

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers—1894

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



Anvers—1894

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

## Annexo d'este numero

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

## SUMMARIO

O rendimento das linhas ferreas portuguezas.	145
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett.	146
Parte oficial — 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 pântinsulares.	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 ágios — Cotações nas bolsas de Lisboa e estrangeiro — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis.	151 a 153
O «Jornal das Finanças».	154
Annuario de ferro-carriles	154
Tarifas da Irlanda	154
Pressão por petróleo.	154
Relógios nas locomotivas	155
O caminho de ferro aéreo de Gibraltar	155
Linhos portuguezas. — Urbana do Porto — À entrada da Figueira — De Guimarães a Chaves — Apeadeiro de Barcarena — Carris do Porto — Benfica a Moçambique	155
Linhos hispanicas. — Cartel a Villanueva de Castellón — Lloret a Almeria — Bilbao a Portugalete — Transversal — Tremvias de Barcelona — La Puebla a Alcaniz — Sul de Hispania — Calatayud Ternel-Sagunto — Noguera-Pallaresa — Oviedo a Infest — Linares a Almeria	155
Linhos estrangeiras. — Allemânia — Brasil.	156
Mercado de metais	156
Aromatizações	156
Casas recomendadas	157
Agenda do viajante	157
Annúncios	159
Horário dos comboios em 15 de maio de 1895	160
Vapores a sair do porto de Lisboa.	160

## O rendimento das linhas ferreas portuguezas

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

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

	1893	1892
Leste e Norte.....	2.480	2.417
Ramal de Cáceres.....	40	47
» Coimbra.....	12	12
Cintra-Torres.....	230	235
Torres-Figueira.....	299	304
Cintura.....	32	28
Cascaes.....	61	62
Urbana.....	59	52
Beira Baixa.....	439	405
Sul e Sueste.....	687	693
Minho.....	423	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	
Totaes.....	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 <sup>7</sup> 419	2.503 <sup>7</sup> 585

A diferença 20<sup>7</sup>000 réis bem pequena é, no entanto sempre é uma demonstração de aumento.

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

Onde o aumento foi mais importante, em Leste e Norte, merece a pena consultar a estatística, 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 económica que vamos atravessando, que restringe as viagens; mas a criação dos comboios tremvias e o desenvolvimento das linhas de curto percurso e maiores attractivos devem também 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 convitativos, no intervallo dos comboios ordinarios, escassos 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.

É nem ha a desculpa de que as povoações não tenham facil acesso 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 diferença, representando quasi 5 %, foi essa melhoria.

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

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

Em 1893.....	2\$342 réis
» 1892.....	2\$066 »

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 aumentou, não deixou, por isso, o rendimento de baixar.

A diferença 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 tráego desenvolver-se apesar das crises e da devastação phylloxerica feita na mais importante fonte de riqueza da província.

No meio das nossas desgraças intimas é ainda um florão do nosso tesouro 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 prometedora, 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 promette.

Fazemos votos por que taeas offertas em almoeda não se repitam, e se um dia, esgotados todos os recursos, — que tantos outros ha ainda! — o nosso tesouro precisar mandar ao mercado aquelles 350 kilometros de via ferrea, que tenha o bom senso de consultar primeiro a finança particular portuguesa, e que esta o tenha tambem para acudir ao tesouro com os seus capitais e formar, sem a menor dependencia estranha, uma companhia puramente portuguesa, 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 meses 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 ocorridos durante o anno aos machinistas, fogeiros, 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 sómente depois de verificado um exame por examinadores devidamente nomeados; os de segunda classe, mediante uma petição por escrito, 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 OFICIAL

Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria

Direcção dos serviços de obras públicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto elaborado pela companhia real dos caminhos de ferro portugueses, datado de 13 de agosto de 1894, de um tipo de taboleiro metálico de 6<sup>o</sup>,15 de vão para ser aplicado às pontes da Regateira e Rouxinol, aos quilometros 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 públicas e minas, de 18 do corrente mez, aprovar o referido projecto. O que se comunica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro, para os devidos efeitos.

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

Para o director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

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

O que se comunica ao respectivo director fiscal para os efeitos devidos.

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

Para o director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar

3.<sup>a</sup> Repartição — 2.<sup>a</sup> Secção

Tendo o decreto de 27 de setembro de 1894, publicado no *Diário do Governo* n.<sup>o</sup> 221, de 29 do mesmo mez e anno, disposto que ficassem dependentes da approvação das cortes as concessões de terrenos, construções de caminhos de ferro, docas, cais, pontes e outras obras analogas nas províncias ultramarinas, bem como a concessão de exclusivos ou monopolios para a exploração de quaisquer industrias nas mesmas possessões, que tivessem sido decretadas e por virtude das quais não haja contrato já assignado com o governo ou se não tenham constituído companhias com estatutos devidamente aprovados: manda Sua Magestade El-Rei, pela secretaria d'estado dos negócios da marinha e ultramar, que sejam consideradas pendentes, até que as cortes as apreciem, todas as concessões que se encontrarem nas indicadas circunstâncias, e por conseguinte sem efeito qualquer despacho de prorrogação de prazo, ou de caducidade das mesmas concessões.

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

Direcção Geral do Ultramar

3.<sup>a</sup> Repartição — 2.<sup>a</sup> Secção

## Caminho de ferro de Mormugão

Mappa da receita e despesa no 4.<sup>o</sup> trimestre de 1894

### Receita

Designações	Kilometros explorados	Número de passageiros	Peso	Importância
Grande velocidade :				
Passageiros .....	73:464	-	-	6:680 \$335
Bagagens e recovagens	82	-	-	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 negócios da marinha e ultramar, em 3 de maio de 1895. — O chefe da repartição, *Tito Augusto de Carvalho*.

## Guerra de tarifas

Continúa, e promete prolongar-se, a declarada luta 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 rôdes das duas companhias.

Novas tarifas foram publicadas por esta ultima companhia, sendo a principal uma temporaria com o n.<sup>o</sup> 5 de pequena velocidade, applicável 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 efeito, 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 difficultar 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, vai 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 Irún e vice-versa, todas a classes de mercadorias.

Não se pôde prever quem ficará vencedor n'esta lucta, porque ambas as companhias, graças á liberal legislacão 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, 1.059 kilometros, do que o Meio-dia por Zaragoza-Reus, 679 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 meses—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 pôde estabelecer identica. Ligadas essas tarifas á nova n.º 15 do Norte, ou a outra mais reduzida que a via Zaragoza offerecesse, teríamos 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, mobilias e muitos outros producotos 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 difficult.

## 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 descurte 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 pôdem celebrar, porque a elles 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 lembremos 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.

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

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

## NOTAS DE VIAGEM

### XXI

#### De Bordeus a Bilbao

O leitor que, acaso, tenha seguido esta digressão espera, 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 diferentes 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 xi ficar inactivo na estação, esperando que se formasse o comboio, como quasi toda a gente faria.

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

O itinerario já eu o havia previamente formulado, á vista da planta, de forma a não depender do cocheiro para me guiar na cidade, sistema 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, pracas Gambetta e Tourny, jardim publico e praça des Quinconces (quadros formados por arvoredo) a mais notável 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 Comédia, 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 à *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 logar 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 possível, 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 *vira* á direcção da linha do Meio Dia que põe tão bom material á disposição dos passageiros de 1.<sup>a</sup> classe.

O meu logar estava marcado n'un galante compartimento, n'uma carruagem de corredor lateral, muito nova, muito confortável, com o seu gabinete ao fundo do corredo; illuminada por um forte bico de gaz, oferecendo me dois vastos bancos de bello estofo, 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 sonno 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'acolá, 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 descripções, 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 difficult: 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, encura consideravelmente o trajecto para a cidade biscainha, 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 vai 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 verdadadeiros precipícios, 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 difficult exploração.

O material, no systema americano, de plataformas nos dois extremos é estreito, apertado, incommodo. Cada vehiculo de 1.<sup>a</sup> divide-se em quatro compartimentos — dois, especie de coupés, para tres pessoas, dois para seis, ficando ao centro a passagem — e como tudo vai 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 dardeja o sol dos Pyreneus, a viagem é um suppicio 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 português nomeou seus delegados à 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 tesouro 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 Carrasco 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 desapparecer, como verdadeiramente prejudicial.

Repartindo os resultados em tres grupos: trafego local (comprehendendo a 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> 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 kilómetros) aquelle que deve ter maior importancia. Segundo documentos officiaes, de 1888 a 1892 o trafego aumentou, em numero de passageiros e elevação de receitas, pela seguinte fórmula:

	Augmento de passageiros	Augmento de receitas
1. <sup>a</sup> grupo (trafego local) . . . . .	730 %	200 %
2. <sup>a</sup> grupo (trafego a distancia média)	22 %	1,4 %
3. <sup>a</sup> grupo (trafego a grande distancia)	300 %	180 %

Por aqui se vê que o segundo grupo, ao qual deviam provir maiores vantagens da reforma do ministro Baross, foi exactamente aquelle que teve uma insignificante percentagem de 5,5 % 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 kilómetros. Mas esta innovação tem por consequencia inevitável, na sua opinião, e na nossa, tornar impossivel uma estatística conscientiosa e segura, dando origem á deturpação do sistema. E baseia o seu raciocínio 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 afirmar que a continuaçao de tales tarifas comprometteria de uma forma irremediavel a instituição dos caminhos de ferro do Estado, n'aquelle paiz.

Os jornaes austriacos e allemaes, que teem discutido vivamente o assumpto, não vendo por um prisma tão pessimista a questão, não deixam comodo 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 experientia 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, pôde-se desde já declaral-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 dormente commissão official nomeada para estudar o assumpto, concordará que, se não lhe demos o golpe de misericordia, 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 concéntrico, fará, pela coincidencia 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 juncção 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 sera 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 juncção dos prolongamentos das linhas de Orleans, P. L. M. e Sceaux.

Este projecto, que será submetido ás camaras francesas, vem, como acima dissémos, realizar, d'alguma forma, o malogrado 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 aprovados, 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.<sup>º</sup> e 4.<sup>º</sup> do artigo 189<sup>º</sup> do Código 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'aquelle assembléa sociedades dissolvidas, contra o expresso no artigo 127.<sup>º</sup> do Código Commercial. Concluindo, disse que o melhor caminho seria talvez o da dissolução da companhia das Docas, se isso fosse possível.

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

1.<sup>º</sup> Para ser transferida a séde da companhia para um dos edifícios dos Bancos interessados no Syndicato.

2.<sup>º</sup> Para ser nomeada uma comissão incumbida de propor, em uma proxima assembléa geral, as reducções que possam effectuar-se na administração da companhia.

Esta proposta foi aprovada, sendo nomeados para a referida comissão 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 aglomeração de prejuízos.

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 prejuízos que uns teem sofrido recaiam sobre o tesouro que já concorreu para os diminuir, mais do que as suas forças e as da razão e justiça lhe permittiam.

## 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 accções, 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 aprovados unanimemente e sem impugnação.

Foi auctorizada a gerencia a emitir 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 comissão 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 Antero de Souza Maia; vice-presidente, Thomaz Martins Ramos Guimarães; 1.<sup>º</sup> secretario, Manoel de Souza Machado; 2.<sup>º</sup> 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: Cândido 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<sup>º</sup> s'inscrit à 102,87 fr., l'amortissable à 101 fr.

Le 3<sup>½</sup> ne manque pas de fermeté à 107,70 fr.

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

Les Fonds Brasiliens continuent à donner lieu à des transactions suivies; le 4<sup>º</sup> 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.<sup>º</sup> exercice (1.<sup>er</sup> 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-Bauffay n'a pas au reste été de longue durée apparente. La Rente Autrichienne or 4% ferme à 103,10 fr. ainsi que le Hongrois 4% 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, ayant 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% 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'Exterieure 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 clôture 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 Huauchaca (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 Valparaiso.

L. C.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de maio.

As questões ultimamente suscitadas a propósito d'uma das nossas companhias coloniais vieram novamente alarmar a opinião nos mercados estrangeiros a respeito das causas portuguesas e muito é para recear que com o regimen de suspeição, que se vai estabelecendo acerca dos negócios financeiros de Portugal, tenham que sofrer infelizmente, as outras companhias coloniais, 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 às concessões no ultramar, que por todos os meios se querem contrariar ou inutilizar por diversas ordens de interesses, está comprometendo 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 capitais retrahir-se-hão. O governo precisa proceder com a máxima prudência em tudo o que se refira a companhias ou empresas envolvendo capitais estrangeiros, porque de qualquer precipitação podem resultar complicações que custem caro ao paiz.

Ainda a respeito da impressão causada lá fora pela publicidade dada aos sucessos da Companhia do Nyassa, a que acima nos referimos, transcrevemos o seguinte trecho d'uma carta particular, de procedência 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 ácerca das causas portuguesas e o descrecido 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 negócios com Portugal é «condemnado em absoluto. Quem tem capitais em companhias portuguesas, 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 afrouxado as cotações dos diversos títulos, 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 16.700 a 16.7300, as de 4 1/2 1888-89 a 46.7500 e 46.7600, as obrigações dos tabacos a 104.7000, as prediaes de 6 p. c. a 93.7000 réis, as de 5 p. c. a 90.7000 réis.

Nos mercados externos sofreram também uma baixa sensível 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 oscilação 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 urgências a satisfazer e retrahiram-se. Para o tesouro houve procura de papel assim 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 Banco de Portugal.	
" cheque .....	41 1/2	41 7/16	No mercado .....	6 0/0
Paris 90 d/v.....	683	684		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 portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras

	MAIO														
	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—	
Bolsa de Lisboa:															
Inscrições assent.....	36,15	36,46	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	—	
Dívida externa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	31,60	—	—	—	—	—	
Obrig. 4% 1888, premios.....	16.150	16.200	16.200	—	16.200	16.200	16.200	—	16.200	—	—	—	—	—	
" 4½% 1888 assent....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 4% 1890 coupon.....	—	—	44.300	—	—	—	—	—	44.300	—	44.300	44.300	—	—	
" 4½% 88-89 assent....	46.600	—	—	—	—	46.600	—	—	—	—	—	47.500	47.500	—	
" Tabacos coupon.....	—	—	—	—	104.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Acções B. de Portugal.....	—	119.000	—	—	119.000	118.700	118.500	—	—	—	—	—	—	118.500	—
" " Commercial.....	—	—	102.000	—	102.800	—	—	—	—	—	—	—	—	102.000	—
" " Ultramarino.....	—	56.000	56.000	56.000	—	56.000	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Tabacos coupon.....	—	—	—	63.000	—	—	—	—	—	—	—	63.520	—	—	
" Comp. Real.....	—	—	—	—	—	10.700	—	—	—	—	—	—	—	—	
Obrig. prediaes 6% .....	—	—	—	—	93.100	—	93.200	93.300	93.300	93.300	—	—	93.300	—	
" " 3% .....	—	90.000	—	—	90.000	—	—	90.000	90.000	90.000	—	—	—	—	
" Comp. Real 3% .....	—	—	—	—	27.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" C. Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	21.000	—	—	—	—	—	
" Atravez Africa.....	—	—	74.000	—	—	—	—	—	74.000	74.500	—	—	—	—	
Bolsa de Paris:															
3% 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	—	
Acções Comp. Real.....	—	—	—	—	—	—	—	45	45	45	45	45	—	—	
" Madrid-Caceres .....	—	—	—	54	—	—	—	—	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	163,25	—	169,50	170	170	178,50	182	—	—	—	—	—	
Obrig. Comp. Real.....	149,75	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% portuguez .....	—	24,93	25	25	25,42	25,25	25,25	25,48	25,48	25,25	25,25	25,25	25,25	25,25	—
Obrig. Atravez Africa.....	66	66	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 portugueses e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						
		1895			1894			Totaes			Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilometr.	Kil.	Totaes	Kilometr.	1895	1894	1895	1894	1895	1894	
COMPANHIA REAL	de 23 a 29 Abril	690	Réis 49.620.000	Kil. 71.913	690	Réis 44.232.573	Kil. 64.105	Réis 831.476.000	Réis 813.250.997	Réis —	Réis 17.925.003	Réis —	Réis 23.401.593	Réis —
Antiga rede e nova não garantida	30 a 6 Maio	»	Réis 52.094.000	Kil. 75.498	»	Réis 46.617.440	Kil. 67.561	Réis 883.270.000	Réis 859.868.407	Réis —	Réis 1.430.233	Réis —	Réis 10.528.750	Réis 11.446.845
Nova rede garantida	23 a 29 Abril	380	Réis 5.513.000	Kil. 14.507	380	Réis 4.909.744	Kil. 12.920	Réis 94.918.000	Réis 91.143.853	Réis —	Réis 804.147	Réis —	Réis 1.430.233	Réis —
Sul e Sueste...	9 a 15 Abril	»	Réis 9.065.810	Kil. 19.085	»	Réis 9.983.905	Kil. 21.018	Réis 172.422.210	Réis 183.869.035	Réis —	Réis 10.981.344	Réis —	Réis 12.581.402	Réis 14.591.121
Minho e Douro	16 a 22 Abril	»	Réis 9.978.015	Kil. 21.006	»	Réis 9.512.510	Kil. 20.026	Réis 182.400.225	Réis 193.381.565	Réis —	Réis 12.576.644	Réis 13.599.003	Réis 1.022.361	Réis 1.078.171
Beira Alta....	26 a 1 Março	253	Réis 5.078.287	Kil. 20.072	253	Réis 4.564.148	Kil. 18.040	Réis 65.999.260	Réis 64.879.670	Réis 1.119.590	Réis 3.519.842	Réis —	Réis 1.430.233	Réis —
Nacional (Mirandella e Vizeu).....	12 a 18 Março	105	Réis 1.082.595	Kil. 10.310	105	Réis 2.143.567	Kil. 20.444	Réis 8.894.291	Réis 10.426.335	Réis —	Réis 4.532.044	Réis —	Réis 1.537.611	Réis 1.459.121
Guimarães....	19 a 25 Março	»	Réis 1.430.640	Kil. 33.254	»	Réis 1.140.580	Kil. 33.546	Réis 11.520.538	Réis 12.598.709	Réis —	Réis 1.068.231	Réis —	Réis 1.022.361	Réis 1.078.171
Norte de Hespanha .....	26 a 1 Abril	3656 Ps.	Ps. 1.327.4											

## O «Jornal das Finanças»

Um papel impresso com o título supra transcreveu um artigo nosso e, para se dar ares de que era seu, suprimiu-lhe a assignatura, fazendo apenas n'uma secção escusa uma declaração do que o tirará 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 chuveiro 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 inuteis.

## 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 estatistica, 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 alfabetico, 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.<sup>a</sup> classe serve de base á reforma, sendo os de 2.<sup>a</sup> e 1.<sup>a</sup> classes deduzidos por meio de coifficients que vão diminuindo á proporção que a distancia aumenta.

Até 10 milhas, a tarifa da 1.<sup>a</sup> classe importa no duplo da que compete á 3.<sup>a</sup>, e a da 2.<sup>a</sup> classe obtém-se adicionando 50 % áquella. De 11 a 40 milhas, a percentagem adicional diminue, por cada milha a mais, 1 % na 1.<sup>a</sup> classe e  $\frac{1}{2}$  % na 2.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> classe e 20 % na 2.<sup>a</sup>, percentagem esta que se applica uniformemente ás distancias superiores.

Como se vê, a diferença entre a 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe é muito menor do que entre a 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup>, e só na zona de 10 milhas a diferença é igual.

As tarifas em percursos inferiores a 20 milhas ficam no estado anterior, e o trafego suburbano, apesar da sua importancia, não soffre modificaçao alguma. Além d'isso, as tarifas relativas aos trajectos superiores a 80 milhas pouca applicação poderão ter, porque a maior distancia da rede, 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 reduccão notavel das tarifas de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes, para grandes trajectos, e uma reduccão menor, mas bastante apreciavel, para os percursos comprehendidos entre 20 e 80 milhas.

A companhia, segundo parece, espera, por esta fórmula, obstar á tendencia geral, que cada dia mais se accentua, dos passageiros abandonarem as classes superiores pelos logares de 3.<sup>a</sup>, 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 colocado no tender n'um recipiente que pôde ser aquecido no inverno para evitar a sua congelacão. A accão do petroleo é tão energica que a tensão do vapôr d'uma locomotiva, aquecida á maneira habitual, pôde ser augmentada, em 3 minutos, de 3 a 10 atmosferas, enquanto que só com o carvão necessitaria 6  $\frac{1}{2}$  minutos.

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

O aquecimento pelo petroleo vae ser applicado no Metropolitano de Vienna assim como na travessia dos tunneis. O sistema experimentado, inventado por M. Holden, director das officinas de Stratford do *Great Eastern*, permitte 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.

### Relogios 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 relogio, 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 relogios das *gares*.

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

### O caminho de ferro aereo de Gibraltar

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

Até agora, a ascensão da montanha era difficilima, sendo necessário realizar-a por caminhos mais proprios para passagem de cabras montezas do que de homens. Em occasões 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 forma de barquinhas de balão. As carroagens 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 concluída no proximo anno.

Os materiaes expropriados no extinto 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 acesso 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 acessível 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 pôde dar logar a passagem de tão estreita viella.

«Affigura-se nos portanto que abrir mais larga comunicação 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, ámanhã 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 anonomasia, 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 instalação das linhas de tracção electrica da companhia Carris de Ferro do Porto.

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

**Benguela a Mossamedes.**—Os concessionarios d'este caminho de ferro requereram ao governo a prorrogação do prazo 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 sera 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 carácter oficial, 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 acordo com a de Zaragoza ao Mediterraneo, acerca da juncção 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 marzo 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 construi-lo 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.

**Linares a Almeria.** — A construcção d'esta linha já atinge 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 estatisticas officiaes, a extensão total dos caminhos de ferro alemaes de via normal era de 43.784 kilometros. Esta totalidade decompõe-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 diferentes estados da Alemanha:

	Kilometros
Prussia.....	25.907
Baviera.....	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 igualmente na Prussia.

### BRAZIL

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

A nova linha partirá de Pesqueira, *terminus* do caminho de ferro Central de Pernambuco, passando por Villa Balla, Leopoldina, Ouvicury, Micos, S. João de Paranhá, Santa Philomena, rio Paranaíba, Pedro Afonso (Tocantins) 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 Paquetá, 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/- e Lb. 43 8/9 para varias datas até um mes, Lb. 44 1/2/- e Lb. 43 16/3 a 3 meses. Em segunda mão mais 1.000 foram collocadas a Lb. 43 10/- até Lb. 44 a dinheiro, Lb. 44 2/6 a 10/- a 3 meses. Fechou a Lb. 44 1/3 a dinheiro e Lb. 44 10/- a 3 meses. Preço de liquidação Lb. 43 17/6.

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

**Ferro** — Negocios feitos em Scotch a 41/7 1/2 de prompto, 41/9 a um mes, Middlesbro' a 36/3 a um mes. Cotações a dinheiro ao fechar: Scotch 41/4; Middlesbro' 35/11; Hematite 41/3 por tonelada.

**Prata** — 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 17/6 por frasco.

**Chumbo** — Lb. 9 18/9 por tonelada.

**Zinco** — Lb. 14 7/6 por tonelada.

**Antimonio** — Lb. 31 por tonelada.

## ARREMATAÇÕES

### 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 mes, 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 provisório 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 lugar, 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 de 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 a repicagem de limas.

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

Lisboa, 30 de abril de 1895.

#### Fornecimento de 30.000 kilogrammas de petroleo

No dia 24 do corrente mes 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 Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 4 de maio de 1895.

#### Arrendamento de 300<sup>m²</sup> 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 prazo 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<sup>m²</sup> de terreno, junto á estação de Estoril, na conformidade das condições patentes, durante o prazo 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 Apolonia) 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 Apolonia), todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris nos escriptorios da Companhia, 28, rue Chateaudun.

Lisboa, 11 de maio de 1895.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES  
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS  
RECOMMANDÉES**

**Antwerpia.** — A. Manceau.

**Antwerpia.** — A. Hartrodt. — 36, rue Zirk.

**Berlim.** — S. O. — A. Hartrodt. — 54, Wienerstrasse.

**Bremen.** — A. Hartrodt. — 90 e 91, Langenstrasse.

**Covilhã.** — José do Nascimento Arraiano — Casa de comissões.

**Covilhã.** — Cesar d'Oliveira — Agente commercial da companhia real dos caminhos de ferro — Comissões, 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.<sup>o</sup>

**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 recomendamos, porque praticamente conhecemos o seu serviço

### AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

**LISBOA** **Avenida-Palace** — Rua do Príncipe, 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.<sup>er</sup> ordre — Propri. Victor Sasseti.

**LISBOA** **Hotel Durand** — Rua das Flores, 74 — 1.<sup>a</sup> 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.<sup>er</sup> ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures — Avenida, 55 — Propri. João da Matta, 1.<sup>er</sup> 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.<sup>er</sup> ordre — au centre de la ville — Propri. M. Estrade, 16, rua do Carmo.

**LISBOA** **Hotel Francfort** — T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 3 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, 413.

**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.<sup>er</sup> 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** — Espelhidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs. — Propri. João Nunes.

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

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

**TORRES VEDRAS** **Hotel Natividade** — Largo de D. Carlos, 4 e R. Paiva d'Andrade, 3 — No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro — Excellentes quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano. — Carreiras a 100 réis, para os Cucos — Diaria de 800 a 1\$200 réis.

**CALDAS DA RAINHA** **Grande Hotel Lisboense** — Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias. — Cosinha esmerada e farta. Propri. Vicente C. de Paramos.

**PRAIA DA NAZARETH** **Grand Hotel Club** — Magnificas accommodações, aceito inexcavivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado — Propri. A. de S. Romão.

**PORTO** **Hotel de Francfort** — O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.<sup>er</sup> ordem — Propri. Adriano & François.

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

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

**PORTO** **Hotel Continental** — R. Entreparedes (Frente à Baixa). Serviço de 1.<sup>er</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. — Propri. Lopez Muñibos.

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

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

**SEVILHA** **Hotel d'Europe** — Fonda de Europa — Propri. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação, Calle Gallegos, 19, Sierpes 93. Mesa redonda ás 6 horas. Falta-se italiano, inglez, franez 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** — Propri. Cristóbal Gamero — Calle del Marqués de Larios, 9 — Bellos aposentos, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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

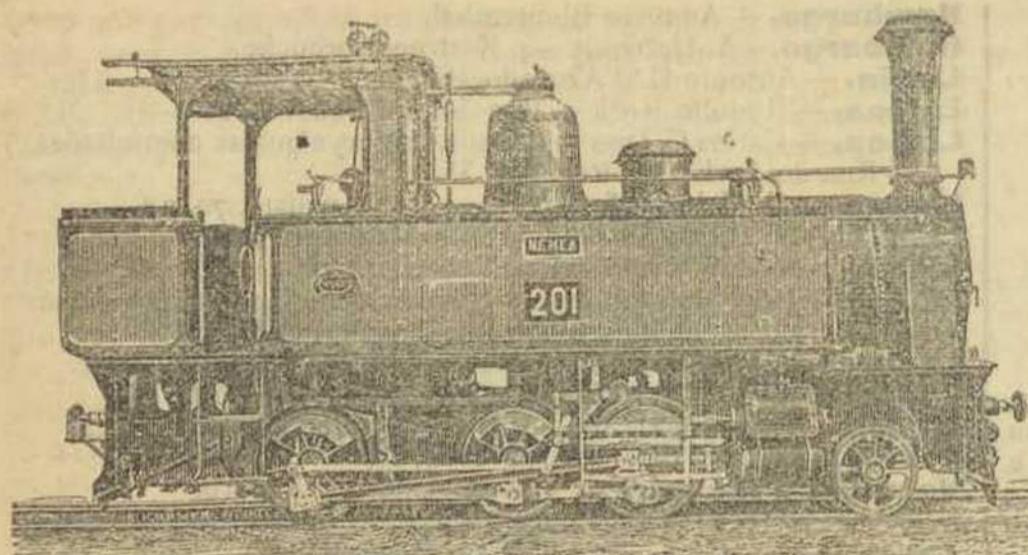
**NICE** **Riviera-Palace-Hôtel** — Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes — Ascenseur, salons, orchester — Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.<sup>er</sup> ordre.

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

**ROMA** **Grande Hotel Continental** — Proximo da Estação Central e de todas as antiguidades 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.<sup>er</sup> ordre.

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



Enviam-se gratis os catalogos a quem os pedir

FABRICA DE LOCOMOTIVAS  
KRAUSS & C.<sup>A</sup>  
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'incêndio a vapor, aparelhos de vacuo e de vapor para a extração de matérias fecais, etc., cilindros a vapor para nivelamento de calçadas.

Agente geral em Hespanha — JULES LAHOUSE-BARCELONA

# 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 hidráulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metálicas, 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



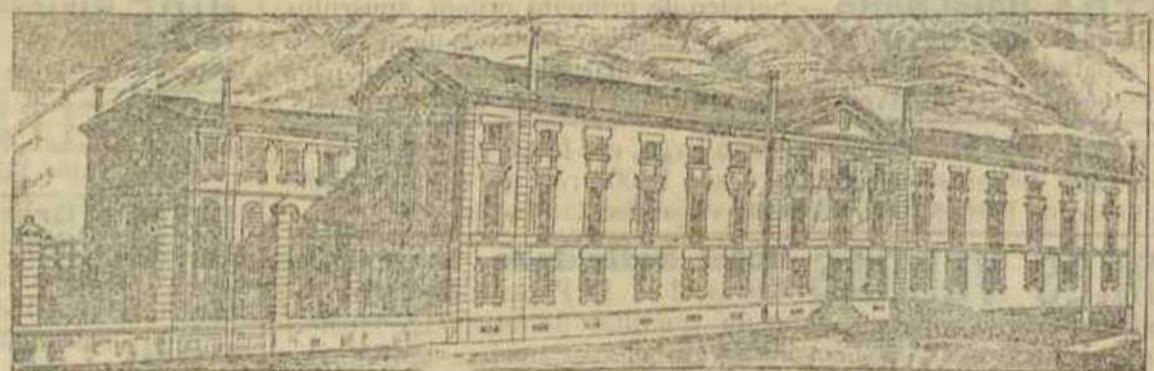
### Grande Hotel Club

Abre em 15 de maio — Magnificas accommodações

Desde 1.7200 réis, comprehendendo serviço, club, etc. — Para esclarecimentos: rua de S. Julião, 80, 1º.

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

As águas engarrafadas vendem-se nas farmácias e drogarias, e no depósito geral **Pharmacia Andrade**, R. do Alecrim, 125.



## Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abre a 15 de maio

Fecha a 30 de novembro

Excellentas águas mineraes para doenças de pele, 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 dúvida o melhor do reino. — Para esclarecimentos, em Lisboa, rua do Alecrim 125.



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

Neste magnifico hotel reunem as principaes familias que frequentam aquellas thermas, ali encontram commodidade e aceio, mesa abundante e igual para todos, e de dieta para quem faz tratamento.

Quartos espacosos 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 15200 e 45500 réis diarios por pessoa, segundo o aposento.

Situacao explendida, em frente do passeio, e estabelecimento balnear thermal.

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



As melhores 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 mercearias do  
paiz e depositos da Companhia.  
**MARCA DA VERDADEIRA**  
**VELA NAVIO**



NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS  
NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS  
MARA REGISTADA 14 oz  
9 oz 12 oz 14 oz  
(254 grs.) (340 grs.) (397 grs.)  
Fabricas & depositos, Rua 24 de Julho, 940, Lisboa  
Depósito, Lisboa, I. 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 Oficiais de Administração Militar, Cooperativa Militar,  
dos socios da Sociedade de Geographia de Lisboa, da sociedade Cooperativa de  
Credito e Consumo «A Auxiliar» 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 mensais.

Grande sortimento em artigos de uso domesticos, tales como: louça de ferro  
esmaltada, fornalhas e fogões, ferragens, quinquilharias, ferramentas para diversas  
artes e ofícios, artigos para caçadores, para carreiras e correiros, e muitos  
outros artigos, etc., etc.

Importação directa dos melhores fabricantes estrangeiros.  
**PREÇOS SEM COMPETENCIA**  
157, Rua os Retrozeiros, 159, I.º (em frente da Rua do Crucifixo)

**Filtro Chamberland**  
Systema Pasteur

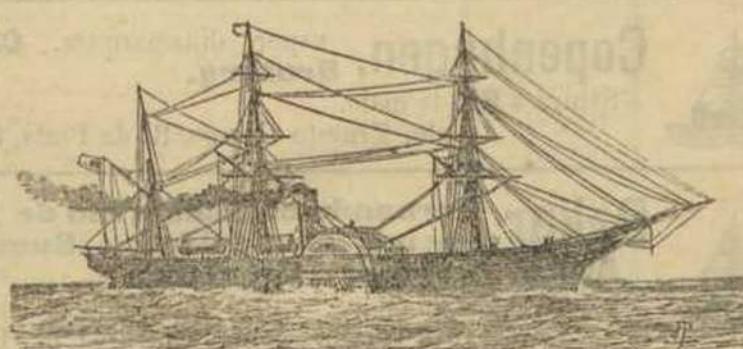
O unico filtro capaz de se oppôr á transmissão das doenças pelas aguas.

Academia das Sciencias, premio **MONTHYON**  
premio concedido só ao filtro Chamberland, Systema Pasteur.

**Depósito: rua Nova do Almada, 79**

Também ha n'este depósito varios modelos do filtro Maillié,  
que não tem semelhança alguma com o filtro Chamberland, systema 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 accommodações para passageiros são inexcediveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se teem inventado para minorar os incomodos de uma viagem por mar.

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

**AGENTES**

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

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

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

LINHAS DA COMPANHIA REAL		Lisboa R.-Fig. <sup>a</sup>		Fig. <sup>a</sup> -Lisboa R.		Abrantes-Guard.		Guard-Abrantes		LINHAS DO SUL E SUESTE				LINHAS DE MINHO E DOURO			
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Lisboa T.P.-Faro	Faro	Lisboa T.P.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	7- 0 m.	8- 0 t.	3-15t.	11- 0 t.	7- 0 m.	4- 0 t.	4-30 t.	5- 0 m.	6-30 t.	7- 0 m.	5-0 m.	10-23m.	7-0 m.	9-15 t.
8-45 t.	7-20 m.	2-45 t.	4-30 m.	7- 0 t.	5-30 m.	—	—	1-15 t.	11-30 t.	4- 0 t.	12-23 m.	—	—	—	—	—	—
10- 0 t.	10-30 m.	7- 0 t.	5-30 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa C.S.-Port.	Port.-Lisboa C.S.	7-30m.	9- 0 t.	8-45 m.	10-30 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Excepto aos domingos	4- 0 m.	6-25 m.	4-15 t.	6-37 t.	11-20 m.	3-35 t.	5-30 m.	9-35 m.	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa R.-V. Ale.	V. Ale.-Lisboa R.	7-30 t.	1-5-10 m.	8-45 t.	1-6-30 m.	2- <sup>as</sup> 4- <sup>as</sup> e sab.	2- <sup>as</sup> 4- <sup>as</sup> e 6- <sup>as</sup>	7-15 t.	1-50 m.	9-40 m.	4- 8 t.	—	—	—	—	—	—
Lisboa R.-Badej.	Badej.-Lisboa R.	7-30 t.	6-35 m.	7- 0 t.	6-30 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	10-30 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa C.S.-Sant.	Sant.-Lisboa C.S.	11- 0 m.	1-40 t.	6-45 m.	9-20 m.	4-30 t.	7-10 t.	6-15 t.	8-52 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisb.-C. S. Entr.	Entr. Lisb.-C. S.	Excepto às 2- <sup>as</sup> f.	Excepto aos dom.	4-0 m.	11-10 m.	5-30 m.	1- 5 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



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



**Alicante, Barcelona, Cette e Marse-**  
**Iha**, vapor franez **Saint-Paul**.  
Sahirá a 16 de maio.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup> R. Fanqueiros, 10



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



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



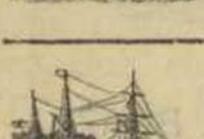
**Bordeaux**, vapor franez, **Brésil**.  
Sahirá de 24 a 25 de maio.  
Agentes, Tortades & C.<sup>a</sup>  
R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**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 franez, **Equateur**.  
Sahirá a 23 de maio.  
Agentes, Tortades & C.<sup>a</sup>, R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



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



**Havre, Anvers**, vapor franez, **Saint-**  
**Pierre**.  
Sahirá a 29 de maio.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.



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



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



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



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



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



**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 alemão **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.<sup>a</sup> Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, Santo**  
**Antonio do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela 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.<sup>a</sup>, R. d'El-Rei, 3<sup>o</sup>, 1.<sup>o</sup>



**Valencia, Barcelona, Cette e Marse-**  
**Iha**, vap. franc. **Saint-Luc**.  
Sahirá a 20 de maio.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, 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.<sup>o</sup> 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 ENTREVADA DE MINAS)

Desde 1 de Maio de 1895

De qualquer das estações da Comp. <sup>a</sup> Real até Torre das Vargens, <b>excepto Beira Baixa,</b> inclusive, para as abaixo indicadas sem reciprocidade	Preço por 1.000 kilog. <sup>mas</sup> Réis	De qualquer das estações da Comp. <sup>a</sup> Real até Torre das Vargens, <b>excepto Beira Baixa,</b> inclusive, para as abaixo indicadas sem reciprocidade	Preço por 1.000 kilog. <sup>mas</sup> Réis
Badajoz . . . . .	2:840	Belmez . . . . .	
Talavera . . . . .	3:240	Cabeza del Buey . . . . .	
Montijo . . . . .	3:630	Belalcázar . . . . .	
Garroville . . . . .	3:870	Los Pedroches . . . . .	
Aljuein . . . . .	4:030	Chillon . . . . .	6:300
Merida . . . . .	4:170	Almadenejos y Almaden . . . . .	
D. Alvaro . . . . .	4:460	Caracollera . . . . .	
Villagonzalo . . . . .	4:620	Veredas . . . . .	
Guariña . . . . .	4:800	Puertollano . . . . .	
Valdetorres . . . . .	4:930	Calamonte . . . . .	4:370
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 . . . . .		Usagre y Bienvenida . . . . .	
Ahnorchon . . . . .		Villagarcia . . . . .	
Zujar . . . . .	6:300	Llerena . . . . .	6:300
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.<sup>a</sup> Nos preços supra estão incluidas todas as despezas de transporte, evoluções e manobras e transmissão para as linhas portuguezas.

Não se comprehendem, porém :

1.<sup>o</sup> Os direitos de Alfandega e outras despezas 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.º Para que esta tarifa seja applicada, as madeiras não poderão em caso algum exceder as dimensões do material circulante.

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

Decorrido este prazo sem que se tenham effectuado estas operações, as Companhias cobrarão, a titulo de estacionamento de material: em Portugal 18000 réis por wagon e periodo indivisivel de 24 horas, e em Hespanha 0,25 pesetas por hora efectiva de atraso e por wagon, sem distinção 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.º 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.º 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.º 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 indemnização.

7.º 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.º 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.º Ficam em tudo o mais em vigor as condições das tarifas geraes de cada rede 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