectés par les difficultés qui se sont élevées. Le conflit Kalnoky-Bauffy n'a pas au reste été de longue durée apparente. La Rente Autrichienne or 4 1/2 ferme à 103,10 fr. ainsi que le Hongrois 4 1/2 à fr. 104.

Les Fonds Ottomans sont mieux tenus.

Les Lots Turcs s'avancent à 155 fr. L'administration de la Dette publique turque fait savoir que son projet relatif au nouveau règlement des Lots Turcs, n'ayant pas été approuvé par le Sultan est renvoyé à une commission spéciale. Les délibérations de cette commission terminées, le projet sera de nouveau soumis au conseil des ministres, avant d'être présenté au Sultan: de sorte qu'il s'écoulera encore un certain temps avant que la question soit définitivement résolue.

Les Fonds Russes se sont raffermis depuis que l'on est rassuré en ce qui concerne les dispositions du Japon.

Le 3 1/2 vaut 93,70 fr., le 3 1/2 98,50 fr. et l'Orient 67,50 fr. Le ministre des finances de Russie vient de s'entendre avec la Banque de France pour la création de certificats nominatifs qui se-

ront échangés sans frais contre des rentes aux porteurs par les détenteurs de fonds russes qui en feront la demande.

L'Exterieur est un peu moins agitée, elle finit à 72,50 fr. regagnant deux points en quelques séances.

Le groupe *Hellénique* se ranime un peu. Les élections générales à Athènes sont tout en faveur de Mr. Delyannis, et on sait que cet homme d'Etat montre des dispositions plus conciliantes que Mr. Tricoupis, si complètement battu, à l'égard des porteurs étrangers. Les négociations vont sans doute reprendre à bref délai.

La *Banque de France* se retrouve à 3.700 fr. L'Encaisse au 9 courant s'élève à :

Or	2.053.600.831,36 fr.
Argent	1.238.006.089,01 fr.
Total	3.291.606.920,37 fr.

La *Banque de Paris et des Pays-Bas* obtient une nouvelle avance 795 fr. à la suite de l'assemblée qui a eu lieu le 9 de ce mois. Toutes les propositions du conseil d'administration et notamment la fixation à 35 francs du dividende de l'année 1894 ont été approuvées à l'unanimité.

Le *Crédit Mobilier* après avoir touché 97,50 fr. revient à fr. 82,50.

Le *Crédit Lyonnais* varie de 815 à 820 fr.

Le *Crédit Industriel* se tient à 560 fr.

Le *Comptoir National d'Escompte* varie de 585 à 590 fr. Le droit de préférence réservé aux actionnaires pour la souscription aux 50.000 actions nouvelles expire le 15 mai.

La *Banque Internationale* s'inscrit à 545 fr.

La *Société Générale* ne se départ pas de son calme, et se tient près du pair.

Le *Sous-Comptoir des Entrepreneurs* remonte à 115 fr. Les actionnaires sont convoqués le 30 mai en assemblée extraordinaire afin de statuer sur une proposition de dissolution de la société et la constitution d'une société nouvelle.

La *Banque Ottomane* se négocie à 730 fr. Les bruits mis en circulation pour la réduction du capital social par l'échange de deux actions libérées de moitié contre une entièrement libérée ne reposent sur aucun fondement.

Le *Crédit foncier d'Autriche* est plus faible à 1.440 fr.

Chemins de fer. Les recettes totales sont satisfaisantes.

L'Est est à 962,50 fr. ex-coupon. Le *Lyon* cote 1.485 fr. ex-coupon. L'Ouest est au même cours de la semaine dernière. Le *Midi* est à 1.318,75 fr. L'Orléans vaut 1.592,50 fr. et le *Nord* 1.825 fr.

Les *Compagnies secondaires*. *Bône-Guelma*, chemins Départementaux Est, et Ouest Algérien, Sud de la France, Médoc, etc., s'inscrivent à peu près aux mêmes cours.

En valeurs industrielles, nous retrouvons l'action *Panama* à 10 fr.

La *Compagnie de Suez* n'a pas encore déclaré le dividende qu'elle distribuerait pour 1894. Mais sur la convocation de l'assemblée générale des actionnaires pour le 5 juin, l'action se raffermi à 3.420 fr., mais réactionne sur réalisations à 3.380 fr.

Les *Voitures de Paris* se tiennent à 570 fr., malgré la diminution des recettes.

Les *Omnibus* sont fermes à 1.080 fr.

On cote l'action *Decauville* 210 fr., ex-répartition de 20 fr. ce qui ramène le cours à 230 fr.

Les *Valeurs d'assurance* sont calmes en ce moment, car la plupart des vendeurs attendent le paiement des dividendes avant de réaliser. Dans leur ensemble les cours sont fermes, et pour beaucoup de titres de la branche Incendie et accidents, la tendance à la hausse est manifeste.

Le marché des *Mines d'Or* est toujours des plus suivis; à part quelques titres favorisés, un tassement s'est produit sur un grand nombre de ces valeurs; les reports, ayant atteint dernièrement des taux assez élevés n'ont pas peu contribué à peser sur les cours par suite de liquidations de positions.

On signale de nombreux achats en *Mozambique* qui cloture à 45 fr.; on sait que la Mozambique est une société de terrains titulaire d'une charte octroyée par le gouvernement portugais. Ses possessions sont situées à l'est de celles de la *Chartered* et s'étendent jusqu'à la mer. Son capital est représenté par un million d'actions d'une livre sterling, dont 600.000 sont encore à la souche. En mars, nous avons dit déjà quelques mots sur ce titre qui se négociait alors vers 30 fr.

La *Chartered* vaut 120 fr., affaire très intéressante, à mettre en portefeuille mais dont on ne doit attendre aucun revenu avant plusieurs années peut-être.

La *West Randt Mines* termine à 95 fr., et la de *Lamar* à 35 fr. ex-coupon de 1,88 fr.

La *Huachuca* (mines d'argent) vaut 190 fr. La compagnie annonce que le bénéfice de l'exercice 1894 s'élève à 5.094.000 boliviens: son assemblée générale se tiendra le 30 mai à Valparaíso.

L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de maio.

As questões ultimamente suscitadas a propósito d'uma das nossas companhias colonias vieram novamente alarmar a opinião nos mercados estrangeiros a respeito das cousas portuguezas e muito é para recear que com o regimen de suspeição, que se vae estabelecendo acerca dos negocios financeiros de Portugal, tenham que soffrer infelizmente, as outras companhias colonias, que por ventura careçam de recorrer ao estrangeiro para o alargamento das suas operações. Depois a pressão manifesta que sobre o governo está exercendo uma certa corrente de falsa opinião contraria ás concessões no ultramar, que por todos os meios se querem contrariar ou inutilizar por diversas ordens de interesses, está compromettendo bastante a situação das diferentes empresas já constituídas. Desde que não haja a segurança de que o governo mantenha rigorosamente as concessões que fez e estejam legalmente constituídas, essas empresas não poderão dar um passo porque os capitães retrahir-se-hão. O governo precisa proceder com a maxima prudencia em tudo o que se refira a companhias ou empresas envolvendo capitães estrangeiros, porque de qualquer precipitação podem resultar complicações que custem caro ao paiz.

Ainda a respeito da impressão causada lá fóra pela publicidade dada aos successos da *Companhia do Nyassa*, a que acima nos referimos, transcrevemos o seguinte trecho d'uma carta particular, de procedencia absolutamente auctorizada, escripta por um negociante portuguez actualmente em Londres, onde tem relações importantes na alta banca:—«Não se imagina ahi o que por aqui se pensa e diz acerca das cousas portuguezas e o descrédito que infelizmente pesa sobre o nosso paiz. A não ser alguma «confiança e consideração pessoal por quem realmente seja serio e honesto, tudo quanto diga respeito a negocios com Portugal é «condemnado em absoluto. Quem tem capitães em companhias «portuguezas, em que o governo intervenha, está completamente «descrente e desanimado. E' muito desconsolador, muito triste, «mas verdadeiro!»

Continúa a ser muito limitado o movimento de operações na nossa praça, tendo affrouxado as cotações dos diversos titulos, designadamente as acções do Banco de Portugal. As inscrições de assentamento regularam de 35,90 a 36,15, as de coupon de 35,80 a 36,00. As obrigações de 4 p. c. 1888 regularam de 16,300 a 16,300, as de 4 1/2 1888-89 a 46,500 e 46,600, as obrigações dos tabacos a 104,000, as predias de 6 p. c. a 93,000 réis, as de 5 p. c. a 90,000 réis.

Nos mercados externos soffreram tambem uma baixa sensivel os fundos publicos. O externo brasileiro declinou igualmente a 73 3/4, reanimando depois e reconquistando a anterior cotação de 75 1/2. O externo portuguez, que partilhou da oscillação geral, ficou a 25.

O mercado de cambios esteve agitado na ultima semana por ser manifesta a falta de papel para as transferencias. Os moageiros vieram ao mercado, mas não tinham urgencias a satisfazer e retrahiram-se. Para o thesouro houve procura de papel afim de cobrir os saques que circulam no estrangeiro. Com a chegada do paquete de Africa, o mercado affrouxou, mas a animação voltou e a firmeza accentuou-se promptamente sem que a oferta dos saques, vindos do Brazil no *Elbe*, tivesse attenuado a situação. As letras a 90 dias sobre Londres chegaram a ter só comprador a 41 3/4, mas o mercado regressou a sua anterior posição (41 9/16). O cheque sobre Londres regulou a 41 3/8 e sobre Paris a 689.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v...	41 5/8	41 1/2	Desconto no Ban-	
» cheque...	41 1/2	41 7/16	co de Portugal.	6 0/0
Paris 90 d/v.....	683	684	No mercado.....	5 1/2 0/0
» cheque.....	687	689		
Berlim 90 d/v....	281	282		
» cheque...	285	287		
Francfort 90 d/v..	281 1/2	282 1/2		
» cheque	285 1/2	287 1/2		
Madrid cheque...	1.025	1.035		

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

MAIO														
	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—
Bolsa de Lisboa:														
Inscrições assent.....	36,15	36,16	36	35,91	—	36	35,95	—	35,98	36,15	36,15	36,15	36,15	—
» coupon.....	—	—	36,01	35,80	—	—	—	35,90	35,85	35,95	—	36,06	36,10	—
Divida externa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	31,60	—	—	—	—	—
Obrig. 4 1/2 0/0 1888, premios...	16.150	16.200	16.200	—	16.200	16.200	16.200	—	16.200	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 1888 assent...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 0/0 1890 coupon.....	—	—	41.300	—	—	—	—	—	41.300	—	41.300	41.300	—	—
» 4 1/2 0/0 88-89 assent...	46.600	—	—	—	—	46.600	—	—	—	—	—	47.500	47.500	—
» Tabacos coupon.....	—	—	—	—	104.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações B. de Portugal.....	—	119.000	—	—	119.000	118.700	118.500	—	—	—	—	—	118.500	—
» » Commercial.....	—	—	102.000	—	102.800	—	—	—	—	—	—	—	102.000	—
» » N. Ultramarino...	—	56.000	56.000	56.000	—	56.000	—	—	—	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon.....	—	—	—	63.000	—	—	—	—	—	—	—	63.520	—	—
» Comp. Real.....	—	—	—	—	—	10.700	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6 0/0.....	—	—	—	—	93.100	—	93.200	93.300	93.300	93.300	—	—	93.300	—
» » 5 0/0.....	—	90.000	—	—	90.000	—	—	90.000	90.000	90.000	—	—	—	—
» Comp. Real 3 0/0.....	—	—	—	—	27.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» C. Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21.000	—	—	—	—
» Atravez Africa.....	—	—	74.000	—	—	—	—	—	74.000	74.500	—	—	—	—
Bolsa de Paris:														
3 0/0 portuguez.....	25	25,12	25	25,06	25,25	25,31	25,31	25,37	25,31	25,31	25,31	25,31	25,43	—
Ações Comp. Real.....	—	—	—	54	—	—	—	45	45	45	45	45	—	—
» Madrid-Caceres.....	—	—	—	—	—	—	—	—	51	—	—	54	—	—
» Norte de Hespanha...	99,25	100	100	97	100	103	102	103	104	102	—	102	—	—
» Mad. Zaragoza.....	141,50	142,50	143	146	146	146	146	148,50	148	—	—	—	—	—
» Andaluzes.....	163,75	165	165,25	—	169,50	170	170	178,50	182	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real.....	119,75	117,50	117	118	118	118	118	118	122	122	122	122	—	—
» C. Beira Alta.....	70	—	71	71	71	71,25	71,25	72	74	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres.....	142,50	150	145,50	140	140	146	140	144	145	—	149,50	149	—	—
» N. Hesp. (1.ª hyp.)...	228	230,25	229,87	231	234	235	235	237,50	240,50	—	—	—	—	—
Bolsa de Londres:														
3 0/0 portuguez.....	—	24,93	25	25	25,12	25,25	25,25	25,18	25,18	25,25	25,25	25,25	25,25	—
Obrig. Atravez Africa.....	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	—	—
Amsterdam:														
Obrig. Atravez Africa.....	—	62	62,87	63	—	—	63,87	—	—	—	63,25	64	—	—
Bruxellas:														
Obrig. Atravez Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas		Periodo de expiação	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
			1895			1894			Totaes		Diferença a favor de	
			Kil.	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1895	1894	1895	1894
COMPANHIA REAL	Antiga rede	23 29 Abril	690	49.620:000	71:913	690	44.232:573	64:105	831.176:000	813.250:997	—	—
	e nova não	30 6 Maio	»	52.094:000	75:498	»	46.617:410	67:561	883.270:000	859.868:407	17.925:003	—
	garantida	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23.401:593	—
	Nova rede	23 29 Abril	380	5.513:000	14:507	380	4.909:744	12:920	91.918:000	91.113:833	—	—
Sul e Sueste...	garantida.	30 6 Maio	»	5.453:000	14:350	»	4.826:914	12:702	97.371:000	95.940:167	804:147	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.430:233	—
	—	2 8 Abril	475	11.928:880	25:113	475	10.147:340	21:362	163.356:460	173.885:150	—	10.528:750
	—	9 15 »	»	9.065:810	19:085	»	9.983:905	21:018	172.422:210	183.869:055	—	11.446:845
Minho e Douro.	—	16 22 »	»	9.978:015	21:006	»	9.512:510	20:026	182.400:225	193.381:565	—	10.981:344
	—	—	353	—	—	353	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Beira Alta.....	—	26 1 Abril	253	5.078:287	20:072	253	4.564:148	18:040	65.999:260	64.879:670	1.119:590	—
	—	2 8 »	»	7.651:741	30:244	»	5.251:489	20:757	73.651:001	70.431:159	3.519:842	—
	—	9 15 »	»	5.160:264	20:396	»	4.972:080	19:652	78.811:265	75.403:239	3.708:026	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....	—	26 4 Março	105	1.082:595	10:310	105	2.143:567	20:444	8.894:291	10.426:335	—	1.532:044
	—	5 11 »	»	1.043:045	9:933	»	1.068:612	10:177	9.937:336	11.494:947	—	1.537:611
	—	12 18 »	»	1.184:645	11:282	»	1.086:155	10:344	11.121:981	12.581:102	—	1.459:121
	—	12 18 Março	34	1.048:070	30:825	34	965:700	28:402	10.389:898	11.458:129	—	1.068:231
Guimarães.....	—	19 25 »	»	1.130:640	33:254	»	1.140:580	33:546	11.520:538	12.598:709	—	1.078:171
	—	26 1 Abril	»	1.056:106	31:061	»	1.000:296	29:420	12.576:644	13.599:005	—	1.022:361
	—	15 21 Abril	3656 Ps.	1.327:439	Ps. 363	3393 Ps.	1.569:864	Ps. 444	22.317:883	24.388:897	—	Ps. 2.071:014
	—	22 28 »	»	1.362:678	372	»	1.576:551	446	23.680:562	25.965:449	—	2.284:887
Norte de Hespa- nha.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid — Zara- goza—Alcan- te.....	—	16 22 Abril	2927	1.022:990	349	2672	1.068:476	399	14.513:489	15.589:257	—	1.075:768
	—	23 29 »	»	1.010:177	345	»	1.007:358	376	15.523:666	16.596:615	—	1.072:949
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes.....	—	9 15 Abril	894	288:052	322	894	268:493	300	4.038:557	4.293:548	—	254:991
	—	16 22 »	»	335:566	375	»	284:365	318	4.374:123	4.577:914	—	203:791
	—	23 29 »	»	323:272	361	»	282:862	316	4.697:396	4.860:776	—	163:380
	—	23 29 Abril	180	48:171	267	180	49:933	277	766:839	794:200	—	27:361
Zafra a Huelva.	—	30 6 Maio	»	55:197	306	»	54:763	304	822:036	848:973	—	26:937
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Nota. — Repetimos as receitas das semanas de 26 de março a 8 de abril da Beira Alta, em razão das importancias terem ficado invertidas no numero anterior.

O «Jornal das Finanças»

Um papel impresso com o titulo supra transcreveu um artigo nosso e, para se dar ares de que era seu, supprimiu-lhe a assignatura, fazendo apenas n'uma secção escusa uma declaração do que o tirára á nossa Gazeta.

Attenciosamente, como é nosso costume, fizemos-lhe notar a omissão, e elle que, pelo que se vê, não entende de delicadezas, desembesta n'um tal chuvaireiro de grosserias e destemperos que, não estando nós dispostos a aturar-lhe as faltas de educação, resolvemos suspender todas as relações com quem assim nos prova que nem merece a consideração do nosso cesto de papéis inúteis.

Anuario de ferro-carriles

Chega nos á ultima hora de Madrid este interessante trabalho do nosso illustrado collega, na imprensa e na classe ferro-viaria, o sr. D. Enrique de la Torre.

O *Anuario*, que principiou a publicar-se ha tres annos, sendo então um modesto folheto de menos de 200 paginas, está hoje um volumoso tomo de 400, em formato maior, contendo os mais interessantes esclarecimentos sobre os caminhos de ferro hespanhoes, relativos ao anno passado e aos anteriores, indicando, da forma a mais exacta e completa, *tudo* que interessa conhecer d'aquellas linhas.

E servimo-nos d'esta generalidade, porque são tão importantes, tão variados, tão bem dispostos os assumptos de que o sr. la Torre se occupa no seu livro, que impossivel se nos torna designal-os minuciosamente.

A primeira parte, constituindo a parte official e estatística, comprehende todas as noticias sobre leis e regulamentos publicados em 1894 e anteriormente, variadas notas sobre os caminhos de ferro do mundo, tarifas principaes, estado financeiro, productos, e nome de todo o pessoal superior de cada companhia, etc.

A segunda publica as distancias kilometricas de todas as estações de Hespanha aos entroncamentos e bifurcações de linhas, regra para fazer a taxa das remessas, tarifas de passageiros e mercadorias (bases) e um capitulo especial sobre toda a legislação que se refere aos caminhos de ferro em Hespanha.

Finalmente, no mappa acham-se indicadas *todas* as estações e apeadeiros, que, por meio de um indice alphabetico, facilmente se encontram.

Verdadeiramente util este trabalho, e de tão reconhecida importancia que o ministro do Fomento (obras publicas) o declarou, por um decreto, de utilidade publica.

Vê-se que o sr. la Torre capricha em tornar o seu livro um repertorio de tudo quanto pôde ser util e pratico, e, apesar de ter subido em volume, o seu preço mantem-se o mesmo, e francamente não sabemos como possa conseguir-se dar tão grosso volume por 3 pesetas.

Aqui temos alguns exemplares, de que não duvidamos recommendar aos nossos leitores a aquisição. O seu preço é, em Portugal, 830 réis em brochura, 930 cartonado e 1.030 encadernado com capa de papel-couro.

Tambem ha só o mappa com o indice de todas as estações por 320 réis, com capa de cartão, e 210, de papel.

A estes preços accresce o porte do correio, que é 40 réis o annuario e 10 réis o mappa.

Tarifas da Irlanda

A companhia *Belfast and Northern Counties* que, conjuntamente com o *Great Northern*, explora a viação ferro-viaria na Irlanda, acaba de estabelecer uma nova tarifa de passageiros, a titulo de experiencia, a qual deve começar a vigorar hoje.

Essa reforma funda-se principalmente nos seguintes elementos:

O preço actual de 3.^a classe serve de base á reforma, sendo os de 2.^a e 1.^a classes deduzidos por meio de coefficients que vão diminuindo á proporção que a distancia augmenta.

Até 10 milhas, a tarifa da 1.^a classe importa no duplo da que compete á 3.^a, e a da 2.^a classe obtem-se addicionando 50 % áquella. De 11 a 40 milhas, a percentagem additional diminue, por cada milha a mais, 1 % na 1.^a classe e $\frac{1}{2}$ % na 2.^a classe.

Entre 41 e 80 milhas, a diminuição por milha é, respectivamente, de $\frac{1}{2}$ e $\frac{1}{3}$ por cento. Nas 80 milhas chega-se ao minimo da percentagem—50 % na 1.^a classe e 20 % na 2.^a, percentagem esta que se applica uniformemente ás distancias superiores.

Como se vê, a differença entre a 2.^a e 3.^a classe é muito menor do que entre a 1.^a e 2.^a, e só na zona de 10 milhas a differença é igual.

As tarifas em percursos inferiores a 20 milhas ficam no estado anterior, e o trafego suburbano, apesar da sua importancia, não soffre modificação alguma. Além d'isso, as tarifas relativas aos trajectos superiores a 80 milhas pouca applicação poderão ter, porque a maior distancia da rêde, que está comprehendida entre Belfast e Londonderry, é sómente de 95 milhas.

O preço de bilhetes de ida e volta será baseado nas novas tarifas para viagens simples e obter-se-ha pelo augmento de $\frac{2}{3}$ sobre o custo primario.

Assim, pois, o novo systema terá como consequencia geral uma redução notavel das tarifas de 1.^a e 2.^a classes, para grandes trajectos, e uma redução menor, mas bastante apreciavel, para os percursos comprehendidos entre 20 e 80 milhas.

A companhia, segundo parece, espera, por esta forma, obstar á tendencia geral, que cada dia mais se accentua, dos passageiros abandonarem as classes superiores pelos logares de 3.^a, em vista da economia resultante d'essa opção.

Pressão por petroleo

A *Zeitung des Vereins* publica as seguintes notas sobre as experiencias de aquecimento pelo petroleo, experiencias que deram excellentes resultados e mostram que se poderia chegar a uma combustão sem fumo, por meio de uma especie de injectores que pulverizam o combustivel liquido no carvão acceso de maneira tal que elle seja misturado com a quantidade de ar sufficiente para a sua combustão completa.

O combustivel liquido (residuo do petroleo) é collocado no tender n'um recipiente que pôde ser aquecido no inverno para evitar a sua congelação. A acção do petroleo é tão energica que a tensão do vapor d'uma locomotiva, aquecida á maneira habitual, pôde ser augmentada, em 3 minutos, de 3 a 10 atmospheras, emquanto que só com o carvão necessitaria 6 $\frac{1}{2}$ minutos.

Nas grandes rampas a tensão pelo vapor pôde ser mantida facilmente no seu maximo; por esta forma o machinista fica absolutamente senhor de activar ou afrouxar em tal ou tal medida a producção do vapor.

O aquecimento pelo petroleo vae ser applicado no Metropolitano de Vienna assim como na travessia dos tunneis. O systema experimentado, inventado por M. Holden, director das officinas de Stratford do *Great Eastern*, permite com effeito servir-se á vontade ou só com carvão, ou com este e petroleo; n'este ultimo caso o fogueiro não tem mais que conservar um pouco de carvão acceso sobre a grelha.

Relgios nas locomotivas

Segundo relata um jornal francez, a companhia de P. L. M. acaba de realizar uma interessante innovação. As locomotivas de serviço teem agora, exteriormente, á esquerda, um relógio, pelo qual os viajantes podem perfeitamente saber as horas, e os chefes de estação verificar as horas de chegada e de partida, comparando-as com as indicações dos relgios das *gares*.

Apesar da trepidação dos comboios, os novos relgios não soffrem variação alguma e, segundo consta, em todas as machinas da companhia vão ser collocados relgios identicos.

O caminho de ferro aereo de Gibraltar

Ha algum tempo que funciona em Gibraltar um caminho de ferro aereo que põe em communicção a cidadella com o cume do monte Alameda, em que está situado o observatorio militar.

Até agora, a ascensão da montanha era difficilima, sendo necessario realizal-a por caminhos mais proprios para passagem de cabras monteiras do que de homens. Em occasiões de mau tempo a subida tornava-se absolutamente impossivel.

Actualmente a ascensão da montanha é feita com a maior commodidade, por meio do caminho de ferro aereo. Os wagons teem a fórma de barquinhas de balão. As carruagens teem na parte superior duas roldanas que rodam sobre um cabo de aço.

LINHAS PORTUGUEZAS

Urbana do Porto.—Continuam com grande actividade os trabalhos do tunnel da Ave Maria. O revestimento da abobada de pedra está sendo atacado em duas partes, a fim de dar maior impulso aos trabalhos. Se não houver inconveniente de maior, a obra do tunnel deve ficar concluida no proximo anno.

Os materiaes expropriados no extincto convento da Ave Maria renderam para o Estado cerca de 8:000\$000 réis.

A entrada da Figueira.—O nosso estimado collega, *Gazeta da Figueira*, queixa-se, com toda a razão, do mau accesso que vae tendo a estação d'aquella cidade. Diz assim:

«Com a venda de terrenos proximo á extremidade da rua Manuel Fernandes Thomaz e com a regularização d'esses mesmos terrenos, tornou-se apenas accessivel o caminho da estação pela estreita passagem que do extremo da alludida rua se fez para a estrada marginal do rio. Ora sabendo-se como é numeroso o movimento de trens e carroças durante a época balnear, e sabendo-se mais que áquelle ponto converge o caminho que a pé conduz á estação, passando-lhe junta tambem a linha do americano, calcule-se a que incommodos e perigos póde dar lugar a passagem de tão estreita *viella*.

«Affigura-se nos portanto que abrir mais larga communicção com o caminho da estação seria um serviço prestado ao publico, e isso se conseguiria prolongando a rua Alfonso d'Albuquerque até o rio, o que não só aformosearia o local, como daria mais commoda passagem aos vehiculos que demandam a estação.

«E o que agora se poderia fazer com quantia relativamente pouco elevada, amanhã custará muito mais dinheiro, se ali se deixarem construir edificações.»

Provavelmente a voz do nosso collega echoará no deserto, porque as nossas camaras que, parece que por antonomasia, se chamam municipaes, não costumam tratar d'estas coisas.

De Guimarães a Chaves.—A camara municipal de Cabeceiras de Basto vae representar ao governo para que se active a construcção do prolongamento da linha de Guimarães para Chaves, o qual servirá aquella villa.

Esta representação tem levantado grandes discussões entre os influentes de Cabeceiras e os de Fafe, que tratam de defender o projecto que mais favorece esta povoação.

Apeadeiro de Barcarena.—Parece que brevemente abrirá este apeadeiro á exploração.

Carris do Porto.—Já entrou no Porto o resto do material para a installação das linhas de tracção electrica da companhia Carris de Ferro do Porto.

Como dissémos o systema é o de *trolley*, de Thompson Huston.

Benguella a Mossamedes.—Os concessionarios d'este caminho de ferro requereram ao governo a prorogação do praso fixado no respectivo contracto, o qual terminou ha poucos dias.

LINHAS HESPAÑOLAS

Carlet a Villanueva de Castellón.—Segundo informa o nosso collega de Valencia, *El Agente Ferroviario*, é muito provavel que ainda este mez tenha logar a inauguração d'este caminho de ferro, na sua primeira secção de Carlet a Alberique.

Lorca a Almeria.—Foi apresentado ao ministerio do Fomento um requerimento pedindo para ser posta em praça a construcção d'esta linha, sendo de esperar que em breve será publicado o decreto mandando proceder a essa arrematação.

Bilbao a Portugalete.—No primeiro trimestre do anno actual houve n'este caminho de ferro um movimento de 469.326 passageiros e 67.829.126 kilogrammas de mercadorias. O producto total foi de 212.815,23 pesetas. Comparando-se este resultado com igual periodo do anno passado, reconhece-se que a linha soffreu n'este trimestre do anno actual uma diminuição de 32.914 passageiros, 285.271 kilogrammas de mercadorias e 5.935,44 pesetas de productos totaes.

Transversal.—A construcção da linha alcança já Terradillos, perto de Alba de Tormes.

Tremvias de Barcelona.—A companhia ingleza, exploradora d'estes tremvias, convidou varios jornalistas, empregados technicos da municipalidade, e outras entidades de caracter official, para uma viagem á França e á Italia, tendo por fim estudar, por conta da mesma empresa, a tracção electrica dos tremvias.

La Puebla a Alcaniz.—Consta a um collega do reino vizinho que a Companhia dos Directos chegou finalmente a um accordo com a de Zaragoza ao Mediterraneo, acerca da junção das duas linhas em La Puebla. Caso se confirme esta noticia, deve abrir muito brevemente á exploração o troço comprehendido entre La Puebla e Alcaniz.

Sul de Hespanha.—Foi declarada em suspensão de pagamentos esta Companhia, desde o dia 24 de março findo.

Calatayud-Teruel-Sagunto.—Segundo consta ao *Agente Ferroviario*, de Valencia, a sociedade belga que acaba de arrematar a construcção d'este caminho de ferro projecta construil-o com um metro, unicamente, de largura de via.

Parece que a empresa constructora estriba o seu procedimento no facto de este caminho de ferro pertencer á antiga rede geral dos caminhos de ferro hespanhoes.

O collega a que nos reportamos não garante a authenticidade da noticia. No entanto, desde já declara que, caso o facto seja verdadeiro, a empresa receberá illegalmente a subvenção do Es-

tado, por ella dever ser attribuida a um caminho de ferro de via larga, como as precedentes empresas o consideraram.

Linhares a Almeria. — A construcção d'esta linha já attinge o kilometro 50. Tambem se acham construidas as estações de Baeza-Bejigar, Ubeda-Garcier-Jimena, Jodar e o apeadeiro de Propios.

As casas dos guardas da linha estão tambem promptas até o kilometro 47, e já ha ligação telegraphica até a estação de Ubeda.

Parece que muito brevemente estará terminada esta via ferrea, que tanto vem beneficiar as provincias que atravessa.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ALLEMANHA

No fim do exercicio de 1893-94, segundo os dados das estatísticas officiaes, a extensão total dos caminhos de ferro allemães de via normal era de 43.784 kilometros. Esta totalidade decompunha-se da seguinte forma:

Para passageiros e mercadorias — 42.934 kilometros; só para passageiros — 109 kil.; e só para mercadorias — 740 kil.

As linhas de via unica entram com 28.786 kilometros na somma total, e as de via dupla com 14.680 kilometros.

A maior parte das linhas pertence ao Estado, sendo a seguinte a sua distribuição pelos differentes estados da Allemanha:

	Kilometros
Prussia.....	25.907
Bayiera.....	5.091
Saxe.....	2.388
Wurtemberg.....	1.688
Bade.....	1.429
Alsacia-Lorena.....	1.456

O Estado explora tambem 104 kilometros de linhas privadas. D'esses 104 kilometros 52 são na Prussia. As linhas particulares, com exploração independente, teem uma extensão total de 3.646 kilometros, dos quaes 1.389 são egualmente na Prussia.

BRAZIL

O sr. Crockatl de Sá, inspector geral dos caminhos de ferro brasileiros, propoz ao governo a construcção de uma grande rede Este-oeste, destinada a ligar entre si onze estados dos mais florescentes d'aquella republica.

A nova linha partirá de Pesqueira, terminus do caminho de ferro Central de Pernambuco, passando por Villa Balla, Leopoldina, Ouicury, Micos, S. João de Parahi, Santa Philomena, rio Parahyba, Pedro Alfonso (Tocantius) terminando em Santa Maria, sobre o Araguaya, que é navegavel por barcos a vapor n'uma extensão de 2.000 kilometros.

Um ramal se dirigirá para as salinas de Macau (Rio Grande do Norte) atravessando este Estado e o de Parahyba, outro partirá para o rio de S. Francisco e outro ligará Pesqueira a Paqueviva onde encontra a linha central do Alagoas.

O orçamento eleva-se a 30.000 contos e a garantia de juro pedida é de 6 % ou 1.800 contos.

MERCADO DE METAES

Londres, 10 de maio de 1895.

Cobre—Avançou hoje 10/-

Em primeira mão foram vendidas 2.500 toneladas entre Lb. 43 ¹⁵/₁₆ e Lb. 43 ⁸/₉ para varias datas até um mez, Lb. 44 ⁵/₁₆ e Lb. 43 ¹⁶/₃ a 3 mezes. Em segunda mão mais 1.000 foram collocadas a Lb. 43 ¹⁰/₁₆ até Lb. 44 a dinheiro, Lb. 44 ²/₆ a 10/- a 3 mezes. Fechou a Lb. 44 ¹/₃ a dinheiro e Lb. 44 ¹⁰/₁₆ a 3 mezes. Preço de liquidação Lb. 43 ¹⁷/₁₆.

Estanho—Avançou 2 ¹/₆ por tonelada. Umas 700 toneladas foram vendidas esta manhã entre Lb. 66 ²/₆ e Lb. 66 ¹⁰/₁₆ a dinheiro, a Lb. 66 ¹²/₁₆ e Lb. 67 a 3 mezes. À tarde mais 300 toneladas a Lb. 66 ¹⁰/₁₆ a dinheiro; Lb. 66 ¹⁰/₁₆ a 12 ¹/₆ de prompto, fechando a Lb. 66 ⁷/₁₆ e dinheiro e Lb. 66 ¹⁵/₁₆ a 3 mezes. Preço de liquidação Lb. 66 ⁷/₁₆.

Ferro—Negocios feitos em Scotch a 41 ¹/₂ de prompto, 41 ¹/₉ a um mez, Middlesbro' a 36 ¹/₃ a um mez. Cotações a dinheiro ao fechar: Scotch 41/-; Middlesbro' 35 ¹/₁₁; Hematite 41 ¹/₃ por tonelada.

Prata—1 ¹/₄ mais baixo a 30 ³/₈ d. por oz. Standard; 32 ³/₄ d por oz. fino.

Mercurio—Importadores Lb. 7; segunda mão Lb. 6 ¹⁷/₁₆ por frasco.

Chumbo—Lb. 9 ¹⁸/₉ por tonelada.

Zinco—Lb. 14 ⁷/₁₆ por tonelada.

Antimonio—Lb. 31 por tonelada.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de 500 metros de riscado

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 31 do corrente mez, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 500 metros de riscado.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 9.000. Este deposito será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 por cento da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem esta fôr feita, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral dos depositos, á ordem do direcção d'estes caminhos de ferro.

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

Lisboa, 10 de maio de 1895.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Repicagem de limas

No dia 24 demaio, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a repicagem de limas.

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

Lisboa, 30 de abril de 1895.

Fornecimento de 30.000 kilogrammas de petroleo

No dia 24 do corrente mez do maio, 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 30.000 kilogrammas de petroleo.

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

Lisboa, 4 de maio de 1895.

Arrendamento de 300^{m2} de terreno junto á estação de Estoril

Base de licitação — 30\$000 réis annuaes

No dia 22 de maio corrente, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão de novo recebidas e abertas propostas para o arrendamento, pelo praso de cinco annos, do terreno situado junto da estação do Estoril, medindo 300 metros quadrados

As propostas serão endereçadas ao director da Companhia, na estação central de Lisboa (Rocio), com a indicação exterior no sobrescripto: «Proposta para o arrendamento de um terreno junto á estação de Estoril» e redigido segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me para com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, a tomar de arrendamento, 300^{m2} de terreno, junto á estação de Estoril, na conformidade das condições patentes, durante o praso d'este concurso, e das quaes tomei pleno conhecimento, pela quantia de... (por extenso). Data e assignatura (por extenso e bem legivel).

As condições e planta do terreno relativo a este concurso estão patentes na repartição central de via e obras (estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e na estação do Estoril.

Lisboa, 7 de maio de 1895.

Fornecimento de grades para placas girantes

No dia 20 de junho proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 5 grades para placas girantes.

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

Lisboa, 11 de maio de 1895.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Manceau.
Antuerpia.—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.
Berlim.—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.
Bremen.—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—Casa de comissões.
Covilhã.—Cezar d'Oliveira—Agente commercial da companhia real dos caminhos de ferro—Commissões, consignações e conta propria.

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbreucke.
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.ª—Rua de Traz, 28.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

LISBOA Hotel Avenida—Maison de 1.º ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures—Avenida, 55—Prop. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

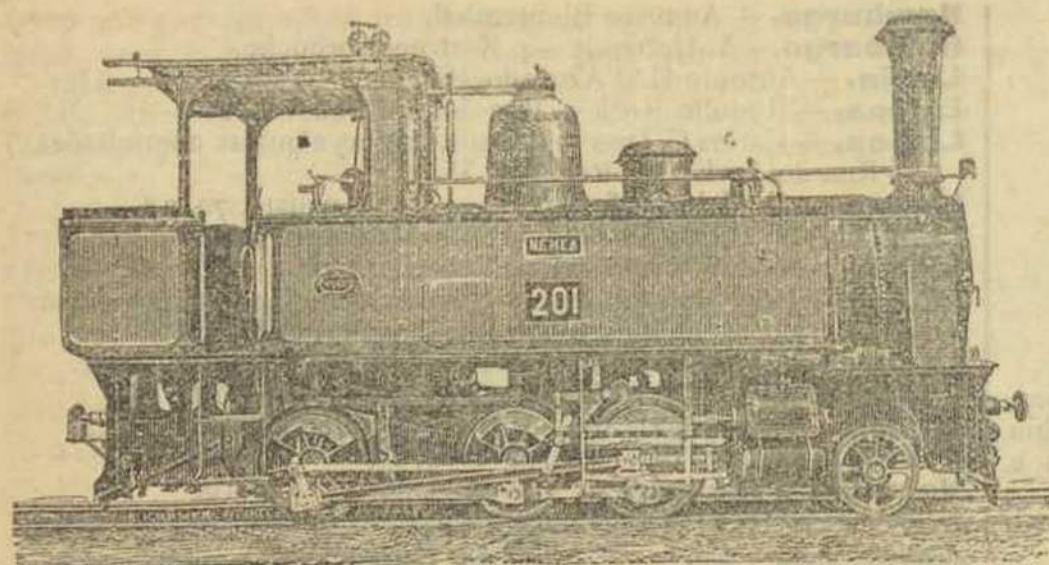
NICE Riviera-Palace-Hôtel.—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchestre—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.º ordre.

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

ROMA Grande Hotel Continental—Proximo da Estação Central e de todas as antiguidades e attractivos, na parte mais hygienica da cidade—250 quartos—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.º ordre.

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



FABRICA DE LOCOMOTIVAS
KRAUSS & C.^A
 MUNICH E LINZ S. D.
 LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

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

Construcções de edificios e exploração de minas

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

Agente geral em Hespanha—**JULES LAHOUSE-BARCELONA**

Enviám-se gratis os catalogos a quem os pedir

Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA

FUNDADA EM 1872

Lisboa — RUA 24 DE JULHO — A' rampa de Santos

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

Machinas a vapor, transmissões, rodas hydraulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metallicas, e em geral todos os productos da industria metallurgica.

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

CALDAS DA FELGUEIRA

CANNAS DE SENHORIM
 Beira Alta



Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abre a 15 de maio

Fecha a 30 de novembro

Excellentes aguas mineraes para doenças de pelle, estomago, garganta, etc.

Foi completamente reformado e comprehende 60 banheiras de 1.^a a 5.^a classe, duas salas para duches, uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inhalação, pulverização, e aspiração, com gabinetes annexos e independentes para toilette.

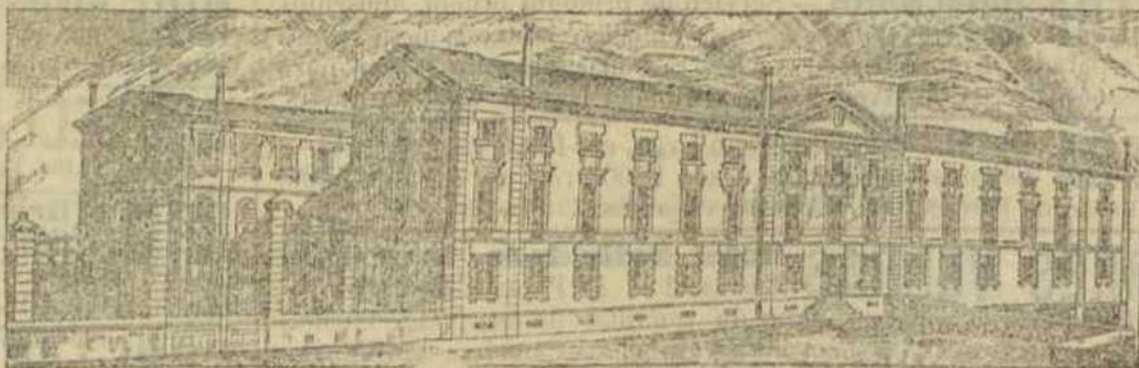
É sem duvida o melhor do reino. — Para esclarecimentos, em Lisboa, rua do Alecrim 125.

Grande Hotel Club — Abre em 15 de maio — **Magnificas accomodações**

Desde 17200 réis, comprehendendo serviço, club, etc. — Para esclarecimentos: rua de S. Julião, 80, 1.^o.

Correspondencia, para **Caldas da Felgueira**, ao gerente do Grande Hotel.

As aguas engarrafadas vendem-se nas pharmacias e drogarias, e no deposito geral Pharmacia Andrade, R. do Alecrim, 125.



VIAGEM — Faz-se toda em caminho de ferro até Cannas de Senhorim (Beira Alta), e d'ahi 5 kilometros de estrada de macadam, em bons carros.

GRANDE HOTEL LISBONENSE

Proprietario Vicente Cyriaco A. Paramos

Estabelecimento de primeira ordem, construido expressamente para esta industria, e sem contestação o melhor da localidade.

N'este magnifico hotel reúnem as principaes familias que frequentam aquellas thermas, ali encontram commodidade e acoio, mesa abundante e igual para todos, e de dieta para quem faz tratamento.

Quartos espaçosos e hygienicos, que ligam entre si, querendo, e independencias para familias. Um bom club, e bilhares, sala geral e de leitura, com os principaes periodicos do paiz, um **salão de jantar** como poucos possuem, casa de banhos, cocheiras, jardim e sombra, caixa de correio, etc.

Tabella com preços em todos os quartos desde 1\$200 e 4\$500 réis diários por pessoa, segundo o aposento.

Situação esplendida, em frente do passeio, e estabelecimento balnear thermal.

Prevenção.— Este hotel não gratifica cocheiros nem bagageiros, e por este motivo elles desviam hospedes para outros hoteis, sob qualquer pretexto; acautelar-se pois contra este abuso.



Asmelhores velas de estearina
são as fabricadas pela
COMPANHIA ALLIANÇA FABRIL
Pedir a "MARCA NAVIO,"
VERDADEIRA
E NACIONAL
E AS CONHECIDAS VELAS SOL
A' venda em todas as mercarias do
paiz e depósitos da Companhia.
MARCA DA VERDADEIRA
VELA NAVIO

NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS



NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS

MARCA REGISTRADA
9 oz 12 oz 14 oz
(254 grs.) (340 grs.) (397 grs.)
Fabricas e escriptorio, Rua 24 de Julho, 840, Lisboa
Depósito, Lisboa, T. do Corpo Santo, 28 e 30

H. LOPES BANHOS DEPOSITO DE ARTIGOS DE USO DOMESTICO

Fornecedor das Cooperativas dos Empregados da
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes,
dos Officiaes de Administração Militar, Cooperativa Mil-
tar, dos socios da Sociedade de Geographia de Lisboa, da sociedade Cooperativa de
Credito e Consumo «A Auxiliara» fundada pelos empregados do Monte-pio Geral, etc
Todos os fornecimentos aos empregados da companhia dos caminhos de ferro
e suas familias são pagos em prestações mensaes.

Grande sortimento em artigos de uso domestico, taes como: louça de ferro
esmaltada, fornhalhas e fogões, ferragens, quinquilharias, ferramentas para diversas
artes e officios, artigos para caçadores, para carruagens e correios, e muitos
outras artigos, etc., etc.

Importação directa dos melhores fabricantes estrangeiros.

PREÇOS SEM COMPETENCIA

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

Filtro Chamberland

Systema Pasteur

O unico filtro capaz de se oppôr á transmissão das doenças
pelas aguas.

Academia das Sciencias, premio **MONTHYON**

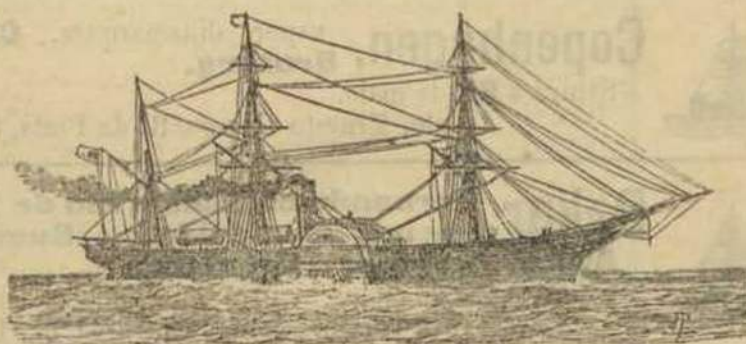
premio concedido só ao filtro Chamberland, Systema Pasteur.

Deposito: rua Nova do Almada, 79

Tambem ha n'este deposito varios modelos do filtro Maillié,
que não tem semelhança alguma com o filtro Chamberland, syste-
ma PASTEUR.

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

O paquete **DANUBE** que sahirá a 20 de maio

As accomodações para passageiros são inexcitaveis em con-
forto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos
que se teem inventado para minorar os incommodos de uma via-
gem por mar.

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados por-
tuguezes.

AGENTES

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

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

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de maio de 1895.

LINHAS DA COMPANHIA REAL				LINHAS DO SUL E SUESTE			
Lisboa R. Porto	Porto-Lisboa R.	Lisboa R. Fig.ª Fig.ª-Lisboa R.	Abrantes-Guard. Guard-Abrantes	Lisboa T.P. Faro	Faro-Lisboa T.P.	LINHAS DE MINHO E DOURO	
Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Porto-Vianna	Vianna-Valença
8-45 t. 7-20 m.	2-45 t. 4-30 m.	7-0 m. 3-0 t. 3-15 t. 11-0 t.	1-15 m. 9-25 m. 1-15 t. 11-30 t.	4-30 t. 5-0 m.	6-30 t. 7-0 m.	5-0 m. 10-23 m.	7-0 m. 9-15 t.
Lisboa C.S. Port.	Port-Lisboa C.S.	Lisboa R. Leiria	Leiria-Lisboa R.	Lisboa T.P. Beja	Beja-Lisboa T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto
7-30 m. 9-0 t.	8-45 m. 10-30 t.	6-0 t. 1-15 m. 1-30 m. 8-40 m.	6-45 m. 7-29 m. 8-30 m. 9-15 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t.	2-40 m. 8-19 m.
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Leiria-Figueira	Figueira-Leiria	Lisb. T.P. Pias	Lias-Isb. T.P.	11-0 m. 3-15 t.	9-45 m. 2-15 t.
Excepto aos domingos		5-40 t. 7-55 t. 5-45 m. 8-5 m.	9-0 m. 9-45 m. 10-30 m. 11-14 m.	8-0 m. 5-0 t. 8-0 m. 4-40 t.	8-0 m. 5-0 t. 8-0 m. 4-40 t.	5-40 t. 11-45 t.	12-30 t. 6-0 t.
4-0 m. 6-25 m.	4-15 t. 6-37 t.	Figueira-Alfar.	Alfar-Figueira.	Lisboa T.P. Ext.	Ext-Lisboa T.P.	Porto-Braga	Braga-Porto
11-20 m. 3-35 t.	5-30 m. 9-35 m.	4-50 m. 5-32 m. 5-45 m. 6-45 m.	1-0 t. 1-44 t. 2-0 t. 2-44 t.	8-0 m. 3-45 t. 12-10 m. 7-0 m.	4-30 t. 11-10 t. 9-10 m. 4-40 t.	5-0 m. 8-10 m.	5-40 m. 8-19 m.
Lisboa R. V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	2-0 t. 3-0 t. 3-15 t. 4-15 t.	4-40 t. 5-24 t. 5-30 t. 6-15 t.	4-30 t. 6-25 t. 2-30 t. 4-40 t.	4-30 t. 6-25 t. 2-30 t. 4-40 t.	11-0 m. 1-20 t.	3-25 t. 6-0 t.
7-30 t. 5-10 m.	8-45 t. 6-30 m.	7-0 t. 7-59 t. 8-5 t. 8-49 t.	5-40 t. 6-25 t. 6-45 t. 7-30 t.	—	—	5-40 t. 8-25 t.	6-50 t. 10-30 t.
2.ª 4.ª e sab.	2.ª 4.ª e 6.ª	Lisboa R. Cintra	Cintra-Lisboa R.	Aos domingos e dias santificados	Aos domingos e dias santificados	Nine-Braga	
7-15 t. 1-50 m.	9-40 m. 4-8 t.	7-0 m. 8-11 m. 7-30 m. 8-40 m.	7-0 m. 8-11 m. 7-30 m. 8-40 m.	2-0 t. 2-44 t. 3-0 t. 3-44 t.	2-0 t. 2-44 t. 3-0 t. 3-44 t.	4-25 t. 5-0 t.	9-19 m. 9-54 m.
Lisboa R. Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	11-0 m. 12-3 t. 9-0 m. 10-0 m.	11-0 m. 12-3 t. 9-0 m. 10-0 m.	Fig.ª V. Form.	V. Form.-Fig.ª	Porto-B. d'Alva	B. d'Alva-Porto
7-30 t. 6-35 m.	7-0 t. 6-30 m.	4-30 t. 5-32 t. 3-0 t. 4-0 t.	4-30 t. 5-32 t. 3-0 t. 4-0 t.	5-25 m. 3-30 t. 9-15 m. 8-0 t.	5-25 m. 3-30 t. 9-15 m. 8-0 t.	7-40 m. 3-15 t.	10-40 m. 6-30 t.
Lisboa C.S. Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	6-0 t. 7-16 t. 5-45 t. 6-46 t.	6-0 t. 7-16 t. 5-45 t. 6-46 t.	Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira	1-30 t. 10 t.	3-30 m. 10-59 m.
7-30 m. 9-15 t.	8-45 m. 10-30 t.	8-30 t. 9-33 t. 9-50 t. 11-0 t.	8-30 t. 9-33 t. 9-50 t. 11-0 t.	3-10 t. 4-48 t. 7-15 m. 9-10 m.	3-10 t. 4-48 t. 7-15 m. 9-10 m.	Porto-Régua	Régua-Porto
Lisboa C.S. Sant.	Sant-Lisboa C.S.	Aos domingos e dias santificados	Aos domingos e dias santificados	Pampilh.-Mang.	Mang.-Pampilh.	6-0 t. 11-30 t.	3-12 m. 8-
11-0 m. 1-40 t.	6-45 m. 9-20 m.	1-30 t. 2-33 t. 8-10 t. 9-10 t.	1-30 t. 2-33 t. 8-10 t. 9-10 t.	6-35 t. 9-47 t. 9-45 m. 12-54 t.	6-35 t. 9-47 t. 9-45 m. 12-54 t.		
4-30 t. 7-10 t.	6-15 t. 8-52 t.	Lisboa R. Casco	Casco-Lisboa R.	Mang.-Guarda	Guarda-Mang.		
Lisb.-C. S. Entr.	Entr.-Lisb.-C. S.	6-30 m. 7-56 m. 8-30 m. 9-49 m.	6-30 m. 7-56 m. 8-30 m. 9-49 m.	8.ª feiras e sab.	8.ª feiras e dom.		
Excepto às 2.ª f.	Excepto aos dom.	4-15 t. 5-37 t. 4-30 t. 5-55 t.	4-15 t. 5-37 t. 4-30 t. 5-55 t.	10-0 t. 12-50 m.	6-40 m. 9-28 m.		
4-0 m. 11-10 m.	5-30 m. 1-5 t.	Aos domingos e dias santificados	Aos domingos e dias santificados				

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, pelo Canal de Suez, vapor allem. **Admiral**.
Sahirá a 31 de maio.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



**Alicante, Barcelona, Cete e Marse-
lha**, vapor francez **Saint-Paul**.
Sahirá a 16 de maio.
Agentes, Henry Burnay & C.ª R. Fanqueiros, 10



Anvers e Havre, vapor francez **Saint-
Jacques**.
Sahirá a 22 de maio.
Agente, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros 10



Bahia, Rio e Santos, vap. all. **Tijuca**.
Sahirá a 29 de maio.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Bordeaux, vapor francez, **Brésil**.
Sahirá de 24 a 25 de maio.
Agentes, Torlades & C.ª R. Aurea, 32, 1.º



Copenhagen, vapor dinamarquez, **Chr.
Broberg**.
Sahirá a 20 de maio.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



**Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Ja-
neiro, Montevideo e Buenos**
Ayres, vapor francez, **Equateur**.
Sahirá a 23 de maio.
Agentes, Torlades & C.ª R. Aurea, 32, 1.º



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



Havre, e Anvers, vapor francez, **Saint-
Pierre**.
Sahirá a 29 de maio.
Agentes, Henry Burnay & C.ª R. Fanqueiros, 10.



La Pallice, (La Rouchelle) Plymouth
Galicia.
Sahirá a 29 de maio.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º



Liverpool, vapor inglez **Hubert**.
Espera-se a 23 de maio.
Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10, 1.º



Madeira, Pará e Manaus, vapor inglez
Lanfranc.
Espera-se a 20 de maio.
Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10, 1.º



**Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Ter-
ceira, Graciosa, S. Jorge**,
Pico e Fayal, vapor portuguez **Funchal**.
Sahirá a 20 de maio.
Agente, Germano Serrão Arnaud, C. do Sodré, 84, 2.º



**Pernambuco, Parahyba do Norte e
Natal**, vapor inglez **Mer-
chant**.
Espera-se a 18 de maio.
Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vapor alle-
mão, **Patagonia**.
Sahirá a 22 de maio.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Rio, Paranagua e Rio Grande do Sul,
vapor allemão **Arkadia**.
Sahirá a 17 de maio.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Rio de Janeiro e portos do Pacifico,
(em direitura), vapor inglez
Orellana.
Sahirá a 29 de maio.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º



**S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, Santo
Antonio do Zaire, Ambriz**,
Loanda, Novo Redondo, Benguella e
Mossamedes, vapor portuguez **Loanda**.
Sahirá a 23 de maio.
Empreza Nacional de Navegação, R. d'El-Rei.



**S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio
de Janeiro, Montevideo e**
Buenos Ayres, vapor inglez **Danube**. Royal Mail.
Sahirá a 20 de maio.
Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 3, 1.º



**Valencia, Barcelona, Cete e Marse-
lha**, vap. franc. **Saint-Luc**.
Sahirá a 20 de maio.
Agentes, Henry Burnay & C.ª R. Fanqueiros, 10.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com a Companhia dos Caminhos de ferro de Madrid a Zaragoza e Alicante

TARIFA ESPECIAL E. P. N.º 5 — PEQUENA VELOCIDADE
para transporte de

MADEIRAS DE CONSTRUÇÃO

em bruto ou desbastadas

Por wagons completos de 8:000 kilogrammas
ou pagando como tal

(TABOAS, VIGAS, ROLOS, POSTES, TRAVESSAS, PAUS E COSTEIROS PARA ENTIVAÇÃO DE MINAS)

Desde 1 de Maio de 1895

De qualquer das estações da Comp. ^a Real até Torre das Vargens, excepto Beira Baixa, inclusive, para as abaixo indicadas sem reciprocidade	Preço por 1.000 kilog. ^{mas} — Réis	De qualquer das estações da Comp. ^a Real até Torre das Vargens, excepto Beira Baixa, inclusive, para as abaixo indicadas sem reciprocidade	Preço por 1.000 kilog. ^{mas} — Réis
Badajoz	2:840	Belmez	6:300
Talavera	3:240	Cabeza del Buey	
Montijo	3:630	Belalcázar	
Garroville	3:870	Los Pedroches	
Aljuein	4:030	Chillon	
Merida	4:170	Almadenejos y Almaden	4:370
D. Alvaro	4:460	Caracollera	
Villagonzalo	4:620	Veredas	
Guariña	4:800	Puertollano	
Valdetorres	4:930	Calamonte	
Medellin	5:130	Torremegia	4:650
D. Benito	5:360	Almendralejo	4:980
Villa Nueva de la Serena	5:490	Villa Franca de los Barros	5:360
Magacella	5:700	Los Santos	5:580
Campanario	5:920	Zafra	5:800
Castuera	6:300	Usagre y Bienvenida	6:300
Ahnorchon		Villagarcia	
Zujar		Llerena	
Valequillo		Casas y Reina	
Peñarroya		Fuente del Arco	

Alem dos preços supra cobrar-se-hão diferenças de cambio sobre a parte que pertence á Companhia Hespanhola.

CONDIÇÕES

1.^a Nos preços supra estão incluídas todas as despesas de transporte, evoluções e manobras e transmissão para as linhas portuguezas.

Não se comprehendem, porém :

1.^o Os direitos de Alfandega e outras despesas na fronteira portugueza e hespanhola ;

- 2.º Os impostos para o Governo hespanhol;
 3.º Os direitos de guia, registo, 20 réis por expedição para a Companhia Portugueza e o imposto de sello portuguez, 60 réis por expedição.

2.ª Para que esta tarifa seja applicada, as madeiras não poderão em caso algum exceder as dimensões do material circulante.

3.ª As operações de carga e descarga serão de conta dos expedidores e consignatarios respectivamente, devendo ser effectuadas dentro das 24 horas effectivas immediatas áquella em que os wagons tenham sido postos á sua disposição.

Decorrido este praso sem que se tenham effectuado estas operações, as Companhias cobrarão, a titulo de estacionamento de material: em Portugal 1\$000 réis por wagon e periodo indivisivel de 24 horas, e em Hespanha 0,25 pesetas por hora effectiva de atraso e por wagon, sem distincção de dia ou de noite, reservando-se, alem d'isso, o direito de procederem á carga ou descarga por conta dos interessados, e cobrando n'este caso, em Portugal 100 réis e em Hespanha 0,50 pesetas por tonelada em cada uma d'aquellas operações.

4.ª As cordas e liames para ligar as madeiras serão fornecidos pelos expedidores, quando sejam necessarias. As Companhias só se obrigam a fornecer as cordas para a segurança do carregamento.

5.ª Não se poderá exigir para estes transportes material fechado ou coberto, nem que se descarregue a madeira mais que em sitio descoberto, tudo sem responsabilidade para as Companhias.

6.ª As Companhias reservam-se o direito de ampliar até o duplo os prazos regulamentares de expedição e transporte sem que por isso sejam obrigadas a qualquer indemnisação.

7.ª As expedições effectuadas segundo a presente tarifa não poderão exceder a carga de 3 wagons. As notas de expedição deverão, pois, fraccionar-se em grupos de 3 wagons o maximo, não devendo n'ellas mencionar-se peso superior ao que possa ser carregado em tres wagons.

8.ª A presente tarifa será applicada **de officio** sempre que os seus preços resultem mais beneficiosos para os expedidores e estes não sollicitem na sua nota de expedição, a applicação de outra que seja tambem applicavel a madeiras no percurso que tenham a effectuar.

9.ª Ficam em tudo o mais em vigor as condições das tarifas geraes de cada rêde no que não seja contrario ao que na presente se estipula.

Lisboa, 23 de Abril de 1895.

O Administrador Director da Companhia

H. E. Boyer