

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 27 de julho de 1896, do Ministerio das Obras Publicas



Anvers — 1894



Anvers — 1894

PUBLICAÇÃO QUINZENAL

Com a qual são distribuidas todas as tarifas de transporte das linhas ferreas portuguezas

POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E DIRECÇÕES RESPECTIVAS

Proprietario-director, L. DE MENDONÇA E COSTA, Inspector Chefe da Repartição Central do Trafego
nos Caminhos de Ferro Portuguezes

Engenheiro consultor, C. XAVIER CORDEIRO, Chefe do Serviço de Via e Obras dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Redactor em Madrid, D. JUAN DE BONA; em Bruxellas, ALB. URBAN, Engenheiro Chefe de Serviço da Direcção
do Grande Central Belga

Correspondentes em Paris, VISCONDE DE WILDICH e L. CRETEY; em Liverpool, W. N. CORNETT;
em Lourenço Marques, J. M. COSTA, Chefe da Secretaria da Direcção do Caminho de Ferro

Collaboradores, os directores de todas as linhas ferreas
e grande parte dos principaes engenheiros portuguezes, tanto do Estado como das Companhias

9.º ANNO



1896

REDACÇÃO

48 - RUA NOVA DA TRINDADE - 1.º

LISBOA

ASSIGNATURAS

PORTUGAL : anno 2\$500 réis ; semestre 1\$400 réis. — HESPAÑHA : anno 17 pesetas

UNIÃO POSTAL : anno 18 fr. — AFRICA E BRAZIL : anno 4\$000 fortes. — Numero avulso, sem annexos, 120

(Os numeros com annexos não se vendem avulso)

LISBOA

Typographia do «Commercio de Portugal»

35 — RUA IVENS — 35

—
1897

INDICE

DOS

ARTIGOS E SECÇÕES DO 9.º ANNO

| | PAG. | | PAG. |
|---|------|---|------|
| Accidentes (Os) em caminhos de ferro | 27 | Empregados (Os) dos caminhos de ferro dos Estados Unidos | 42 |
| Accordo patriótico | 358 | Entre collegas — 311, 342 e | 359 |
| Africa (Na) do Sul | 117 | Estatísticas — 36, 289, 305 e | 340 |
| Aguas (As) da Felgueira — 138 e | 197 | Excesso de zelo aduaneiro | 353 |
| Aguas (As) das Pedras Salgadas (illustrado) | 148 | Excursão de engenheiros | 196 |
| Anuario de los caminos de hierro | 183 | Excursões no estrangeiro — 180, 331 e | 356 |
| Arrematações — 13, 28, 44, 60, 76, 91, 108, 124, 139, 156, 172, 189, 204, 221, 236, 253, 268, 285, 300, 317, 332, 348, 365 e | 380 | Exposição (A) de Berlin, por F. S. | 210 |
| Ascensor Ouro-Carmo, em Lisboa, por R. Mesnier de Ponsard (illustrado) | 81 | Extinctores de incendios «Grinnell Spinkler» | 70 |
| Assembléa da Companhia das Docas do Porto | 104 | Falsas declarações | 218 |
| Assembléas da Companhia Real — 183, 209 | 232 | Fim (O) da lucta de tarifas | 22 |
| Associação commercial do Porto | 231 | Finanças (As) da Companhia Real — 7 e | 23 |
| Auxilio (O) ás companhias hespanholas — 263 e | 273 | Freio de vacuo automatico | 106 |
| Avisos de serviço — 13, 60, 91, 108, 156, 171, 204, 221, 253, 268, 284, 317 e | 365 | Garantia (A) de juro da Beira Baixa | 119 |
| Balanço e orçamento | 1 | Gaz (O) Carmien | 135 |
| Bico (O) Auer | 74 | Germond de Lavigne | 170 |
| Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — 8, 24, 40, 56, 72, 88, 104, 120, 136, 152, 168, 184, 200, 216, 232, 248, 264, 280, 296, 312, 328, 343, 360 e | 376 | Guia (O) de Lucerna | 373 |
| Brindes (Os nossos) — 133, 353, 358 e | 372 | Guia (O) do caminho de ferro do Cabo | 58 |
| Caixas de reformas e de pensões da Companhia Real — 71, 298 | 245 | Horario dos comboios, — 16, 31, 47, 63, 79, 95, 111, 127, 143, 159, 175, 191, 207, 223, 239, 255, 271, 287, 303, 319, 335, 351, 367 e | 383 |
| Caminho de ferro arctico na Europa | 245 | Idéas nossas | 372 |
| Caminho de ferro de Lourenço Marques | 310 | Imposto do sello | 150 |
| Caminho de ferro do Mondego | 167 | Imposto do sello sobre bilhetes de passageiros — 97, 113 e | 132 |
| Caminho de ferro electrico | 359 | Kiosques (Os) do Caes do Sodré — 308 e | 331 |
| Caminhos de ferro da Russia | 42 | Linha de Cascaes — 211 e | 228 |
| Caminhos de ferro do Estado em Portugal | 257 | Linha de Plascencia a Astorga — 154 e | 218 |
| Caminhos de ferro economicos em Inglaterra | 374 | Linha (A) do Pungue | 145 |
| Caminhos de ferro em Madagascar | 328 | Linha electrica no Porto | 245 |
| Caminhos (Os) de ferro francezes | 250 | Linha urbana do Porto, por P. B. e A. Luciano — 39, 311 321 e | 342 |
| Caminhos (Os) de ferro na China | 246 | Linhas estrangeiras: | |
| Caminhos de ferro suecos | 262 | Allemanha — 75, 139, 252, 266, 299 e | 363 |
| Carris de ferro de Lisboa — 177, 309 e | 375 | Australia | 44 |
| Cartas da Belgica, por A. Urban — 2, 34, 66, 99, 131, 163, 195, 226, 258, 291, 306, 325 e | 355 | Austria-Hungria | 108 |
| Cartas de Inglaterra, por W. N. Cornett — 19, 52, 84, 114, 147, 178, 210, 242, 274, 307, 338 e | 371 | Baviera | 12 |
| Cartas de Lourenço Marques, por J. M. C. — 3, 18, 51, 83, 98, 114, 146, 163, 194, 259, 306, 354 e | 370 | Belgica — 13, 156, 220, 283 e | 363 |
| Cartas de Paris, por W. — 259, 290 e | 326 | Brazil — 108 e | 220 |
| Carteira dos accionistas — 7, 24, 55, 72, 88, 104, 119, 136, 168, 184, 199, 215, 247, 295, 360 e | 375 | Bulgaria | 283 |
| Centenario (O) da India — 199, 241 e | 369 | Canadá | 189 |
| Comboios rapidos | 225 | Chili | 379 |
| Commercio entre Portugal e o Brazil | 165 | China — 43, 91, 124, 171, 235 e | 299 |
| Commercio Portuguez — 58, 122, 167, 262 e | 355 | Egypto — 108 e | 229 |
| Companhia carris de ferro do Porto | 58 | Estado Livre do Congo — 44, 91, 139, 220, 283, 363 e | 378 |
| Companhia de Guimarães | 103 | Estados-Unidos — 156, 171, 283 e | 363 |
| Companhia de seguros Fidelidade | 90 | França — 12, 43, 59, 75, 91, 107, 123 139, 156, 171, 188, 203, 220, 234, 251, 266, 282, 315 e | 378 |
| Companhia Fiação de Thomar | 90 | Grecia | 346 |
| Companhia internacional dos wagons-leitos | 122 | Hanover | 203 |
| Companhia Nacional de Caminhos de ferro | 106 | Hollanda — 43 e | 363 |
| Companhias (As) de viação | 69 | Inglaterra — 12, 124, 203, 315 e | 363 |
| Companhias (As) dos caminhos de ferro em Hespanha — 183 e | 214 | Italia — 12, 28, 315, 332 e | 363 |
| Concursos de carros automoveis | 183 | Japão — 266 e | 346 |
| Congresso internacional de caminhos de ferro, por A. Luciano — 4, 20, 36, 53, 68, 85, 101, 116, 132, 150, 165 e | 180 | Mexico — 28, 76, 91, 108 e | 315 |
| Contractos | 20 | Orange | 283 |
| Convenio da Companhia Real | 168 | Republica Argentina — 28, 44, 76, 156, 235, 283, 315, 363 e | 379 |
| Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — 9, 25, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 233, 249, 265, 281, 297, 313, 329, 345, 361 e | 377 | Roumania | 346 |
| Curso dos cambios, descontos e agios — 8, 24, 40, 56, 72, 88, 104, 120, 136, 152, 168, 184, 200, 216, 232, 248, 264, 296, 312, 328, 344, 360 e | 376 | Russia — 12, 28, 59, 91, 139 e | 299 |
| Defesa (Em) d'um amigo | 106 | Suissa — 76, 156, 203, 235 e | 299 |
| Descanço (O) aos domingos | 275 | Transvaal — 332 e | 347 |
| Despezas (As) de Salamanca | 136 | Tunis | 363 |
| Dimensões (As) dos wagons | 260 | Turquia | 283 |
| Electrico (O) de Londres | 155 | Uruguay | 235 |
| Electrico (O) subterraneo de Buda-Pesth | 264 | Linhas (As) ferreas dos Estados Unidos | 27 |
| Emissão (A) de Guimarães | 119 | Linhas hespanholas: — 12, 28, 43, 59, 75, 91, 107, 123, 138, 156, 171, 188, 203, 220, 234, 251, 266, 282, 299, 315, 332, 346, 362 e | 378 |
| | | Linhas (As) locais francezas: | 234 |
| | | Linhas portuguezas: — 11, 27, 43, 59, 75, 90, 107, 123, 138, 155, 171, 188, 202, 219, 234, 250, 266, 282, 298, 314, 331, 346, 362 e | 378 |
| | | Lisboa (De) a Paris ou vice-versa em 39 horas | 37 |
| | | Lourenço Marques e uma opinião de valor | 278 |
| | | Maior e menor cotação mensal e annual, em 1895, dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras | 24 |
| | | Mercado de metaes — 28, 44, 60, 76, 92, 108 e | 124 |

| | PAG. |
|--|------|
| Messageries Maritimes — 199 e | 213 |
| Metropolitano (O) de Paris..... | 310 |
| Monumento a Pasteur | 310 |
| Mormugão..... | 180 |
| Movimento (O nosso) commercial | 10 |
| Mudança de horario | 151 |
| Mundo (O) na exposição..... | 314 |
| Norte de França..... | 243 |
| Notas de viagem: | |
| XII — O Great Eastern | 6 |
| XIII — O canal de Manchester..... | 22 |
| XIV — O Great Eastern..... | 38 |
| XV — Costumes inglezes..... | 54 |
| XVI — A gigantesca ponte do Forth..... | 69 |
| XVII — A ponte do Tay..... | 103 |
| XVII — A Escocia. — Edimburgo..... | 118 |
| XVIII — O canal Caledoniano. — Da Escocia á Irlanda | 133 |
| XIX — Belfast a Dublin | 166 |
| XX — O sul da Irlanda..... | 182 |
| XXI — O Centro da Irlanda..... | 196 |
| XXII — Volta a Inglaterra | 212 |
| XXIII — Curiosidades de Londres. — Regresso..... | 228 |
| (Nova serie:) | |
| I — Lisboa a Gibraltar | 243 |
| II — Gibraltar a Melilla..... | 261 |
| III — A Africa franceza | 277 |
| IV — Oran..... | 294 |
| V — Os arabes | 308 |
| VI — Arredores e bairros d'Oran | 330 |
| VII — Os caminhos de ferro | 340 |
| VIII — Ain-Temouchen e Tlemcem | 356 |
| IX — Sidi-Bou-Medin e Sidi-Bel-Abbés | 373 |
| Novo motor | 42 |
| Obrigações (As) da companhia real | 359 |
| Paquete <i>D. Amelia</i> | 279 |
| Paris (A) por preço reduzido — 211 e..... | 227 |
| Passaportes (Os) — 135 e | 151 |
| Patentes de invenção | 124 |
| Ponte gigantesca | 202 |
| Ponte (A nova) sobre o Jamor | 337 |
| Pontes (As grandes)..... | 247 |
| Produção (A) e consumo do carvão..... | 218 |
| Publicações recebidas — 5, 23, 107, 138, 214, 231 e..... | 358 |
| Quarentenas (As) | 133 |
| Quelimane ao Ruio — 135, 154, 161, 276 e | 295 |
| Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes — | |
| 9, 25, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, | |
| 233, 249, 265, 281, 297, 313, 329, 345, 361 e | 377 |
| Rêde (A) do Sul e Sueste | 26 |
| Reformas (As) de tarifas na Austria e na Hungria | 229 |
| Regimen (O) dos caminhos de ferro do Estado..... | 10 |
| Relatorios de companhias: | |
| Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira | |
| Alta — 170, 187 e..... | 202 |
| Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes — | |
| 218, 235, 252, 266, 283, 299, 315, 347, 363 e..... | 279 |
| Republica do Transvaal — 26 e..... | 245 |
| Revue de la Bourse de Paris , por <i>L. G.</i> — 56, 88, 119, 151, | |
| 184, 216, 247, 279, 311, 344 e | 375 |
| Sabedorias do <i>Seculo</i> | 90 |
| Sahida (A) nas estações..... | 228 |
| Sentença (Uma) original | 331 |
| Serviço de banhos..... | 227 |
| Serviço (O) dos trens..... | 230 |
| Sud (O) Express 101, 195, 355, e | 378 |
| Sul (No) d'Africa..... | 263 |
| Syndicato Agricola de Montemor-o-Velho..... | 90 |
| Systemas de carril para tremvias (illustrado) | 130 |
| Tarifa (A) por zonas na Hungria..... | 40 |
| Tarifas de transporte , 4, 35, 53, 67, 85, 100, 115, 131, 148, 164, | |
| 180, 195, 243, 307, 327, e | 339 |
| Tracção (A) electrica em Lisboa 193, 214 e..... | 232 |
| Tramway (O) electrico de Romainville | 11 |
| Tramways (Os) a gaz..... | 270 |
| Tramways de Bruxellas..... | 155 |
| Transporte de phosphoros | 372 |
| Transportes de mercadorias perigosas..... | 246 |
| Transporte de volumes pequenos..... | 371 |

| | PAG. |
|---|------|
| Transporte para Africa | 211 |
| Transsiberiano (O). — 122, 186 e..... | 197 |
| Trem (Outro) rapido | 39 |
| Tremvias (Os) pneumaticos, systema Popp-Conti (Illus- | |
| trados) — 17, 49 e | 65 |
| Tres novos collegas | 90 |
| Tunnel (O maior) do mundo | 278 |
| Tunnel (O) do Simplon | 42 |
| Valle do Corgo | 102 |
| Viação (A) em Lisboa | 86 |
| Viação (A) em Paris..... | 250 |
| Viaducto (O) do ascensor Municipio-Bibliotheca..... | 134 |
| Viagem de excursão..... | 26 |
| Viagens baratas — 74 e | 227 |
| Victorias portuguezas..... | 35 |
| Visita de artistas | 202 |

Parte official

Legislação por linhas

| | |
|--|-----|
| Beira Baixa | 211 |
| Cascaes — 53 e | 67 |
| Foz Tua Mirandella — 53 e..... | 242 |
| Leste — 84, 100, 115 e | 211 |
| Lourenço Marques | 327 |
| Norte — 84, 115, 195, 211 e | 307 |
| Oeste | 84 |
| Porto á Povoia e Famalicão..... | 164 |
| Porto a Villa Nova de Gaia — 100 e | 339 |
| Santa Comba a Vizeu — 53 e | 242 |
| Sul e Sueste | 84 |
| Urbana do Porto — 53 e | 307 |
| Valencia a Monsão — 19 e | 34 |
| Vendas Novas..... | 148 |
| Zambezia (Marinha) | 292 |

Legislação diversa

| | |
|---|-----|
| Ligação das estações de caminhos de ferro com as telegra- | |
| phicas | 84 |
| Convenio entre o Ministerio da Guerra e a companhia real, | |
| para transportes..... | 179 |
| Via reduzida em Espinho | 227 |
| Cobrança do imposto sello (Fazenda) | 339 |

Tarifas

Distribuidas como annexos dos seguintes numeros

| | |
|--|-----|
| Beira Alta: | |
| N.º 4, P. V. — Cereaes, farinhas e legumes..... | 193 |
| N.º 2, G. V. — (modificação) — Generos frescos, comesti- | |
| veis, etc. | 195 |
| N.º 2, P. V. — Cal..... | 198 |
| N.º 13, P. V. — Varias mercadorias Figueira-Pampilhosa | |
| Ampliação á mesma — Carvão, telha e tijolo..... | 200 |
| N.º 9, P. V. — Vinhos | 204 |
| Ampliação do n.º 8, P. V. Peixe secco ou salgado | 204 |
| N.º 14, P. V. — Telha e tijolo..... | 205 |
| N.º 3, P. V. — Madeiras | 208 |
| Ampliação da B. S. M. n.º 3, P. V. — Sal..... | 213 |
| B. S. M. n.º 10, P. V. — Madeiras..... | 214 |
| Companhia Real: | |
| N.º 10 bis, G. V. — Logares de wagons-leitos..... | 199 |
| C. n.º 1, bis. — Transportes na linha de Cascaes..... | 199 |
| M. L. n.º 2, G. V. — Bilhetes de ida e volta para Madrid | |
| N.º 7, G. V. — Bilhetes de ida e volta..... | 200 |
| N.º 7, G. V. — Bilhetes de ida e volta..... | 203 |
| Minho e Douro: | |
| N.º 6, G. V. — Bilhetes de ida e volta..... | 214 |
| P. n.º 4, G. V. — Recovagens | 214 |
| Sul e Sueste: | |
| N.º 3, G. V. — Desembolsos | 195 |
| N.º 8, P. V. — Azeite, vinho e vinagre | 196 |
| N.º 4, P. V. — Madeiras | 200 |

Annexos diversos

| | |
|---|-----|
| Horario de carteira — 1 e..... | 205 |
| Plano geral da celebração do centenario do descobrimento | |
| da India..... | 208 |
| Mappas estatísticos de trafego dos caminhos de ferro por- | |
| tuguezes | 211 |

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.

REDACÇÃO—Rua Nova da Trindade, 48—LISBOA



Anvers—1894

Annexo d'este numero

Tarifa especial n.º 4 — pequena velocidade — da Companhia da Beira Alta para transporte de cereaes, farinhas e legumes secos.



SUMMARIO

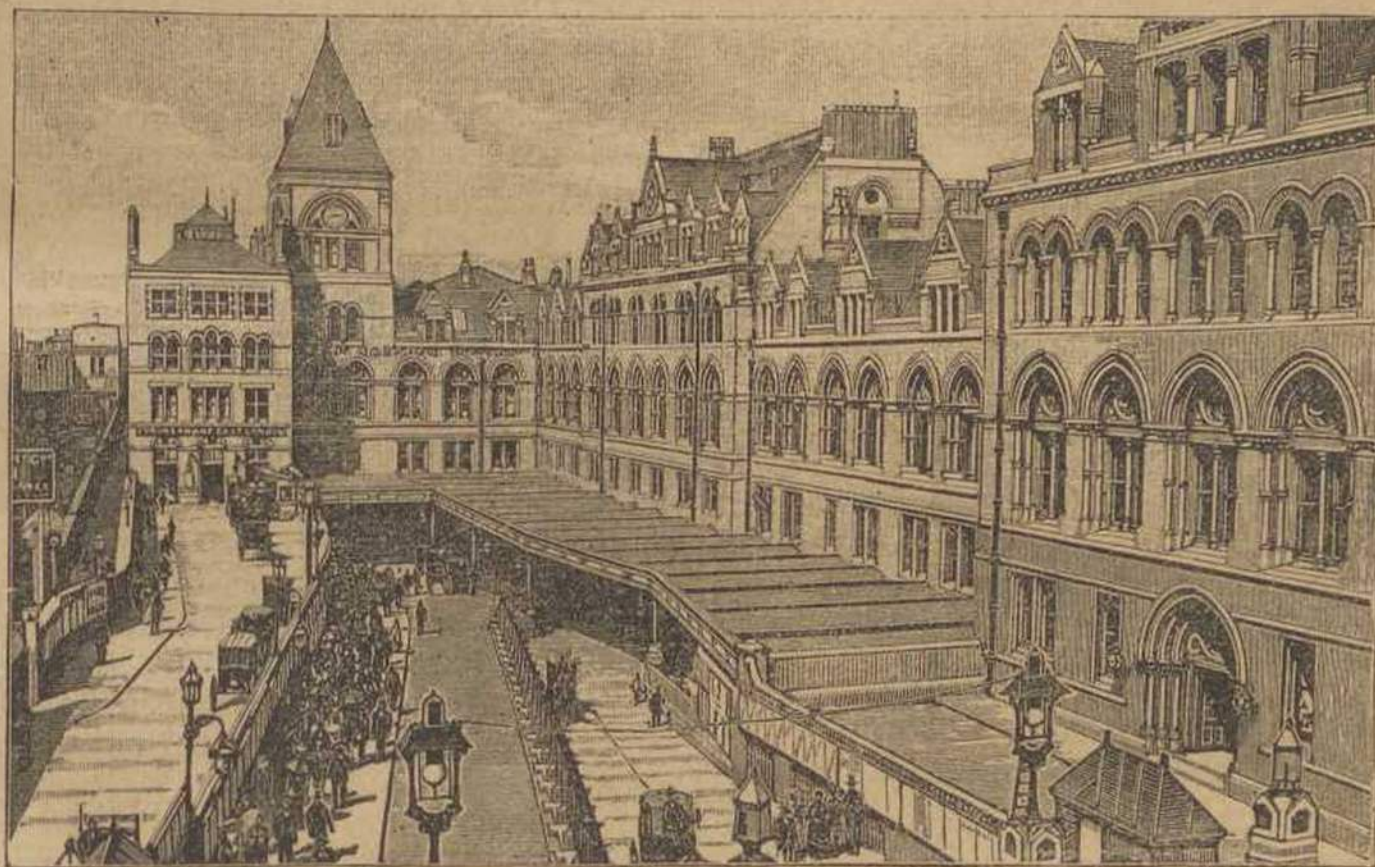
| | |
|---|--------|
| Balanço e orçamento | Pag. 1 |
| A nossa carta da Belgica, por A. Urban. | 2 |
| Carta de Lourenço Marques, por J. M. C. | 3 |
| Tarifas de transporte | 4 |
| Congresso internacional de caminhos de ferro, por A. Luciano. | 4 |
| Publicações recebidas | 5 |

Balanço e orçamento

FINDOU um anno; começa outro novo, justo é que façamos o balanço do periodo que passou e vejamos o que temos a fazer no que principia hoje. O 8.º anno da nossa *Gazeta* deixou-nos boas lembranças de si.

Dois factos principaes foram para nós bastante lisongeiros: conseguimos realizar o nosso desejo, já bem antigo, offerecendo aos nossos queridos leitores um mapp a das linhas ferreas do paiz.

Esse brinde foi por todos bem apreciado, e a fórma porque foi recebido e estimado bem nos compensou



A ESTACÃO DE LIVERPOOL STREET, (vidé «Notas de Viagem», pag. 6).

| | |
|---|-------|
| Notas de viagem—XI—O Great Eastern (ilustrado). | 6 |
| Finanças da Companhia Real. | 7 |
| Parte financeira.—Carteira dos accionistas—Boletim da Praça de Lisboa, por J. E.—Curso dos cambios, descontos e agios—Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras—Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes | 7 a 9 |
| O nosso movimento commercial. | 10 |
| O regimen dos caminhos de ferro do Estado | 10 |
| O tramway electrico de R. main illo | 11 |
| Linhas portuguezas.—Urbana do Porto—Expedição de plantas vivas, raizes, tuberculos, etc.—Elevador de Coimbra | 11 |
| Linhas hespanholas.—Tremvia de Sevilha—Novas linhas—Bilbao a Santarce—Calatayud a Teruel e Sagunto—Murcia a Alcantarilla e Espinardo—Nova installação electrica—O Norte de Hespanha—Bilbao a Durango—Salamanca a Ledezma—Linhas economicas das Asturias—Abertura de linhas—Rabia a Valmaseda. | 12 |
| Linhas estrangeiras.—França—Italia—Russia—Baviera—Inglaterra—Belgica | 12 |
| Arrematações | 13 |
| Avisos de serviço | 13 |
| Casas recom. endadas. | 14 |
| Agenda d. viajante. | 14 |
| Annuncios. | 15 |
| Horario em 1 de janeiro de 1896. | 16 |
| Vapores a sahir do porto de Lisboa. | 16 |

dos sacrificios, em despesas e trabalhos, que nos custou. Já ninguém hoje pôde allegar ignorancia do tracado das nossas linhas ferreas.

O nosso mapp a vemol-o figurar desde os principaes aos mais modestos escriptorios, e se não se encontra em todo o paiz é isso devido a que só o fizemos para os nossos assignantes, e apenas um pequeno resto da edição foi depois posto á venda.

O outro facto foi o convite com que a nossa *Gazeta* foi honrada para assistir ao congresso de caminhos de ferro, em Londres.

Essa fineza representa uma grande distincção para o nosso jornal. O congresso de caminhos de ferro tem

uma constituição especial; é uma associação internacional permanente, e portanto os convites restringem-se absolutamente à parte mais importante da imprensa técnica, restrição levada a tal extremo, que raros foram os jornaes, mesmo da especialidade, que receberam a honra de ser convidados.

O nosso foi um d'esses.

Da maneira como o nosso director foi recebido nas ilhas britannicas, demos noticia em varios artigos, sem que, por muito que repitamos os nossos agradecimentos, possamos considerar-nos satisfeitos pelo sem numero de provas de consideração com que a representação do nosso jornal ali foi recebida.

Desde o principio d'esse anno orna a cabeça do nosso jornal a medalha que o jury da classe de engenharia da exposição de Antuerpia lhe conferiu, e outra distincção, ainda, nos foi feita, posto que indirectamente, dignando-se o governo portuguez agraciar com o habito de cavalleiro de Christo o nosso collaborador em Paris, Louis Cretey.

Durante esse anno melhorámos quanto nos foi possível o jornal, augmentando-lhe a parte financeira com o desenvolvimento da tabella das cotações, outra tabella do curso dos cambios, etc.

No mais, crêmos ter continuado a cumprir o nosso programma, tornando o jornal tão interessante e util quanto nos é possível.

Para o anno que hoje entra, o nosso procedimento será o mesmo.

Fóra d'esse programma, continuaremos a offerecer aos nossos leitores uma lembrança annual. É um meio que temos de lhes manifestar a nossa gratidão, e muito lhes devemos por nos acompanharem com tal firmeza, que ainda hoje nos nossos registos se encontram *mais de 500 assignantes da primitiva*, e d'esses não menos de 200 conservam a nossa collecção encadernada.

Realmente um jornal n'este genero, que vive *absolutamente dos seus recursos proprios*, sem um subsidio, sem qualquer auxilio especial, é planta rara em qualquer paiz. Pois a nossa *Gazeta* vive absolutamente dos seus assignantes e annunciantes, e portanto vive tambem para elles, e n'esse intuito buscamos todos os meios de lhes ser agradaveis.

O brinde d'este anno não póde, porém, ser offerecido desde já, porque não só necessita de grandes trabalhos de organização, como a sua utilidade só para o tempo de verão poderá ser effectiva.

Consistirá elle em um bilhete, sorteado entre todos os nossos assignantes e leitores, para *uma longa viagem no paiz com todas as despesas pagas*.

O feliz a quem a sorte sahir terá a faculdade de escolher o itinerario que entender, a de se alojar nos hotéis que escolher, e procuraremos que o nosso *brinde* lhe dê *entrada em todos os museus*, academias, sociedades, alguns theatros e circos, e passagem em diligencias que lhes sejam precisas.

E' uma originalidade no nosso paiz, e crêmos que mesmo no estrangeiro. Pelo menos não copiámos a idéa,

como, por principio que nos está nos habitos, nada copiamos.

Tem ainda este *brinde* a vantagem da variedade, visto que para o anno futuro já temos em mente offerecer um grande mappa de Portugal e Hespanha.

Até lá desejamos aos nossos leitores um anno de felicidades.

A Redacção.



A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 27 de dezembro de 1895.

Como nos annos anteriores, em epocha semelhante, tenho que cumprir uma missão bem agradável: dirigir as minhas saudações do anno novo mais uma vez aos numerosos leitores da *Gazeta* e ao seu director, o meu muito querido amigo, sr. L. de Mendonça e Costa.

Dito isto, passemos a narrar o que de mais interessante se tem dado nos caminhos de ferro d'estes paizes.

*

Uma interessante innovação acaba de ser introduzida na Hollanda desde o 1.º de dezembro: os caminhos de ferro do Estado e do Central-Neerlandez vendem em todas as estações livretes kilometricos, que permitem aos passageiros viajar, durante um anno, sobre um percurso total de 1.000 kilometros. Os preços d'esta assignatura especial são de 30, 22 e 15 florins respectivamente para a 1.ª, a 2.ª ou a 3.ª classe, o que representa uma redução de 40 % sobre a tarifa ordinaria, e de 25 % sobre a tarifa de ida e volta.

Os bilhetes kilometricos não são nem pessoas nem nominaes: varias pessoas podem viajar juntas ou servir-se alternativamente do mesmo caderno; só se tem em conta o numero de kilometros percorridos.

*

Volta novamente a tratar-se da unificação das rêdes dos caminhos de ferro belgas, pela concentração de todas ellas nas mãos do Estado. Por varias vezes se tem pensado na eventualidade de se resgatar as linhas que ainda pertencem á industria particular, e um facto recente, um projecto de lei sobre o resgate da linha do Hesbaye-Condroz, foi considerado, bem ou mal, como o primeiro passo dado para mais amplo projecto.

E' pouco conhecida esta linha do Hesbaye-Condroz (aliás Liégeois-Namurois) que mede uns 71 kilometros, indo de Ciney a Landen, e que é explorada pelo Estado.

Merece, por tanto, um logar á parte na historia dos caminhos de ferro belgas, porque, se não me engano, esta linha é uma especie de transição entre o grande caminho de ferro e as vias vicinaes, pois que quando se construiu não foram satisfeitas todas as exigencias do costume dos cadernos de encargos e a via não está vedada e, por isso, se não é uma pequena via como Tavers-Ambredin, não é tambem a linha vicinal estabelecida sobre a estrada ordinaria, e tão pouco é já o grande caminho de ferro.

Seja, porém, como fôr, o resgate causou surpresa *de minimis non curat prætor*, e não se comprehendeu desde logo porque era preciso denunciar em 1896 um resgate que se devia effectuar em 1900. Foi necessario, para bem comprehender, lembrar o texto das clausulas do resgate applicavel vinte annos depois da concessão e que diz a linha estaria paga mediante uma annuidade igual ao producto médio dos cinco annos mais favo-

raveis entre os ultimos sete, annuidade augmentada de 15 % a titulo de *prime* e pagavel até a data em que expira a concessão.

*

O capital do primeiro estabelecimento dos caminhos de ferro do estado belga elevava-se em fim de dezembro de 1894 a 1.408.405.703, 50 francos.

Este capital comprehende: construcção de linhas ferreas, obras d'arte, edificios das estações, armazens, hangares, officinas, cocheiras, bem como a acquisição de material circulante, ferramentas, mobílias e o resgate das linhas concedidas.

A extensão da rede era na mesma epocha de 3.290 kilometros, dos quaes 1.478 construidos pelo estado, 1.445 resgatados aos concessionarios, 324 pertencendo a particulares e explorados pelo estado mediante uma retribuição, e finalmente 43 kilometros pertencendo a companhias, mas onde circulam comboios do estado.

Dividindo o capital acima indicado pelo numero de kilometros de rede, resulta como custo do primeiro estabelecimento por kilometro em exploração 448.087 francos, quantia que será um pouco modificada logo que se resgatar definitivamente os 367 kilometros pertencentes ainda a particulares, mas explorados pelo estado no todo ou em parte como acima se diz.

As receitas brutas dos caminhos de ferro do estado Belga elevaram-se em 1894 a 152.975.889,18 francos.

As despesas de exploração foram de 84.537.469,39 francos.

A receita liquida foi pois de 66.437.419,37 francos, o que representa um augmento de 2.420.938,41 francos sobre 1893.

E' preciso, porém, deduzir 5.299.397,50 francos pagos ás sociedades cujas linhas o estado explora, e 50.449.400,64 francos para os encargos de juro e amortização do capital. O saldo disponivel é pois de francos 10.688.621,85. Juntando-lhe o saldo dos exercicios anteriores, obtem-se o total de 60.566.373,15 francos, mas como se deve deduzir a somma das pensões liquidadas sobre o orçamento da divida publica desde 1844 até o fim de 1894, ou seja 7.470.134 francos, fica como receita liquida real a somma de 53.096.239,15 francos.

O coefficiente da exploração da rede nacional belga elevou-se em 1894 a 56,57 %, em 1893 a 56,04. E' pouco mais ou menos o mesmo que o da Inglaterra, onde para um total de receitas brutas de 2.107.770.775 francos as despesas de exploração atingiram francos 1.180.207.825, isto é 56 % das receitas totaes. E' verdade que n'estes algarismos estão comprehendidos perto de 80 milhões de francos pagos pelas companhias inglezas aos municipios, ou condados e ao governo, a titulo de direitos, impostos e taxas locais.

O rendimento do capital productivo empregado pelo estado belga attingiu em 1894 a 4,43 % e em 1893 a 4,28 %.

Na Inglaterra as receitas liquidas representaram para o exercicio de 1894, 3,75 % da totalidade do capital desembolsado pelas 288 companhias de caminhos de ferro do Reino Unido.

*

O que ha de particular na discussão do orçamento dos caminhos de ferro na camara, cujo começo já contei na minha ultima correspondencia para a *Gazeta*, é que a opposição socialista dirige o ataque como se se tratasse exclusivamente dos interesses dos operarios. Interesses evidentemente respeitaveis... mas os dos passageiros e de todos os clientes da administração são

tambem muito respeitaveis. E talvez se devessem occupar mais d'estes.

Este é o cavallo de batalha do sr. Vandenpeereboom.

Facil seria responder a reivindicações que tendem unicamente a proporcionar aos operarios do caminho de ferro, cuja situação é muito melhor e mais segura que a de uma multidão de outros trabalhadores, uma situação absolutamente privilegiada de que o publico supportaria as consequencias.

Já se demonstrou bem a tendencia socialista de crear uma aristocracia operaria em detrimento da massa laboriosa.

Eis um exemplo eloquente: O sr. Vandenpeereboom, quando este mez respondeu aos seus adversarios, tirou magnifico partido das suas exaggerações, aproveitando mesmo a occasião para visar personalidades que o incommodavam.

Provou este senhor que o fim das discussões socialistas só tende a excitar os operarios dos caminhos de ferro contra os seus chefes: não se trata dos deveres que o interesse geral e o interesse da industria impõem á administração e a todos que d'ella fazem parte. Ha 53.000 operarios nos caminhos de ferro do Estado, mas ha 7.250.000 nas industrias particulares e não é augmentando, nas proporções em que o queria o sr. Aussesle, o salario dos primeiros que se melhoraria a situação dos ultimos...

Esta these, apresentada com certo calor, foi o ponto mais interessante.

Em seguida expoz tudo quanto tem feito pelos operarios da sua administração: melhoramento das condições hygienicas, precauções para evitar accidentes, redução das horas de trabalho, augmento de salarios, descanso aos domingos etc...

E se estou longe de admitir as reclamações socialistas e o systema, em apologia do qual elles fundam as suas observações, não deixo de estar convencido que tudo seja pelo melhor na administração do sr. Vandenpeereboom, e tomar as suas palavras como um artigo de fé. Sei, porém, que a estranha composição da camara actual leva todas as discussões para o conflicto de duas opiniões igualmente exaggeradas: uma para a qual nada é bom, outra para a qual tudo está no melhor dos mundos possiveis. Ravachol e Pangloss.

*

Uma grande noticia para acabar.

O resgate dos caminhos de ferro do Grande Central Belga, a que tem a honra de pertencer o correspondente da *Gazeta*, na Belgica, está tomado em principio pelo estado belga por uma somma de 265 a 275 milhões de francos dos quaes 22 para material e 2 para mobilia. Este resgate é apenas principio de uma medida geral. Dentro em pouco na Belgica todos os caminhos de ferro pertencerão ao estado e serão por elle explorados.

A. Urban.



CARTA DE LOURENÇO MARQUES

(Correspondencia particular da GAZETA)

Lourenço Marques, 30 de novembro de 1895.

Como já referi na minha ultima, tiveram lugar em Pretoria as conferencias sobre os caminhos de ferro do sul d'Africa, figurando n'ellas, como delegados portugueses, o conselheiro Antonio José de Araujo, director do caminho de ferro de Lourenço Marques, e o sr. Dimetrio Cinatti, consul de Portugal em Pretoria.

Estes delegados chegaram a Pretoria no dia 5 de dezembro e foram n'esse mesmo dia presentes á segunda conferencia.

Remetto os resultados das conferencias, que publicou o jornal *The Press*, de Pretoria, em dois numeros, e *A Semana*, de Pretoria, n.º 15, que igualmente se refere a ellas.

O numero 14 da *Semana* publicou, assim como *The Press*, um artigo a que deu o titulo, *Le port Delagoabaie, projets gigantesques*. Já deve ser conhecido ahi, visto tratar-se de publicação do dia 9 de novembro.

Os projectos a que se refere o artigo são: a formação de uma grande companhia a que Portugal entregaria por completo a exploração do porto e do caminho de ferro de Lourenço Marques, durante o periodo de 50 annos.

Essa companhia recolheria as receitas da alfandega, das quaes deduziria a importancia necessaria para garantir os juros e a amortização do capital.

Pela concessão receberia Portugal 500.000 libras e em todos os annos uma quarta parte dos lucros da companhia, a qual tomaria a seu cargo a realização das obras de melhoramento do porto, dotando-o, com todos os inventos modernos, e a reparação completa do caminho de ferro, quer no que respeita a material fixo, quer ao circulante.

A companhia ficaria sendo proprietaria dos terrenos que conquistasse.

Findo o praso de 50 annos, se a concessão continuasse, receberia Portugal mais um quarto dos lucros, e caso preferisse encarregar-se directamente da exploração, reembolsaria a companhia de uma importancia previamente combinada por meio de avaliação, excluida d'ella, é claro, o que hoje existe feito por nós e que seria entregue a companhia apenas para explorar.

Apesar de suppôr que os topicos d'este artigo são já conhecidos ahi, não me furto ao desejo de deixar consignada nas columnas da *Gazeta* uma proposta que, sem entrar mesmo na sua discussão, é sem duvida importante.

O movimento de passageiros e mercadorias, assim como a receita d'este caminho de ferro durante o mez de maio d'este anno, comparado com igual periodo do anno anterior, é representado pelos seguintes algarismos:

Em 1894: Passageiros: 1.ª classe, 397; 2.ª, 562; 3.ª, 1.902. Total: 2.861. — Bagagens, kilos: 6.755. Grande velocidade, kilos: 11.841. Mercadorias, kilos: 3.368.385. Receitas: trafego, 14:789#164. Fóra do trafego: 752#091.

Em 1895: Passageiros: 1.ª classe, 335; 2.ª, 555; 3.ª 1.552. Total: 2.442. Bagagens, kilos: 8.252. Grande velocidade, kilos: 36.268. Mercadorias, kilos: 8.104.288. Receitas: trafego, 30:969#514.

Donde se prova ter havido um augmento de receita a favor de 1895 de 15:428#259 réis.

O movimento dos comboios, durante o mez de novembro de 1895, foi de 130 tendo transportado approximadamente 8.449^T de mercadorias e no mesmo mez do anno anterior 129 comboios que transportaram 8:446^T de mercadorias diversas.

J. M. C.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 4, p. v. da Beira Alta. — Damos hoje como annexo esta tarifa para transporte de cereaes, farinhas e legumes seccos na linha da Beira Alta, a qual substitue a do mesmo numero que demos com o nosso n.º 173 de 1 de março do anno findo.

As modificações que são introduzidas nos preços de transporte constam de uma nova divisão de distancias

para a applicação dos preços differenciaes do § 1.º, e da introdução de mais alguns preços firmes no § 2.º, entre as estações d'aquella linha e a de Pampilhosa transito, tendentes a encaminhar por este itinerario as expedições que se permutam com as linhas da companhia real.

Congresso internacional de caminhos de ferro

QUINTA SESSÃO

(Londres — 1895)

Questão decima

Manobras nas estações

A) — Meios de accelerar as manobras nas estações e a manutenção das mercadorias.

RELATORES

Srs. G. TURNER, director-geral do Midland, e J. RICHTER, adjunto ao director da linha de S. Petersburgo a Varsovia (Estado russo.)

B) — Emprego dos meios mechanicos e electricos para accelerar as manobras e a manutenção.

RELATORES

Srs. E. SARTIAUX, chefe dos serviços electricos do norte francez, e A. DE BOSCHAN, engenheiro do norte austriaco (Imperador Fernando.)

Esta questão, arida na apparencia, é, de todas as que teem sido tratadas no congresso, aquella que desde a primeira sessão tem tido mais largo desenvolvimento, baseada nos resultados praticos mais palpaveis e mais progressivos.

Assim, na ultima sessão, vemol-a confiada a nada menos de quatro relatores, cada qual mais competente, e assignalada pelo trabalho magistral de cada um, sob pontos de vista differentes e com uma deducção de factos, que pelo seu numero nos deixaria inteiramente confundidos, se não fossem todos ligados pelo mesmo laço de afinidade e conducentes a um mesmo fim.

Na primeira parte da questão dividiram os dois relatores entre si a tarefa, occupando-se o primeiro dos resultados obtidos nos paizes, em que se fala o idioma inglez, principalmente na Inglaterra, e em especial no seu caminho de ferro, e o outro no continenre europeu.

Já d'aqui podemos inferir o methodo de cada um, segundo a indole das raças, analytico para o primeiro, synthetico para o segundo.

O sr. Richter trata a questão *ab ovo*, desde a agulha; colhe as informações de todos os caminhos de ferro, ainda as mais elementares, sobre dezeseis quesitos que formulou, virando e revirando o assumpto; vae tirando as conclusões parciaes, e resume afinal todos os factos, subordinando-os ao principio economico da divisão do trabalho, e ás condições physicas, politicas e nacionaes, que podem modificar este principio.

O sr. Turner colloca-nos immediatamente n'uma grande estação, em SOMERS-TOWN, terminus do seu Midland; nas primeiras linhas familiariza-nos com os grandes meios, os systemas de vias multiplicadas, os guindastes titanicos, hydraulicos ou electricos, os caes denticulados, as operações de carga e descarga simultaneamente possiveis até o maximo de 18.000 toneladas!

Depois de nos fazer assim a descripção d'esta grande estação, de repente, e como para nos distrahir, surprehende-nos, dizendo que todas aquellas installações não repousam sobre o solo, mas sim sobre vigas de ferro sustentadas por columnas. Naturalmente olhamos para baixo pela abertura d'um elevador, e vemos...

uma outra estação, uma immensa estação quasi só para o tráfego... das batatas!

Mais adiante refere-se á sua estação de BIRMINGHAM; esta não tem andar inferior, mas em compensação tem armazens sobrepostos em dois andares; superficie do edificio $106^m,68 \times 85^m,34$; no segundo andar, onde o espaço é mais livre, a superficie é tal que o armazem, como celeiro, bastaria, na opinião do sr. Turner, a uma cidade populosa durante prolongado assedio.

No meio de semelhantes estações o que mais impressiona os nossos sentidos de meridionaes, segundo a observação do congressista nosso conterraneo e collega, o sr. Bossa, delegado da Companhia Real Portuguesa, é, em primeiro lugar, o silencio das pessoas, e em segundo lugar, a invisibilidade dos chefes, como se obedecesse tudo a um movimento de relojoaria.

Dos meios elementares e primitivos; das placas girantes; dos cavallos; dos armazens com janellas raras e pequeninas; dos magros bicos de gaz, postos de longe em longe; das verificações feitas de noite por agentes que circulavam quasi ás apalpadelas, segurando n'uma das mãos a classica lanterna e na outra a escripturação; o relator dos paizes de lingua ingleza não faz menção senão para condemnar as installações mesquinhas e, sob o nosso ponto de vista moderno, quasi ridiculamente insufficientes, dos nossos predecessores.

O sr. Turner, porém, não exalta sómente os instrumentos gigantes da moderna engenharia; tece particularmente o elogio do *croque*, com que no Midland é feito o engate e desengate dos wagons, e graças ao qual estas operações são realizadas com a maxima rapidez e sem o menor risco para os agentes, que operam inteiramente fóra do alcance das bombas de choque.

Com um amor verdadeiramente paternal descreve o illustre relator o seu *croque*, representa-o em photographia, manejado nas suas differentes posições, quer para engatar, quer para desengatar a distancia, como taco em mão de bilharista.

Este instrumento, porém, suppõe o uso, quasi geral no Reino-Unido, do engate de corrente de tres élos com o total comprimento de 863 millimetros, em vez do tensor mechanico de dupla rosca em sentido inverso, geralmente usado no continente.

Em geral, dos dois relatorios deduzimos:

1.^o — a tendencia para a suppressão das placas girantes e para a sua substituição por agulhas e locomotivas de manobras, mórmente na Inglaterra;

2.^o — nas linhas de tráfego intenso o estabelecimento de grandes estações de triagem com a manobra dos wagons por meio da gravidade e as linhas estabelecidas de modo que todas as operações sejam feitas a seguir, isto é, sem que os wagons tenham de recuar;

3.^o — a necessidade da maxima independencia possível das vias de recepção e de manobra, das vias principaes da estação, e das vias destinadas ao serviço de mercadorias d'aquellas que dizem respeito ao serviço de passageiros, recorrendo, se tanto necessario fôr, ás passagens superiores ou inferiores;

4.^o — a conveniencia de facultar ao commercio, locaes junto ou proximo das estações para depositos de mercadorias, afim de facilitar e promover o desimpimento immediato das vias;

5.^o — a applicação crescente da luz electrica, poderoso meio tanto de acelerar como de assegurar as manobras do material e a manutenção das mercadorias.

O relator por parte dos caminhos de ferro continentaes condensou o seu parecer nas seguintes palavras:

«Os meios de acelerar as manobras nas estações e a manutenção das mercadorias consistem na divisão do trabalho precedente e seguinte ao transporte das mercadorias; esta divisão, porém, não é realizavel, em virtude das leis economicas, senão mettendo em linha de conta o gráo de intensidade do tráfego.»

Obtemperando ás considerações constantes dos dois relatorios acima referidos, e ás que foram apresentadas durante a discussão, o congresso concluiu, em resumo, o seguinte:

O melhor meio de acelerar as manobras e a manutenção consiste em dispôr as installações amplamente e comprehendendo as vias de recepção em numero sufficiente e fóra das vias principaes, tudo em harmonia com a intensidade do tráfego.

Evitar tanto quanto possível todo o percurso e estacionamento inuteis, por meio de installações convenientes e possíveis em vista das condições locaes.

Não ha estações typos absolutos; cada estação tem de ser subordinada ás condições geographicas e physicas, á natureza do tráfego e ás necessidades da zona a servir.

Todas as grandes estações modernas são caracterizadas pela decomposição systematica em diversas partes, destinada cada uma a um serviço determinado, isto é, pela especialização e localização das operações.

Na disposição das vias é preciso ter sempre em vista a possibilidade das manobras por meio de locomotivas.

Nas estações de triagem a manobra pela gravidade é o systema ao mesmo tempo o mais effizaz e o mais economico, todas as vezes que as condições topographicas, ou de outra especie, a isso se prestem.

Convém estabelecer depositos no recinto das estações ou auxiliar a industria particular para esse estabelecimento dentro d'ellas ou nas proximidades. Os caes de mercadorias com andar superior ou inferior tendem para tal fim.

No que diz respeito aosapparelhos propriamente ditos, que teem por fim a facilitação das manobras, poucos são aquelles que teem soffrido modificações notaveis nos ultimos annos.

São principalmente os progressos da electricidade que mais promettem para o futuro, não só pela distribuição profusa de luz, mas tambem pela applicação d'aquella força simultaneamente ás placas girantes, aos caranguejos, aos guindastes, aos elevadores, e, em casos especiaes, ás agulhas e aos signaes.

Finalmente, o material circulante, sendo bem adaptado ao seu destino, é um factor importante; os freios, as cadeias de engate, os croques de manobra, teem por effeito facilitar muito as operações, quando estes apparelhos possam ser empregados com o material existente.

(Continúa.)

A. Luciano.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Diccionario illustrado, por Francisco d'Almeida, illustrações de F. Pastor. — Se fossemos ciosos das proprias ideias antipathizariamos com esta publicação que vem pôr em pratica uma lembrança que ha muito tivemos.

A publicação de um pequeno diccionario illustrado, no genero dos de Larousse, Bescherelle e outros francezes, sempre nos pareceu uma empresa, embora de difficil execução, de bons resultados praticos e sobretudo um bom serviço prestado ao paiz, onde tanto faltam estes livros que promovem, de uma fórmula especial, a instrucção popular.

O *Diccionario illustrado*, que o activo gravador sr. Francisco Pastor está publicando, é redigido pelo conhecido escriptor e primoroso vernaculo, sr. Francisco d'Almeida, o que lhe dá garantia da verdade das suas definições, e promette ser completo na terminologia scientifica, artistica e industrial e na enumeração de todos os factos historicos, bibliographicos, biographicos e mythologicos.

É publicado em cadernetas de 32 paginas com um grande numero de gravuras explicativas. A primeira caderneta tem 34 gravuras, algumas muito perfeitas.

NOTAS DE VIAGEM

XI

O Great Eastern

Vou-lhes falar hoje de um serviço de caminhos de ferro verdadeiramente notavel, entre os notaveis da Inglaterra, podendo servir de exemplo a alguns similares entre nós.

Exemplo, bem entendido, como o elephante pôde servir de exemplo á pequena formiga, mas em todo o caso, se a formiga, isto é, o nosso serviço de comboios curtos Lisboa-Cintra, Cascaes, Sacavem; Porto-Espinho; Coimbra-Figueira; fôr tratando da vida com afan, nunca chegará a elephante, bem sei, mas sempre conseguirá avolumar mais o seu corpo... de trafego e movimento.

A rêde do Great Eastern é uma das maiores da Inglaterra e d'ella, e da companhia que a explora, me occuparei depois.

Por hoje vou tratar da enorme estação Liverpool Street, representada na gravura que se vê n'este numero e me foi fornecida pela propria direcção da companhia, e do serviço de comboios suburbanos que é o mais notavel d'aquelle paiz, n'este genero.

Em parte alguma este trafego está mais desenvolvido do que no Great Eastern.

As suas linhas servem algumas das mais populosas zonas das immediações da grande cidade, sendo ellas as unicas que ligam o coração da *City* com os extremos d'essas grandes zonas por um serviço directo em ceu aberto, levando-nos rapidamente aos mais afastados pontos do nordeste de Londres, em meia hora aos populosos bairros de West Essey e ás aldeias da Epping Forest.

Occasiões ha, como presentemente, que, apesar do desdobramento das linhas, e do engrandecimento do terminus, a companhia se vê embaraçada em dar vasão á enorme affluencia de passageiros. A certas horas da manhã e da tarde seria physicamente impossivel intercalar mais um comboio, tão rapidamente estes se succedem uns aos outros.

Pôde-se dizer que nenhuma outra companhia tem um serviço semelhante, tão continuo, transportando maior numero de passageiros suburbanos. Por isso a direcção procura estabelecer os comboios mais convenientes e mais frequentes, e prepara a sua estação para recebê-los e para expedil-os. Cada nova ampliação, porém, corresponde a um novo augmento do trafego. A estação de Liverpool Street foi alargada quasi no dobro do seu tamanho anterior. Pois o trafego dá indícios de querer dobrar na mesma proporção.

Durante os ultimos dois annos o numero de passageiros que viajaram de e para a estação terminus de Liverpool Street augmentou proximamente 10.000 por dia, e actualmente passa de 100.000 por dia o numero de passageiros que se servem da estação. Não foi cedo de mais que a estação foi alargada; se o trafego con-

tinua crescendo como nos ultimos annos, terão mesmo as 18 plataformas de ser postas em serviço aturado. Como indicação do augmento, vejamos as tabellas seguintes, que dão o numero de passageiros que se serviram da estação de Liverpool Street em datas variadas de nove annos diferentes:

| Datas | Passageiros |
|-------------------------|-------------|
| 22 agosto 1882 | 73.891 |
| 9 fevereiro 1883 | 62.867 |
| 28 setembro 1886 | 79.015 |
| 30 maio 1888 | 79.476 |
| 1 outubro 1890 | 90.434 |
| 5 outubro 1892 | 97.959 |
| 14 fevereiro 1893 | 91.813 |
| 20 março 1894 | 98.279 |
| 20 março 1895 | 101.339 |

O engrandecimento da estação de Liverpool Street consistiu na addição de oito vias e plataformas do lado leste. Simples como isto poderá parecer, requereu comtudo a demolição de uma parochia inteira, antes de poder ser effectuado. Centenas de casas foram arrasadas até os alicerces, e quasi o total do lado occidental de Bishopsgate Street Without foi demolido.

O espaço occupado pela nova construcção é de 5 $\frac{1}{4}$ acres. Em lugar das pequenas lojas e casas que d'antes estavam do lado oeste da Bishopsgate Street Without, a companhia construiu uma longa fila de bonitas fachadas na extensão de 500 pés, que são agora alugadas para estabelecimentos, sendo os andares superiores utilizados para escriptorios.

As obras principiaram em 1891 e levaram aproximadamente tres annos a concluir. A porção nova foi edificada em juxtaposição na estação velha, tendo sido demolida a parede que a fechava, de fôrma que o todo tem a apparencia de uma só magnificente estação.

Uma das feições da nova construcção é o grande armazem de mercadorias, do lado do norte da Bishopsgate Street. É um edificio de quatro andares, á prova de fogo, com a extensão de 188 pés, destinado exclusivamente ao serviço de mercadorias, interno e combinado.

Pontes e rampas dão facil accesso para passageiros e vehiculos pela Bishopsgate Street. Das oito plataformas novas, quatro tem o comprimento de 150 metros, e uma de 210 metros. As plataformas todas terminam n'uma área de 27 por 61 metros, para ingresso e egresso de passageiros. Espaçosos lanços de escadas e galerias dão accesso a essa área.

Da galeria, que abrange todo o comprimento da estação, com escadas conduzindo a cada grupo de plataformas, obtem-se o melhor golpe de vista sobre a *gare*.

Tanto durante o dia, com a luz entrando pela cobertura envidraçada, como de noite, quando a formidável *gare* brilha á luz electrica, o espectáculo que se gosa da elevada galeria é cheio de animação e interesse. Os edificios, velho e novo, são semelhantes na construcção, e estão ligados por umas séries de arcos de 7 metros de abertura cada um.

As linhas suburbanas d'esta companhia tomam toda a parte oriental da ilha em que ella tem o monopolio.

A via é quadrupla em grande parte e varios sentidos, e os comboios succedem-se cada cinco minutos, tanto para um como para outro lado.

As estações são muito frequentes, espaçosas, mas de uma construcção simples; uma barraca de madeira envernizada, na maior parte dos casos, com longas plataformas a um e outro lado, para as quaes se passa por uma ponte, superior á via, visto que em Inglaterra as linhas em caso algum podem ser atravessadas pelo publico.

Aquelles comboios andam sempre cheios, e é curioso vêr, á chegada á estação final, como n'um momento todos os passageiros deixam as carruagens e novos passageiros as enchem e a machina as reboca, desaparecendo em seguida.

Não ha uma hesitação, nem da parte do caminho de ferro, nem dos passageiros. Parece que tudo é movido por uma força mechanica, que só contrasta em actividade com a impassibilidade com que o inspector da estação assiste, como que indifferente áquelle ensurdecido movimento de que seria bastante uma pequena amostra para fazer endoidecer algumas cabeças cá da nossa terra...

Finanças da companhia real

Até o boletim que hoje publicamos, e faltando portanto só uma semana final para completar o anno, o rendimento das linhas exploradas por esta companhia foi:

| | |
|------------------------------------|---------------|
| Em 1895, réis..... | 3.340:718#000 |
| Em igual periodo de 1894, réis.... | 3.136:956#275 |
| A mais em 1895..... | 203:761#725 |
| ou seja um augmento de 6,5 %. | |

Se, para estabelecer o calculo do anno, juntarmos a ultima semana com igual rendimento ao d'esta augmentando-o a um dia, podemos calcular o producto total do trafego d'estas linhas, no anno hoje findo, em réis 3.411:844#000, a que ha que juntar a garantia de juros nas linhas subsidiadas e as receitas fóra do trafego.

O excedente de receitas d'estas linhas vae confirmando de uma maneira brilhante o que tantas vezes aqui dissémos, isto é que, regularizada a situação da companhia, tudo entraria, como costuma dizer-se, nos seus eixos e um novo desenvolvimento de trafego viria em breve augmentar as receitas.

Bastante se tem feito já, mas muito ainda resta que fazer.

O systema tarifario, para mercadorias, está irregular; d'isso não tem culpa os seus corpos dirigentes, mas sim a falta de resolução de um ponto de duvida — menos para nós, bem entendido — que o governo tem opposto sobre os direitos que assistem á companhia para estabelecer tarifas especiaes.

Muitos ramos de trafego ha ainda que animar e alguns mesmos ir-se-hão creando com o tempo.

E alguns estão ainda no começo de desenvolvimento e irão attingindo um grande grau de prosperidade á proporção que o publico se fôr acostumando aos serviços que a companhia lhe offerece.

Deve-se notar tambem que o augmento de productos d'este anno não se deve, em caso algum, a qualquer elevação de tarifas; pelo contrario a companhia, mantendo o *statu quo ante* no que se refere á pequena velocidade, tem feito nos artigos «passageiros e grande velocidade» importantes concessões e abaxamentos de preços, o que lhe tem valido um grande augmento de movimento.

Esperaremos o encerramento das contas do anno para mais precisas considerações fazermos.

Por agora basta notar que esta relativa prosperidade se desdobra na rapida regularização da situação da Companhia para com os seus crédores.

Ainda ha tres mezes foi pago o coupon do primeiro semestre do anno passado e já desde amanhã principia a pagar-se o segundo, isto é, ficam em dia estes pagamentos, logo apoz um anno apenas de administração regular.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro através d'Africa

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de janeiro de 1896, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 2.664, 6.357 e 7.196, de 450#000; e aos n.ºs 10.519, 14.031, 14.667, 14.677, 15.638, 18.470, 24.239, 25.422, 29.123, 32.481, 33.452, 35.683, 39.323, 42.076 e 51.904, de 90#000.

O pagamento do coupon e dos titulos, com os numeros mencionados, será feito no dia 1 de janeiro proximo:

No Porto, na sede da Companhia, rua de Bellomonte, 49.

Em Lisboa, no London and Brazilian Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

Em Paris, em casa dos srs. Marcuard Krauss & C.ª

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & C.ª

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 21 de dezembro de 1895. — Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravéz d'Africa, o presidente do conselho de administração, *Carlos Lopes*.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Com o fim de obstar absolutamente a que se possa incorrer nos casos previstos pelo Banco de Portugal, no annuncio abaixo transcripto:

«Tendo sido apresentado para troca na sede do Banco de Portugal, caixa filial e agencias, um grande numero de notas de todos os typos e valores, compostas de fracções de outras notas, com o fim provado de defraudar este estabelecimento de credito, o conselho de administração do Banco faz saber que sómente serão recebidas na sede, caixa filial e agencias, as notas que tiverem sem viciação os dois numeros eguaes, a série e as assignaturas.»

Faz-se publico que os empregados d'esta Companhia encarregados da recepção de dinheiro teem ordem para não receber notas ou cedulas que estejam remendadas ou accrescentadas com tiras de papel ou por qualquer outra fórma.

Lisboa, 24 de dezembro de 1895. — O presidente do conselho d'administração, *Antonio M. P. Carrilho*.

Não estando ainda ultimados os trabalhos preliminares necessários para a estampilhagem ou troca das antigas obrigações de 3 % e 4 % e 4 1/2 % (2.ª e 3.ª serie) e titulos provisionarios representativos de obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 % pelas novas obrigações d'esta companhia nos termos da convenção homologada por sentença do tribunal do Commercio de Lisboa de 11 de outubro de 1894, o conselho d'administração d'esta Companhia tem a honra de prevenir os srs. obrigacionistas de que a datar do 1.º de janeiro de 1896 será pago o coupon ouro do 2.º semestre de 1895 das obrigações privilegiadas ao 1.º grau, de harmonia com o processo seguido nos semestres anteriores, na parte applicavel.

Assim o pagamento será feito nos termos seguintes:

1.º Pela apresentação dos titulos provisionarios representativos de obrigações privilegiadas de 1.º grau, que receberão uma estampilha constatando esse pagamento contra recibo em duplicado assignado pelo portador.

2.º Pela apresentação do coupon correspondente das obrigações antigas em circulação de 3 %, 4 % e 4 1/2 % (2.ª e 3.ª series):

3.º Pela apresentação do coupon n.º 1 da nova folha d'elles annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % (1.ª serie 1886 Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas do 1.º grau de 3 %.

Do coupon das antigas obrigações de 3 % e 4 % e dos titulos provisionarios de 3 % haverá que deduzir os impostos em França, isto é, 0,30 frs. por obrigação privilegiada de 1.º grau de 3 % e 0,40 frs. por obrigação privilegiada de 1.º grau de 4 %.

Assim, os titulos provisionarios de obrigações 3 % privilegiadas do 1.º grau receberão pelo 2.º semestre de 1895 e por cada obrigação 7,20 frs.

As obrigações antigas de 3 % da 1.ª á 6.ª series apresentarão o coupon n.º 70, recebendo por cada um 2,40 frs.; as da 7.ª serie o coupon n.º 11, recebendo tambem por cada coupon 2,40 frs.;

As obrigações existentes de 4 % apresentarão o coupon n.º 17, recebendo por cada um 3,20 frs.

As obrigações da Beira Baixa 1.ª serie 1886, devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas do 1.º grau de 3 %, apresentarão o coupon n.º 1 da nova folha d'elles, recebendo por cada coupon 6 marcos.

As obrigações existentes de 4 1/2 % 2.ª serie apresentarão o coupon n.º 12, recebendo por cada um 3 marcos.

As obrigações existentes de 4 1/2 % 3.ª serie apresentarão o coupon n.º 13 e receberão igualmente por cada um 3 marcos.

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

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

N. B. Achando-se esgotada a folha de coupons annexa aos titulos provisorios de obrigações privilegiadas de 3 % 1.º grau — declara-se que na sede da Companhia serão entregues aos portadores dos ditos titulos provisorios, se assim o reclamarem, coupons representativos do respectivo juro da 2.ª serie de 1895, podendo ser nominativos esses coupons, afim de receberem o dito juro nos termos acima.

Lisboa, 21 de dezembro de 1895. — O presidente do conselho d'administração, Antonio M. P. Carrilho

Obrigações de 4 1/2 % de 1886 dos caminhos de ferro da Beira Baixa

Terminando a impressão e assignaturas das novas folhas de coupons em conformidade com as estipulações do convenio celebrado em 4 de maio de 1894 entre a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes e os seus credores e homologada por sentença do tribunal do commercio de Lisboa de 11 de outubro de 1894, faz-se publico que foram encarregados:

O Bank für Handel & Industrie, de Berlim e Darmstadt, assim como a

Filiale der Bank für Handel & Industrie de Francfort s/M. de carimbar as obrigações de 1886 (Beira Baixa) em circulação com uma estampilha por meio da qual ficarão transformadas em obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau, e de juntar a cada uma d'essas obrigações a nova folha de coupons de juro fixo e pagamentos supplementares, bem como a nova tabella de amortização em substituição das antigas folhas de coupons e tabellas de amortização que serão recolhidas.

As obrigações deverão ser apresentadas munidas do coupon n.º 18 e seguintes, e acompanhadas dos respectivos mappas da sua numeração em duplicado, e dispostos arithmeticamente em qualquer dos dois estabelecimentos acima indicados dentro das horas do expediente ordinario. Os formularios necessarios para esta estampilhagem e troca de folhas de coupons serão ministrados aos portadores nos sobreditos estabelecimentos.

Nos casos em que o coupon n.º 18, ou qualquer dos seguintes, não possa ser apresentado conjuntamente com as obrigações a transformar, retirar-se-hão das novas folhas de coupons os coupons correspondentes áquelles, os quaes ficarão em poder do estabelecimento em que a troca fôr feita. A entrega dos novos coupons retirados poderá ser reclamada mediante a restituição dos coupons antigos, dentro do prazo de prescrição.

As obrigações não apresentadas á estampilhagem de transformação para obrigações de 3 % até ao dia 1 de janeiro de 1901 inclusivé ficarão *ipso facto* prescriptas em favor da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, em conformidade com o que se acha estipulado na base 13.ª, § 2.º do convenio.

O pagamento do juro correspondente ao 2.º semestre de 1895 só será effectuado contra entrega do coupon n.º 1 a contar das novas folhas de coupons, de accordo com o annuncio especial que vae ser publicado.

Lisboa, 21 de dezembro de 1895. — Pela Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, o presidente do conselho d'administração, Antonio M. P. Carrilho.

Companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta

Os srs. portadores de obrigações d'esta companhia são avisados de que do dia 1 de janeiro de 1896 em diante, será pago o restante do coupon n.º 18 ou sejam 558 réis deduzidos os impostos, contra a entrega do dito coupon.

Segundo decisão da camara dos corretores da praça de Paris, a começar da mesma data, a declaração actualmente feita no boletim official será substituida pela seguinte: ex-coupon n.º 18.

Os coupons serão pagos em Lisboa na sede da companhia, rua Victor Cordon n.º 1, em Paris na thesouraria do Comptoir national d'escompte na rue Bergère; em Londres, na casa Morton Rosa & Co, Bartholomew Lane E. C. — O conselho d'Administração.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de dezembro de 1895.

Não se poderá dizer, em inteira verdade, que o anno que hoje finda, fosse dos mais prosperos e felizes para nós, mas no entretanto, poderia ter sido peor e do mal o menos. Não se modifica-

ram muito sensivelmente as condições economicas e financeiras do paiz, não só porque senão alteraram as causas externas, que n'ellas poderiam influir, como as que derivariam da melhoria da situação brasileira, mas tambem porque continuaram sem solução muitos dos importantes problemas, que importam a vida commercial e industrial do paiz, sobretudo nas suas relações com as colonias.

Em geral os lucros annuaes deverão ser bastante limitados, pois a crise economica attingiu uma phase grave restringindo consideravelmente os consumos. As alfandegas do reino accusam um augmento de rendimento, mas parallelamente a isso denotam uma diminuição avultada no commercio das provincias ultramarinas, o que affectará a praça, pois que, como é sabido os generos colonias tem sido e são um compensador importante para as operações com o estrangeiro. Depois a diminuição das receitas ultramarinas fará augmentar o deficit colonial e trará como consequencia um maior encargo para a metropole.

Durante a quinzena foram pouco activos os negocios da bolsa, manifestando-se contudo boas tendencias para alguns fundos e valores. Causou certa impressão o facto de um corretor official haver annuciado a venda em leilão de varios titulos pertencentes ao expolio da extincta Associação Commercial de Lisboa, declarando contudo que nem ella nem a commissão liquidataria tomavam a responsabilidade de tornar valida a sua transmissão. Parece que d'este facto resultarão complicações.

O movimento do mercado de cambios foi pequeno, o que fez affrouxar os preços chegando a haver vendedor a 42. Nos ultimos dias houve uma certa animação devida á necessidade de realizar uma avultada transferencia para Paris. O mercado tem conservado os seguintes preços ao cheque: — sobre Londres 4 3/4, sobre Paris 683. As inscrições affrouxaram um pouco, havendo limitado numero de transacções, regulando aos seguintes preços: — ass. s. c. 36,25, 36,17, coup. j. p. 35,10 e 35,00. As obrigações do emprestimo de 1888 (4 p. c.) regularam a 16,700, do de 1890 (4 p. c.) ficaram a 42,350 e 42,500 réis. Continua em boa posição o mercado para as obrigações prediaes que regulam, as de 6 p. c. a 95,000 réis e as de 5 p. c. a 92,000 réis. As *Loanda e Ambaca* baixaram a 71,000 réis, mas agora, com o contracto com o Banco Ultramarino, devem subir. As acções dos bancos mantiveram-se sem alteração sensivel: — Banco de Portugal, 125,000 réis; Lisboa & Açores, 105,000 réis; Commercial de Lisboa, 105,000 réis; Ultramarino, 61,000 réis.

Foi assignado hontem o contracto entre o governo e o Banco Nacional Ultramarino para regular a situação monetaria da provincia de Angola. As bases do accordo são as seguintes: — retirada de toda a prata estrangeira e sua recunhagem em prata portugueza, ficando todos os lucros d'esta operação para o estado; — cunhagem de 1,750 contos de réis em moeda portugueza; — desvalorisação e resgate das cedulas e notas de fazenda da provincia de Angola, devendo estar completamente retiradas da circulação em 31 de dezembro de 1900. Todas as despesas de aquisição da prata, transportes, transferencias, seguros, da recunhagem e cunhagem serão á custa do banco. Os lucros liquidados da operação da cunhagem serão divididos igualmente pelo banco e pelo estado. A maior parte das cedulas e da prata estrangeira está nas caixas do banco em Loanda. A operação é vantajosa para as duas partes, mas mais para o banco, embora tenha tomado compromissos de vulto com a companhia *Loanda-Ambaca*.

A alfandega de Lisboa rendeu no anno de 1895 11.015.539\$746 réis, e no anno de 1894 o seu rendimento foi de 9.550.859\$306 réis. Houve uma differença para mais em 1895, de 1.464.680\$440 réis.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

| | Dinh. | Papel | | |
|---------------------|---------|----------|-------------------|--------|
| Londres 90 d/v... | 42 1/8 | 42 | Desconto no Ban- | |
| " cheque... | 41 7/8 | 41 11/16 | co de Portugal. | 6 % |
| Paris 90 d/v..... | 677 | 679 | No mercado..... | 6 % |
| " cheque..... | 682 | 683 1/2 | Agio Buenos Ay- | |
| Berlim 90 d/v.... | 277 | 279 | res | 205 |
| " cheque... | 282 | 284 | Cambio Brazil... | 9 1/8 |
| Francfort 90 d/v... | 277 1/2 | 279 1/2 | Premio libra..... | 1\$190 |
| " cheque | 282 1/2 | 284 1/2 | | |
| Madrid cheque... | 940 | 950 | | |

O nosso movimento commercial

Ao começar um anno, temos a estatística aduaneira de metade do anno findo.

Deficiente como ella é, poderia estar mais adeantada.

Emfim, como é augurio de boas novas, reproduzimos o seu resumo, perdoando-lhe o atrazo, e commentando a face risonha que nos apresenta para a nossa situação financeira.

O resumo comparativo do movimento de mercadorias, incluindo o do ouro e prata em barra e em moeda de janeiro a junho de 1894 e 1895 foi: valores em mil réis:

Importação para consumo

| | 1894 | 1895 |
|---|------------|------------|
| Animaes vivos..... | 567:997 | 869:704 |
| Materias primas para as artes e industrias | 7.382:558 | 7.295:726 |
| Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.. | 2.473:997 | 2.647:495 |
| Substancias alimenticias | 7.121:859 | 6.743:090 |
| Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos..... | 816:726 | 758:471 |
| Manufacturas diversas..... | 1.176:228 | 1.297:886 |
| Taras | 32:138 | 56:146 |
| Somma | 19.571:503 | 19.668:518 |
| Ouro e prata em barra e em moeda..... | 78:075 | 1.065:183 |
| Total..... | 19.649:578 | 20.733:701 |

Exportação nacional e nacionalizada

| | | |
|---|------------|------------|
| Animaes vivos..... | 708:383 | 1.139:112 |
| Materias primas para as artes e industrias | 2.740:095 | 2.803:917 |
| Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.. | 442:066 | 461:856 |
| Substancias alimenticias..... | 6.506:469 | 7.433:814 |
| Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos..... | 41:029 | 50:384 |
| Manufacturas diversas..... | 846:172 | 828:388 |
| Somma..... | 11.284:214 | 12.717:471 |
| Ouro e prata em barra e em moeda..... | 2.793:060 | 1.135:209 |
| Total..... | 14.077:274 | 13.852:680 |

Exportação estrangeira e ultramarina

| | | | |
|-----------------------|------------------|-----------|-----------|
| Diversas mercadorias. | Reexportação ... | 6.153:588 | 4.917:382 |
| | Transito | 917:774 | 1.061:984 |
| | Somma..... | 7.071:362 | 5.979:366 |

Já vendo-se os totaes se nota que, emquanto que a importação se manteve sem sensível differença, apenas 87 contos a mais, a exportação teve um augmento de 1.433 contos, o que é muito importante, representando cerca de 13 % de differença, mas se a estes dados juntarmos o balanço do metal importado e exportado em cada um d'esses semestres ainda o quadro se torna mais agradável.

| | | |
|-------------------------|-------|--------|
| Em 1894 importámos..... | 78 | contos |
| e exportámos | 2.793 | » |
| Differença contra..... | 2.715 | » |
| Em 1895 importámos..... | 1.065 | » |
| e exportámos | 1.135 | » |
| Differença apenas | 70 | » |

Portanto temos que o enfraquecimento do nosso stock em metal foi quasi imperceptível em 1895, e inferior em 2.645 contos ao de 1894.

Comparando a importação com a exportação, nacional e nacionalizada, e a reexportação estrangeira e ultramarina, temos:

| | | |
|----------------------|--------|--------|
| Importação | 19.669 | contos |
| Exportação | 12.717 | » |
| Reexportação | 4.917 | 17.634 |
| A differença dá..... | 2.035 | » |

Deve-se ainda notar que na importação diminuiu a verba das substancias alimenticias, emquanto que é esta mesma classe da pauta que, na exportação, maior augmento apresenta (933 contos) em vinhos, (644 contos) pescarias, (71 contos) conservas e legumes, o que accusa uma certa prosperidade, não só da nossa agricultura, como da nossa industria mais propria para exportação.

O regimen dos caminhos de ferro do Estado

Tem sido vivamente commentada em França a nova organização dada pelo governo aos caminhos de ferro do Estado.

A' reforma decretada sobre tal assumpto por mr. Guyat-Dessaigne aconteceu o que acontece a tudo afinal. Uns receberam-a com elogios, outros procuram atacal-a, considerando-a com um passo dado para a applicação do socialismo ás linhas ferreas e mais um acto de preponderancia da politica na administração dos caminhos de ferro.

Para que os leitores possam formar a sua opinião sobre o assumpto, passamos a transcrever os principaes topicos da referida reforma.

Deixam de existir os conselhos de administração, passando todos os seus poderes ao director dos caminhos de ferro.

Junto d'este alto funcionario existirá um conselho ao qual a reforma chama: conselho da rede do Estado.

A opinião d'este conselho é ouvida nos seguintes casos:

Sobre tarifas, quaesquer que ellas sejam;

Sobre os regulamentos relativos á organização do serviço, á marcha dos comboios, á policia e á exploração dos caminhos de ferro e suas dependencias;

Sobre as questões financeiras;

Sobre compras e contractos, e finalmente

Sobre todas as questões judiarias.

Nos assumptos que tenham de subir ao exame ministerial, acompanhará o relatorio do director o parecer d'este conselho.

O pessoal superior dos serviços é nomeado pelo ministro.

Ao director compete a nomeação do restante.

A rede do Estado ficará sujeita a uma inspecção identica a que é exercida em todas as linhas exploradas por companhias.

A caixa de pensões será dirigida por uma commissão de cinco membros. Um d'elles é o director, e os quatro restantes são nomeados pelo ministro, sendo dois escolhidos entre os membros do conselho e dois entre o pessoal interessado.

O conselho é composto de um membro do conselho do Estado, dois da corporação de engenheiros, dois do ministerio da fazenda, sendo um d'elles inspector, um do ministerio do commercio, um do ministerio da agricultura, um engenheiro civil e dois membros da camara do commercio. Mr. Guyat-Dessaigne, completando a sua obra, nomeou director da rede do Estado mr. Metzger e membros do conselho os seguintes srs.: Camille Lyon, do conselho do Estado, Pérouse, engenheiro chefe de pontes e calçadas, Wickersheimer, engenheiro chefe de minas, Dubois de l'Estang, inspector de fazenda, Aubert de Tregomain, sub-director do ministerio da fazenda, Bouquet, director do ministerio do

commercio, Tisserand, director do ministerio da agricultura, Gottschalk, engenheiro civil, D'Orbigny, presidente da camara do commercio de Rochelle, e Sazerac, membro da camara do commercio de Angoulême.

Pelo simples enunciado d'esta commissão, vê-se que o ministro teve o cuidado de reunir n'ella todos os elementos interessados nas importantissimas questões dos caminhos de ferro.

Por outro lado, a nova organização vem tornar quasi identico o regimen entre caminhos de ferro do Estado e caminhos de ferro particulares.

No nosso paiz, onde abundam os conselhos de toda a especie, não temos ainda assim o luxo de possuirem as nossas linhas do Estado conselhos d'administração.

O director é o funcionario mais elevado e depende directamente do ministro, como vae agora succeder em França.

O que elles ficam tendo a mais é o tal conselho da rede, mas o que com certeza teem a menos é a série de conselhos que nós temos, ao exame dos quaes e de todos elles teem de subir muitos assumptos de administração.

O acto do governo francez é, pois, um acto de centralização de poderes, porque, desaparecendo o conselho de administração, as resoluções são tomadas pelo proprio ministro ou pelo director, ouvido em certos casos o conselho a que nos referimos.

O tramway electrico de Romainville

Deve ficar terminado por estes dias o tramway electrico que ligará Romainville á praça da Republica, atravessando a avenida d'este nome, a de Gambetta até ás fortificações e a rua de Paris até Lilas e Romainville.

A nova linha medirá 7 kilometros, sendo quatro d'elles em Paris.

O systema adoptado é o de conductor subterraneo tomando a corrente ao nivel do solo, e os trabalhos foram dirigidos pelo sr. Claret e Vuilleumier.

A montagem das principaes installações foi feita em Lilas, onde existe a estação central, com quatro machinas a vapor da força de 200 cavallos cada uma, e que devem accionar os dynamos geradores que produzirão a força electrica. D'esses dynamos passará a corrente por um cabo subterraneo com distribuidores automaticos ou commutadores circulares, distanciados 100 metros uns dos outros.

De cada distribuidor partem vinte fios d'alimentação que se vão ligar a cada um dos elementos de contacto, constituídos por *pavés* metallicos de dimensões eguaes ao calçado, ligados electricamente dois a dois.

Os electro-motores dos vehiculos alimentam-se por intermedio de *curseurs* e *frotteurs* adaptados á parte inferior dos vehiculos e passando sobre a successão dos elementos de contacto que, em consequencia do movimento automatico dos distribuidores, são electrizados unicamente durante a passagem do vehiculo.

Estando em marcha a carruagem, os seus *curseurs* vão tocar o contacto seguinte antes de ter abandonado o anterior. Ora, como esse contacto está preso ao distribuidor por um fio, uma pequena parte da corrente volta ao distribuidor e acciona sobre um electro-iman de grande resistencia electrica que determina immediatamente uma comunicação directa entre o conductor principal e o novo contacto.

Desde este momento a corrente não volta ao primeiro contacto; é unicamente o novo que alimenta o

motor e isso apenas até a entrada em acção do que se segue.

Das experiencias feitas parece concluir-se que a facilidade que teem os electro-motores de se poderem carregar da força necessaria directamente do ponto da produção da electricidade, permittirá que os vehiculos subam rampas que atinjam até 10 centimetros por metro.

A concessão d'esta nova linha foi feita até 1910. As carruagens automaticas que vão ser adoptadas serão de imperiaes cobertas, com 52 logares e um compartimento especial para volumes.

O serviço far-se-ha por meio de 20 carruagens, accionadas cada uma por dois dynamos da força de 20 cavallos, os quaes poderão rebocar, quando preciso, outros tantos vehiculos.

O numero minimo de viagens por dia será de 150 em cada sentido; a duração da viagem está calculada em 30 minutos.

Os preços a adoptar são estes: 20 centimos no interior, 10 na imperial até as barreiras, 10 centimos ou 5 a mais até Lilas, as mesmas quantidades a mais até Romainville; 15 centimos por volume de bagagem.

Serão estabelecidos bilhetes de ida e volta com 25 % de redução.

LINHAS PORTUGUEZAS

Urbana do Porto. — Por segunda vez foi aberto concurso para a construção das obras de pedra e cal das plataformas e caes da estação central do Porto, e por segunda vez ficou deserto.

Os empreiteiros acham muito apertadas as condições do caderno de encargos.

Expedição de plantas vivas, raizes, tuberculos, etc. — Em consequencia do disposto na circular dos serviços agricolas a que nos temos referido e em vista da nova reforma concelhia é permittida a livre expedição de plantas vivas, raizes, tuberculos, etc. sem necessidade de quaesquer attestados ou certidões em todas as estações das redes do paiz com excepção das seguintes:

Linhas de Leste e Norte — Assumar, Oliveira do Bairro, Estarreja, Avanca, Ovar, Esmoriz e Espinho.

Linhas do Minho e Douro — Rio Tinto, Ermezinde, S. Romão, Trofa, S. Bento, Barcellos, Silva (apeadeiro), Carapeços (apeadeiro), Tamel, Durrães (apeadeiro), Vallongo, Recarei, Cete, Paredes, Penafiel, Meinedo (apeadeiro) e Cahide.

Linhas do Porto á Pova e Famalicão — Senhora da Hora, Mattosinhos, Leça, Custodias, Pedras Rubras, Villar do Pinheiro, Moldivas, Mindello, Azurara, Villa do Conde, Pova, Amorim, Laundes, Rates e Fontainhas.

Linha de Guimarães — Santo Thyrso e Negrellos.

Para os destinos d'estas estações exceptuadas continuarão a exigir-se os certificados em conformidade do decreto de 5 de agosto de 1882.

Para as remessas procedentes das estações citadas não são precisos certificados, porque sendo estas estações as unicas encravadas em concelhos livres do phylloxera, não ha inconveniente em que plantas indemnes vão para terrenos phylloxerados.

Elevador de Coimbra. — A commissão installadora d'este elevador deu já começo aos seus trabalhos.

Será apresentado brevemente á aprovação dos srs. subscriptores o contracto com o empreiteiro, o nosso distincto amigo sr. Raul Mesnier.

LINHAS HESPAÑOLAS

Tremvia de Sevilha. — Vae ser estabelecida uma nova linha ferrea em Sevilha, a qual partirá da rua da Industria, indo acabar na das Acacias no parque de Maria Luisa.

Novas linhas. — Projecta-se a construção de um caminho de ferro economico de Rávide a Vivero por Villalba e de Villalba a Ribadeo por Mondoñedo.

Na ultima reunião que se effectuou no palacio provincial de Navarra, e em que se tratou do caminho de ferro de Pamplona a Irun, foi definitivamente assente qual a forma de obter os capitais necessarios para os trabalhos, desprezando-se a ideia de emitir acções, optando-se pela criação de obrigações com o juro de 5 %. Ficou tambem decidido que, d'estes 5 %, 2 1/2 % serão garantidos pelos povos interessados e o restante pela deputação.

De Bilbao a Santurce. — Já está terminada este caminho de ferro electrico, o primeiro que em Hespanha emprega a electricidade como motor. As experiencias que se effectuaram deram todas ellas o melhor resultado possível, notando-se que o vehiculo para com toda a facilidade, ainda mesmo em rampa, e que não existe trepidação.

Calatayud a Teruel e Sagunto. — Os deputados das provincias de Zaragoza, Teruel, Castellon e Valencia reuniram com o fim de protestar contra a transferencia da concessão d'este caminho de ferro.

De Murcia a Alcantarilla e Espinardo. — Estão muito adeantados os trabalhos da construção d'este tremvia, procedendo-se presentemente á collocação dos rails em algumas ruas de Murcia.

Nova instalação electrica. — Muito brevemente será estabelecida a tracção electrica na linha de trensvias de Barcelona a Gracia.

O Norte de Hespanha. — O caminho de ferro do Norte de Hespanha, com o fim de evitar os prejuizos resultantes da não utilização de material pedido pelos expedidores para o transporte de gado, resolveu que de futuro esses pedidos sejam acompanhados do deposito de 6 pesetas por cada wagon requisitado, as quaes reverterão a favor da companhia, se no prazo de 24 horas depois de fornecido o material elle não tiver sido utilizado pelo publico.

De Bilbao a Durango. — Affirma-se que do projectado tremvia de Bilbao a Durango não só partirá um ramal a Villaron e a Ceá-muri, como tambem a propria linha se prolongará até Elorrio.

De Salamanca a Ledezma. — O governo hespanhol mandou proceder á comprovação dos estudos do caminho de ferro que se projecta construir de Salamanca a Ledezma. A commissão encarregada d'este exame esteve já em Salamanca, dando execução aos seus trabalhos, e parece que d'ali sahio satisfeita com os resultados obtidos.

Linhas economicas das Asturias. — A companhia dos caminhos de ferro economicos asturianos conta prolongar immediatamente a linha de Infiesto a Arriandas por meio de um tremvia a vapor, do mesmo modo a companhia ingleza que explora as minas de manganez em Covadonga está construindo uma via aérea desde o lago Enol até o campo de Répelao para a conducção de minerios, os quaes tomarão n'aquelle ponto o tremvia que os levará a Riva-desella, entroncando por tanto em Arriandas com a que vem de Infiesto.

Abertura de linhas. — Durante o anno de 1895 foram abertas á exploração em Hespanha 590 kilometros de linhas ferreas mais do que em 1894.

Estes 590 kilometros pertencem ás seguintes linhas:

Valladolid a Ariza, 255; Baeza a Quesada e Guádx a Almeria, 154; Puebla de Híjar a Alcañiz, 32; Peñarroya a Fuente del Arco (via estreita), 69; San Sebastián a Zarauz (idem), 26; Salt a Amer (idem), 23; Picassent a Carlet (idem), 18 e Carlet a Alberique (idem), 13.

Rabia a Valmaseda. — Consta que esta linha passa a ser propriedade do marquez de Comillas, e por tanto da companhia dos caminhos de ferro do norte.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

O orçamento dos caminhos de ferro francezes para o anno de 1896 tem soffrido importantes alterações na parte que se refere ás garantias de juro ás companhias exploradoras.

Primitivamente fixava-se sob essa rubrica a verba de 93.500 fr., passou depois a ser 81.500 fr. em vista dos resultados satisfactorios nos ultimos mezes, e por fim a commissão revisora reduziu essa somma a 78.300 fr.

Dissémos já que estava preocupando o governo francez a questão da viação em Paris por occasião da grande Exposição Universal de 1900. Parece vir ainda longe esta data, mas é bom

vêr que nos referimos á França, onde os empreendimentos d'esta ordem chamam as atenções geraes, e á futura exposição — com certeza nova maravilha de concepção e execução.

A viação em Paris é sempre um ponto essencial e interessante, e muito especialmente agora que se trata de dotar a grande capital de novos melhoramentos sob o ponto de vista de commodidade e de progresso.

Pensando d'esta forma, o governo francez, por intermedio dos srs. ministros das obras publicas e do commercio, tomou a resolução de acabar com uma velha questão que o conselho municipal de Paris trazia pendente ha 25 annos, determinando ao mesmo tempo o que se deve desde já fazer.

O conselho municipal de Paris considerava as linhas construidas na cidade como de interesse local, os governos, ao contrario, classificavam-as como parte integrante das linhas principaes.

D'este desacordo resultava a paralysação de qualquer plano ou projecto que se pretendesse executar, exactamente como tantas vezes acontece entre nós.

O governo francez resolveu, porém, ultimamente classificar as linhas como de interesse local e entregar a sua construcção ao municipio, comtanto que se abra á exploração antes de 1900 uma linha, dos Invalidos ás proximidades das estações de Lyon, Orleans e de Vincennes, e que o municipio adhira á construcção da linha de interesse geral Courcelles-Champs-de-Mars, pertencente á companhia do Oeste.

O *Jornal Official* publicou a comparação dos resultados da exploração dos caminhos de ferro francezes de interesse local e dos tramways, durante o primeiro semestre dos annos de 1895 e 1894.

A parte mais interessante é a que se refere ás companhias que teem garantia de juro, as quaes exploram linhas na extensão de 2.479 kilometros.

A *Société générale des chemins de fer économiques*, que explora 894 kilometros, apresenta magnifico lucro, não se dando já o mesmo com a *Compagnie des chemins de fer départementaux*, a qual na exploração dos seus 502 kilometros apresenta diminuição de lucros muito sensível.

O sr. Ducos, deputado de Vaucluse, tenciona apresentar á camara a seguinte proposta:

Os bilhetes ou passes de circulação gratuitos e os *bonus* concedidos pelas companhias de caminhos de ferro subvencionados, ou pela administração dos caminhos de ferro do Estado, que não sejam em virtude de uma homologação, ou de uma auctorização de ordem geral, deverão ser estampilhados com um sello de estatística do valor seguinte:

Para uma só viagem, seja directa, seja de ida e volta: 1.ª classe, 0,30 fr.; 2.ª, 0,20; 3.ª, 0,10.

Para muitas viagens, ou validos por um anno inteiro ou permanentes: 1.ª classe, 0,60 fr.; 2.ª, 0,40; 3.ª, 0,20.

ITALIA

O ministro das obras publicas da Italia sendo interrogado na camara dos deputados sobre o boato que corre de estar o governo italiano disposto a permittir a livre entrada do material de construcção necessario para a perfuração do Simplon, respondeu que o governo não dera ainda a ultima palavra sobre o assumpto, e que elle saberia salvaguardar em todas as circumstancias os interesses da industria nacional.

RUSSIA

A sociedade de Moscow-Yaroslavl pensa estabelecer uma linha ferrea de 600 verstes de extensão que ligará Kostroma á estação de Oukhtym situada na secção de Perm-Viatka do caminho de ferro do Perm-Kotlas. Esta linha transporá o Volga a Kostroma e atravessará districtos populosos, ligando o Ural a Moscow pela via de Yaroslavl e a S. Petersburgo por uma linha de Yaroslavl-Rybinsk de que já está auctorizada a construcção.

BAVIERA

A camara dos deputados da Baviera n'uma das suas ultimas sessões decidiu que se procedesse á renovação do material dos caminhos de ferro do estado, votando para isso um credito de 5.355.000 marcos.

INGLATERRA

Por ser interessante a estatística publicada pelo *Board of Trade* no seu relatorio do 2.º semestre de 1894, com respeito á applicação dos freios continuos dos caminhos de ferro inglezes, passamos a transcrever as seguintes comparações:

Em todas as linhas em que se emprega o freio de vacuo percorreram-se 63.230.404 milhas, e em todas aquellas aonde se utiliza o freio Westinghouse o percurso dos comboios representa apenas 29.770.273 milhas.

Comparado o serviço de um e de outro freio, encontra-se que para cada falta do freio de vacuo, isto é por cada vez que elle deixou de ser perfeito no seu emprego, quer em transito quer em paragens, corresponde o percurso de 255.931 milhas, enquanto que para o freio Westinghouse cada falta representa 101.955 milhas.

Comparando os resultados obtidos pelas duas companhias que registaram maior numero de faltas, resulta que o North British com freio Westinghouse teve 71 faltas n'um percurso de 4.155.021 milhas e o Great Western com freio de vacuo automatico 63 faltas em 10.276.900 milhas.

Passando agora á importante companhia Midland, vê-se que teve 2 faltas em 7.830.039 milhas percorridas com freios de vacuo e uma falta em 880 milhas em que se empregou o Westinghouse.

D'isto tudo se conclue a superioridade do freio de vacuo continuo sobre qualquer outro.

O sr. William Collard apresentou um projecto que tem por fim reduzir a viagem entre Londres e Paris a 4 horas e meia, isto é, a pouco mais de metade do tempo que se gasta actualmente.

Pelo projecto do sr. Collard, não ha difficuldades, por quanto traça uma linha directa entre Londres e Dover e duas outras entre Calais, Amiens e Paris, estabelecendo por este traçado não só percursos directos, como também de rampas faceis.

As velocidades calculadas attingirão de 103 a 105 kilometros por hora e no seu projecto fixa o sr. Collard a verba de... um bilião de francos para a execução das obras.

BELGICA

A sociedade nacional dos caminhos de ferro vicinaes foi auctorizada a ceder á companhia dos caminhos de ferro do Norte a exploração do caminho de ferro vicinal de Eghezée a S. Diniz Bovess.

A mesma sociedade foi auctorizada a estabelecer e a explorar a titulo de parte integrante da linha vicinal de Clavier a Comblain-Au-Pon a parte d'esta linha que se estende sobre o territorio da cumuna d'este ultimo nome.

Deve começar muitob revemente a construcção da linha vicinal de Eliege-Barshou, fazendo-se presentemente as maiores diligencias para que tal linha se prolongue para Fouroule-Comte, servindo Housse, S. Remy, Tremblur, Dalham, Santo André, Mortoroux, Neufchâteau e Warsage.

Foi apresentado ao parlamento Belga pelos srs. Dalk e De Wut um pedido para a construcção de um caminho de ferro subterraneo da estação do Meio Dia á do Norte, em Bruxellas.

A sociedade dos Tramways de Bruxellas pediu a concessão de uma nova linha destinada a servir o novo bairro Nordeste e os arreballes da praça Maria Luiza.

ARREMATACÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento d'oleo mineral

No dia 15 de janeiro proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de:

60.000 kilogrammas d'oleo mineral claro
200.000 " " " escuro

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

Lisboa, 13 de dezembro de 1895.

Leilão de remessas retardadas

Em 7 de janeiro proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 111.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 7 de novembro de 1895, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirar as, pagando o seu de-

bito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao serviço do trafego, na estação central do Rocio, todos os dias não santificados até 4 do dito mez de janeiro inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

N.º 2.017, de Chança a Lisboa P., 3 volumes de mobilia, pesando 69 kilos, consignatario Cordeiro.

N.º 56.175, de Lisboa P., ao Porto, 1 machina, pesando 50 kilos, consignatario Correia.

N.º 50.815, de Braga a Lisboa P., 5 barris de vinho, pesando 568 kilos, consignatario Costa.

N.º 1.919, de Lisboa P. ao Carregado, 4 cascos vasio, pesando 522 kilos, consignatario Martins.

N.º 8.129, de Chão de Maças a Sant'Anna, 10 pacotes de madeira, pesando 513 kilos, consignatario Sardinha.

N.º 61.487, de Lisboa P. ao Porto, 1 caixa de doce, pesando 100 kilos, consignatario Campos.

N.º 30.005, de Lisboa P. a Portalegre, 2 caixas de louça, pesando 161 kilos, Rego.

N.º 7.159, de Madrid a Lisboa P., 10 volumes de roupa e colxões, pesando 537 kilos, consignatario Castro.

N.º 13.533, de Valença a Lisboa P., 1 c/ de pelles, pesando 10 kilos, consignatario Pinau.

N.º 226, de Irun a Lisboa R., 1 c/ de conservas, pesando 34 kilos, consignatario Bieker.

N.º 2.971, de Barcelona a Lisboa R., 1 c/ de aparelhos, pesando 5 kilos; 4 paus de pinho, pesando 400 kilos, consignatario Delanguer. Lisboa, 16 de dezembro de 1895.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de 8.000 kilogrammas de massaroquinha

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde do dia 3 de janeiro de 1896, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 8.000 kilogrammas de massaroquinha.

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, 13 de dezembro de 1895.

Concurso documental

Faz-se publico que, perante a direcção d'estes caminhos de ferro, é aberto concurso documental para o provimento de 5 logares de factores de 2.ª classe, em conformidade dos artigos 27.º, 28.º e 30.º do decreto n.º 6, de 1 dezembro de 1892.

Os requerimentos, acompanhados dos documentos, serão engues na 1.ª secção da direcção, no largo de S. Roque n.º 22 até ás 4 horas da tarde de 3 de janeiro proximo.

Lisboa, 17 de dezembro de 1895.

Fornecimento de 20.000 parafusos para eclisses

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 7 do proximo mez de janeiro de 1896, na administração 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.

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

Lisboa, 18 de dezembro de 1895.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Modificação de horario

Desde 26 do corrente, os comboios correios, n.º 3, que parte de Lisboa-Rocio para Porto ás 8 horas e 30 minutos da noite, e n.º 4, que parte do Porto para Lisboa-Rocio ás 8 horas e 15 minutos da noite, terão entre Albergaria e Alfarellos, as seguintes marchas:

Comboio correio n.º 3: — Albergaria (partida), 1-18 manhã; Vermoil, 1-39; Pombal, 1-56; Soure, 2-19; Alfarellos (chegada), 2-40. Comboio correio n.º 4: — Alfarellos (partida), 12-31 manhã; Soure, 12-53; Pombal, 1-19; Vermoil, 1-38; Albergaria (chegada), 2-5.

Mantem-se em tudo mais as actuaes marchas d'estes comboios indicadas no cartaz D. 70 de 12 de julho ultimo.

Lisboa, 15 de dezembro de 1895.

Supressão do serviço especial entre Porto e Espinho

Em 31 do corrente termina o serviço dos seguintes comboios: N.º 40, que parte do Porto ás 6-10 da tarde e chega a Espinho ás 6-54 da tarde.

N.º 39, que parte de Espinho ás 10-45 da tarde e chega ao Porto ás 11-36 da tarde.

Lisboa, 19 de dezembro de 1895.

AGENCIAS DE TRANSPORTES [E] COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Manceau.
Antuerpia.—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.
Berlim.—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.
Bremen.—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—Casa de commissões.
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, Kattrepelsbruecke.
Hendaye e Irun.—(Fronteira franco-hespanhola) J. Goutelle et Mitjaville.—Agentes de alfandegas e de transportes internacionais—Casas em Paris e Barcelona.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras commissões)—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'Aleantara.—D. Alejandro Campero.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

LISBOA Bragança Hotel—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.ª ordem—Prop. Victor Sassetti

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

LISBOA Grand Hotel Central—Caes do Sodré—Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, hourse, ministères, théâtres, 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.ª ordem—au centre de la ville—Prop. M. Estrade. 16, rua do Carmo.

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

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

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

CASCAES Hotel Central—De 1.ª ordem—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.ª ordem.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop Victor Lestage.

CINTRA Hotel Nunes.
Fechado durante o inverno.

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

MAFRA Hotel Moreira—no largo, em frente do convento.—Bellac accomodações desde 1\$000 reis por dia até 1\$500.—Redução 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 reis para os Cucos—Diaria de 800 a 1\$200 reis.

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

LEIRIA Hote 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 commodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.ª ordem e com vinhos á descreição.—Diaria 1\$000 a 1\$500 rs.—Prop. B. Machado Coelho.

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

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

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

SEVILHA Grand Hotel d'Europe—Proprietarios Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para familias, preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão.

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.ª ordem.

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

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

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

EMPRESA DE ANNUNCIOS NOS CAMINHOS DE FERRO

PRIVILEGIO EXCLUSIVO

PARA

Affixação de annuncios nas estações

21:000 LEITORES POR DIA

Rua Nova da Trindade, 48, 1.º — Lisboa

EXPOSIÇÃO IMPERIAL

AVENIDA-PALACE

Aberta todos os dias das 2 ás 11 da noite

ENTRADA 100 RÉIS

EXPLENDIDAS COLLECÇÕES DE

50 vistas de cada paiz, variando sempre cada semana

DURANTE ESTA SEMANA

50 vistas de MUNICH

NA PROXIMA SEMANA

ROMA e seus monumentos

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



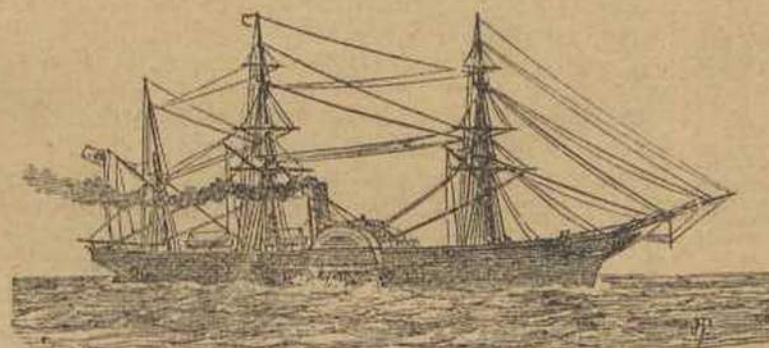
SAIRÁ no dia 16 de janeiro, ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

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 **ENIL**, sahirá a 13 de janeiro

As accomodações para passageiros são inexcediveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se teem 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 Ingлезes, 23, 1.º

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de janeiro de 1896.

| COMPANHIA REAL | | | | Coimbr.-Figueira | | Figueira-Coimbr. | | C. Sodrê-Caso. | | Caso.-C. Sodrê | | Abrantes-Guard | | Guard.-Abrantes | | P. Novo-Setub. | | Setub.-P. Novo | | | |
|--------------------|--|--|--|------------------------------|-------|------------------------------|-------|------------------------------|-------|---------------------|-------|------------------------------|-------|---------------------|-------|--------------------|-------|-------------------|-------|-------------------|--|
| | | | | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | | |
| Lisboa R.-Porto | | | | Porto-Lisboa R. | | 7-25 m. 9-7 m. | | 11-5 m. 12-48 t. | | 7-0 m. 8-15 m. | | 5-30 m. 6-50 m. | | 12-55 m. 8-55 m. | | 6-30 m. 3-43 t. | | 3-15 t. 3-42 t. | | | |
| 8-30 t. 7-10 m. | | | | 2-45 t. 4-0 m. | | 4-30 t. 6-9 t. | | 9-0 t. 10-39 t. | | 9-0 m. 10-14 m. | | 8-30 m. 9-40 m. | | 1-30 t. 11-50 t. | | 5-15 t. 12-40 m. | | | | | |
| 9-45 t. 10-40 m. | | | | 8-15 t. 6-45 m. | | | | | | 11-0 m. 12-15 t. | | 10-30 m. 11-40 m. | | | | | | | | | |
| | | | | Lisboa R.-Fig. ^a | | Fig. ^a -Lisboa R. | | 7-0 m. 5-40 t. | | 7-45 m. 6-15 t. | | 12-0 t. 1-10 t. | | 1-30 t. 2-40 t. | | | | | | | |
| | | | | 6-15 t. 2-37 m. | | 12-35 m. 8-55 m. | | 4-45 t. 5-55 t. | | 4-30 t. 5-45 t. | | 7-30 t. 8-42 t. | | 9-30 t. 10-42 t. | | | | | | | |
| | | | | Lisboa R.-Alfar. | | Alfar.-Lisboa R. | | 9-30 t. 10-40 t. | | — | | — | | — | | | | | | | |
| | | | | 6-15 t. 2-38 m. | | 12-35 m. 8-55 m. | | Só aos sabbados | | — | | — | | — | | | | | | | |
| | | | | Figueira-Alfar. | | Alfar.-Figueira. | | 12-0 m. 1-4 m. | | — | | — | | — | | | | | | | |
| | | | | 5-0 m. 5-41 m. | | 5-55 m. 6-37 m. | | Domingos e dias santificados | | 1-0 t. 2-13 t. | | 2-30 t. 3-40 t. | | | | | | | | | |
| | | | | 11-30 m. 12-12 t. | | 12-25 t. 1-8 t. | | C. Sodrê-P. Arc. | | P. Arc.-C. Sodrê | | 7-30 m. 8-5 m. | | 8-15 m. 8-50 m. | | | | | | | |
| | | | | 2-35 t. 3-17 t. | | 3-30 t. 4-13 t. | | 9-25 m. 10-1 m. | | 10-15 m. 10-43 m. | | 3-0 t. 3-37 t. | | 4-0 t. 4-35 t. | | | | | | | |
| | | | | 6-50 t. 7-32 t. | | 7-45 t. 8-28 t. | | 3-0 t. 3-37 t. | | 4-0 t. 4-35 t. | | 5-15 t. 5-51 t. | | 6-15 t. 6-50 t. | | | | | | | |
| | | | | 1-45 m. 2-38 m. | | 12-35 m. 1-27 m. | | 8-45 t. 9-20 t. | | 9-30 t. 10-6 t. | | | | | | | | | | | |
| | | | | Lisboa R.-Cintra | | Cintra-Lisboa R. | | 7-0 m. 8-22 m. | | 6-0 m. 7-0 m. | | Aic. M.-Bemfica | | Bemfica-Aic. M. | | 6-50 m. 7-10 m. | | 8-45 m. 9-4 m. | | | |
| | | | | 9-20 m. 10-25 m. | | 7-45 m. 8-55 m. | | 9-20 m. 10-25 m. | | 7-45 m. 8-55 m. | | 5-45 t. 6-5 t. | | 6-35 t. 7-0 t. | | | | | | | |
| | | | | 11-20 m. 12-22 t. | | 9-0 m. 10-0 m. | | 11-20 m. 12-22 t. | | 9-0 m. 10-0 m. | | Lisboa R.-Sacav | | Sacav-Lisboa R. | | 6-45 m. 7-30 m. | | 8-30 m. 9-15 m. | | | |
| | | | | 4-50 t. 5-51 t. | | 10-55 m. 11-57 m. | | 6-15 t. 7-30 t. | | 3-0 t. 4-0 t. | | 9-0 m. 9-45 m. | | 10-30 m. 11-14 m. | | Lisboa T.P.-Beja | | Beja-Lisboa T.P. | | | |
| | | | | 6-15 t. 7-30 t. | | 3-0 t. 4-0 t. | | 7-50 t. 8-55 t. | | 5-0 t. 6-15 t. | | 10-0 m. 10-44 m. | | 11-30 m. 12-14 t. | | 8-0 m. 3-5 t. | | 10-0 m. 4-40 t. | | | |
| | | | | 8-45 t. 9-48 t. | | 6-45 t. 7-46 t. | | Exceção aos sab. | | 9-15 t. 10-15 t. | | 1-0 t. 1-44 t. | | 2-0 t. 2-44 t. | | Lisb. T.P.-Pias | | Pias Lisb. T.P. | | | |
| | | | | Exceção aos sab. | | — | | 10-30 t. 11-35 m. | | — | | 4-40 t. 5-24 t. | | 5-45 t. 6-30 t. | | 8-0 m. 5-0 t. | | Pias Lisb. T.P. | | | |
| | | | | Só aos sabbados | | — | | 12-0 m. 1-5 m. | | — | | 5-40 t. 6-25 t. | | 6-45 t. 7-29 t. | | Lisboa T.P.-Ext. | | Ext. Lisboa T.P. | | | |
| | | | | Domingos e dias santificados | | 1-30 t. 2-32 t. | | 8-0 t. 9-02 t. | | — | | 6-50 t. 7-34 t. | | 8-0 t. 8-45 t. | | 8-0 m. 3-45 t. | | 12-10 m. 7-0 m. | | | |
| | | | | | | | | | | | | 8-15 t. 8-59 t. | | 9-40 t. 10-24 t. | | 4-30 t. 11-10 t. | | 9-19 m. 4-40 t. | | | |
| | | | | | | | | | | | | Domingos e dias santificados | | 12-0 t. 12-43 t. | | 12-48 t. 1-30 t. | | Lisb.-T.P.Setub. | | Setub. Lisb.-T.P. | |
| | | | | | | | | | | | | 12-0 t. 2-44 t. | | 3-0 t. 3-44 t. | | | | 8-0 m. 10-10 m. | | 8-0 m. 9-50 m. | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4-30 t. 6-25 t. | | 2-30 t. 4-40 t. | |

| BEIRA ALTA | | | | C. Branco-Beja | | Beja-C. Branco | | C. Branco-Evora | | Evora-C. Branco | |
|--------------------------------|--|--|--|-------------------------------------|-------|--------------------|-------|-------------------|-------|-----------------|-------|
| | | | | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. |
| Fig. ^a -V. Form. | | | | V. Form.-Fig. ^a | | 3-0 t. 4-0 t. | | 7-10 t. 8-2 t. | | | |
| 5-30 m. 3-30 t. | | | | 9-15 m. 8-00 t. | | | | | | | |
| Figueira-Pamp. | | | | Pamp.-Figueira | | Beja-Faro | | Faro-Beja | | | |
| 3-10 t. 4-48 t. | | | | 10-54 m. 12-40 t. | | 11-20 m. 7-35 t. | | 6-30 m. 2-40 t. | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| Pamp.-V. Form. | | | | V. Form.-Pamp. | | | | | | | |
| 5. ^{as} e dom. | | | | 2. ^{as} e 6. ^{as} | | | | | | | |
| 6-0 m. 12-5 t. | | | | 1-8 m. 6-28 m. | | | | | | | |
| Pampilh.-Mang. | | | | Mang.-Pampilh. | | | | | | | |
| 6-35 t. 9-47 t. | | | | 7-10 m. 10-25 m. | | | | | | | |
| Mang.-Guarda | | | | Guarda-Mang. | | | | | | | |
| 4. ^{as} feiras e sab. | | | | 5. ^{as} feiras e dom. | | | | | | | |
| 10-0 t. 12-50 m. | | | | 4-10 m. 6-56 m. | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Açores, vapor portuguez, **Açor.**
Sahirá a 5 de janeiro.
Agente, Germano S. Arnaud,
C. do Sodrê, 84, 2.^o



Africa Oriental, pelo Canal de Suez, vap.
allemao, **Admiral.**
Sahirá a 10 de janeiro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Algarve, vapor portuguez, **Gomes IV.**
Sahirá a 16 de janeiro.
Agentes, Alberto R. Centeno & C.^a,
Largo dos Torneiros, n.^o 5.



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor
allemao, **Olinda.**
Sahirá a 22 de janeiro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemao,
Amazonas.
Sahirá a 8 de janeiro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez,
Saint-André.
Sahirá a 9 de janeiro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Bordeaux, vapor francez, **Equateur.**
Sahirá de 10 a 12 de janeiro.
Agentes, Torlades & C.^a,
R. Aurea, 32, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos
Ayres, vapor francez, **Chili.**
Sahirá a 8 de janeiro. — Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.^o



Havre e Liverpool, vap. inglez, **Sobralense.**
Sahirá a 10 de janeiro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a,
R. do Alecrim, 10, 1.^o



Havre e Anvers, vap. francez, **Saint-Pierre.**
Sahirá a 13 de janeiro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a,
R. dos Fanqueiros, 10.



Liverpool, vapor inglez, **Minho.**
Sahirá a 2 de janeiro.
Mascarenhas & C.^a,
T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



New-York, via Açores, vapor portuguez,
Oevenum.
Sahirá em principios de janeiro.
Agente, J. P. A. Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.^o



Pará e Manaus, vap. portuguez, **Dona Maria.**
Sahirá por todo o mez de janeiro.
Agente, João Patricio Alvares Ferreira,
R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o



Pará, Maranhão e Ceará, vapor inglez, **Madei-
rense.** Sahirá a 6 de janeiro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a,
R. do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Monte-
video e Buenos Ayres, vapor
inglez, **Nile.** Sahirá a 13 de janeiro.
Knowles Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e San-
tos, via Madeira, vapor alle-
mao, **Hohenstaufen.** Sahirá a 19 de janeiro.
Agente, J. P. A. Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap.
allemao, **Cintra.**
Sahirá a 1 de janeiro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap.
allemao, **Mendoza.**
Sahirá a 16 de janeiro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Bahia, Rio, Santos, Montevideo
e Buenos Ayres, vap. franc.,
Charente. Sahirá de 6 a 7 de janeiro. — Messa-
geries Maritimes. — Torlades & C.^a, R. Aurea, 32.



Pernambuco e Maceió, vap. ingl., **Actor.**
Sahirá a 12 de janeiro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a,
R. do Alecrim, 10, 1.^o



Rio de Janeiro e portos do Pacifico, vap.
inglez, **Potosi.**
Sahirá a 8 de janeiro.
Agent, E. Pinto Basto & C.^a, C. do Sodrê, 64, 1.^o



S. Vicente, S.^{to} Antão, S. Thiago, e mais ilhas
de Cabo Verde e Guiné, vap. por-
tuguez, **Portugal.** Sahirá a 1 de janeiro.
Empresa Nacional. R. d'El-Rei, 75.



Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vapor
francez, **Saint-Paul.**
Sahirá a 14 de janeiro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Vigo, La Pallice, (La Rochelle) e Liverpool, vap.
inglez, **Orissa.**
Sahirá de 7 a 8 de janeiro.
Agent, E. Pinto Basto & C.^a, C. do Sodrê, 64, 1.^o

PEQUENA VELOCIDADE

Tarifa Especial N.º 4

para o transporte de

CEREAES, FARINHAS E LEGUMES SECCOS

§ 1.º Preços por tonelada e kilometro
não comprehendidas as despesas accessorias
de 400 réis por tonelada

Por expedição de 500 kilogrammas ou pagando como tal

| | | |
|----------------------------------|---|----------------|
| De 75 a 100 kilometros..... | 18 réis, sem que a taxa seja inferior a 1\$350 réis | } Por tonelada |
| » 101 a 150 » | 16 » idem idem 1\$800 » | |
| » 151 a 200 » | 14 » idem idem 2\$400 » | |
| » 201 kilometros em diante | 13 » idem idem 2\$800 » | |

§ 2.º Preços especiaes directos por tonelada
comprehendidas as despesas accessorias

I Por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal

e Guarda Transito a { Pampilhosa Transito ou vice-versa. . . . réis 2\$000 (*)
Figueira Transito » » » 2\$150

II Por expedição de 500 kilogrammas ou pagando como tal

| Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa | Figueira | | Pampilhosa Transito |
|--|----------|----------|------------------------|
| | Local | Transito | |
| Alhadas | — | — | 1\$100 |
| Cantanhede..... | — | 600 | 500 |
| Pampilhosa Transito..... | 900 | 700 | — |
| Santa Comba Dão..... | 1\$400 | 1\$200 | 1\$050 |
| Carregal do Sal | 1\$620 | 1\$420 | 1\$250 |
| Cannas..... | 1\$720 | 1\$520 | 1\$450 |
| Nellas..... | 1\$830 | 1\$630 | 1\$600 |
| Mangualde..... | 2\$020 | 1\$820 | — |
| Gouvêa | 2\$260 | 2\$060 | — |
| Fornos e Celorico | 2\$360 | 2\$160 | 2\$000 |
| Villa Franca das Naves e Pinhel | 2\$600 | 2\$400 | — |
| Guarda { Local | 2\$760 | 2\$560 | 2\$400 |
| { Transito | 2\$560 | 2\$400 | 2\$400(*) |
| Villar Formoso..... | 3\$160 | 2\$960 | 2\$800 |

Os preços especiaes annotados com o signal (*), serão reduzidos de 200 réis, quando applicados ás expedições procedentes ou destinadas Souzellas e mais além sobre Lisboa.

CONDIÇÕES GERAES

1.^a — A expedição cujo trajecto seja inferior a 75 kilometros disfructará, pagando por este minimo de percurso, a applicação dos preços do § 1.^o da presente tarifa, sempre que resulte preço mais reduzido de que o da Tarifa Geral.

2.^o — Os transportes que se realizem n'um trajecto intermediario a qualquer dos grupos dos preços especiaes do § 2.^o disfructarão o beneficio da sua applicação sempre que o expedidor assim o prefira, e d'essa percepção não resulte preço superior ao das bases kilometricas do § 1.^o da presente tarifa.

3.^a — A applicação d'esta tarifa ás expedições por wagons completos de 8.000 kilos far-se-ha por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas, nas expedições de peso inferior será a percepção feita por fracções de 10 kilos.

4.^a A Companhia reserva-se o direito de ampliar em tres dias o praso legal de 15 dias de porte.

5.^a — O regresso das saccas vasias terá logar gratuitamente dentro do praso de 30 dias, a contar da data do despacho permittivo, para este fim os expedidores requisitarão nasacções de origem da remessa em cheio os respectivos valles de regresso; sendo o transportes taras vasias feito sem responsabilidade.

6.^a — A applicação da presente tarifa especial fica sujeita ás condições da tarifa geral, tudo que não seja contraria ás disposições que precedem.

7.^a — A presente nulla e substitue a tarifa especial pequena velocidade n.^o 4 de 21 de Fevereiro de 1895.

Lisboa, 20 de Dezembro de 1895.

O ENGENHEIRO DIRECTOR DA COMPANHIA

Conde de Gouvêa.