

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers — 1894



Anvers — 1894

### PUBLICAÇÃO QUINZENAL

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

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

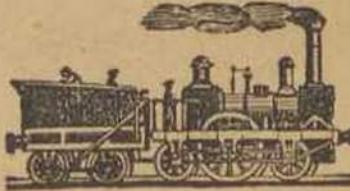
Engenheiro consultor, C. XAVIER CORDEIRO, Chefe do Serviço de Via e Obras dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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. — HESPAÑA : 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

# INDICE

DOS

## ARTIGOS E SEÇÕES 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 (ilustrado) .....	148	Excursão de engenheiros .....	106
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 (ilustrado) .....	81	Extintores 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
Balanco e orçamento .....	1	Gaz (O) Carmien .....	135
Bico (O) Auer .....	74	Germond de Lavigné .....	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, Caminho de ferro arctico na Europa .....	298	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 de Lourenço Marques .....	245	Idéas nossas .....	372
Caminho de ferro do Mondego .....	310	Imposto do sello .....	150
Caminho de ferro electrico .....	167	Imposto do sello sobre bilhetes de passageiros — 97, 113 e .....	132
Caminhos de ferro da Russia .....	359	Kiosques (Os) do Caes do Sodré — 308 e .....	331
Caminhos de ferro do Estado em Portugal .....	42	Linha de Cascaes — 211 e .....	228
Caminhos de ferro economicos em Inglaterra .....	257	Linha de Plasencia a Astorga — 154 e .....	218
Caminhos de ferro em Madagascar .....	374	Linha (A) do Pungue .....	145
Caminhos (Os) de ferro franceses .....	328	Linha electrica no Porto .....	245
Caminhos (Os) de ferro na China .....	250	Linha urbana do Porto, por P. B. e A. Luciano — 39, 311, 321 e .....	342
Caminhos de ferro suecos .....	246	Linhos estrangeiras:	
Carris de ferro de Lisboa — 177, 309 e .....	262	Allemanha — 75, 139, 252, 266, 299 e .....	363
Cartas da Belgica, por A. Urban — 2, 34, 66, 99, 131, 163, 195, 226, 258, 291, 306, 325 e .....	355	Australia .....	44
Cartas de Inglaterra, por W. N. Cornett — 19, 52, 84, 114, 147, 178, 210, 242, 274, 307, 338 e .....	371	Austria-Hungria .....	108
Cartas de Lourenço Marques, por J. M. C. — 3, 18, 51, 83, 98, 114, 146, 163, 194, 259, 306, 354 e .....	370	Baviera .....	12
Cartas de Paris, por W. — 259, 290 e .....	326	Belgica — 13, 156, 220, 283 e .....	363
Carteira dos accionistas — 7, 24, 55, 72, 88, 104, 119, 136, 168, 184, 199, 215, 247, 295, 360 e .....	375	Brazil — 108 e .....	220
Centenario (O) da India — 199, 241 e .....	369	Bulgaria .....	283
Comboios rapidos .....	225	Canadá .....	189
Commercio entre Portugal e o Brazil .....	165	Chili .....	379
Commercio Portuguez — 58, 122, 167, 262 e .....	355	China — 43, 91, 124, 171, 235 e .....	299
Companhia carris de ferro do Porto .....	58	Egypto — 108 e .....	229
Companhia de Guimaraes .....	103	Estado Livre do Congo — 44, 91, 139, 220, 283, 363 e .....	378
Companhia de seguros Fidelidade .....	90	Estados Unidos — 156, 171, 283 e .....	363
Companhia Fiação de Thomar .....	90	França — 12, 43, 59, 75, 91, 107, 123, 139, 156, 171, 188, 203, 220, 234, 251, 266, 282, 315 e .....	378
Companhia internacional dos wagons-leitos .....	122	Grecia .....	346
Companhia Nacional de Caminhos de ferro .....	106	Hanover .....	203
Companhias (As) de viação .....	69	Hollanda — 43 e .....	363
Companhias (As) dos caminhos de ferro em Hespanha — 183 e .....	214	Inglaterra — 12, 124, 203, 315 e .....	363
Concursos de carros automoveis .....	183	Italia — 12, 28, 315, 332 e .....	363
Congresso internacional de caminhos de ferro, por A. Luciano — 4, 20, 36, 53, 68, 85, 101, 116, 132, 150, 165 e .....	180	Japão — 266 e .....	346
Contractos .....	20	Mexico — 28, 76, 91, 108 e .....	315
Convenio da Companhia Real .....	168	Orange .....	283
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	República Argentina — 28, 44, 76, 156, 235, 283, 315, 363 e .....	379
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	Roumania .....	346
Defesa (Em) d'um amigo .....	106	Russia — 12, 28, 59, 91, 139 e .....	299
Descanço (O) aos domingos .....	275	Suissa — 76, 156, 203, 235 e .....	299
Despezas (As) de Salamanca .....	136	Transvaal — 332 e .....	347
Dimensões (As) dos wagons .....	260	Tunis .....	363
Electrico (O) de Londres .....	155	Turquia .....	283
Electrico (O) subterraneo de Buda-Pesth .....	264	Uruguay .....	235
Emissão (A) de Guimaraes .....	119	Linhos (As) ferreas dos Estados Unidos .....	27
		Linhos 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
		Linhos (As) locaes francesas .....	234
		Linhos 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	210
Monumento a Pasteur	310
Mormugão	180
Movimento (O nosso) commercial	10
Mudança de horario	151
Mundo (O) na exposição	314
Norte de França	243
<b>Notas de viagem:</b>	
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	102
XVIII — 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
<b>(Nova serie :)</b>	
I — Lisboa a Gibraltar	243
II — Gibraltar a Melilla	261
III — A Africa francesa	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 D. Amelia	279
Paris (A) por preço reduzido	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 Ruo — 135, 154, 161, 276 e	295
<b>Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes</b>	
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
Réde (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
<b>Relatórios de companhias:</b>	
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
República do Transvaal — 26 e	245
Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — 56, 88, 119, 151, 184, 216, 247, 279, 311, 344 e	375
Sabedorias do Seculo	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 Agrícola de Montemor-o-Velho	90
Systemas de carril para tremvias (ilustrado)	130
Tarifa (A) por zonas na Hungria	40
<b>Tarifas de transporte</b> , 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	279
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	107
Trem (Outro) rapido	59
Tremvias (Os) pneumáticos, sistema Popp-Conti (Ilustrados) — 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	20
Viagens baratas — 74 e	227
Victorias portuguezas	33
Visita de artistas	202

## Parte oficial

### 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 Povoa 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

Ligaçao das estações de caminhos de ferro com as telegráficas	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

<b>Beira Alta:</b>	
N.º 4, P. V. — Cereais, farinhas e legumes	193
N.º 2, G. V. — (modificação) — Generos frescos, comestíveis, etc.	195
N.º 2, P. V. — Cal	198
N.º 13, P. V. — Varias mercadorias Figueira-Pampilhosa	200
Ampliação á mesma — Carvão, telha e tijolo	202
N.º 9, P. V. — Vinhos	204
Ampliação do n.º 8, P. V. Peixe seco 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	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
Mapas estatísticos de tráfego dos caminhos de ferro portuguezes	211

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAHNA

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. GRETEY.



Anvers — 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

## 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

	Pag.
Balanço e orçamento	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

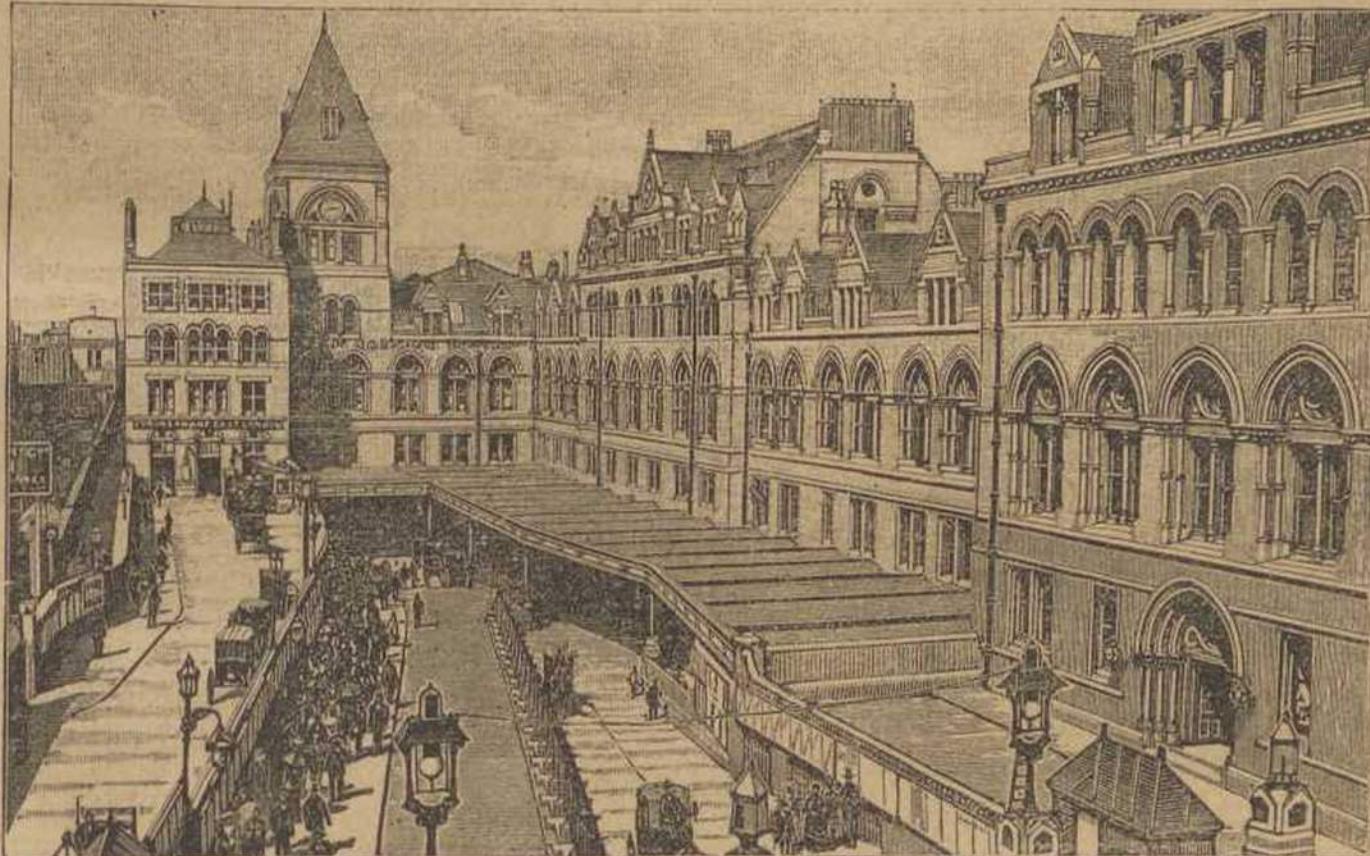
## Balanço e orçamento

INDOU 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 lisonjeiros: conseguimos realizar o nosso desejo, já bem antigo, oferecendo aos nossos queridos leitores um mapp a das linhas ferreas do paiz.

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



A ESTAÇÃO 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 acionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e ágios — Cotações dos fundos portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hiperboes.	8
O nosso movimento commercial.	9
O regimen dos caminhos de ferro do Estado.	10
O tramway eléctrico de R. main ille.	10
Linhos portuguezas. — Urbana do Porto — Expedição de plantas vivas, raízes, tubérculos, etc. — Elevador de Coimbra.	11
Linhos hespanholas. — Tremvia de Sevilha — Novas linhas — Bilbao a Santurce — Calatayud a Teruel e Sagunto — Murcia a Alcantarilla e Espinardo — Nova instalação eléctrica — O Norte de Hespanha — Bilbao a Durango — Salamanca a Ledesma — Linhas económicas das Asturias — Abertura de linhas — Rábita a Valmaseda.	12
Linhos estrangeiras. — França — Itália — Russia — Baviera — Inglaterra — Belgica.	12
Arrematações.	13
Avisos de serviço.	13
Casas recomendadas.	14
Agenda do viajante.	14
Anúncios.	15
Horário em 1 de janeiro de 1896.	16
Vapores a sair do porto de Lisboa.	16

dos sacrifícios, em despesas e trabalhos, que nos custou. Já ninguém hoje pode allegar ignorância do traçado das nossas linhas ferreas.

O nosso mappá 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 technica, restricção 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, démos notícia 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, aumentando-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 pôde, 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 hoteis 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 Redaçao.*

## 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 assinatura 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 pessoaes 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 rôdes 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 (alias Liégeois-Namurois) que mede uns 71 kilometros, indo de Ciney a Landen, e que é explorada pelo Estado.

Merece, por tanto, um lugar 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 Taviers-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 necessário, 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 medio 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, mobilias e o resgate das linhas concedidas.

A extensão da rēde 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 rēde, 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 aumento 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, obtém-se o total de 60.566.373,15 francos, mas como se deve deduzir a somma das pensões liquidadas sobre o orçamento da dívida 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 coifficiente da exploração da rēde 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 attingiram 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 locaes.

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 á *Gazeta*, é que a oposição 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 ocupar 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 exagerações, aproveitando mesmo a occasião para visar personalidades que o incomodavam.

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. Aussele, 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, reducção das horas de trabalho, augmento de salarios, descanso aos domingos etc...

E se estou longe de admittir 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 exageradas: 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 logar em Pretoria as conferencias sobre os caminhos de ferro do sul d'Africa, figurando n'ellas, como delegados portuguezes, o conselheiro Antonio José de Araujo, director do caminho de ferro de Lourenço Marques, e o sr. Dímetrio Cinatti, consul de Portugal em Pretoria.

Estes delegados chegaram a Pretoria no dia 5 de dezembro e foram nesse 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 prazo dè 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: tráfego, 14.789\$164. Fóra do tráfego: 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: tráfego, 30.969\$514.

Donde se prova ter havido um aumento 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<sup>1/2</sup> de mercadorias e no mesmo mez do anno anterior 129 comboios que transportaram 8.446<sup>1/2</sup> 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 secos na linha da Beira Alta, a qual substitue a do mesmo numero que démos com o nosso n.º 173 de 1 de marco do anno findo.

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

para a applicação dos preços diferenciaes do § 1.º, e da introducção 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 permitem com as linhas da companhia real.

## Congresso internacional de caminhos de ferro

### QUINTA SESSÃO

(Londres — 1895)

#### Questão decima

Manobras nas estações

A) — Meios de acelerar 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 acelerar 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, vemo-la 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 affinidade e conducentes a um mesmo fim.

Na primeira parte da questão dividiram os dois relatores entre si a tarefa, ocupando-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 continente 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 dezesseis 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 imediatamente 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 descrição d'esta grande estação, de repente, e como para nos distrahir, surprehende-nos, dizendo que todas aquellas installações não reposam 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 trafego... 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 celleiro, 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 Portugueza, é, em primeiro logar, o silencio das pessoas, e em segundo logar, 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 mesquinhias e, sob o nosso ponto de vista moderno, quasi ridiculamente insufficentes, 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 diferentes 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 trafego 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 necessário 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 grão de intensidade do trafego.»

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 trafego.

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

Não ha estações types absolutos; cada estação tem de ser subordinada ás condições geographicas e physicas, á natureza do trafego 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 efficaz 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 aos apparelhos 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 prometem para o futuro, não só pela distribuição profusa de luz, mas tambem pela applicação d'aquelle 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.

(Continua.)

A. Luciano.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

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

A publicação de um pequeno dicionario ilustrado, no genero dos de Larousse, Bescherelle e outros franceses, sempre nos pareceu uma empresa, embora de difficult execução, de bons resultados praticos e sobre tudo um bom serviço prestado ao paiz, onde tanto faltam estes livros que promovem, de uma forma especial, a instruccion 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.

E 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 notável, entre os notáveis 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 rôde do Great Eastern é uma das maiores da Inglaterra e d'ella, e da companhia que a explora, me ocuparei 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 notável 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 imediações da grande cidade, sendo elles 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 sucedem 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 recebel-os e para expedil-os. Cada nova ampliação, porém, corresponde a um novo aumento 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 aumentou 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-

tinúa crescendo como nos ultimos annos, terão mesmo as 18 plataformas de ser postas em serviço aturado. Como indicação do aumento, vejam-se 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 com tudo 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 ocupado 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 vellha, tendo sido demolida a parede que a fechava, de forma 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. E' 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 teem 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 formidavel *gare* brilha á luz electrica, o spectaculo 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, espacosas, 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 pôdem 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 impossibilidade com que o inspector da estação assiste, como que indiferente áquelle ensurdecedor 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 aumento de 6,5 %.

Se, para estabelecer o calculo do anno, juntarmos a ultima semana com igual rendimento ao d'esta aumentando-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 confirmado 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 aumentar as receitas.

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

O sistema 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 aumento 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 abaixamentos de preços, o que lhe tem valido um grande aumento 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 credores.

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

### PARTE FINANCEIRA

#### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

##### Companhia Real dos Caminhos de Ferro atravez 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 séde 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.º

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

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

Porto, 21 de dezembro de 1895. — Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez 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 séde 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 séde, 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 forma.

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

Não estando ainda ultimados os trabalhos preliminares necessarios para a estampilhagem ou troca das antigas obrigações de 3 %, 4 % e 4 1/2 % (2.º e 3.º serie) e titulos provisórios 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 provisórios 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.º e 3.º series):

3.º Pela apresentação do coupon n.º 1 da nova folha d'elles annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % (1.º 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 provisórios 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 provisórios 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.º á 6.º series apresentarão o coupon n.º 70, recebendo por cada um 2,40 frs.; as da 7.º 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.º 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  $4\frac{1}{2}\%$  2.ª série apresentarão o coupon n.º 12, recebendo por cada um 3 marcos.

As obrigações existentes de  $4\frac{1}{2}\%$  3.ª série 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 próximo futuro inclusivé em Lisboa na sede da Companhia ao cambio do dia e com dedução de  $10\%$  do imposto de rendimento em Portugal.

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

N. B. Achando-se esgotada a folha de coupons annexa aos titulos provisórios de obrigações privilegiadas de  $3\%$  1.º grau — declara-se que na sede da Companhia serão entregues aos portadores dos ditos titulos provisórios, 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 $4\frac{1}{2}\%$ 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 arithmetricamente em qualquer dos dois estabelecimentos acima indicados dentro das horas do expediente ordinario. Os formulários 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 prescripção.

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.º, § 2.º do convenio.

O pagamento do juro correspondente ao 2.º semestre de 1895 só será efectuado contra entrega do coupon n.º 1 a contar das novas folhas de coupons, de acordo 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 deante, 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 praca de Paris, a começar da mesma data, a declaração actualmente feita no boletim official será substituída 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 entanto, 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 brazileira, 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 colônias.

Em geral os lucros annuas deverão ser bastante limitados, pois a crise economica attingiu uma phase grave restringindo consideravelmente os consumos. As alfandegas do reino accusam um aumento de rendimento, mas paralelamente a isso denotam uma diminuição avultada no commercio das províncias ultramarinas, o que affectará a praca, pois que, como é sabido os generos coloniaes tem sido e são um compensador importante para as operações com o estrangeiro. Depois a diminuição das receitas ultramarinas fará aumentar 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 anunciado a venda em leilão de varios titulos pertencentes ao expolio da extinta Associação Commercial de Lisboa, declarando contudo que nem ella nem a comissão liquidatária 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  $41\frac{3}{4}$ , 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 predias 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 assinado hontem o contracto entre o governo e o Banco Nacional Ultramarino para regular a situação monetaria da província de Angola. As bases do acordo são as seguintes: — retirada de toda a prata estrangeira e sua recunhagem em prata portuguesa, ficando todos os lucros d'esta operação para o estado; — cunhagem de 1.750 contos de réis em moeda portuguesa; — desvalorisação e resgate das cedulas e notas de fazenda da província de Angola, devendo estar completamennte retiradas da circulação em 31 de dezembro de 1900. Todas as despezas de aquisição da prata, transportes, transferencias, seguros, da recunhagem e cunhagem serão á custa do banco. Os lucros liquidos da operação da cunhagem serão dividides 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 diferença para mais em 1895, de 1.464.680.740 réis.

J. F.

#### Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v...	42 $\frac{1}{8}$	42	Desconto no Banco de Portugal.	
" cheque...	41 $\frac{7}{8}$	41 $\frac{11}{16}$		6%
Paris 90 d/v.....	677	670	No mercado.....	
" cheque.....	682	683 $\frac{1}{2}$	Agio Buenos Ayres.....	6%
Berlim 90 d/v....	277	270		205
" cheque ...	282	284	Cambio Brazil....	9 $\frac{1}{8}$
Francfort 90 d/v...	277 $\frac{1}{2}$	279 $\frac{1}{2}$	Premio libra.....	1.7190
" cheque	282 $\frac{1}{2}$	284 $\frac{1}{2}$		
Madrid cheque ...	940	950		

## Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras

## DEZEMBRO

BOLSAS	16	17	18	19	20	21	23	24	26	27	28	30	31	-
Lisboa: Inscrições assent...	35,30	35,35	36,30	35,25	36,17	35,25	36,25	35,10	35,20	36,10	35,19	35,25	36,20	-
" coupon	35,20	35,30	35,45	35,10	35,12	31,76	35,10	35	35	35	35,01	35,05	35,05	-
Obrig. 4% 1888.....	-	16.850	-	-	-	16.750	-	16.700	16.800	-	16.750	16.750	-	-
" 4% 1890 assent...	-	-	-	-	-	42.500	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 externo...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2% assent.....	-	-	48.300	48.300	48.300	48.300	-	48.300	-	48.400	48.400	47.900	48.100	-
" 4 1/2% coup. int...	7.900	-	47.900	-	-	48.000	47.900	-	47.900	-	48.000	-	48.000	-
" 4 1/2% externo.....	48.000	-	-	-	-	-	-	-	-	41.500	-	-	-	-
" Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	124.200	124.000	-	124.500	-	125.000	125.000	125.000	125.000	-	126.000	-	-	-
" " Commercial.....	-	-	-	104.500	104.500	-	104.500	105.000	-	-	-	104.600	-	-
" " N. Ultramarino.....	62.800	65.000	65.000	64.700	-	-	-	64.000	64.000	-	-	64.000	-	-
" Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Comp. Real.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13.000	12.900	-	-	-
Obrig. prediaes 6%.....	-	-	-	-	-	95.000	-	95.000	-	-	-	-	-	-
" " 5%.....	91.700	91.700	-	-	91.500	92.000	-	-	-	-	-	92.300	-	-
" Comp. Real 3%.....	29.900	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" C. Nacional.....	-	-	-	25.100	-	-	-	23.500	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa.....	74.500	-	-	-	-	-	*71.700	*71.500	*71.600	-	*71.600	-	-	-
Paris: 3% portuguez.....	25,75	25,87	25,50	25	25,25	24,75	24,25	24,50	24,93	25,31	25,18	24,75	25	-
Acções Comp. Real.....	-	-	55	-	-	53	52	53	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres.....	-	40	49	-	-	40	-	-	40	40	38,50	-	-	-
" Norte de Hespanha.....	-	88	86	85	84,50	85	82,50	85	87	90	-	-	-	-
" Mad. Zaragoza.....	-	119	116	116	115	112	118	-	116	119	-	-	-	-
" Andaluzes.....	125	105	108	102	107	-	-	105	-	110	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real.....	126	126,25	126	124	124	122	-	120	124	125	125	125	-	-
" C. Beira Alta.....	-	76,50	76,50	76	75	74	73	75	75	76,50	-	-	-	-
" Madrid-Caceres.....	128	125	125	125	123	123	123	-	120	120,50	122	-	-	-
" N. Hesp. (1.ª hyp.).....	225	-	-	-	-	207	-	212	-	225	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez.....	26	25,75	25,62	25,62	25,25	25,25	24,62	25	-	25,25	25,25	25,25	25,25	-
Obrig. Atravez Africa.....	70	70	70	70	70	70	70	70	-	70	70	70	-	-
Amsterdam: Atravez Africa.....	63,42	62,75	62	62	62	63	63,12	62	-	62	62	62,60	-	-
Bruxellas: Atravez Africa.....	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	-	-

\* Sem o coupon de 1 de janeiro de 1896.

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hspanhóes

Linhos	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1895			1894			Totaes			1894		
		Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1895	1894	1895	1894	1895	1894
COMPAHIA REAL	de 10 a 16 de Dezemb.	693	Réis 35.326.000	Kilometr. 79.835	690	Réis 54.536.658	Kilometr. 79.038	Réis 2.946.583.000	Réis 2.757.815.456	Réis 188.768.544	Réis 180.251.886	Réis	-
	17 a 23 " "	"	Réis 36.021.000	Kilometr. 80.838	"	Réis 54.536.658	Kilometr. 79.038	Réis 3.002.604.000	Réis 2.812.352.114	Réis 190.251.886	Réis	-	-
													-
	Nova rede garantida.	380	Réis 5.918.000	Kilometr. 15.573	380	Réis 6.061.342	Kilometr. 15.950	Réis 331.900.000	Réis 318.542.819	Réis 13.357.181	Réis	-	-
	" "	"	Réis 6.214.000	Kilometr. 16.352	"	Réis 6.061.342	Kilometr. 15.950	Réis 338.114.000	Réis 324.604.161	Réis 13.509.839	Réis	-	-
													-
	Sul e Sueste.	475	Réis 14.678.160	Kilometr. 30.901	475	Réis 15.963.900	Kilometr. 33.608	Réis 609.864.235	Réis 614.448.805	Réis	-	4.584.570	-
	22 a 28 Outubr.	"	Réis 17.262.050	Kilometr. 36.341	"	Réis 16.238.810	Kilometr. 34.186	Réis 627.126.285	Réis 630.687.615	Réis	-	3.561.330	-
	29 a 5 de Novemb.	"	Réis 14.761.110	Kilometr. 31.076	"	Réis 14.652.400	Kilometr. 30.847	Réis 641.887.395	Réis 643.340.015	Réis	-	3.452.620	-
													-
	Minho e Douro.	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-	-	-
	Beira Alta.	253	Réis 6.500.544	Kilometr. 25.694	253	Réis 7.618.452	Kilometr. 30.111	Réis 282.958.057	Réis 263.496.354	Réis 19.461.703	Réis	-	-
	3 a 9 " "	"	Réis 6.464.527	Kilometr. 25.551	"	Réis 6.739.067	Kilometr. 26.637	Réis 289.422.579	Réis 270.235.421	Réis 19.187.458	Réis	-	-
													-
	Nacional (Mi- randella e Vi- zéu).	105	Réis 1.162.573	Kilometr. 11.072	105	Réis 1.259.766	Kilometr. 11.997	Réis 58.279.127	Réis 54.287.536	Réis 3.991.591	Réis	-	-
													-
	Guimarães.	34	-	-	34	-	-	-	-	-	-	-	-
	Norte de Hespa- nha.	3656	Réis 1.822.994	Kilometr. 498	3393	Réis 1.770.495	Kilometr. 485	Réis 77.899.452	Réis 81.48				

## 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 atraso, e commentando a face risonha que nos apresenta para a nossa situação financeira.

O resumo comparativo do movimento de mercadorias, incluindo o do oiro 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	7.382:538	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	1.063:183
Total.....	19.649:578	20.733:701

### Exportação nacional e nacionalizada

Animaes vivos.....	708:383	4.439:112
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.....	41.284:214	42.717:471
Ouro e prata em barra e em moeda.....	2.793:060	1.435:209
Total.....	44.077:274	44.152:680

### 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, enquanto que a importação se manteve sem sensivel diferença, apenas 87 contos a mais, a exportação teve um aumento de 1.433 contos, o que é muito importante, representando cerca de 13 % de diferença, 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 agradavel.

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

Portanto temos que o enfraquecimento do nosso stock em metal foi quasi imperceptivel 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 diferença dá.....	2.035 »

Deve-se ainda notar que na importação diminuiu a verba das substancias alimenticias, enquanto que é esta mesma classe da pauta que, na exportação, maior aumento 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, quaequer que elles 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 judiciarias.

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 cama-ra 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

comercio, Tisserand, director do ministerio da agricultura, Gottschalk, engenheiro civil, D'Orbigny, presidente da camara do commercio de Rochelle, e Sazac, 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 suceder em França.

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

O acto do governo francez é, pois, um acto de centralização de poderes, porque, desapparecendo 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 sistema adoptado é o de conductor subterraneo tomando a corrente ao nível do solo, e os trabalhos foram dirigidos pelo sr. Claret e Vuilleumier.

A montagem das principaes instalações 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 iguais 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 imediatamente 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 accão do que se segue.

Das experiencias feitas parece concluir-se que a faculdade que tem os electro-motores de se poderem carregar da força necessaria directamente do ponto da producção da electricidade, permitirá que os vehiculos subam rampas que attinjam 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 viagam está calculada em 30 minutos.

Os precos 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 reducção.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Urbana do Porto.** — Por segunda vez foi aberto concurso para a construcção 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 rēdes do paiz com excepção das seguintes:

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

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

**Linhos do Porto á Povoa e Famalicão** — Senhora da Hora, Mattosinhos, Leça, Custoias, Pedras Rubras, Villar do Pinheiro, Moldivas, Mindello, Azurara, Villa do Conde, Povoa, 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 approvação dos srs. subscriptores o contracto com o empreiteiro, o nosso distinto 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 construcção de um caminho de ferro economico de Rávade a Vivero por Villalba e de Villalba a Ribadeo pór Mondomídeo.

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 accções, 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 terminado este caminho de ferro electrico, o primeiro que em Hespanha emprega a electricidade como motor. As experiencias que se effectuaram deram todas elles 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 províncias 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 construcção d'este tremvia, procedendo-se presentemente á collocação dos rails em algumas ruas de Murcia.

**Nova installação electrica.** — Muito brevemente será estabelecida a tracção electrica na linha de trensias 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 comissão encarregada d'este exame esteve já em Salamanca, dando execução aos seus trabalhos, e parece que d'ali sahiu satisfeita com os resultados obtidos.

**Linhos economicas das Asturias.** — A companhia dos caminhos de ferro economicos asturianos conta prolongar imediatamente 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 condução de minérios, os quaes tomarão n'aquelle ponto o tremvia que os levará a Rivadesella, 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 Guádix a Almeria, 154; Puebla de Hijar a Alcañiz, 32; Peñarroya a Fuente del Arco (via estreita), 60; 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 franceses 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 satisfatórios nos ultimos mezes, e por fim a comissão revisora reduziu essa somma a 78.300 fr.

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

ver 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 comodidade e de progresso.

Pensando d'esta forma, o governo frances, 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 construídas 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 frances resolveu, porém, ultimamente classificar as linhas como de interesse local e entregar a sua construcção ao municipio, contanto 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 franceses 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 tem 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 sensivel.

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 ponto que corre de estar o governo italiano disposto a permitir a livre entrada do material de construcção necessário 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-Yaroslaw 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 transportará o Volga a Kostroma e atravessará districtos populosos, ligando o Ural a Moscow pela via de Yaroslaw e a S. Petersburgo por uma linha de Yaroslaw-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 represesta 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 dificuldades, por quanto traça uma linha directa entre Londres e Dover e duas outras entre Calais, Amiens e Paris, estabelecendo por este traçado n'um percurso directo, como tambem 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 arrebaldes da praça Maria Luiza.

## ARREMATAÇÕES

### 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 comissão 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 Apolonia), todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris nos escriptórios 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 Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 111º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-há 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 servico do trafego, na estação central do Rocio, todos os dias não santificados até 4 do dito mes 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 vasos, pesando 522 kilos, consignatario Martins.

N.º 8.129, de Chão de Maçãs 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 colchões, 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 Bicler.

N.º 2.971, de Barcelona a Lisboa R., 1 c/ de apparelhos, pesando 5 kilos; 4 paus de pinho, pesando 400 kilos, consignatario Delanger. 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 lugares de factores de 2.º 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 en-gues 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 mes 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 horário

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**

**Antwerpia.**—A. Manceau.  
**Antwerpia.**—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.  
**Berlim.**—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.  
**Bremen.**—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.  
**Covilhã.**—José do Nascimento Arraiano—Casa de commissões.  
**Covilhã.**—Cezar d'Oliveira—Agente commercial da compa-  
nhia real dos caminhos de ferro—Comissões, consignações  
e conta propria.  
**Hamburgo.**—Augusto Blumenthal.

**Hamburgo.**—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.  
**Hendaye e Irun.**—(Fronteira franco-hespanhola) J. Gou-  
telle et Mitjaville.—Agentes de alfandegas e de transportes  
internacionaes—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 commis-  
sões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.  
**Lisboa.**—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.  
**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. (Correspon-  
dence en français, anglais, allemand, espagnol et italien).  
**Londres.**—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.  
**Londres.**—E. C. A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.  
**Madrid.**—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.  
**Porto.**—Grijó & C.º—Rua de Traz, 28.  
**Valencia d'Alcantara.**—D. Alejandro Campero.

## AGENDA DO VIAJANTE

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

**AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.**

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

**LISBOA** **Avenida-Palace.**—Rua do Príncipe, junto a Estação Central.—Établissement de premier ordre—tout je luxe et confort—200 chambres et salons.

**LISBOA** **Bragança Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.<sup>er</sup> ordre—Propri. Victor Sasseti

**LISBOA** **Hotel Durand**—Rua das Flores, 74—1.<sup>er</sup> class—English family hotel—Proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.

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

**LISBOA** **Hotel Borges**—Chiado, 408—Tres frentes, proximo dos theatros e centro da cidade—ascensor—telephone—banhos, etc.

**LISBOA** **Grand Hotel de l'Europe**—Maison française de 1.<sup>er</sup> ordre—au centre de la ville—Propri. M. Estrade, 16, rua do Carmo.

**LISBOA** **Hotel Francfort**—T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 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.<sup>er</sup> ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.

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

**CASCAES** **Hotel Bragance**—Appartements pour famille.—Vue splendide sur la mer. Service de 1.<sup>er</sup> ordre.—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 aeiados, 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.—Bellas accomodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500.—Reducao de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

**PRAIA DA NAZARETH** **Grand Hotel Club**—Magnificas accommodações, aceio inexcetivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado.—Propri. 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.<sup>er</sup> ordem e com vinhos á descrição.—Diaria 1\$000 a 1\$500 rs.—Prop. B. Machado Coelho.

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

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

**PORTO** **Grande Hotel America Central**—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. 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**—Propri. Cristóbal Gambero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bellas aposentos, excelente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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

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

**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.<sup>er</sup> ordre.

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

# Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA  
FUNDADA EM 1872

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

## FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

Machinas a vapor, transmissões, rodas hidráulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metálicas, e em geral todos os produtos da indústria metallúrgica.

### PREÇOS MÍNIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

## EMPRESA DE ANNUNCIOS NOS GAMINHOS DE FERRO

### PRIVILEGIO EXCLUSIVO

PARA

Afixação de anúncios 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 COLLEÇÕES DE

50 vistas de cada paiz, variando sempre cada semana

DURANTE ESTA SEMANA

**50 vistas de MUNICH**

NA PRÓXIMA SEMANA

ROMA e seus monumentos

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

**ALGARVE E GUADIANA**

Carreira oficial

**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 António.

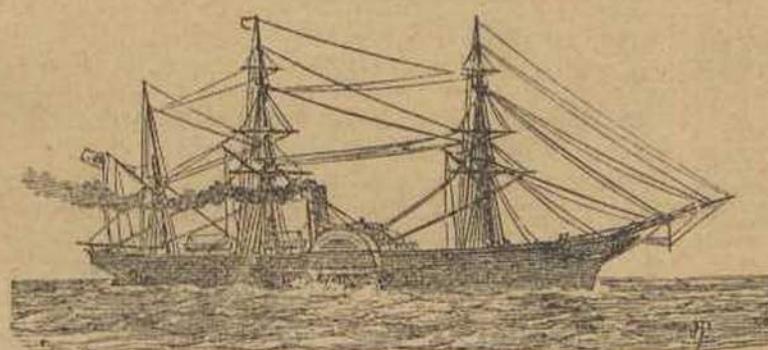
Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

**Royal Mail**



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

O paquete **ENIL**, sairá a 13 de janeiro

As accommodações para passageiros são inexcusáveis em conforto, havendo a bordo destes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

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

### AGENTES

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

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

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

COMPANHIA REAL		Colimb.-Figueira	Figueira-Colimb.	C. Sodré-Casc.	Caso.-C. Sodré	Abrantes-Guard	Guard-Abrantes	P. Novo-Setub.	Setub.-P. Novo
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
Part. Cheg.	Part. Cheg.	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.   8-43 t.	3-15 t.   3-42 t.	5-0 t.   5-26 t.
8-30 t.	7-10 m.	2-45 t.	4-0 m.	9-0 m.   10-39 t.	9-10 m.	11-50 m.   12-40 m.	8-43 t.   12-40 m.		
9-45 t.	10-40 m.	8-15 t.	6-45 m.						
Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.	Lisboa R.-Fig. <sup>a</sup>	Fig. <sup>a</sup> -Lisboa R.	Lisboa R.-Alfar.	Alfar.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Lisboa R.-Sacav	Pamp.-V. Form.	V. Form. Pamp.
4. <sup>as</sup> e sab.	2. <sup>as</sup> e 6. <sup>as</sup>	7-0 m.   5-40 t.	7-45 m.   6-15 t.	12-0 t.   12-15 t.	10-30 m.   11-40 m.	8-20 m.   8-35 m.	8-30 m.   8-45 m.	5-30 m.   2-35 t.	2-35 t.   6-28 m.
11-45 t.	5-50 m.	6-10 m.	12-25 t.	12-35 m.	10-40 m.	9-10 m.	9-20 m.	3-30 t.   9-15 m.	9-00 t.
11-10 m.	3-15 t.	5-0 m.	9-43 m.	12-0 t.   10-40 t.	10-42 t.	10-40 m.	10-40 m.	4-48 t.	10-54 m   12-40 t.
Lisb. C. S.-Porto	Porto-Lisb. C. S.	Lisboa R.-Alfar.	Alfar.-Figueira.	Alc. M.-Bemfica	Bemfica-Alc. M.	Lisboa R.-Cintra	Lisboa R.-Sacav	Pamp.-V. Form.	V. Form. Pamp.
7-30 m.	9-10 t.	6-45 m.	8-0 t.	6-50 m.	8-45 m.	8-22 m.	8-30 m.	5-45 t.   2-30 t.	2-30 t.   3-40 t.
Aveiro-Porto	Porto-Aveiro	5-0 m.	5-41 m.	6-55 m.	6-37 m.	8-20 m.	8-30 m.	5-0 m.   12-5 t.	1-8 m.   6-28 m.
4-0 m.	6-25 m.	4-15 t.	6-30 t.	5-51 t.	6-55 m.	10-25 m.	8-45 m.	3-15 t.   11-40 t.	9-45 m.   2-15 t.
11-10 m.	3-15 t.	5-0 m.	9-43 m.	7-30 t.	7-45 t.	12-22 t.	9-45 m.	5-45 t.   11-40 t.	1-40 t.   6-50 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	5-15 t.	5-41 m.	6-55 m.	6-37 m.	9-20 m.	9-45 m.	5-45 t.   11-40 t.	—
7-30 t.	5-15 m.	8-45 t.	6-0 m.	7-30 t.	7-45 t.	10-20 m.	10-30 m.	5-45 t.   11-40 t.	—
Lisb. R. S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C. S.	9-20 m.	8-22 m.	6-0 m.	7-0 m.	12-22 t.	10-30 m.	5-45 t.   11-40 t.	—
2. <sup>as</sup> 4. <sup>as</sup> e 6. <sup>as</sup>	3. <sup>as</sup> 5. <sup>as</sup> e sab.	9-20 m.	8-22 m.	7-0 m.	7-0 m.	9-0 m.	10-30 m.	5-45 t.   11-40 t.	—
7-30 m.	8-0 t.	9-30 m.	9-45 t.	9-0 m.	9-0 m.	9-20 m.	11-14 m.	5-45 t.   11-40 t.	—
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	12-0 m.	12-0 m.	9-0 m.	9-0 m.	10-20 m.	10-30 m.	5-45 t.   11-40 t.	—
7-30 t.	6-30 m.	7-0 t.	6-0 m.	9-0 t.	9-0 t.	12-22 t.	11-30 m.	5-45 t.   11-40 t.	—
Lisboa C. S.-Bad.	Bad.-Lisboa C. S.	12-0 m.	12-0 m.	7-0 t.	7-0 t.	9-0 t.	10-44 m.	5-45 t.   11-40 t.	—
7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	9-45 t.	8-0 t.	8-0 t.	9-15 t.	12-14 t.	5-45 t.   11-40 t.	—
Lisb. C. S.-Sant.	Sant.-Lisb. C. S.	12-0 m.	12-0 m.	8-0 t.	8-0 t.	12-0 m.	10-44 m.	5-45 t.   11-40 t.	—
2-0 t.	4-35 t.	6-45 m.	9-20 m.	12-30 t.	12-30 t.	12-0 m.	10-44 m.	5-45 t.   11-40 t.	—
Lisb. C. S.-Entr.	Entr.-Lisb. C. S.	4-30 t.	7-05 t.	12-30 t.	12-30 t.	12-0 m.	10-44 m.	5-45 t.   11-40 t.	—
4-0 m.	10-55 m.	4-45 m.	12-0 t.	4-30 t.	4-30 t.	12-0 m.	10-44 m.	5-45 t.   11-40 t.	—
11-0 m.	3-0 t.	5-50 t.	9-45 t.	5-02 t.	5-02 t.	12-0 m.	10-44 m.	5-45 t.   11-40 t.	—
Lisb. R.-Queluz	Queluz-Lisb. R.	12-30 t.	1-02 t.	2-0 t.	2-32 t.	12-30 t.	12-48 t.	12-0 t.   12-43 t.	1-30 t.
		4-30 t.	5-02 t.	6-30 t.	7-04 t.	2-0 t.	2-44 t.	2-0 t.   2-44 t.	3-44 t.

## Vapores a sahir do porto de Lisboa

**Açores**, vapor portuguez, **Açor.**  
Sahirá a **5** de janeiro.

Agente, Germano S. Arnaud,  
C. do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**Pará**

e Manaus, vap. portuguez, **Dona Maria.**  
Sahirá por todo o mez de janeiro.  
Agente, João Patrício Alvares Ferreira,  
R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>

**Africa Oriental**, pelo Canal de Suez, vap.  
allemano, **Admiral.**  
Sahirá a **10** de janeiro.

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



**Pará**

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

**Algarve**, vapor portuguez, **Gomes IV.**  
Sahirá a **16** de janeiro.

Agentes, Alberto R. Centeno & C.<sup>a</sup>,  
Largo dos Torneiros, n.<sup>o</sup> 5.



**Pernambuco**

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

**Bahia**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor  
allemano, **Olinda.**  
Sahirá a **22** de janeiro.

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



**Pernambuco**

Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap.  
allemano, **Hohenstaufen.** Sahirá a **19** de janeiro.  
Agente, J. P. A. Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>

**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemano,  
**Amazonas.**  
Sahirá a **8** de janeiro.

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



**Pernambuco**

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

**Barcelona**, Cette e Marselha, vapor frances,  
**Saint-André.**  
Sahirá a **9** de janeiro.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.



**Pernambuco**

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

**Bordeaux**, vapor frances, **Equateur.**  
Sahirá de **10** a **12** de janeiro.

Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>,  
R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**

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

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



**Pernambuco**

e Maceiò, vap. ingl., **Actor.**  
Sahirá a **12** de janeiro.  
Agentes, Garland Laidley, & C.<sup>a</sup>,  
R. do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>

**Havre** e Liverpool, vap. inglez, **Sobralense.**  
Sahirá a **10** de janeiro.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>,  
R. do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Rio de Janeiro**

e portos do Pacifico, vap.  
inglez, **Potosi.**  
Sahirá a **8** de janeiro.  
Agent., E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, C. do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>

**Havre** e Anvers, vap. frances, **Saint-Pierre.**  
Sahirá a **13** de janeiro.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>,  
R. dos Fanqueiros, 10.



**S. Vicente**

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

**Liverpool**, vapor inglez, **Minho.**  
Sahirá a **2** de janeiro.

Mascarenhas & C.<sup>a</sup>,  
T. do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Valencia**

Barcelona, Cette e Marselha, vapor  
fiancez, **Saint-Paul.**  
Sahirá a **14** de janeiro.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.

**New-York**, via **Açores**, vapor portuguez,  
**Oevenum.**  
Sahirá em principios de janeiro.

Agente, J. P. A. Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>



## 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 despezas 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 despezas 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	—
Gouveia .....	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 Souzelas e mais além sobre Lisboa.

## CONDICÕES GERAES

1.<sup>a</sup> — A expedição cujo trajecto seja inferior a 75 kilometros disfrutará, pagando por este minimo de percurso, a applicação dos preços do § 1.<sup>o</sup> da presente tarifa, sempre que resulte preço mais redusido de que o da Tarifa Geral.

2.<sup>o</sup> — Os transportes que se realisem n'um trajecto intermediario a qualquer dos grupos dos preços especiaes do § 2.<sup>o</sup> disfrutarão 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.<sup>o</sup> da presente tarifa.

3.<sup>a</sup> — 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.<sup>o</sup> — A Companhia reserva-se o direito de ampliar em tres dias o prazo legal de 15 dias: por te.

5.<sup>a</sup> — O regresso das saccas vasias terá logar gratuitamente dentro do prazo de 30 dias, a contar da data do despacho permittivo, para este fim os expedidores requisitarão nasas: ções de origem da remessa em cheio os respectivos valles de regresso; sendo o transportes taras vasias feito sem responsabilidade.

6.<sup>a</sup> — A applicação da presente tarifa especial fica sujeita ás condições da tarifa geral, que não seja contraria ás disposições que precedem.

7.<sup>a</sup> — A presente nulla e substitue a tarifa especial pequena velocidade n.<sup>o</sup> 4 de 2 de Fevereiro de 1895.

Lisboa, 20 de Dezembro de 1895.

O ENGENHEIRO DIRECTOR DA COMPANHIA

*Conde de Gouvêa.*