

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers—1894

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



Anvers—1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 46 — LISBOA

Annexos d'este numero

Modificação das tarifas especiaes n.º 1 e 13 g. v. da Companhia Real. — Generos frescos, comestiveis.

2.ª ampliação da tarifa L. n.º 2 g. v. da Companhia Real. — Bilhetes de assignatura para Algés e pontos anteriores.

SUMMARIO

Ascensor Municipio-Bibliotheca, por Raul Mesnier de Ponsard.	337
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett	340
Parte official. — Decreto para a construcção d'um caminho de ferro americano, de 10 de outubro (Conclusão), portaria de 29 de outubro do ministerio das obras publicas	340
Tarifas de transporte	341
O incendio do caminho de ferro e a companhia das aguas	342
Entre collegas	343
Companhia Atravez d'Africa	343
A Companhia Carris	343
Parte financeira. — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. P. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.	344 e 345
Abundancia do assumpto.	346
Congresso internacional de caminhos de ferro, por A. Luciano	346
Notas de viagem — VIII — A rede do Midland	347
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatorio do conselho d'administração (Conclusão)	348
Exposição Imperial	348
Mercado de metaes.	349
Arrematações	349
Casas recomendadas	350
Agenda do viajante	350
Annuncios	351
Horario em 16 de novembro.	352
Vapores a sahir do porto de Lisboa	352

Ascensor Municipio-Bibliotheca

Foi longo o periodo que medeou entre a concepção d'este importante melhoramento e a sua realização.

São passados quatro annos, que da nossa parte foi lançada na circulação do mundo trabalhador a ideia, escudada em dados technicos e de positiva probabilidade de exito economico, que devia conduzir á realização pratica d'esta utilissima obra d'arte e de interesse publico.

Com fortuna vária decorreu o tempo empregado para implantar no espirito de especulação o valor da tentativa, despojada de outros atavios utilitarios, que não fossem os de mero alcance financeiro.

Na arena aberta para a lucta debateram-se rijamente as questões importantes da utilidade pratica de semelhante obra, e da provavel remuneração do capital a empregar. Rara foi a vez em que não predominasse conclusão favoravel á empresa que construisse e explorasse o ascensor.

A par, porém, d'esta quasi unanime manifestação da opinião publica, levantaram-se os atrictos que a inveja,

a cobiça e a ignorancia, nunca deixam de levantar quando se trata de abandonar a orbita das operações ordinarias, e enriquecer a lei do progresso com mais um termo de alcance utilitario; e taes foram as contrariedades que se amontoaram para travar a marcha das operações conducentes a uma solução definitiva, que chegamos a desesperar de vêr coroados de exito tantos estudos e tantos sacrificios, como os que, na lucta pela realização da nossa ideia, applicamos.

Hoje estão terminadas as contendas, aplanadas as difficuldades, removidos os atrictos, sendo o ascensor Municipio-Bibliotheca um facto consummado, traduzido na inauguração dos seus trabalhos ha 3 mezes, e na sua muito provavel conclusão em dezembro proximo; destinando-se o mez de janeiro de 1896 para a sua entrega á exploração publica.

E' do nosso dever, n'este momento, declarar o nome do illustre capitalista a quem o publico de Lisboa devera, na parte financeira, a realização do ascensor Municipio-Bibliotheca: é o dr. João Maria Correia Ayres de Campos, presidente da camara municipal de Coimbra, deputado da nação, espirito moderno prompto a auxiliar com os seus recursos todas as manifestações utilitarias que, no seu paiz, se lhe possam afigurar de valiosas. A construcção de todo o material, e a sua montagem, estão contractadas com a Empresa Industrial Portugueza, a Santo Amaro, sob a direcção dos illustres engenheiros administradores srs. Baerlein, Rollin e Lacombe.

Passaremos agora á descripção d'este ascensor, com a feição actual e definitiva que tomou.

A *Gazeta* já deu circunstanciada noticia, com o auxilio de figuras explicativas, dos anteriores projectos que para o mesmo fim elaborámos.

Na presenté descripção forçosamente teremos de repetir, na essencia, o que já expuzemos, visto ser tambem na essencia o actual projecto pouco differente dos já descriptos.

A entrada para o ascensor effectua-se pelo largo portão com o n.º 13, pertencente ao predio do ex.^{mo} sr. José Street, fronteiro ao largo de S. Julião. Este portão é enfiado sensivelmente pelo eixo da rua de S. Julião, ficando a entrada do ascensor não só á vista do transito que se effectua pelo largo de S. Julião, como pelo da rua do mesmo nome, e de todo o transito das principaes ruas da cidade baixa, que cruzam com a rua de S. Julião.

A entrada tambem se vê perfeitamente da parte da praça do Municipio, onde desemboca a rua dos Capelistas. De toda a fórma, sendo a entrada principal do ascensor pelo largo de S. Julião, com razão se deveria agora, como muito bem fez reparo o nosso muito querido amigo, director da *Gazeta*, Mendonça e Costa,

substituir o titulo *Municipio* pelo de *S. Julião*; e ficar o ascensor chamando-se: ascensor *S. Julião-Bibliotheca*.

Ficará contudo com o seu primeiro titulo que nos é sympathico, não só por ter sido aquelle com que foi registada a empresa definitiva, mas tambem por ter sido bom padrinho quem lhe deu o primeiro nome, o mesmo nosso dedicado amigo Mendonça e Costa.

Transpondo o portão n.º 13, enfia-se por um largo corredor, com extensão de 22 metros e largura de 3 metros. Na extremidade d'este corredor encontra-se um pateo em forma de trapezio, cujos 4 lados são formados pela muralha da calçada de S. Francisco, e paredes dos predios da ex.^{ma} familia Street. Neste pateo levantam-se as torres metallicas do ascensor, tendo a base embebida n'um solido monolitho de beton, que occupa toda a superficie do pateo, e desce a 3^m,4 de profundidade.

Levantando-se acima do nivel do patêo, (sensivelmente o nivel do largo de S. Julião ou do do Municipio) attingem as torres uma altura maxima de 40 metros, ficando o piso dos passageiros, á sahida do ascensor, a 29^m,6 de altura acima do nivel do pateo.

N'esta altura encontra-se o piso de uma ponte de 16 metros de comprimento, ligando as torres com a muralha do jardim pertencente ao ex.^{mo} sr. visconde de Coruche, passando a ponte a 20 metros por cima da calçada de S. Francisco.

O transito entre a extremidade da ponte, no jardim, faz-se por um corredor de 2 metros de largura, em percurso longitudinal de 15 metros, separando-se a faixa, que forma esse corredor, do resto do jardim, por meio de uma vedação de alvenaria de tijolo de 0^m,3 de espessura. A comunicação com o largo da Bibliotheca effectua-se por uma porta rasgada na extremidade sul da muralha que sustenta a galeria vidrada, em primeiro andar, pertencente ao ex.^{mo} sr. visconde de Coruche.

D'esta forma, o movimento de passageiros no extremo superior do ascensor fica em ponto culminante e na embocadura quasi da rua Ivens.

Assim as importantes zonas de actividade, situadas em dois pontos do maior movimento administrativo e commercial de Lisboa ficam rapida e commodamente ligadas pelo ascensor, e separadas apenas por alguns segundos, que emprega o ascensor em vencer a differença de nivel que as separa.

Estando agora esboçada a situação do ascensor, e delineado o trajecto que o passageiro tem de seguir para se utilizar do mesmo, vamos especializar mais as suas condições características technicas, procurando dar tão clara idéa da sua constituição, quanto a falta de figuras explicativas o possa permittir.

Dissemos que a parte principal do ascensor é constituida pelas duas torres que se levantam no pateo da casa Street ao nivel do largo de S. Julião.

Cada torre é formada por 4 prumos verticaes, devidamente contraventados em toda a sua altura, e dispostos nos angulos d'um quadrado de 3 metros de lado.

As duas torres estão ligadas entre si, formando o grupo das duas um rectangulo, cujo lado maior (entre o eixo dos prumos) é de 6^m,470; e cujo lado menor, tambem entre os eixos dos respectivos prumos, tem 3 metros de extensão.

Dentro de cada torre funciona a respectiva *cabine* para o transporte de passageiros; podendo cada uma comportar 25 pessoas. As *cabines* estão ligadas entre si por um forte cabo de fio d'aço de 40 millimetros de diametro, com resistencia superior a 10 vezes a carga maxima que deve supportar. O cabo passa na garganta

d'um tambor, situado na parte superior das torres, cujo diametro, contado do fundo da garganta, tem 3450 millimetros, de maneira que o eixo do cabo de suspensão das *cabines* esteja no eixo das torres correspondentes. A posição relativa das *cabines* ligadas ao cabo é tal que, estando o piso d'uma sensivelmente ao nivel da estação superior, está o piso da sua conjugada ao nivel da estação inferior: o peso morto das *cabines* fica assim equilibrado.

No mesmo compartimento onde está alojado o tambor, e de cada lado do mesmo, estão dispostos, longitudinalmente, 2 reservatorios de chapa de ferro, comunicando entre si, e comportando um volume total de 20 metros cubicos de agua.

Cada *cabine* tem na parte superior, ou tecto, um systema de tinas podendo receber a agua dos reservatorios na estação superior, estando, tanto os reservatorios como as tinas, munidos de torneiras e valvulas apropriadas.

A agua vasada das tinas das *cabines*, na estação inferior, é recolhida n'um reservatorio, d'onde é de novo levantada e restituída aos reservatorios do cimo das torres, com auxilio d'uma bomba movida por um motor a gaz da força de 6 cavallos.

Para garantia da menor probabilidade de interrupção de serviço, por effeito de qualquer desarranjo nos motores, a instalação comporta dois grupos distinctos eguaes dos mesmos, estando um grupo de prevenção, enquanto o seu semelhante funciona.

Prevenido o systema de ascensor com estes elementos, é de primeira intuição o processo de movimento. Com effeito, estando cada *cabine* com o respectivo numero de passageiros, pôde dar-se, attendendo ao numero de passageiros ascendentes e descendentes, n'uma mesma carreira, um dos dois casos: ou as *cabines* põem-se em movimento depois de abertos os freios; ou não. No 1.^o caso o conductor descendente regula a marcha, manobrando o seu freio; no 2.^o caso o mesmo introduz na tina da sua *cabine* a quantidade de agua sufficiente para romper o equilibrio e pôr-se em marcha, graduando esta em seguida, com o seu freio, até á estação inferior, onde despeja a agua que tirou do reservatorio na estação superior.

Um segundo methodo pôde tambem ser empregado, munindo cada *cabine* d'uma torneira de despejo variavel. Consiste em lancar nas tinas das *cabines* o volume de agua correspondente á carga maxima, e logo que a lotação em passageiros, para uma carreira, estiver effectuada, dado o signal da partida, abrir o conductor ascendente a sua torneira, deixando sair agua até que se rompa o equilibrio e o movimento se inicie; então fechar a torneira e, chegando á estação superior, restituir na sua tina a agua que vasou na estação inferior.

De qualquer maneira, o que se conclue é que se realiza o processo mais simples e economico de tracção que se pôde imaginar, sem exigencias de aptidões especiaes da parte do pessoal, e não dispendendo em força motora senão a *proporcional á differença entre os pesos ascendentes e descendentes e respectivas resistencias passivas*.

A velocidade normal das *cabines* em movimento foi arbitrada em 0,5 por segundo, de maneira que em meio minuto se transpõe a differença de nivel entre o largo do Municipio e o largo da Bibliotheca.

O processo de segurança baseia-se no principio de travamento de rodas dentadas, trabalhando dentro de cremalheiras; principio universalmente conhecido, como applicado em ascensores de fortissimas rampas, e tendo sempre dado o melhor resultado.

O travamento faz-se, quer automaticamente, em virtude da fractura do cabo, quer manualmente, por manobra do conductor de cada *cabine*: notando que a potencia do freio manobrado pelo conductor é tal, que elle pôde, mesmo em caso de fractura do cabo, desprezar a entrada em acção do freio automatico, e regular a marcha descendente da sua *cabine*, com tranquillidade e segurança, até chegar á estação inferior.

Na disposição especial, estudada para o ascensor Municipio Bibliotheca, em duas faces fronteiras de cada torre, uma das quaes pertence ao lado menor do rectangulo que em projecção horizontal fórma o grupo das duas torres, estão lançadas de alto a baixo, ligadas aos contraventamentos, duas linhas de ferros, cada uma das quaes representa uma cremalheira dupla, formada por dois ferros U paralelos, deixando entre si o espaço dos dentes que vem a ficar cravados nos mesmos ferros U. Assim, o observador, que no interior da torre estiver voltado para a cremalheira dupla, encontra duas fiadas de dentes dispostos verticalmente, uma á sua direita, outra á sua esquerda.

Na realidade, para cada torre existem 4 cremalheiras distinctas, que se podem considerar ligadas duas a duas entre si; e cada grupo de duas ligado á face correspondente da torre. Cada *cabine* está munida de 4 rodas dentadas entrando nas respectivas cremalheiras, das quaes se não podem mais desligar; porque n'um sentido, se uma roda tende a retirar-se da sua cremalheira d'uma certa quantidade, a outra entra na cremalheira correspondente da mesma quantidade; n'outro sentido, os dentes das rodas não podem abandonar as cremalheiras, visto estarem amparadas pelas faces interiores dos ferros em U.

Cada roda dentada está ligada a seu eixo por duas chavetas, sobre as quaes pôde percorrer no sentido longitudinal um pequeno espaço de folga (20^{mm}).

Sobre o mesmo eixo de cada roda, está achavetado um tambor em cuja face se opéra a fricção de um calço, actuado pelo freio de mão, e cuja intensidade, convenientemente regulada, regula o movimento da respectiva roda dentada, e consequentemente o da *cabine*.

Esta operação effectua-se simultaneamente, para as quatro rodas, pela mesma manobra do conductor. As alavancas que constituem o mecanismo para a transmissão dos esforços, bem como os demais elementos do freio manual, estão calculados para o caso da *cabine* desligada do cabo; por conseguinte para serviço normal, onde se requer relativamente um insignificante esforço, teem uma segurança exaggerada.

Além dos tambores de fricção ligados aos eixos, estão adaptados, n'estes, duas fortes rodas de roquete, nas quaes cáem dois linguetes que se destravam quando a fractura do cabo se effectua. Uma combinação de molas, convenientemente dispostas e calculadas, fazem com que o travamento da marcha das *cabines*, pela queda dos linguetes, seja effcaz e se effectue com elasticidade, não provocando o menor incommodo.

Os meios de segurança foram cuidadosamente estudados, empregando-se o melhor material, e uma cuidadosa mão d'obra, para nada deixar a desejar n'este capitulo importante da existencia de todo o ascensor.

A estabilidade das torres e da ponte foi calculada com os coefficients de segurança regulamentares em construcções d'esta ordem.

O material que se escolheu foi aço laminado, trabalhando em circumstancias normaes a 6 kilos por millimetro quadrado, e em casos de ventos violentos, que duram pouco, a 10 kilos por millimetro quadrado.

N'esta ultima hypothese, tomamos como pressão maxima do vento, a correspondente a 200 kilos por metro

quadrado; pressão que nunca se exerceu em Lisboa, desde que officialmente se registam em observatorios meteorologicos, as velocidades e pressões das camadas atmosfericas em movimento.

Com effeito, devido á extrema benevolencia e delicadeza do illustre director do observatorio meteorologico do Infante D. Luiz, o ex.^{mo} sr. João Capello, fomos por este distincto homem de sciencia informados, de que só uma vez se computou uma pressão de 190 kilos por metro quadrado, isto a 101 metros acima do nivel do mar. Na mesma altitude, e quando o grande telheiro da alfandega foi derrubado pelo vento, em 19 de fevereiro de 1892, a pressão observada foi de 130 kilos por metro quadrado.

Adoptando, pois, 200 kilos, collocamo-nos em seguras condições de garantida estabilidade, sobretudo considerando a differença para menos na altitude onde se encontra o ascensor.

A base das torres, como já foi dito, mergulha n'um fortissimo bloco de beton, enraizado a 3^m,4 de profundidade, no pateo da casa Street.

Este bloco foi determinado na hypothese de que, abstrahindo de quaesquer outras circumstancias favoraveis, o seu peso, sommado com o peso transmittido pelas torres, fosse sufficiente para resistir ao derrubamento que provocasse um vento de 200 kilos de pressão por metro quadrado.

Porém esta resistencia propria é ainda favorecida, não só pela resistencia ao arranque, resultante da sua inserção no solo, como tambem pela sua participação aos alicerces das muralhas que o cercam, e com os quaes ficou travado.

A composição do beton foi dosada segundo proporções superiormente favoraveis a uma solida construcção, havendo na manipulação e fabrico do mesmo o maior escrupulo e fiscalização.

A dosagem é a seguinte para 1 metro cubico de beton assente e batido: 0^m3,770 de brita ao annel de 0,06; 180 kilos de cimento Portland pesando 1.300 kilos por 1^m3; 0^m3,462 de areia; 58 litros de agua.

A execução do bloco foi adjudicada ao intelligente empreiteiro sr. F. Grangeon, com reconhecida pratica em construcções de qualquer genero de alvenarias, e particularmente em betons e pedras artificiaes, e cujos numerosos trabalhos teem até hoje correspondido ás legitimas garantias que se lhe exigiam.

Pela exposição que acabamos de fazer, tocando na sua essencia todos os pontos importantes technicos da construcção do ascensor Municipio-Bibliotheca, e da sua exploração, julgamos que no espirito publico não deverá predominar a menor duvida ácerca do seu completo e garantido exito.

Terminaremos com algumas observações de character alheio á technia, referentes ao desenvolvimento da sua exploração financeira, interpretada debaixo do ponto de vista da arte e de certas commodidades que passageiramente se podem proporcionar ao publico.

Com effeito, além de uma larga galeria que circunda as torres, ao nivel do piso de transito publico, e da qual se gosa uma esplendida vista de mar e terra, constroe-se ainda, a maior altura, outra varanda reinando em volta das torres, ao nivel do andar destinado ao alojamento do tambor e reservatorios.

Acima da varanda terminam as torres por um vasto terraço, occupando a superficie de todo o rectangulo formado por ellas.

A galeria, a varanda e o terraço communicam entre si por intermedio de duas escadas em caracol, alojadas dentro de dois elegantes torreões metallicos, situados symmetricamente d'uma e de outra parte, ao meio dos

lados maiores do rectangulo formado pelas torres. Uma empresa, alheia á empresa exploradora do ascensor, conta tomar de arrendamento a esta os espaços mencionados, para fornecer ao publico a 40 metros acima do nivel do mar, conjunctamente com o desfructe d'um maravilhoso panorama, diversões e refrescos, que distraiam momentaneamente os espiritos afadigados no labutar diario.

A mesma empresa tenciona adequar umas vastas lojas abobadadas, que se encontram ao nivel da estação inferior, accomodando-as no gosto das grutas, que se encontram no estrangeiro, ornamentando as com stalactites e crystaes pendurados ás abobadas do recinto; dispondo aquariums e plantas apropriadas, entre as quaes scintillarão em fórma de flôres, rompendo da folhagem, fôcos de luz electrica, formando a illuminação da gruta.

Por emquanto, somos só informados de que o destino d'estas grutas será de proporcionar refrescos ao publico, acompanhados em dias festivos de orquestras sentimentaes. Não sabemos se o serviço será desempenhado, para completar a côr local, por divindades oceanicas vestindo os seus trajés mythologicos, ou se por graves *garçons* de casaca e gravata branca: com isso nada temos, porque só nos occupamos do ascensor propriamente dito, na sua brutal realidade de ferro, aço e bronze. Muito folgaremos que a empresa, que conta explorar o ascensor debaixo do ponto de vista da arte, seja muito feliz, e que o publico fique satisfeito; mas muito mais desejaremos, no nosso egoismo de artista, que elle fique satisfeito com a obra, que para elle construímos, do ascensor Municipio-Bibliotheca.

Raul Mesnier de Ponsard.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 7 de novembro de 1895.

O novo indicador de estações, ao qual me referi n'uma das minhas cartas anteriores, está agora em uso em quasi todos os comboios do Metropolitan District Railway e funciona muito satisfactoriamente. Consiste n'um meio cylindro collocado no tecto da carruagem, mostrando, nos dois lados, o nome da estação, de sorte que um indicador serve para dois compartimentos de cada comboio.

O aparelho funciona automaticamente: á partida de cada estação sôa uma campainha e apparece immediatamente o nome da proxima estação, ficando este patente até á partida da proxima estação em que a operação se repete. O unico inconveniente que tem o novo aparelho é que os annuncios que apparecem n'elle, e do producto dos quaes se espera pagar o custo da sua instalação, são demaziado numerosos, e sendo impressos com letras muito maiores do que o nome da estação, este facilmente se confunde entre elles, tornando-se um pouco difficil decifralo.

Existe uma especie de duello entre as grandes companhias de caminhos de ferro interessadas no serviço entre Londres e a Escocia sobre qual d'ellas ha de possuir as locomotivas de maior velocidade, e conta-se agora que é intenção das companhias Midland e Glasgow e South Western responder ao desafio das companhias que exploram as rédes do Este e do Oeste, que reduziram recentemente o tempo gasto no percurso de Londres a Glasgow a 8 1/2 horas, com a construção de novas locomotivas, no intuito de acelerar consideravelmente a marcha em ambos sentidos do

expresso London Glasgow. Ha annos que a Midland Company experimenta umas novas valvulas circulares corredias, que estão dando tão bons resultados, que serão providas d'ellas as novas locomotivas para o serviço acelerado escocez. Estas novas machinas terão cylindros e rodas motrizes de grandes dimensões, e excederão, segundo se espera, em força e velocidade qual quer locomotiva ao presente em uso.

A companhia Great Northern, de Irlanda, fez experiencias com um novo methodo para a illuminação dos seus comboios por meio da electricidade. O que é mais notavel n'este novo systema, é que cada vehiculo vae provido do seu proprio material gerador que é praticamente completo em si, e é a revolução do eixo da carruagem que faz funcionar o dynamo que produz a electricidade para illuminar o comboio quando está em movimento, e fornece aos accumuladores a corrente sufficiente para a illuminação quando o comboio está parado nas estações.

Quando os congressistas reunidos recentemente no Instituto Imperial em Londres resolveram que a proxima reunião se realizasse no anno de 1900, não previram que no intervallo de cinco annos poderiam sobrevir muitas cousas de interesse para as companhias ferroviarias. Este pelo menos é o parecer dos americanos que dizem ter muito que ensinar aos do continente da Europa que se interessam nos assumptos ferro-viarios. E' por isso que estão instando com o *comité* para que se celebre em 1897 ou 1898 um congresso nos Estados Unidos, e se diz não ser improvavel que se acceite o seu convite.

A tracção electrica vae augmentando pouco a pouco no Reino Unido. Ha dias inaugurou se pela Bristol Tramway Company um trem via electrico de Bristol para Saint-George e Kingswood, servindo uma população d'umas 60.000 ou 70.000 pessoas. O systema é trolley aereo d'arame, e a illuminação dos trens é por meio da electricidade.

A partida para a Belgica do sr. Ritchie, presidente do Local Government Board, parece ser um indicio da intenção do governo de interessar-se no assumpto dos caminhos de ferro economicos.

A Belgica pertence a honra de ser o paiz na Europa no qual os caminhos de ferro economicos gozam do maior exito. O sr. Ritchie é acompanhado dos srs. Conney Boyle e Earl of Dudley.

W. N. Cornett.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de Obras publicas

Repartição de estradas, obras hydraulicas e edificios publicos

(Concluido do n.º 189)

15.ª — Quaesquer indemnizações devidas por prejuizos resultantes dos trabalhos de construção, conservação ou da exploração da linha, ficam a cargo dos concessionarios.

16.ª — Os trabalhos de construção devem começar no prazo de 30 dias, a contar da data do *Diario do Governo* em que for publicada a portaria da approvação do projecto, devendo estar concluidos no prazo de 12 mezes, a contar da mesma data.

17.ª — A linha não poderá ser aberta ao transito publico senão com auctorização do governo e depois de examinada por uma commissão de engenheiros.

18.^a — O governo fará fiscalizar por agentes seus a construção e exploração da linha de que se trata.

19.^a — Os concessionarios sujeitarão á approvação do governo as tarifas de passageiros e mercadorias, assim como o regulamento para o serviço de exploração, não podendo fazer-lhe alteração alguma sem nova approvação.

20.^a — Toda a fixação ou modificação de horarios ou de condições de serviço deverão ser approvadas pelo governo antes de serem annunciadas ao publico, pela imprensa, nas estações, ou por qualquer fórma.

21.^a — As alterações nas tarifas, depois de approvadas pelo governo, serão annunciadas, pelo menos, com oito dias de anticipação.

22.^a — Os concessionarios ficam obrigados a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

1.^o Transporte das malas do correio e entrega d'ellas nos pontos da linha que lhe forem designados;

2.^o Transporte dos funcionarios do ministerio das obras publicas, commercio e industria, que o respectivo ministro indicar e de quaesquer outros, que tiverem serviço especial na linha, mediante indicação do mesmo ministro.

23.^a — Os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagarão apenas, por si e suas bagagens, metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

24.^a — Os concessionarios ficam sujeitos:

1.^o Aos regulamentos actuaes e aos que o governo publicar para serviço telegrapho-postal;

2.^o As leis e regulamentos sanitarios em vigor, tanto no que respeita á execução e conservação das obras, como ao estado das officinas, estações e dependencias da linha ferrea.

25.^a — Os concessionarios ficarão tambem sujeitos ás leis e regulamentos vigentes, ou que de futuro se promulgarem sobre viação publica, na parte applicavel.

26.^a — Os concessionarios não terão direito a indemnização alguma pelos prejuizos que á linha ferrea provierem do transitio ordinario pela estrada, do seu estado de conservação, de abertura de novas vias de comunicação de qualquer natureza, de tornos ou interrupção de serviço, motivados por medidas temporarias de ordem e de policia, do livre uso da estrada, dos trabalhos n'ella executados por ordem do governo ou por corporações ou individuos devidamente auctorizados.

27.^a — Os concessionarios seus agentes, empregados e operarios ficarão sujeitos, em tudo que dissér respeito ao estudo, construção e exploração da via ferrea, ás leis e regulamentos de Portugal.

28.^a — Os concessionarios prestarão aos agentes do governo todos os esclarecimentos precisos para elles poderem formular a estatística da linha.

29.^a — O caminho de ferro, com todos os seus edificios necessarios para o serviço, e material fixo de qualquer especie, fica, desde a sua construção ou collocação na linha, pertencendo ao dominio do estado para todos os effeitos juridicos nos termos do direito commum e especial do caminho de ferro.

Todo o material circulante, gado e quaesquer outros provimentos ficarão pertencendo ao dominio dos concessionarios para os mesmos effeitos e nos mesmos termos, com a declaração, porém, de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o effeito de ser substituido com vantagem do serviço publico.

30.^a — A concessão de que trata este alvará é feita pelo praso de 99 annos, contados da data do mesmo alvará.

31.^a — Os concessionarios deverão conservar durante todo o praso da concessão a linha ferrea e suas dependencias, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverá entregar tudo ao governo findo aquelle praso, fazendo sempre, para esse fim, á sua custa, todas as reparações, tanto ordinarias como extraordinarias.

32.^a — Os concessionarios depositarão, á ordem do governo, na caixa geral de depositos, a quantia de 1500000 réis, em dinheiro ou em titulos de divida publica portugueza, pelo seu valor no mercado.

§ 1.^o Este deposito será feito no praso de 15 dias, contados da data do *Diario do Governo* em que este alvará for publicado.

§ 2.^o O referido deposito vencerá, sendo em dinheiro, o juro que a caixa geral de depositos paga por depositos identicos, e sendo em titulos de divida publica, o respectivo juro.

§ 3.^o Este deposito poderá ser levantado pelos concessionarios quando os trabalhos executados na linha tenham o valor equivalente a 3000000 réis.

33.^a — O caminho de ferro e seu material fixo e circulante, servirão, com o deposito a que se refere a condição anterior, de garantia para o estado, da execução das presentes condições.

34.^a — A concessão caducará:

1.^o Quando sejam excedidos os prazos marcados nas condições 3.^a e seu § unico, 16.^a, e § 1.^o da condição 32.^a;

2.^o Se não começar a exploração dentro do praso de um mez, depois de auctorizada pelo governo, nos termos da condição 17.^a;

3.^o Se, iniciada a exploração, os concessionarios a interromperem por 30 dias consecutivos ou 60 dias interrompidos durante um anno;

4.^o Se os concessionarios não cumprirem as outras condições a que ficam obrigados.

35.^a — Finda a concessão o, governo tomará posse do caminho de ferro, sem obrigação de indemnizar os concessionarios, qualquer que seja o fundamento, razão, ou pretexto allegado para justificar a indemnização.

§ unico. Se o governo julgar conveniente, poderá adquirir, ao findar a concessão, o material circulante, gado e quaesquer outros provimentos existentes, os quaes serão pagos aos concessionarios segundo a avaliação de louvados.

36.^a — Caducando a concessão, o governo terá direito de proceder como se ella tivesse findado, applicando o disposto na condição anterior e seu paragrapho unico.

37.^a — Havendo deposito de garantia ao caducar a concessão, reverte elle para o estado.

38.^a — Os direitos conferidos e as obrigações impostas aos concessionarios por este alvará serão extensivos á companhia que elles organizarem para exploração da concessão, mas não poderão ser transferidos para outra qualquer entidade sem prévia auctorização do governo.

39.^a — As questões que se levantarem sobre a execução ou interpretação d'estas condições serão resolvidas pelo governo, ouvido o conselho superior de obras publicas e minas.

40.^a — Exceptuam-se das disposições das clausulas precedentes os casos de força maior devidamente comprovados, podendo o governo prorogar os prazos marcados, se o julgar conveniente.

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este alvará competir, que o cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'elle se contém.

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

E, por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e sellado com sello das armas reaes e com o de verba.

Dado no paço, aos 10 de outubro de 1895. — RAINHA REGENTE. — *Arthur Alberto de Campos Henriques*.

Sua Magestade a Rainha, Regente em nome do Rei, a quem foi presente um requerimento da companhia dos caminhos de ferro do Mondego, pedindo que lhe seja prorogado até 31 de outubro de 1896 o praso para a construção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil:

Ha por bem, conformando-se com o parecer de 25 do corrente mez, do conselho superior de obras publicas e minas, conceder a prorogação pedida, a terminar em 31 de outubro de 1896, do praso para a conclusão de toda a linha com as quatro seguintes condições:

1.^a A companhia mandará concluir a passagem superior do Padrão e revestir a trincheira junto d'esta passagem com uma calçada argamassada;

2.^a Revestir a trincheira junto da passagem superior da estrada districtal n.^o 99, em leira com uma calçada argamassada;

3.^a Calçar a passagem de nivel ao kilometro 1,600, na estrada municipal que segue para a Portella;

4.^a Limpar uma valla junto á ponte de Forna e concluir as obras ali projectadas, conforme a intimação feita pela 2.^a circumscripção hydraulica, rectificada em officio n.^o 201, de 18 de setembro ultimo, da direcção da fiscalização da construção do mesmo caminho de ferro de Coimbra a Arganil; devendo as obras a que estas quatro condições se referem, estar concluidas no praso de 6 mezes, a contar d'esta data, sob pena de caducar esta prorogação de praso em 30 de abril de 1896.

Paço, em 29 de outubro de 1895. — *Arthur Alberto de Campos Henriques*.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Ampliação da tarifa especial n.^o 1 — G. V. — da Companhia Real. — Damos hoje como annexo esta ampliação e chamamos a attenção dos leitores para a importancia que esta nova concessão dá companhia tem *para todo o publico*.

Em virtude d'ella o transporte de productos alimenticios frescos passa a ser tão economico que qualquer familia poderá mandar vir a menor porção de generos para seu consumo, pagando uma insignificancia de transporte.

E' muito vulgar, n'estes casos, citar o estrangeiro, affirmando-se que no nosso paiz as tarifas são mais caras.

Pois nós podemos affirmar que em França tarifas assim reduzidas só são applicaveis, em geral, a grandes expedições de 100 kilos, 1.000 kilos e por vezes wagons completos.

Para completo esclarecimento damos o preço de uma expedição de 10 kilos por grande velocidade, de fructas, carnes, dôces, queijos, ovos, caça, etc., pela tarifa 1, segundo a nova modificação, — a varias distancias kilometricas, pelas quaes facilmente qualquer póde calcular o preço entre quaesquer estações.

	10 kilos
Qualquer distancias até 166 kilom.	120 réis
De 167 até 182	130 »
» 183 » 218	140 »
» 219 » 236	150 »
» 237 » 254	160 »
» 255 » 272	170 »
» 273 » 290	180 »
» 291 » 339	190 »
» 340 » 360	200 »
» 361 » 380	210 »
» 381 » 400	220 »

Além d'estas importancias ha apenas a pagar o imposto de sello, 60 réis por expedição, o que é em verdade pesado.

Assim uma expedição de Coimbra a Lisboa custa apenas 210 réis; do Porto 250 réis etc.

Ampliação dos bilhetes de assignatura para Algés. — E' esta uma outra concessão que muito utiliza ao publico que reside n'aquelle extremo da cidade e suas proximidades.

Já aqui nos occupámos d'esta nova tarifa que hoje damos como complemento d'este numero.

Observaremos só que ella faculta a aquisição do bilhete em prestações para os que não o queiram pagar de prompto por um anno.

Suppomos um bilhete de 2.^a classe. Basta tomal-o por um trimestre e amplial-o depois. Assim o passageiro paga:

Pelos primeiros 3 mezes	9 ⁰⁰ 500 réis
» segundos »	4 ⁰⁰ 500 »
Pelo semestre final	7 ⁰⁰ 000 »
Total	21 ⁰⁰ 000 »

O incendio do caminho de ferro e a Companhia das aguas

No nosso anterior numero, ao darmos noticia do incendio que, á hora em que o nosso jornal se imprimia, lavrava nas officinas do caminho de ferro, destruindo-as por completo, dissémos que a agua faltára ao principio do sinistro. Fomos, portanto, dos primeiros que ferimos essa nota — nota bem triste, porque d'ella dimana a maior parte dos enormes prejuizos que o incendio causou não só á companhia, como ás companhias seguradoras e ainda a 600 familias de operarios que estão hoje ás portas da miseria, emquanto elles não forem chamados ou não encontrarem trabalho n'outra parte.

Com effeito, mais de meia hora depois de conhecido o incendio estivémos ali, e o que vimos era desolador e energicamente eloquente contra a companhia, á qual

incumbe a responsabilidade de deixar que o sinistro tomasse taes proporções!

Os soccorros officiaes haviam corrido de toda a parte; os nossos bombeiros, exemplo de dedicação e arrojo entre todos os do mundo, lá estavam promptos a praticar os seus já vulgares prodigios de valor e temeridade. Mas as mangueiras permaneciam, brancas, estendidas na calçada, seccas, inuteis, como inuteis se viam aquelles valentes que não estão habituados a contemplar as chammas senão para escolher o ponto por onde devem combatel-as, sem olhar ao perigo.

Admirados de que, havendo material de incendio dentro das officinas e nos barracões da companhia, e achando-se o da camara em tal quantidade no local do fogo, este se tivesse alastrado por todas as officinas, todos respondiam ás nossas perguntas: — se não ha agua!

Correra-se tudo por ella! As boccas de incendio da calçada da Cruz da Pedra apenas davam uma gotta, bastante para encher um balão-tanque que uma bomba a vapor esgotou em cinco minutos. Realizava-se a phrase: uma gotta d'agua n'um oceano, e, para peor, este era de labaredas!

As boccas de incendio que o caminho de ferro tinha, essas nem pinga davam! Mais alem havia uma outra, municipal, mas igualmente tinha a agua cortada.

Só depois de mais de uma hora de buscas, de correrias, de esperas e de desenganos, começou a correr agua das agulhetas, e o resultado lá está, nos barracões carbonizados, a demonstrar, como documento fulminante para a companhia da rua dos Capellistas, que ella é a responsavel unica da maior parte dos prejuizos.

Todo o edificio ardia; parte d'elle, mesmo, já não ardia — no extremo leste — porque não tinha que arder; o extremo do lado de cá foi atacado por duas bombas a vapor, e, apesar de que no interior tudo estava em chammas, e apesar de que o vento soprava contra esse extremo, uma pequena parte da cobertura lá está no seu logar, algumas vigas carbonizadas ainda se atravessam sobre os despojos d'aquella catastrophe.

Isto traduz evidentemente que, se logo no principio houvesse agua, uma boa parte do edificio estaria a estas horas de pé, e dentro d'elle continuaria a labutação do trabalho, a conquista do pão de tantas familias, hoje proximas a ficar sem elle, quando o auxilio da companhia acabar.

Todos os jornaes disseram, no dia seguinte, que a agua faltára, mas d'esses, um só, que nos conste, o *Paiz*, escreveu mais longamente sobre o caso.

Um relatorio do sr. engenheiro da companhia das aguas appareceu logo a demonstrar que ella faltára por mil e um motivos, e alguns mais ainda que a sollicita companhia reserva para si.

Não podendo negar que todas as torneiras estavam fechadas, *explica* o relatorio os *porquês* d'esse facto, explicações que serviriam se, lançadas a tempo sobre os telhados em chammas, extinguissem o fogo, mas que hoje são inuteis, visto que não destroem o facto que as origina.

Ninguém lhe respondeu e tudo serenou. Pois se os nossos collegas, pois se o publico, todos se satisfizeram com estas explicações de agua... morna, nós, menos conformaticios, não deixaremos de protestar aqui contra este abandono de deveres a que se entrega a companhia das aguas, pondo em imminente risco as vidas e os haveres da população de toda a capital.

A companhia que, cumprindo lhe fornecer agua para qualquer sinistro n'este genero, por mil futeis pretextos não a fornece, deixando o fogo levar-nos fazenda e vida, não é menos criminosa pela sua incuria, do que

o seria o policia que, presenciando um ataque de salteadores, se conservasse impassivel, sem acudir, pretextando que tinha o sabre enferrujado.

Deixar a proverbial brandura dos nossos costumes, esquecer continuamente a tambem proverbial falta d'agua sempre que ocorre um grande incendio, é consentir que a companhia continue abusando, e quando esse abuso põe em grave risco a nossa casa e a nossa familia, não seremos nós que o auctorizaremos com o nosso silencio.

As resoluções do conselho de administração da companhia real, com respeito aos seus operarios, foram:

1.º — Licenciar todo o seu pessoal das officinas geraes de Santa Apollonia, onde o trabalho não possa continuar;

2.º — Convidar os operarios a inscreverem os seus nomes e moradas a fim de serem chamados á proporção da reorganização das officinas da companhia e das necessidades do serviço;

3.º — Auxiliar até 31 de dezembro de 1895 os seus antigos operarios que se inscreverem nos termos do n.º 2 com a quantia correspondente á metade do respectivo salario, se antes d'isso não forem collocados;

4.º — As disposições precedentes applicar-se-hão aos operarios das officinas, onde a esta data haja ainda trabalho disponivel, logo que esse trabalho termine.

Entre collegas

Agradecemos penhorados as phrases de elogio com que acompanharam a transcripção do nosso artigo sobre *Quarentenas*, aos nossos estimados collegas *O Economista*, *Jornal do Commercio* e *Novidades*.

Companhia Atravez d'Africa

Reuniu no dia 11 a assembléa geral d'esta companhia, presidida pelo sr. Guimarães Pestana da Silva.

Lida a acta foi approvada e dispensada a leitura do relatório da direcção e parecer do conselho fiscal, visto estes documentos já terem sido publicados — foram approvados.

Procedendo-se á eleição foram reconduzidos todos os membros que compunham o conselho de administração, conselho fiscal e mesa da assembléa geral.

Do relatório da administração, que principiaremos a publicar no proximo numero, consta que a receita, que no anno economico de 1893-94 fôra de 120 contos, foi em 1894-95 de 164 contos, dando um augmento de 21 % no producto kilometrico que passou de 476.7678 a 577.972, o que é importantissimo.

O movimento de mercadorias augmentou de 10.988 a 13.229 toneladas, ou 19 %.

A Companhia Carris

Tem dado que falar de si, ultimamente, esta companhia, e não é, infelizmente para a nossa capital, porque ella tenha melhorado o seu serviço ou mesmo a sua situação.

A historia da companhia Carris é longa, não podemos rememoral-a agora, mas parece-nos que o seu melhor capitulo é o que se está passando presentemente.

Ha muito que ella vive de expedientes, dos quaes o mais notavel foi o celebre contracto com a camara, contracto que a singular direcção da companhia julgou o salvaterio, e que, afinal, a desgraçou de todo.

Os erros de administração, a falta de tino, a insubsistencia de opiniões, teem sido a norma do seu viver, attribulado este por uma tenaz competencia que só tem servido para a collocar no commodo papel de eterna victima em que a sua direcção teima em declaral-a, contentando-se com lamentações á falta de atiladas e corajosas reformas que a fizessem vencer os seus inimigos.

Ultimamente appareceram na imprensa noticias de que uma empresa estrangeira se propunha tomar o serviço, reformando o por completo, pela applicação do systema electrico, e introduzindo n'elle todos os melhoramentos proprios de uma rêde de tremvias tão importante como esta.

Digamos desde já que o nome do sr. dr. Manuel de Castro Guimarães era citado como um dos fundadores d'essa nova empresa, quando é certo que este nosso estimado amigo nada tem com isso, e nada teve ou quer ter. Invenções da reportagem.

A pessoa que effectivamente figura n'essa nova empresa é o sr. conde de Burnay, e esse tem feito todos os esforços para derrubar a actual direcção que, pelo seu lado, se segura quanto pôde, confiada em que a sua sabia administração durará ainda muito.

No meio d'isto appareceu nos jornaes uma convocação para uma assembléa geral, para 15, convocação cujos termos surprehenderam os mais ignorantes da materia.

Segundo dizia o aviso, essa assembléa geral deveria resolver se, não tendo a companhia tirado lucros do material que comprou a outras empresas, deve ou não pagar as letras com que adquiriu esse material.

Éra caso novo nos annaes das nossas sociedades anonymas e crêmos que de todo o mundo, mas os casos novos pululam n'aquella companhia.

No dia 13, porém, apparece um aviso pelo qual a assembléa é addiada a pretexto de umas irregularidades confessadas pelo proprio convocante, e hoje, 15, novo annuncio dos restantes membros da direcção e conselho fiscal mantendo a convocação da assembléa.

Esta sempre se realizou, presidindo o sr. Vascellos Abreu, secretariado pelos srs Simões d'Almeida e Ascensão Machado.

A discussão foi acalorada e larga, prolongando-se até o anoitecer, sendo resolvido afinal: eleger o sr. Alfredo da Silva para a vaga de director effectivo; supplementes os srs. Manuel Alves do Rio, Mauricio d'Oliveira Monteiro e dr. João Catanho de Menezes; vogal effectivo do conselho fiscal, Augusto Gomes d'Araujo; vogaes supplementes, José Luiz de Sousa Coutinho, George Lambert e Antonio Serrão Franco; delegado do conselho fiscal, Firmino Augusto Lopes Brottas Cardoso.

Os srs. Alfredo da Silva e Brottas Cardoso pertencem ao grupo do sr. Burnay.

O sr. Barbosa Colen deu a sua demissão.

Por proposta do sr. Consiglieri Pedroso, foi nomeada uma commissão de syndicancia aos actos da gerencia, syndicancia que o sr. Simões d'Almeida propôz se estendesse a um periodo de 5 a 6 annos.

Esta commissão ficou composta dos srs.: dr. Gabriel de Freitas, Antonio Serrão Franco, dr. Catanho de Menezes, dr. Arthur de Carvalho, George Lambert e Simões d'Almeida.

Vae haver nova sessão de assembléa geral para votar a demissão do actual presidente da assembléa geral, por estar incompativel com a mesma, e eleger novo presidente.

O sr. Marçal Pacheco não compareceu.

Se de tudo isto nascer a reconstituição da companhia e a melhoria do serviço, é o que desejamos.

No proximo numero trataremos com mais vagar do assumpto.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de novembro de 1895.

A quinzena que hoje finda, ao contrario das anteriores, foi bastante animada, sobre tudo por causa das noticias sensacionais relativas á situação financeira da França, onde parecia estar imminente um *krach*, por agora conjurado graças á intervenção das grandes casas bancarias que o governo chamou em seu auxilio. A crise franceza teve origens diversas. Figurava em primeiro lugar o agravamento da questão do Oriente, que volta a inquietar os espiritos com prenuncios de uma grave conflagração. Depois vinha a baixa rapida nos titulos das minas do sul de África, em que parece ter havido grande especulação, fazendo-se-lhes cotações artificiaes. Por ultimo estava o advento dos radicaes ao poder, facto que não podia deixar de sobresaltar os elementos conservadores que constituem a grande maioria da nação e que, sendo realmente as classes preponderantes, não estão dispostos a transigir com os radicaes, seus declarados inimigos. O novo gabinete, proclamando a incompatibilidade do mandato de deputado com o exercicio de commissões em instituições dependentes do estado, mesmo aquellas que não resultam da elegibilidade, mas dependem de escolha do governo, fez com que mr. Christophle, administrador do *Crédit Foncier*, desse a sua demissão, facto que impressionou bastante os circulos financeiros que depositavam uma grande confiança n'aquelle cidadão. E parece que não ficará por aqui.

Tem-se falado muito n'uma operação que o governo vae realizar por intermedio do Banco Nacional Ultramarino para regular a circulação monetaria na provincia de Angola, introduzindo ali a moeda de prata portugueza, e retirando toda a moeda de prata estrangeira. O banco será auctorizado a cunhar até 1.000 contos de prata em moeda portugueza, o que deve produzir 1.750 contos pouco mais ou menos, retirará da circulação a prata estrangeira e fal-a-ha recunhar na Casa da Moeda. Todas as despesas correrão por conta do Banco, que além d'isso é obrigado a retirar tambem da circulação para serem inutilizadas todas as cedulas e notas do governo, que ali existem e cuja totalidade é calculada em cerca de 219 contos. As sobras da recunhagem (10 a 12 p. c.) pertencerão ao Estado, o qual terá partilha nos lucros liquidos da cunhagem, que são calculados em 20 p. c. A operação é vantajosa para o Estado que realiza a necessaria transformação do regimen monetario da provincia de Angola sem dispendio algum, antes com lucros. E' vantajosa para o Banco que realizará lucros certos e poderá crear-se uma situação desafogada em Angola pelo alargamento do seu *stock* metallico.

Tambem se tem fallado na organização d'um syndicato que se propõe adquirir a linha de Salamanca, no caso em que os interessados sejam razoaveis no preço da desistencia e o governo mantenha o primitivo subsidio de 135 contos, compromisso tomado para com os bancos que fazem parte do syndicato d'aquelle caminho de ferro.

Durante a quinzena o mercado financeiro, como aliás era d'esperar em vista da agitação havida nos mercados estrangeiros, esteve bastante frouxo. Houve mais procura de dinheiro, mas os pedidos foram satisfeitos sem difficuldade. A taxa official dos descontos continuou de 6 a 6 1/2 p. c. e para *reportes* a 6 1/2. O 3 p. c. teve menos procura, mantendo comtudo as suas cotações, o 4 p. c. (1888) realizou-se a 16\$700 réis e o 4 p. c. (1890) cotou-se a réis 42\$100 (ass.) e a 42\$000 réis (coupon). As obrigações do *Credito Predial* continuaram firmes, abundando os pedidos. As de *Loanda-Ambaca* mantiveram-se a 75\$600 réis, continuando a ser inexplicavel a indecisão que ha nos mercados a respeito d'este magnifico papel.

As cotações do papel cambial não soffreram grande alteração apesar da procura por parte dos moageiros. O cheque sobre Londres regulou a 42 1/8 e 42 3/16, sobre Paris a 678 e 677. A libra regulou a 1\$170 réis.

J. F.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 novembre 1895.

Les nombreux excès de la spéculation de ces mois derniers sont la cause de cette dépréciation subite de presque toute la cote; mais malgré de nombreuses pertes le marché parisien n'a pas perdu un instant de sa vitalité. Les dernières séances ont été plus calmes, et après avoir assisté à de violents soubresauts, la prudence aidant, nous pouvons envisager le relèvement général des valeurs compromises un moment par une hausse exagérée.

Le 3 0/0 regagne le cours de 100 fr.
Le 3 1/2 n'a que de rares transactions à 105,60 fr.
L'amortissable, plus animé, finit à 99,80 fr.
Tous les fonds d'États étrangers ont baissé dans de larges proportions.

L'Italien s'inscrit à 86 fr. en réaction de 3 points en un mois.
L'Extérieure espagnole termine aux environs de 65 1/4 fr.
Le Portugais n'a pas mieux résisté que le reste de la cote, et cependant les recettes douanières continuent à être des plus favorables à une nouvelle augmentation du coupon. Le 3 0/0 est à 25 fr., et le 4 1/2 à 208 fr.

Peu de variations sur les Fonds russes.
La Banque de France se maintient ferme à 3.600 fr.
Le Crédit Foncier, à la suite de la démission de Mr. Christophle, a subi les attaques de la spéculation à la baisse: il termine à 770 fr. en reprise. Que nos lecteurs se rassurent sur la situation de cet établissement; une société qui fait encore un bénéfice de 12 millions et demi dans une période de neuf mois n'est déjà point si malade. Elle apparait au contraire comme étant pleine de vie, étant donné que les bénéfices du *Crédit foncier* ne sont point des bénéfices de spéculation qu'un mouvement de Bourse faite naître et qu'un mouvement contraire emporte. On sait qu'ils proviennent d'opérations normales et qu'ils ont une base solide.

Le Crédit Lyonnais revient à 760 fr.; la Société Générale à 505 fr.; l'Industriel à 565 fr.

Les actions de nos Chemins de fer ont conservé une attitude généralement calme; il en est de même pour les Chemins étrangers.

Les Valeurs industrielles sont restées en dehors du mouvement.

Les actions Wagons-Lits valent 485 fr. Voici l'état comparatif des recettes nettes des voitures:

	1894	1895
Du 1 ^{er} janvier au 20 octobre.....	4.663.027	5.455.183 fr.
Du 31 au 31 octobre.....	178.111	196.600 fr.
	4.841.138	5.651.783 fr.
Différence en faveur de 1895.....		810.645 fr.

Cette continuité d'accroissement est de bon augure pour la clôture de l'exercice.

Le Suez s'inscrit à 3.100 fr. à la date du 6 de ce mois les recettes de l'année s'élèvent à 66.580.000 fr. contre 63.124.600 fr. pour la même période de l'année 1894.

Le Gaz Parisien clôture à 1.075 fr.
L'action du Gaz pour la France et l'étranger se traite à 690 fr. L'assemblée générale s'est réunie le 31 octobre. Le dividende a été fixé à 32,50 fr. par action.

Le Bec Auer se négocie vers 1.400 fr. Le Gaz de Madrid se maintient à 145 fr.

Parmi les valeurs métallurgique, les Acieries de France ont coté 405 fr., l'Usine Caill 210 fr., Fives-Lille 640 fr., les Acieries du Nord et de l'Est 800 fr., et les Acieries de la Marine 860 fr.

Le Marché des Mines d'Or a été très agité, et les cours se retrouvent avec un écart assez sensible. Les raisons qui ont amené la crise actuelle ne peuvent être attribuées qu'à une situation de place, car les mines ne sont ni pires ni meilleures qu'il y a trois mois.

La Chartered baisse à 130 fr.
La Mozambique revient à 35 fr. — Les compagnies du Mozambique et du Zambèse ont il y a quelque temps confié à des délégués, la mission d'étudier un projet de fusion entre elles. Un rapport concluant a la fusion a déjà été rédigé par les délégués, mais il lui manque deux ratifications essentielles, celle du gouvernement portugais, et celle des actionnaires. Ajoutons que rien ne prouve que ces ratifications seront refusées aux promoteurs du projet.

L. C.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v...	42 1/4	42 3/16	Desconto no Ban-	
" cheque..	42 1/16	42	co de Portugal.	6 0/0
Paris 90 d/v.....	676	677	No mercado.....	6 0/0
" cheque....	679	680	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v....	274	276	res	233
" cheque...	279	280	Gambio Brazil...	9 3/8
Francfort 90 d/v..	274 1/2	276 1/2	Premio libra....	1\$190
" cheque...	279 1/2	280 1/2		
Madrid cheque...	960	970		

Abundancia de assumpto

Por este motivo somos forçados a retirar todas as nossas secções de noticiario e uma pagina de annuncios, e a alterar a fórma ordinaria da paginação, passando o artigo do nosso estimado collaborador sr. A. Luciano sobre o *Congresso de caminhos de ferro*, e as *Notas de viagem*, para depois da *Parte financeira*.

Congresso internacional de caminhos de ferro

QUINTA SESSÃO

(Londres — 1895)

Questão setima

Carruagens de comboios de grande velocidade

Typo de carruagens mais adequado aos comboios de grande velocidade e de longo trajecto.
Aperfeiçoamento introduzido nas disposições interiores.
Comboio flexivel e continuo.
Diversos modos de aquecimento e de iluminação.

RELATOR

Sr. PARK, superintendente das carruagens do caminho de ferro do noroeste inglez.

N'esta questão as conclusões do congresso foram ainda menos concretas do que na precedente, divagando os congressistas em banalidades geraes, que todos conhecemos, ou embrenhando-se em pormenores, que só pôdem interessar a construcção propriamente dita do material circulante.

Ninguem ignora que é geral a tendencia para construir as carruagens mais espaçosa e mais confortavelmente, e para offerecer aos passageiros de 3.^a classe commodidades, que anteriormente eram apanagio dos passageiros de 1.^a e quando muito de 2.^a classe.

Tambem todos sabem que os gostos dos passageiros differem muito e que uns gostam de compartimentos isolados, e outros preferem as carruagens de comunicação interior. Que o demonstre a exploração da nossa linha de Cascaes, em que, para satisfazer a todos os os passageiros, o serviço do movimento se vê na necessidade de compôr os comboios com material dos dois typos.

Não obstante, foram registrados em pleno congresso estes e outros factos tão vulgarizados e de character tão axiomático!

E' claro que seria bom proporcionar a todos os passageiros, mesmo aos de 3.^a classe, a possibilidade de se estender de noite, de ter um restaurante e retretes á sua disposição, etc., mas é no grau de generalidade d'estes melhoramentos que estão as duvidas.

Uns opinam que as despesas resultantes seriam de pouca importancia; outros, pelo contrario, que caminhar muito n'esse sentido seria sobrecarregar com peso morto excessivo todos os comboios e que a exploração se resentiria gravemente com semelhante encargo, tanto sob o ponto de vista da reforma do material, como sob o do seu transporte.

Nos caminhos de ferro de perfil accidentado e com muitas bifurcações, como são os nossos ao norte do Tejo, o augmento do peso morto e a manobra do material em estações que dispõem de pouco pessoal, acarretariam necessariamente um onus, que as receitas não permitiriam de certo sustentar.

A Inglaterra, porém, é o paiz classico da equivalencia do tempo ao dinheiro, e do conforto na carruagem,

como na casa, e por isso não hesita em dar aos seus comboios, ao mesmo tempo que a maxima velocidade, o maior numero de commodidades para o passageiro, embora á custa de grande dispendio.

Constrangida pelas escassas dimensões da secção livre das estações e obras d'arte, não podendo, por isso, alargar, nem altear as carruagens, capricha em as tornar compridas tanto quanto possivel, e em as intercomunicar por meio de passadiços, cobertos ou descobertos.

Assim para largura, que varia entre 2^m,44 e 2^m,74, e altura, cujo maximo no centro é apenas de 4^m,19, o que n'este sentido as torna bem menos desafogadas que as nossas, o comprimento atinge nada menos de 18^m,24 e o peso correspondente tambem nada menos de 38 toneladas.

Em tres extremos a suspensão do fixe sobre dois jogos de bogies de quatro ou seis rodas cada um, e a divisão do interior em compartimentos transversaes servidos por um corredor lateral, combinação dos dois primitivos typos, inglez e americano, são consequencias necessarias, como o é a continuidade do comboio sob o ponto de vista da sua travacção, obtida por freios automaticos com o auxilio do vacuo ou do ar comprimido.

O rodado, outro orgão importante, é levado a subido ponto de segurança por meio da roda Mansell; cubo de ferro fundido, raios compostos por sectores unidos, de madeira de teca, reunidos e fixados por parafusos d'um lado nas pestanas do cubo, e do outro nas cintas metallicas do contorno, envolvidas e apertadas pelo aro.

A lubrificação feita pela parte inferior da caixa respectiva tende cada vez mais a generalizar-se, de preferencia á lubrificação superior, posto que nem uma nem outra seja inteiramente efficaz para evitar o aquecimento dos eixos.

A suppressão do serviço de passageiros de segunda classe e a generalização do restaurante á terceira são factos correntes nos comboios rapidos de além da Mancha.

O restaurante de terceira classe faz parte do vehiculo em que vae installada a cozinha, ou constitue um vehiculo especial.

N'um e n'outro caso os salões (contraste da nossa miseria!) são commodos e bem guarnecidos, *ainda que menos dispendiosamente mobilados* («Tough less expensively fitted up than the first class cars», segundo a expressão do relator.)

Mas é nos Estados Unidos da America que encontramos o typo mais completo do comboio rapido e confortavel em toda a extensão das palavras.

Traçados isentos de curvas apertadas; obras d'arte de ampla secção livre; trajectos immensos; dias e noites consecutivamente passados em caminho de ferro; mais que em qualquer outro paiz ali se dão como característicos.

Portanto, carruagens compridas, largas e altas; installações como n'um grande hotel ou n'um vapor transatlantico; salões restaurantes, salões de leitura, salões para fumadores, salões de observação, camaras e camaras para dormir, cadeiras e poltronas de toda a especie e feitio, carruagens intercomunicadas, iluminação a gaz, quando não a luz electrica.

Os Estados Unidos, que se jactam de terem dado a patria ao bogie, adoptam geralmente esta disposição com quatro ou seis rodas em cada jogo; rodas de ferro coado *en coquille* ou disco de papel; aros d'aço; eixos de ferro forjado.

De igual modo adoptam o freio actuado pelo ar comprimido, e a comunicação com o machinista por meio de corda e sineta ou da disposição pneumática Westinghouse.

Em resumo — o typo de carruagem mais aperfeiçoado para comboio de grande velocidade e longo trajecto obedece, em geral, ás seguintes disposições:

1.º — Rodados em *bogies* de quatro ou seis rodas cada um;

2.º — Rodas de disco pleno;

3.º — Ligação dos vehiculos entre si e com a locomotiva por travão continuo e automatico, de vacuo ou de ar comprimido;

4.º — Intercomunicação de carruagem para carruagem, principalmente em vista do serviço do restaurante, por meio de passadiço, coberto ou descoberto;

5.º — Divisão do interior em compartimentos transversaes com corredor lateral de serventia commum.

D'estas disposições temos em Portugal specimens no material do comboio internacional denominado *Sud-express* e, com excepção da segunda, no material do comboio real da companhia portugueza.

No que diz respeito ao aquecimento dos comboios pouco accrescentaram os congressistas ao que fôra ponderado e resolvido no congresso precedente.

Quanto á illuminação, a uns pareceu mais commodo o emprego do gaz comprimido, e outros julgaram satisfactorios os resultados da illuminação por meio de azeite, e mesmo por meio de vellas. Nada, pois, de definitivo.

Foi, porém, recommendada a continuação do estudo dos outros processos, especialmente da illuminação electrica.

(Continúa.)

A. Luciano.

NOTAS DE VIAGEM

VIII

A rêde do Midland

De Londres para o norte partem quatro linhas ferreas principaes:

Da estação Euston, a do North Western (Noroeste) de que me occupei no artigo anterior;

De S. Pancrácio, a do Midland;

De Kings-Cross, a do Great Northern (Grande Norte);

Da Liverpool Street, a do Great Eastern (Grande Leste.)

E já que, para dar este detalhe, tive que comparar varios mappas, deixem-me dizer-lhes que chega a ser divertido ver a maneira por que, na carta publicada por cada uma das companhias, se dão tratos á geographia, alargando, estreitando, modificando ou encolhendo, o mappa das ilhas, de forma a apresentar sempre como mais directa a linha que se quer recommendar.

Muito amiguinhas, na apparencia, as varias companhias, muito em relações para a troca do seu material, para a communidade do serviço em estações varias, isto tudo graças á disciplina a que as obriga o *Board of Trade*, mas quando se trata de disputar trafego, é desfazer na vizinha que é um gosto.

Imagine-se que, no mappa do Midland, as linhas do North Western estão tão tortuosas e interrompidas que ninguem dirá que sobre ellas se possa andar n'aquelles grandes expressos a que já me referi.

Reciprocamente o North Western paga-lhe na mesma moeda com a linha de Londres a Liverpool.

Depois, quando se trata de ligar para pontos distantes, traça-se com a maior semcerimonia a linha vizinha pela qual mais convem encaminhar o passageiro e ella ahí vae á mesma largura e côr do traço, como se tudo pertencesse á mesma companhia.

E' assim que, ao tomar-se o mappa publicado por cada companhia isoladamente, parece que é ella sempre a que abarca, com as suas linhas, toda a Inglaterra, a Escocia e ainda a Irlanda.

A companhia do Midland Railway, de que hoje me vou occupar, é uma das mais antigas da Inglaterra, podendo já ter celebrado o seu cincoentenário, porque foi em 1844 que se constituiu pela reunião de tres empresas: a «Midland Counties», a «North Midland» e a «Birmingham and Derby».

O seu capital da fundação foi de 102.395.271 libras, do qual se acha hoje desembolsado 93.667.414 libras.

A rêde actual estende-se de Londres a Carlisle, onde, por linhas de outras companhias, liga directamente para Edimburgo e Glasgow. Outra linha importantissima liga Londres a Liverpool por Derby e Manchester, outras descem de Derby a Bristol, Bournemouth e Swansea, estendendo-se ainda para a costa de leste até Cromer, Yarmouth, etc.

A extensão explorada actualmente é de 2.135 kilometros, alem de 634 milhas em que a companhia é associada com outras, formando assim 3.155 kilometros.

Alem d'estes ainda as machinas do Midland servem em mais 1.987 milhas. Tem em construcção mais 38 1/4 milhas.

O seu material circulante compõe-se de 2.393 locomotivas, 4.670 carruagens, das quaes 2.160 são illuminaadas a gaz, 114.069 wagons, 4.382 omnibus e camions e 4.452 cavallos para transporte nas cidades e manobras nas estações.

O numero d'estas é de 600, havendo 1.650 postos de signaes com 18.960 alavancas e 13.125 signaes.

Para a illuminação de estações, officinas, etc., ha 934 lampadas de arco e 4.916 de incandescencia.

Em muitas das estações a illuminação é a gaz de hulha, feito pela propria companhia nas suas 17 fabricas, que produziram, em 1894, 270.279.100 metros cubicos.

O numero de empregados eleva-se a 56.578. Os operarios entram n'aquelle total por 10.000.

O trafego em 1894 foi de 40.077.651 passageiros ordinarios alem de 106.757 com bilhetes de assignatura, 18.912.917 toneladas de mineraes e 12.516.471 de outras mercadorias.

O movimento foi de 40.628.405 trens-milhas, gastando-se 1.200.000 toneladas de carvão.

Finalmente a receita foi de 9.224.405 libras e a despesa de exploração 5.061.063 libras.

Deve-se notar que, na receita, os productos de passageiros entram por 2.842.833 libras e as mercadorias por 6.116.038, isto é que a receita de passageiros representa 30 % do total, enquanto que no North Western representa 32 %.

Como uma grande parte das linhas inglezas, esta companhia supprimiu a 2.ª classe nos seus comboios, melhorando consideravelmente o material de 3.ª que hoje offerece as maiores commodidades e confortos, tanto nos carros destinados á viagem, como nos wagons restaurantes.

Por isso os seus grandes expressos são considerados dos melhores de Inglaterra, competindo com os do Norte, no trafego de passageiros para Liverpool e Escocia.

Em locomotivas tem tambem o Midland material de primeira ordem. A que nos levou na primeira excursão que os membros do congresso fizeram, de Londres a Derby e Manchester, foi a 1.853, uma machina tender

de quatro rodas conjugadas e uma *bogie*, que obteve o primeiro premio na exposição de Paris.

Rebocado por ella o nosso comboio que se compunha de 11 longos salões que pesavam só por si 300 toneladas, marchou á velocidade de 92 kilometros por hora.

Alem d'este a companhia tem mais quatro typos de locomotivas, sendo dois para passageiros e dois para mercadorias. Todo o material circulante e fixo, excepto a preparação de travessas, é feito nas grandes officinas de Derby, que são das maiores da Europa, occupando uma area de 80 acres ou mais de 320.000^m², dos quaes a quarta parte é coberta, constituindo officinas, armazens e escriptorios.

N'essas officinas ha 23 caldeiras, da força de 2.400 cavallos, e 2.400 machinas diversas, em que trabalham 4.089 operarios, cujos salarios por semana se elevam á importancia de 5.272 libras.

Uma descripção d'estas enormes officinas levar-mehia muito espaço e talvez, por incompleta que ainda assim ficaria, não interessasse o leitor. Para se julgar da sua importancia devo dizer que, em média, constroem-se ali annualmente 40 novas locomotivas, são substituidas 120 caldeiras por outras novas, e mais de 800 machinas recebem reparações extraordinarias.

A secção do material circulante dispõe de 24 milhas de vias de serviço.

Cada semana constroem-se 150 wagons, 8 carruagens, são reparados 400 vehiculos e construidos ou reparados 500 pares de rodas.

Ao longo das officinas de fundição, construcção de grandes peças e montagem, correm enormes gruas moveis de 3.000 kilogrammas e mais, movidas por força hydraulica.

São tambem movidas por este systema as enormes plataformas rotatorias para machinas e tendors, verdadeiros salões girantes que se deslocam por meio de uma alavanca unica, e as machinas de desencravar molas de tracção e suspensão, tambem prodigiosamente potentes.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho d'Administração

Apresentado á Assembléa Geral ordinaria de 29 de julho de 1895
(Concluido do n.º 189)

Discriminação da verba n.º 3 de réis 507:788\$927 Abastecimentos de material

Abastecimentos dos Armazens:

Pessoal e despesas accessorias ...	28:496\$363	
Fornecedores do paiz.....	136:139\$587	
Fornecedores do estrangeiro.....	283:869\$924	448:595\$974

Abastecimentos do Deposito de madeiras:

Pessoal.....	2:639\$940	
Fornecimento, carregamento e recepção de travessas e postes...	56:643\$013	59:282\$953
		507:788\$927

Discriminação da verba n.º 4 de réis 209:389\$413 Impostos e contribuições

Em Portugal:

Imposto de sello.....	42:261\$580	
» de transito.....	98:524\$585	
Contribuição predial.....	8:199\$618	
Contribuição industrial do pessoal	40:689\$330	
Sello das novas obrigações	11:050\$300	200:725\$413

Em França:

Pago ao fisco francez	8:664\$000	
		209:389\$413

Discriminação da verba n.º 5 de réis 21:452\$488 Serviços combinados

Companhia Neptuno.....	44\$259	
Companhia de Alicante.....	2:165\$956	
Caminho de ferro do Sul	5:554\$320	
Caminho de ferro do Minho e Douro	2:046\$608	
Companhia da Beira Alta	8:082\$142	
John Hall Junior & C. ^a	601\$944	
Jules Jalusot & C. ^a	2:867\$265	21:452\$488

Discriminação da verba n.º 6 de réis 181:521\$369 Caixas de Reformas e Pensões

Caixa de soccorros:		
Entrega de descontos feitos ao pessoal.....	161:025\$129	
Trabalhos de construcção de sua conta	353\$015	
Coupon de outubro de 1893 de 2:54 obrigações de 4 1/2 % do Governo Portuguez	2:256\$320	163:634\$464
Caixa de Reformas:		
Entrega de descontos feitos ao pessoal.....	16:881\$862	
Juros em conta corrente.....	1:005\$043	17:886\$905
		181:521\$369

Discriminação da verba n.º 7 de réis 142:355\$797 Diversos em conta corrente

Adeantamentos para despesas a justificar.....	2:733\$970	
Adeantamentos de ordenados a empregados	215\$000	
Companhia Carris de ferro de Lisboa	3:985\$000	
Companhia do Oeste de Hespanha (vencimentos dos Administradores)	4:050\$000	
Dinheiro enviado por desembolsos	6:884\$200	
Dinheiro entregue á agencia aduaneira para despachos.....	26:350\$000	
Devolução de depositos de garantia	36:331\$543	
Devolução de descontos indevidos	36\$440	
Despesas com as propriedades urbanas da companhia.....	11:482\$536	
Gratificação ao pessoal que tratou de diferentes leilões.....	72\$000	
Ordenados atrasados	1:813\$405	
Reembolsos por taxas indevidas ..	28:158\$009	
Ministerio da Fazenda	4:492\$692	
Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid-Caceres-Portugal.	1:920\$590	
Duparchy & Bartissol	73\$200	
Sommas á disposição.....	115\$070	
Companhia da Beira Alta	329\$220	
Sociedade das Basculas automaticas	156\$421	
Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de ferro (comboios reaes).....	3:022\$570	
Uniformes do pessoal	3:060\$835	
Coupons antigos (provisão Paris).	14:408\$335	
Coupons d'obrigações de 3 % (anno de 1893).....	2:664\$752	142:355\$797

O CHEFE DA CONTABILIDADE GERAL. — A. de Lemos.

Exposição imperial

Temos chamado repetidas vezes a attenção para as esplendidas colleções de vistas que se expõem cada semana nas lojas do *Avenida Palace* e não nos arrependemos.

Cada uma d'essas vistas é um primor de execução photographica e cada colleção é um novo attractivo.

Os que já visitaram as cidades ali representadas apreciam aquella exposição que lhes reproduz fielmente o que já viram. Os que ainda não viajaram por paizes estrangeiros teem ali uma diversão instructiva e interessantissima.

Até o fim d'esta semana exhibe-se uma bella colleção de vistas de Barcelona; na proxima semana apparecerá Lisboa e os seus monumentos, o que não deixará de ser curioso.

MERCADO DE METAES

Cotações da casa Lewis Lazarus & Son, de Londres

Londres, 11 de novembro de 1895.

Cobre. — Recuperou hoje $\frac{6}{3}$ por tonelada. Em primeira mão as transacções limitaram-se á venda de 600 ou 700 toneladas a Lb. $43 \frac{10}{-}$ e $\frac{11}{3}$ de prompto; Lb. $43 \frac{12}{6}$ para 22 de janeiro; Lb. 44, Lb. $43 \frac{18}{9}$ e $\frac{17}{6}$ a 3 mezes. A ultima hora ainda houve uma transacção a Lb. $43 \frac{12}{6}$ a dinheiro. Em segunda mão accentuou-se a melhoria, vendendo-se umas 400 toneladas a Lb. $43 \frac{15}{-}$ e $\frac{16}{3}$ a dinheiro; $\frac{17}{6}$ a um mez; Lb. $43 \frac{18}{9}$ e Lb. 44 para janeiro; Lb. $44 \frac{2}{6}$, $\frac{3}{9}$ e $\frac{5}{-}$ a 3 mezes. Fechou a Lb. $43 \frac{16}{3}$ a dinheiro; Lb. $44 \frac{3}{9}$ a 3 mezes. Preço de liquidação Lb. $43 \frac{15}{-}$.

Estanho. — Subiu $\frac{2}{6}$ por tonelada; venderam-se esta manhã umas 100 toneladas a Lb. $65 \frac{5}{-}$ para de prompto; Lb. $65 \frac{12}{6}$ e $\frac{15}{-}$ a 3 mezes, enquanto que «Mount Bischoff» obteve Lb. 66 a dinheiro. A tarde realizaram-se pequenas vendas a Lb. $65 \frac{3}{9}$ a dinheiro; Lb. $65 \frac{15}{-}$ a 3 mezes, sendo estes os preços ao fechar. Preço de liquidação Lb. $65 \frac{5}{-}$.

Ferro. — Preço de liquidação: Scotch $\frac{16}{6}$; Middlesbro' $\frac{37}{9}$; Hematite $\frac{17}{3}$ por tonelada.

Prata. — Baixou $\frac{1}{8}$ no sabbado e mantem-se sem mais alteração a $30 \frac{12}{16}$ d. por oz. Standard; $33 \frac{1}{4}$ d. por oz. fino.

Mercurio. — Importadores, Lb. $7 \frac{1}{6}$; segunda mão Lb. $7 \frac{6}{-}$ por frasco.

Chumbo. — Lb. $11 \frac{7}{6}$ por tonelada.

Zinco. — Lb. $15 \frac{2}{6}$ a Lb. $15 \frac{3}{9}$ por tonelada.

Antimonio. — Lb. 31 por tonelada.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de 36.000 travessas de pinho creosotadas

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 27 do proximo mez de novembro, perante o sr. governador civil do districto de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 36.000 travessas de pinho creosotadas.

As condições do concurso estão patentes no edificio da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 28 de outubro de 1895.

Fornecimento de 20.000 parafusos para eclisses e 100.000 escapulas de ferro

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 25 de novembro proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 20.000 parafusos para eclisses e 100.000 escapulas de ferro.

As condições do concurso estão patentes no edificio da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 29 de outubro de 1895.

Fornecimento de 620 chapas de ferro ondulado galvanizado

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 22 de novembro proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 620 chapas de ferro ondulado galvanizado.

As condições do concurso estão patentes no edificio da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 31 de outubro de 1895.

Fornecimento de cordame

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 26 do corrente, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de cordame.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 4 de novembro de 1895.

Fornecimento de drogas

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 28 do corrente, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de drogas.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da di-

recção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 6 de novembro de 1895.

Fornecimento de 120 pelles de camurça para limpeza

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 23 do corrente, perante a direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 120 pelles de camurça para limpeza.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 11 de novembro de 1895.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de 200 chapas de ferro zincado

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 18 de novembro, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 200 chapas de ferro zincado.

As condições da arrematação poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro de Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde. Porto, 29 de outubro de 1895.

Fornecimento de 40.000 travessas de pinho e 10.000 de carvalho

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 20 do mez de novembro, á 1 hora da tarde, se ha de proceder, na administração do bairro oriental d'esta cidade, e perante o sr. administrador, ao concurso publico para adjudicação do fornecimento de 40.000 travessas de pinho e 10.000 de carvalho.

As condições da arrematação e o caderno de encargos, relativo a este fornecimento, podem ser examinadas em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã até ás 3 da tarde, na secção do expediente do serviço de via e obras, na estação do Porto, em Campanhã. Porto, 30 de outubro de 1895.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de materiaes

No dia 20 do corrente pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento dos seguintes dois lotes:

N.º 1, madeira de pinho; n.º 2, cimento.

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, 4 de novembro de 1895.

Fornecimento de pinceis, espanadores, vassouras, etc.

No dia 20 do corrente mez de novembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento dos seguintes dois lotes:

N.º 1, brochas, espanadores, escovas, etc.; n.º 2, vassouras, cestos para papeis, etc.

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

Lisboa, 6 de novembro de 1895.

Fornecimento de papel

No dia 4 de dezembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 995 resmas de papel d'escrever, 133 peças de papel de desenho, 1.505 resmas de papel d'impressão, 2.000 kilogrammas de papel d'embrulho e 274.000 sobrescriptos.

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, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Chateaudun.

Lisboa, 6 de novembro de 1895.

Fornecimento de abobadas de tijolo refractario

No dia 26 de dezembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 106 abobadas de tijolo refractario para fornalhas de locomotivas.

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, 7 de novembro de 1895.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

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

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CASCAES Hotel Bragança—Appartements pour famille.—Vue splendide sur la mer. Service de 1.º ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix moderés.—Prop. Victor Lestage.

CINTRA Hotel Nunes.
Fechado durante o inverno.

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

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

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

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

LEIRIA Hotel Central—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e aceio inexcédível.—Carros para a Batalha, Marinha e outros pontos.—Restaurante—Preços modicos.

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

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

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

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

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

SEVILHA Hotel d'Europe—Fonda de Europa—Proprietarios Ricca Hermanos. Salão de leitura. Omnibus nas estações, Plaza de S. Fernando, 10. Mesa redonda ás 6 horas. Falta-se italiano, inglez, francez e portuguez.

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

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

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

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

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

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

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

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

Cooperativa **INDUSTRIA SOCIAL**

RESPONSABILIDADE LIMITADA
FUNDADA EM 1872

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

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

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

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

DYNAMITE GOMMA

1\$100 réis o kilo

Fabrica na Trafaria

Preços:—Dynamite n.º 1, cada kilogramma 1\$000 réis
 » » » 3, » 540 »
 Capsulas, a caixa de 100: D. 540 réis — T. 800 réis — Q. 950 réis.
 Mecha ou rasilho, preços conforme a qualidade.

Agentes em Lisboa: Lima Mayer & Filho, R. da Prata, 59, 1.º - Agentes no Porto: José Rodrigues Pinto e Pinho-R. do Almada, 109 e 111

GUIA OFFICIAL DOS CAMINHOS DE FERRO DE PORTUGAL COM ITINERARIOS

PARA AS
Linhas estrangeiras

UNICA publicação auctorizada pelas DIRECÇÕES

Proprietarios: fundador
José Duarte do Amaral & L. Mendonça e Costa
director.

PREÇO 50 RÉIS

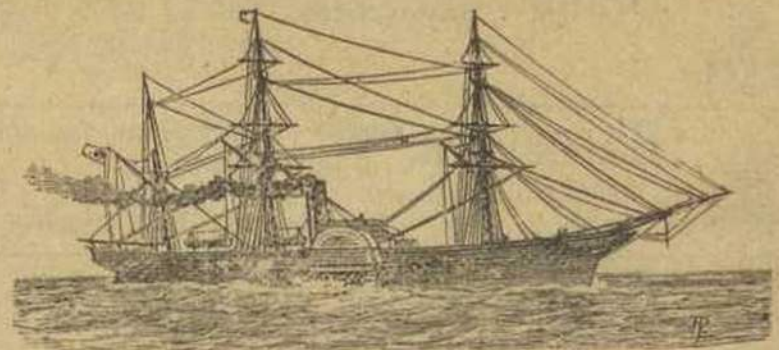
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR PARA O ALGARVE E GUADIANA Carreira official O vapor **GOMES IV** Commandante **ROCHA JUNIOR**



SAIRÁ no dia 1 de dezembro, ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

Royal Mail STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)
A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,
Montevideo e Buenos Ayres

O paquete **CLYDE**, sahirá a 18 de novembro

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

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

AGENTES

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

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

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

Table with multiple columns listing train routes and schedules. Columns include origin/destination (e.g., Lisboa-R. Porto, Coimbra-Figueira) and departure/arrival times (e.g., 7-30 t., 8-15 m.).

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, pelo Canal de Suez, vapor allemão, Bundesrath. Sahirá a 16 de novembro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Algarve, vapor portuguez, Gomes IV. Sahirá a 1 de dezembro. Agentes, Alberto R. Centeno & C.ª Largo dos Torneiros, n.º 5.



Alicante, Barcelona, Cete e Marseilha, vap. franc., Saint-Paul. Sahirá a 23 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.



Anvers e Havre, vapor portug., Rio Tejo. Sahirá a 16 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor allem., Corrientes. Sahirá a 27 de novemb. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Barcelona, Cete e Marselha, vap. franc., Saint-Marc. Sahirá a 30 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.



Bordeaux, vapor francez, Portugal. Sahirá de 22 a 24 de novembro. —Messageries Maritimes. Agentes, Torlades & C.ª, R. Aurea, 32, 1.º



Copenhagen, vapor dinamarquez, Viking. Sahirá de 17 ou 18 novembro. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Hamburgo, vapor allemão, Campinas. Sahirá a 20 de novembro. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



La Pallice, (La Rochelle) e Liverpool, vap. inglez, Orellana. Sahirá de 18 a 19 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, Caes do Sodrê, 64, 1.º



Liverpool, (directo), vapor inglez, Origen. Sahirá a 23 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10, 1.º



Londres, vapor hespanhol, Zurbaran. Sahirá a 16 de novembro. Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Madeira e Açores, vap. port., Funchal. Sahirá a 20 de novembro. Agente, Germano S. Arnaud, C. Sodrê, 84, 1.º



Pará e Manaus, (via Madeira), vapor inglez Sobralense. Sahirá a 21 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10, 1.º



Pará, Maranhão e Ceará, vapor ingl., Lisbonense. Sahirá a 26 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco e Maceió, vapor inglez, Scholar. Sahirá a 27 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.ª, R. Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, Santos. Sahirá a 20 de novembro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, Curityba. Sahirá a 4 de dezembro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vapor ingl. Clyde. Sahirá a 18 de novembro. Royal Mail. Knowles Rawes & C.ª, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vap. franc., Equateur. Sahirá a 23 de novembro. —Messageries Maritimes.— Agente, R. Aurea, 32, 1.º



Rio de Janeiro e portos do Pacifico, vap. inglez, Liguria. Sahirá a 27 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, Caes do Sodrê, 64, 1.º



Rotterdam e Hamburgo, vapor allemão, Buenos Ayres. Sahirá a 17 de novembro. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, Zaire, Ambriz, Loanda, Benguelia e Mossamedes, vap. port., Loanda. Sahirá a 23 de nov. Emp. Nac. R. d'El-Rei, 75, 1.º



Valencia, Barcelona, Cete e Marseilha, vap. franc., Saint-Mathieu. Sahirá a 18 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.



ANNEXO AO N.º 190 DA
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Modificação das tarifas especiaes n.ºs 1 e 13, gr. vel.^{de}

para transporte de

Generos frescos, comesti- veis, etc.

Peixe fresco ou salpicado, sardinhas, ostras, mariscos e escabeches, aguas mineraes do paiz, arbustos e plantas vivas, aves em cestos ou gaiolas, bebidas gazoas ou refrigerantes, bolachas, biscoitos, bolos, caça viva ou morta, cabritos, cordeiros, coelhos e leitões vivos em gaiolas ou mortos, carne fresca, cerveja, doces, flores, fructas verdes, gêlo, hortaliças, legumes verdes, leite, manteiga, neve, ovos, pão e queijos frescos.

Desde 20 de Novembro de 1895 é reduzido o minimo de peso para a applicação dos preços especiaes d'estas tarifas a dez kilogrammas (10 kilog.^s), por expedição, accetando-se para transporte **nos comboios correios**, alem dos mixtos, quaesquer remessas cujo peso total não exceda a 50 kilogrammas.

A taxa das remessas effectuadas pela tarifa especial n.º 1 de grande velocidade entre linhas de differente concessão, será feita pelo percurso effectivo total, tendo-se em conta um só minimo de 6 kilometros.

A cobrança das despezas accessorias é mantida integra, bem como a de 80 reis de guia e sello, ficando em vigor todas as demais condições das tarifas a que a presente se refere.

Lisboa, 8 de Novembro de 1895.

O Administrador-Director da Companhia

H. E. Boyer



ANNEXO N.º 190 DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

2.ª AMPLIAÇÃO DA TARIFA ESPECIAL L. N.º 2 DE GRANDE VELOCIDADE

Desde 1 de Dezembro de 1895

Bilhetes de assignatura para Algés
e pontos anteriores

Entre Lisboa (Rocio), Campolide,
Alcantara-Terra, Alcantara-Mar, Caes do Sodré,
Santos, Junqueira,
Belem, Pedrouços e Algés

	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	3.ª CLASSE
Bilhetes validos por 3 mezes	12.500	9.500	6.500
” ” ” 6 ”	18.500	14.000	9.500
” ” ” 1 anno	28.000	21.000	14.000

Condições

São applicaveis a estes bilhetes todas as condições da Tarifa L. n.º 2, de grande velocidade, de 1 de Junho de 1893, excepto as que se referem ás reduções de preços para familias.

Lisboa, 4 de Novembro de 1895.

o Administrador-Director da Companhia
H. E. Boyer