

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers — 1894

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



Anvers — 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

Annexos d'este numero

Tarifa especial n.^o 3, grande velocidade, do Sul e Sueste — Desembolsos.

Modificação da tarifa especial n.^o 2, grande velocidade, da Beira Alta — generos frescos, comestiveis, etc.

SUMMARIO

	Pag.
As vitorias portuguezas.	33
A nossa carta da Belgica, por A. Urban	34
Parte oficial. — Decreto de 11 de janeiro de 1896, do ministerio das obras publicas (Conclusão)	34
Tarifas do transporte	35
Estatisticas	36
Congresso internacional de caminhos de ferro, por A. Luciano	36
De Lisboa a Paris ou vice-versa em 39 horas	37
Notas de viagem — XIV — Great Eastern	38
Linha urbana do Porto	39
Outro trem rapido	39
A tarifa por zonas na Hungria	40
Parte financeira. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes	40 e 41
Os empregados dos caminhos de ferro dos Estados Unidos	42
Novo motor	42
Caminhos de ferro da Russia	42
O tunnel do Simplon	43
Linhas portuguezas. — Elevador de S. Sebastião da Pedreira — Lourenço Marques — Reparações de linhas — De Caes do Sodré a Alcantara	43
Linhas hespanholas. — Alhamilla a Almeria — Aguilas a Portilla — Calatayud a Teruel — Salamanca a Bejar — Jatiba a Alcoy — Bilbao a Santurce e Algarta — Inauguração de linhas em 1895	43
Linhas estrangeiras — França — Hollanda — China — Estado Livre do Congo — Republica Argentina — Australia	43
Mercado de metais	44
Arrematações	44
Casas recomendadas	45
Agenda d' viajante	45
Annuncios	46 e
Horario em 1 de fevereiro de 1896	47
Vapores a sahir do porto de Lisboa	47
	48

Victorias portuguezas

Ao encararmos os felizes successos das armas portuguezas em Moçambique, o nosso espirito, emocionado pela admiração, pelos feitos dos nossos valentes soldados, pela sua nunca desmentida intrepidez, pela sua coragem sem limites, e finalmente pelo seu prodigioso trabalho de dedicação e de sacrifício, levantou-lhes bravos freneticos.

Ao vê-los aqui, de regresso, abatidos e marcados pelo terrível paludismo das terras de África, a alma nacional—essa grande alma de um povo digno que pôde estar adormecido, mas não morto—estremeceu de jubilo n'uma expansão mixta de entusiasmo e de tristeza.

Mas a obra d'esses corajosos guerreiros foi mais longe do que elles mesmos pensaram a o atacar, resolutos, disciplinados e unidos como n'uma parada, legiões de pretos poderosas, ao arrostar com as inclemencias de

climas mortíferos. Acima dos resultados physicos d'essa campanha está ainda o resultado moral na afirmação de que não está ainda comprida a missão d'este povo, experimentado, como poucos, em todas as epochas da Historia.

De toda a recente campanha, não foi o seu brilhantissimo epílogo o facto principal, não foi certamente a prisão de um regulo poderoso, imbecil e ignorante, o que mais gloria trouxe ao exercito portuguez.

O acontecimento principal que a todos sobreleva foi o resultado moral d'essa lucta, foi o ter sahido dos campos de Marraquene, Coolela e tantos outros, não só a derrota de um revoltado, mas especialmente o inicio da restauração do nome portuguez de ha tanto abatido pela inercia a que nos votaramos.

Batalhando e morrendo em África, o nosso soldado mostrou aos ambiciosos da Europa que Portugal sabe, quer e pôde manter os seus direitos, ainda mesmo a troco de pesados sacrifícios.

O vencer o Gungunhana era muito, mas muito mais foi o salvar a dignidade nacional.

E foi esse o grandioso trabalho do soldado portuguez.

De facto, quando passava por axioma em toda a Europa a nossa fraqueza, quando o nosso abandono era apontado e criticado por todos os paizes, quando a par dos insultos de jornaes assalariados, recebiamos de governos que se dizem amigos affrontosas humilhações, não podíamos desejar melhor vingança do que esta que nos proporcionaram as ultimas guerras.

Aos que nos tomaram como fracos, mostrámos como se sabia morrer com valentia na Guiné, no sertão de Angola, e por fim em Lourenço Marques. Aos que se rião da nossa falta de recursos indicámo-lhes como se podia fazer face ao mesmo tempo aos revoltosos de Angola, aos de Timór, aos da Guiné, aos de Moçambique, e por ultimo aos da India.

Rejeitando todos os auxilios, encontrámos no valor do nosso exercito a força necessaria para nos fazer respeitar em tão distantes como diferentes paragens.

Para um paiz que estava considerado morto, é muito todo esse trabalho.

Para um paiz que quer viver, é pouco ainda.

Falta o resto.

Falta aproveitar este momento de felicidade, tão raro entre nós, completando o que se fez com amplas medidas de administração assentes em planos definidos e claros.

Temos sido accusados de não ter tino para nos governar e de não ter forças para nos fazer respeitar.

A ultima afirmativa desmentimol-a nós brilhantemente, como a poucos paizes tem sido dado fazer.

E' preciso desmentir a primeira.

E bem conjugados estes dois grandes elementos do progresso — boa administração e força — teremos conseguido o engrandecimento da Patria.

Tal é a nossa mais ardente aspiração.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 28 de janeiro de 1896.

Os paquetes de Ostende a Dover transportaram 115.044 passageiros em 1895, contra 118.844 em 1894 e 96.280 em 1893. Esta pequena diminuição explica-se pelo movimento excepcional havido em 1894 para a exposição de Antuerpia. Mas o numero de 1895 é ainda maior que o duplo dos de 1888 e 1889.

Nas bagagens, encommendas e pequenos volumes continuou o aumento, como se vê pelos seguintes numeros:

	1894	1895
Bagagens.....	64.389	69.154
Encommendas.....	77.222	84.750
Pequenos volumes	237.556	321.763

*

O ministro dos caminhos de ferro deu ha pouco uma audiencia aos delegados do *Cercle Anversois*: Antuerpia, margem esquerda. Eis o resumo do relatorio publicado sobre tal assumpto.

M. Vandenpeereboom declarou, em primeiro logar, que o seu maior desejo era ver realizar o resgate pelo estado do caminho de ferro do paiz dos Waes, mas que o contracto de resgate ainda não era definitivo.

Quando a camara dos representantes tiver votado os creditos necessarios, passará por Antuerpia uma nova linha internacional. Desde então as communicações tornar-se-hão necessarias entre as duas margens, quer por um tunnel metallico, quer por uma ponte construida a altura suficiente para permittir a passagem de navios.

O ministro dos caminhos de ferro, que tem mostrado o mais vivo interesse pelo engrandecimento das installações marítimas, declarou-se tambem partidario do projecto do desvio do curso do Escalda, de que mostrou as vantagens, tranquillizando certos delegados receosos de que este desvio tivesse consequencias nefastas no que respeita á profundidade do rio ao longo dos caes.

Julga o ministro que este aumento das installações marítimas necessitaria uma notavel extensão de rede de caminho de ferro.

Passando a outro assumpto, M. Vandenpeereboom expoz aos delegados de Antuerpia que o projecto do establecimento d'uma linha de vapores de carga entre Ostende e Londres, via Victoria-porto, encontrou da parte da imprensa ingleza séria oposição, da qual o jornal *L'Opinion*, de Antuerpia, se fazia echo.

Não comprehendia que este projecto tivesse tanta oposição dos Antuerpenses, e ainda menos que desse logar a que o dito jornal classificasse as diligencias do governo como *concorrencia desleal*.

«Não é o Estado que explorará a linha, disse o ministro: é uma companhia particular. O governo apenas concorrerá com um subsidio, e ainda sobre isto a minha opinião não está de todo formada.

«Creio mesmo que me limitarei a estabelecer para este serviço um regulamento especial de tarifas de caminhos de ferro.

«Não ha razão para crer que a linha de Ostende a Victoria-porto tirará um trafego importante a Antuerpia; ella não tem por fim senão o transporte de legumes, ovos, caça, fructa, emfim de todos os artigos que não pôdem supportar viagem longa.»

Estas mercadorias serão transportadas exclusivamente por comboios expressos até Ostende, de maneira a estar em menos de seis horas no mercado de Londres.

M. Vandenpeereboom está convencido que resultará d'ahi um augmento consideravel de trafego com a Alemanha do Sul, Alsacia-Lorena e Italia, augmento que nunca se poderia esperar do porto de Antuerpia.

Taes são, em resumo, as declarações do ministro dos caminhos de ferro, declarações absolutamente favoraveis como se vê.

*
A administração dos caminhos de ferro acaba de fazer certas modificações nas condições regulamentares para o transporte de passageiros e bagagens em serviço interno do Estado.

Sob reserva, segundo os casos, de poder seguir a direcção indicada no seu bilhete, o passageiro deve efectuar o trajecto de maneira a chegar o mais breve possível ao seu destino. Comtudo a administração dos caminhos de ferro reconhece-lhe o direito de se servir exclusivamente dos comboios ordinarios, ou dos expressos para os quaes pagou e dos que tenham carruagens da classe do seu bilhete.

Além d'isso distribuem-se actualmente duas novas classes de assignaturas semanais para operarios, validas a primeira para uma viagem simples por dia, a segunda para uma viagem de ida e volta por semana. Comprehende-se que para esta ultima especie de assignatura, e isto para evitar as fraudes, será rigorosamente exigida a apresentação de certificados.

Os bilhetes para uma viagem de ida e volta por semana são de dois talões: um corta-se na segunda-feira, o outro, válido exclusivamente para o sabbado, é conservado pelo assignante para obter a renovacão.

A. Urban.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de Obras publicas

Repartição de estradas, obras hydraulicas e edificios publicos

(Concluido do n.º 194)

27.^a — Toda a fixação e modificação de horarios ou de condições de serviço deverão ser aprovadas pelo governo antes de serem anunciadas ao publico, pela imprensa, nas estações, ou por outra qualquer forma.

28.^a — As alterações nas tarifas, depois de aprovadas pelo governo, serão anunciadas, pelo menos, com oito dias de antecipação.

29.^a — Os concessionarios ficam obrigados a prestar gratuitamente os seguintes serviços;

1.^a Transporte em qualquer comboio, que a direcção geral dos correios, telegraphos e pharoes designar, das ambulancias postaes e dos empregados que manipularem as correspondencias,

2.^a Concessão nos comboios em que não haja ambulancias postaes de um compartimento, em uma carruagem de 2.^a classe, para trasporte das malas de correspondencia publica e dos seus conductores;

3.^a Transporte de material dos correios, telegraphos e pharoes;

4.^a Limpeza externa das ambulancias postaes;

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

6.^a Licença para a collocação na linha telegraphica da via fereira, ou telephonica, das linhas telegraphicais do governo.

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

31.^a — Os concessionarios ficam obrigados a pôr à disposição do governo, por metade dos preços das tarifas geraes, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração da linha, quando elle precisar conduzir tropas ou material de guerra.

32.^a — Os concessionarios ficam sujeitos:

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

2.^a As leis e regulamentos sanitarios em vigor, tanto no que

respeita á execução e conservação das obras, como ao estado das officinas, estações e dependencias da linha ferrea.

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

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

35.^a — O uso da linha telegraphica ou telephonica será permitido, gratuitamente, para os despachos officiaes, e aos particulares mediante uma tabella estabelecida pelos concessionarios, de acordo com o governo.

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

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

38.^a — O caminho de ferro, com todos os edificios necessarios para o serviço e mais accessorios e dependencias, incluindo as linhas telegraphica ou telephonica, carris, coxias, travessas, e em geral toda o material fixo de qualquer especie, fica, desde a sua construcção ou collocação na linha, pertencendo ao domínio do estado para todos os effeitos juridicos, nos termos do direito commun e especial de caminhos de ferro.

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

39.^a — A concessão de que trata este alvará é feita pelo prazo de noventa e nove annos, contados da data do mesmo alvará.

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

41.^a — O deposito feito pelos concessionarios vencerá, sendo dinheiro, o juro que a caixa geral de depositos paga pór depositos identicos, e, sendo em titulos de dívida publica, o respectivo juro.

§ unico. Este deposito poderá ser levantado pelos concessionarios quando os trabalhos executados na linha tenham o valor equivalente a 3:000\$000 réis.

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

43.^a — A conclusão caducará:

- 1.^a Quando sejam excedidos os prazos marcados nas condições 3.^a e seu § unico, e 23.^a;

2.^a Se não começar a exploração dentro do prazo de um mez, depois de auctorizada pelo governo, nos termos da condição 24.^a;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Não pagaram direitos de mercê por os não deverem.

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

Dado no paço, a 11 de janeiro de 1896.—El-Rei.—Arthur Alberto de Campos Henriques.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 3 do Sul e Sueste—Reembolsos.—É esta uma tarifa que consideramos de absoluta utilidade, e desde muito deveria achar-se em vigor em todos os nossos caminhos de ferro.

Mas o que é facto é que nas linhas da companhia real, onde de ha muito ella vigora, pouco aproveitada tem sido, sem que saibamos explicar porque o publico não a utiliza quando tem que fazer os seus envios de commercio convindo-lhe garantir-se do valor da fazenda que, n'esse caso, não é entregue ao consignatario sem que esse valor seja integralmente pago, a não ser porque os seus preços são ainda elevados.

E se não o tem sido n'aquelle rēde, suspeitamos que menos o será na do sul e sueste a que principia amanhã a vigorar, e que acompanha este numero aos nossos assignantes.

Principalmente resultará isto do facto, estranho perfeitamente á administração do caminho de ferro, de sobre os seus preços se cobrar o imposto de selo que, para estes como para tantos casos, é carissimo.

Realmente parece-nos que não deviam mesmo estas operações estar sujeitas a tal imposto, e que só por um excesso de rigor interpretativo elle pôde incidir sobre ellas.

O reembolso não constitue uma remessa, posto que virtualmente assim se considere; o dinheiro que o consignatario abona, na estação do destino da mercadoria, não é transportado para a de origem, onde o reembolso foi pedido.

A operação limita-se ao envio de uma a outra estação de uma guia ou aviso de que a importancia do reembolso deu entrada na estação B, e portanto que a estação A pode entregar igual quantia ao seu dono.

O recibo que este passa deve ser, pois, no nosso entender, caracterizado na classe dos recibos entre particulares, e pagar, portanto, unicamente o selo de 20 réis, visto que a somma, segundo a tarifa, não pôde ser superior a 100\$000 réis.

Além d'este agravamento parecem-nos elevados os preços que teem sido adoptados para este fim e mais o são os fixados na nova tarifa que estamos analysando.

Um reembolso de 25\$000 réis, por exemplo, a mais de 300 kilometros pagará de transporte, guia e selo 200 réis; são 0,8 por cento, o que nos parece caro se se atende a que esta tarifa tem por fim facilitar as operações commerciaes complementares do transporte por caminhos de ferro.

Modificação da tarifa 2, gr. v. da Beira Alta.—Esta companhia, naturalmente levada pela concessão que a companhia real fez reduzindo a 10 kilogrammas o minimo do peso exigido para a applicação da sua tarifa n.º 1 para generos frescos, reduziu tambem a este minimo o peso da sua tarifa n.º 2 de grande velocidade, applicavel a identicos generos.

Fez bem, e o aumento de trafego que esta resolução lhe dará compensar-lhe-ha a diminuição de preços de

que o publico vae gosar, visto que até hoje as expedições inferiores a 30 kilos pagavam pela tarifa geral.

Bem sabemos, e aqui o temos sustentado, que os gastos de transporte são, regularmente, o que menos influe no custo da mercadoria no mercado consumidor; mas tambem não temos duvida de que as pequenas expedições de generos avariaveis precisam ser convidadas, por meio de tarifas economicas, a utilizar o transporte por grande velocidade, aliás ou não se transportam, ou se servem da pequena velocidade, com prejuizo do genero e do caminho de ferro.

Para tornar caras estas expedições basta o incrivel imposto do sello!

Ampliação de prazos das viagens d'excursão.—Por acordo entre todas as administracões portuguezas que entram na combinação d'esta tarifa, os prazos de validade dos bilhetes, fornecidos ao publico para viagens circulatorias ou excursões com itinerarios á vontade dos passageiros, vae ser ampliado ao duplo, tornando-se portanto assim esta tarifa de uma consideravel vantagem ao commercio que pôde melhor aproveitá-la para mandar á provincia os seus caixeiros viajantes.

Os prazos ficam sendo os seguintes:

Até 500	kilometros	30 dias
De 501 a 1000	"	60 "
" 1001 a 1500	"	80 "
" 1501 a 2000	"	100 "
" 2001 a 2500	"	120 "
" 2501 a 3000	"	140 "
" 3001 a 3500	"	160 "

Isto é n'este caso mais de cinco mezes.

E' bom notar que estes prazos ficam sendo mais do triplo, em certos casos, do que os que as linhas francesas tem para estes bilhetes que são:

Até 1500	kilometros	30 dias
De 1501 a 3000	"	45 "
" mais de 3000	"	60 "

Isto é, a tarifa portugueza fica sendo a mais ampla e liberal e a mais barata da Europa.

ESTATISTICAS

As contas da Companhia do caminho de ferro de Guimarães, respeitantes ao exercicio de 1895, mostram que o rendimento do trafego durante aquelle anno foi de 71:116\$611 réis ou mais 3:533\$083 réis que no anno anterior; o numero de passageiros foi de 189.440 e o seu producto de 40:875\$535 réis ou mais, em numero, 7.184, e em producto, 1:488\$895 réis do que no ultimo anno; o transporte em mercadorias de grande e pequena velocidade foi de 29.708 toneladas, ou menos 25 toneladas, e o seu producto de 29:540\$375 réis ou mais 2:013\$432 réis do que no exercicio anterior; a receita fóra do trafego foi de 700\$741 réis, a media annual kilometrica 2:071\$055 réis ou mais 103\$010 réis do que em 1894.

As despesas de exploração, incluindo as de reparações, sommaram 24:879\$115 réis, menos 711\$991 réis do que no anno anterior. Portanto o resultado liquido, deduzidas as despesas de exploração durante o anno, foi de 46:237\$496 réis ou mais 4:245\$074 réis do que no anno anterior, isto é, quasi 10 por cento livre.

D'aquelle resultado liquido, deduzindo-se as amortizações completas das contas geraes de despesas na séde da companhia de 1:294\$690 réis, impostos de transito

e sellos, e de bonus ao governo, de 4:465\$397 réis; contribuição industrial e predial 484\$218 réis, gratificações aos empregados relativas a 1894, réis 859\$500, e subsídios á sua caixa de soccorros 230\$545 réis, fica restando, como lucro liquido do anno, a quantia de 38:903\$146 réis, do qual se applicou a quantia de 27:066\$629 réis para o pagamento antecipado e total dos encargos geraes da dívida fluctuante da companhia, os quaes foram em 1895 menores de 972\$279 réis do que os do anno anterior, ficando portanto na conta de Lucros e Perdas d'este anno o saldo positivo de 11:836\$517 réis ou mais 3:695\$673 réis do que no anno preterito, para ser applicado ao dividendo do capital accionista.

Vê-se n'este exemplo como uma cuidadosa administração pôde conduzir uma companhia, que esteve perclitante, ao caminho da prosperidade.

Congresso internacional de caminhos de ferro

QUINTA SESSÃO

(Londres — 1895)

Questão duodecima

Camionagem

Organização do serviço de camionagem para entrega e recepção em domicilio das mercadorias expedidas ou a expedir pelo caminho de ferro.

RELATOR

Sr. TWELVETREES, chefe do serviço de mercadorias do norte inglez.

O facto predominante, que o congresso registrou n'este ponto, foi a entrega e recepção das mercadorias em domicilio pelo sistema de administração propria do caminho de ferro.

N'este sentido dá a Inglaterra o primeiro exemplo, apresentando, principalmente nos grandes centros commerciaes, as organizações mais completas e mais exclusivas.

Para immediata apreciação da importancia d'este serviço n'aquelle paiz basta enumerar a totalidade de cavalos que as principaes companhias possuem e ocupam na camionagem:

Companhias	Cavalos
Midland.....	4.400
Noroeste.....	3.800
Norte.....	2.000
Oeste.....	1.800
Leste.....	1.500
Lancashire e Yorkshire.....	1.500
Somma.....	15.000

Estes numeros são arredondados e comprehendem os cavalos ocupados nos serviços de manobras e de transporte de passageiros, mas estes serão quando muito 16 por cento do numero total.

Além d'isso, tres das companhias supramencionadas, afora o seu serviço proprio, tem como auxiliares algumas agencias importantes, de modo que o numero total efectivo de cavalos empregados na camionagem é muito superior ao que dão os numeros acima colligidos.

A rede do norte inglez tem 370 estações de mercadorias; em 95 o serviço de camionagem é feito por administração, em 50 por empreitada, e nas 235 estações restantes e de menor importancia não ha serviço organizado pelo caminho de ferro. Em seis das principaes estações o pessoal é composto de 1.400 empregados, homens e rapazes; a camionagem occupa 2.030 cavalos, numero exacto.

Paiz relativamente restricto em superficie, povo commercial até a medulla, raça apurada na equivalencia do tempo ao dinheiro, dão em natural resultado a necessidade da approximação do expedidor ao consignatario nas suas proprias residencias.

A pauta dos prazos de entrega, arca sagrada das praxes classicas e academicas das administrações do continente, cahiria debaixo dos apupos geraes, se alguém tentasse introduzil-a na Grã-Bretanha.

«Receber á tarde e entregar no dia seguinte pela manhã», eis o grande princípio que alli serve de base á regra que preside á organização do transporte das mercadorias.

A lei ingleza apenas supõe o *prazo razoável*. Entre nós, que muitas vezes pômos peias ao proprio movimento, o prazo razoável chegaria á *eternidade*. Na Inglaterra a prática tornou-o igual a *dezotto horas*.

E se por acaso atinge vinte e quatro horas, o expedidor ou consignatario, podendo provar que de ahí lhe adveiu um prejuizo qualquer, tem direito a reclamar indemnização pela importancia total d'esse prejuizo, e a administração tem de pagar, se não puder provar que houve um caso de força maior.

Grande velocidade, pequena velocidade, são, assim, termos que mal existem no vocabulario dos caminhos de ferro ingleses; igualmente, comboios mixtos, de passageiros e mercadorias, são apenas admittidos nas ultimas ramificações das rôdes, e ainda ahí o seu percurso pouco mais atinge do que um por cento do percurso total dos comboios.

Os transportes por comboios de passageiros são reduzidos ao que não pode ser transportado de outro modo: encomendas postaes, bagagens além da concessão gratuita, pequenos volumes, cavallos, carruagens e em geral mercadorias que possam sofrer deterioração, especialmente fructas, leite, peixe.

As excepções, quando as ha, sómente provam a tendência para augmentar a velocidade, que já tem a generalidade dos transportes e que, como dissemos, é regulada pela recepção n'um dia á tarde e entrega no outro pela manhã.

E nem por isso, n'esses casos de excepção, por exemplo nos transportes, á ultima hora, de mercadorias destinadas a navios que teem de partir em dias determinados, ha sobre-taxas ou queijando supplementos de preço; a tarifa applicada é a ordinaria.

De tal maneira, o caminho de ferro torna-se solidario com o commercio, reconhecendo a comunidade de interesses.

E' esse mesmo reconhecimento que leva os caminhos de ferro ingleses a empenharem-se na condução da mercadoria de domicilio a domicilio, repugnando-lhes esperal-a tranquillamente na estação ou deixal-a ahí á espera da vinda d'el consignatario.

Ganha a regularidade das expedições, e ganha o proprio serviço interno do caminho, que chega assim a desoccupar mais depressa os seus caes de mercadorias e a diminuir o numero de veículos, que pelo incremento do tráfego tornam cada vez mais dificeis as condições de accessibilidade dos pateos das estações. Processo excellente para suprir as deficiencias do espaço.

Em apoio do sistema é citado pelos ingleses o exemplo da sua estação de NINE ELMS, que tem a entregar quotidianamente ao mercado de Covent Garden, antes das seis horas da manhã, cerca de 600 toneladas de fructas e legumes, não empregando o caminho de ferro n'este serviço mais de 300 camiões.

Se as fructas e os legumes fossem entregues na estação aos diferentes consignatarios, teriam sido precisos 700 camiões, e a chegada ao mercado não poderia ser feita tão cedo, como é indispensavel.

Não podem os caminhos ingleses vedar á industria particular dos transportes os pateos das estações, em que teem estabelecido a camionagem por administração; a lei oppõe-se ao monopólio, mesmo que seja da propria administração d'elles.

Que fazem então? requintam no melhoramento do seu serviço, fazem com que este se torne modelo, para que todo o commercio o prefira.

N'um paiz que nós muito bem conhecemos, vimos já adoptado um maravilhoso sistema, diametralmente opposto a este, para combater a concorrência n'outra especie de viacão, e foi comprar a alfaia do inimigo, esmagar o successor do inimigo com uma contribuição municipal de guerra, ampliar e consagrar o solavanco, manter e glorificar o carro-plateia em pleno inverno.

Em França tambem os transportadores estranhos são considerados como uma verdadeira praga nas estações de maior importancia, e por isso o serviço de camionagem por administração, bem organizado, se oferece como o unico remedio para afastar ou rarear os carroceiros particulares, os quaes se acham ao abrigo dos regulamentos.

As companhias do P. L. M., do oeste e de Orleans, que em outro tempo recorriam á empreitada para a execução d'este serviço, tambem adoptaram o sistema da camionagem por administração e estão satisfeitas mesmo com o resultado financeiro da operação, na qual ficam a coberto das despesas.

A segunda das precipitadas companhias apresentou sobre este assunto uma interessante nota, inserida no boletim do congresso e relativa ao serviço, tanto em Paris, como na província.

Equalmente o Estado Belga enviou uma outra nota sobre o seu serviço de camionagem com o objectivo de libertar o commercio das exigencias dos intermediarios.

Por esta nota vemos que a rôde do Estado Belga, tendo chegado a resultados pessimos sob o duplo ponto de vista do serviço e da despesa, estabeleceu normas para os tres seguintes sistemas:

1.º — concessão com os encargos do fornecimento dos ca-

mões e cavallos, acompanhados pelos respectivos carroceiros e factores, e da recepção e entrega das mercadorias em domicilio por sua conta e risco, sendo a remuneração baseada sobre o numero e natureza das operações;

2.º — camionagem por administração, não fornecendo o arrematante senão os camiões com os cavallos e carroceiros, sendo o pessoal (factores) fornecido pelo caminho de ferro e a cargo d'este a responsabilidade da carga e descarga das mercadorias;

3.º — ultimamente, desde 1893, a adjudicação publica de todo o serviço por preço global (*à forfait*), dispensando a administração de longo e complicado trabalho de escripturacão, incumbindo ao arrematante a inteira responsabilidade do mesmo serviço.

Este ultimo sistema tem já sortido optimos efeitos.

Sómente a America do Norte, apesar de caminhar na vanguarda do novo mundo, se mostra apegada ás praticas primitivas, allegando os habitos do paiz, a exiguidade das estações e outras razões, que a maior parte dos congressistas reputou futeis e até contraproducentes.

Os expedidores e consignatarios, por via de regra, não estão ali em relação com os caminhos de ferro senão por meio de agentes intermedios de camionagem, ou elles proprios teem, cada um, serviço montado para esse fim.

Mas os representantes das administrações americanas foram levados de vencida, e um dos principaes por occasião da assembléa plenaria, acudiu a declarar que nos Estados Unidos não era geral a opposição ao sistema inglez, tendo pelo contrario a sua companhia, que administra o caminho de ferro de New-York a New-Haven e Hartford, muito empenho em applicar dentro de pouco tempo aquelle sistema nas suas cinco estações da capital, todas tendo, como as principaes de Inglaterra, atingido o limite maximo de serviço, que comportam.

Em resumo, o congresso ratificou o parecer da secção competente nas seguintes conclusões:

A remessa das mercadorias de casa dos expedidores para a estação e a sua entrega em domicilio dos consignatarios, de maneira regular e rapida, devem ser consideradas, com justa razão, como elemento essencial de boa exploração.

Se é verdade que a acceleracao do tráfego tem por efeito assegurar a melhor utilização do material circulante e das estações, não é menos verdade que o serviço de camionagem bem organizado e devidamente fiscalizado, ou antes dirigido pela propria administração dos caminhos de ferro, daria resultados analogos e pelo menos igualmente satisfactorios.

O congresso reconhece que, no tocante ás mercadorias diversas o melhor sistema nas grandes cidades consiste na execução do serviço por administração; para as cidades ou centros de segunda ordem convém adoptar o sistema de arrematação, que se concilia mais com as circumstancias locaes.

Bem intedido que o livre acesso das estações em caso algum poderia ser vedado ás agencias particulares de transportes; o bom funcionamento do serviço por administração e dos escriptorios filiaes no interior das cidades teria a grande vantagem de ao mesmo tempo satisfazer as necessidades do serviço da exploração em geral e prestar ao publico as maximas facilidades.

(Continua).

A. Luciano.

De Lisboa a Paris ou vice-versa em 39 horas

Parece que, finalmente, graças ás tenacissimas insistencias da administração da companhia portugueza, vamos ter um rapido *a valer* entre Lisboa e Paris.

O negocio não está ainda de todo resolvido, pelo que não podemos ainda dar a boa noticia de quando o novo serviço começará a vigorar, mas está bem encaminhado para que brevemente tenha a solução que tanto desejam os que se utilizam do sud-express para ir a Paris ou vir d'ali.

O caso dependia de que a companhia do Norte de Hespanha se oppunha a alterar a marcha d'este comboio no seu percurso, fundando-se em que não podia fazer manobrar tres materiaes em Medina a um tempo, reunindo ali o comboio descendente de Paris com o ascendente de Madrid, e o que ia de Lisboa e aqui havia de regressar.

Houve, portanto, que separar por completo o serviço, do que ainda resulta uma maior vantagem para o comboio directo para Portugal como adeante diremos.

O sud-express poderá partir de Lisboa ás terças e sextas pelas 6 horas da tarde e, chegando a Paris pelas 10 da manhã, terá feito o trajecto em 39 horas e alguns minutos, attentas as diferenças de meridiano.

O de Madrid sae d'aquella cidade aos domingos e quintas-feiras e seguirá a mesma marcha que hoje.

Em sentido descendente partira de Paris ás segundas e sextas-feiras para Madrid, seguindo a marcha hoje em vigor, e para Lisboa sahirá ás 7,25 da tarde, para aqui estar pelas 10 da manhã.

Como se pôde ganhar esta diferença, em relação ao horario actual, de perto de 5 horas e meia á ida e de 2 horas á volta?

Primeiramente porque, sendo o trem de Lisboa independente do de Madrid, a demora nas fronteiras pôde ser muito menor, por não haver que visitar bagagens que se destinem á capital da Hespanha, e sendo bem raras as que se dirigem aos pontos intermedios, entre Fuentes de Oñoro e Irun, as operaçoes das alfandegas hespanholas limitam-se á sellagem dos volumes para que possam transitar de uma a outra fronteira, visto que se destinam a paiz estrangeiro.

Depois evita-se a inqualificavel actual demora em Medina, parando o comboio apenas uns poucos minutos para toma d'agua. Depois ainda uma boa meia hora se poderá economizar, não tornando obrigatorio aos passageiros ir á gare do Norte como até hoje, fazendo seguir o comboio de Les Aubrais para a gare d'Orleans.

Como é sabido, quer dos viajantes de Lisboa quer dos transatlanticos que veem desembarcar aqui para se dirigirem ao centro da Europa, preferindo a maior despesa que isso lhes origina a continuar a viagem maritima, de que já estão fartos quando aqui chegam, quer d'uns quer d'outros, diziamos, raros, rarissimos são os que se dirigem directamente a Londres, á Belgica, á Hollanda, sem pararem em Paris.

Ora n'estas condições escusado é fazer-lhes perder meia hora para os levar á estação do Norte, podendo empregar a metade, a terça parte d'esse tempo para chegar ao hotel, na capital francesa.

E mesmo as que tenham que seguir logo para mais além, como os comboios para Londres, por Calais, sahem do Norte ás 11 horas e 50 minutos e para a Belgica, Hollanda e Alemanha ao meio dia e 40, chegando á gare de Ivry ás 10 horas ou pouco mais, teem sempre tempo de atravessar a cidade, de tomar qualquer refeição, etc., sem perigo de perder o comboio.

Bom será que se comprehenda que não deve sacrificar-se o maior numero, que é indubitablemente o dos que ficam em Paris, aos raros viajantes apressados que não querem entrar na magica cidade, e muito mais quando estes ainda lucram em commodidades, porque diferente é almoçar em qualquer bom restaurante ou hotel dos boulevards a ser compellido a servir-se do buffete da estação do Norte, posto que este faça excelente serviço, não tendo em volta da praça de Roubaix mais que restaurantes de infima classe.

Ora se o nascimento do verdadeiro rapido Lisboa-Paris coincidissem com a morte das quarentenas, não era tão bonito serviço?

NOTAS DE VIAGEM

XIV

O Great Eastern

Já lhes falei d'esta companhia ingleza, tratando, ha dois numeros, da grandiosa estação de Liverpool Street. Tratarei hoje de varios dados estatisticos que

tenho sobre a sua importancia e extensão dos seus serviços e do seu movimento.

A constituição d'esta hoje tão poderosa companhia data de 1836, tendo, então, o titulo de *Eastern Counties*, que só em agosto de 1862 foi mudado para o actual.

O primeiro troço de linha, entre Londres e Colchester, foi aberto em 1839, reunindo-se-lhe depois outras e outras linhas, de empresas diversas, até formar a grande rede que hoje mede uma extensão de 1.950 kilómetros.

Em questão de traçado, esta rede differenceia-se das demais redes inglesas. Estas ou se distinham especialmente a servir as grandes distancias como a *North Western*, ou ao tráfego internacional como a *Chatham Dower*, ou o suburbano como a *District* de Londres. A *Great Eastern* reune os tres fins: vae para o Norte até Doncaster, com o que serve de ligação entre o leste da ilha e o paiz de Galles e a Escocia, estende-se por toda a zona leste em direcção á Europa continental, servindo nada menos do que 14 portos marítimos, concentra em Harwich um importante serviço internacional para Dinamarca, Hamburgo, Rotterdam e Autuerpia, e aproveita ao mesmo tempo todo o tráfego a pequenas distancias, enroscando proximo de Londres um dedalo de pequenas linhas de serviço ligeiro em que tem 48 estações em continua actividade.

Depois, na area que cobre o nordeste de Londres, tem quasi o exclusivo absoluto; apenas uma outra rede lhe faz pequena competencia nos portos de Cromer e Yarmouth, sem que isso a obrigue a modificar os seus designios; — é monopolista d'esta parte do paiz — explora a seu modo, guiando-se só pelos seus interesses e pelas necessidades dos seus passageiros e expedidores.

Se virmos que esta area, em que as suas linhas se estendem, tem uns 160 kilometros de comprimento por uns 130 de largura, e que n'ella, além dos 14 portos que indiquei, se encontram grandes centros industriaes, como Norwich, Newmarket, Colchester, etc., calcularemos a grande massa de transportes que esta rede deve ter.

A receita da companhia durante o anno economico de 1894-95, isto é: a liquidação dos dois semestres ultimos, deu um grande saldo a favor, comparada com a dos dois anteriores.

As companhias inglezas liquidam as suas contas aos semestres, e é notável como o fazem logo no mez seguinte áquelle em que estes periodos terminam.

Por exemplo: as contas até 31 de dezembro de 1894 d'esta companhia foram apresentadas em assembléa geral de 29 de janeiro de 1895 acompanhadas de todas as estatísticas necessarias; as de janeiro a fim de junho em outra que se realizou em 30 de julho.

Como é que os serviços de fiscalização, estatística e contabilidade estão organizados, não sei; o que se vê é que muito havia que lucrar no continente se igual sistema pudesse implantar-se, porque elle permitte apreciar os resultados do exercicio findo a tempo de prover de remedio a qualquer inconveniente que tenda a diminuir o tráfego.

A receita n'esse anno economico foi de £ 4.373.414 contra £ 4.297.978 em 1893-94. A despesa foi de £ 2.562.203, contra £ 2.537.706 no anterior anno, sendo o saldo £ 1.811.211, explorando por conseguinte a 58,58 por cento.

O capital em 30 de junho ultimo era de £ 48.212.431.

O material circulante elevava-se a 993 locomotivas, 541 tenders, 3.075 carruagens, 1.087 fourgons, 35 omnibus, 17.125 wagons para mercadorias, 369 para balastro, 1.034 camions e 1.529 cavallos.

Além d'este material terrestre, a companhia possue uma frota marítima para o seu serviço continental que se eleva a 12 vapores de grandes dimensões (alguns de 302 pés de comprimento por 36 de largura) d'uma tonelagem de mais de 1.700 e com machinas da força de 5.000 cavallos.

Todos estes barcos são illuminados por electricidade.

Em 1894 foram por elles transportadas 134.000 pessoas, entre Harwich e o continente.

Deve-se notar que esta via é a mais preferida por todos que teem que seguir da Belgica, Hollanda etc., para o norte da Inglaterra, Escocia e Irlanda, por ser a mais curta e directa, não os obrigando a vir a Londres.

O numero annual de passageiros nos comboios passa de 82.000.000.

E se do artigo passageiros passamos ao de mercadorias, não encontramos menos motivos para admirar o enorme movimento que afflue ás linhas do *Great Eastern*.

Graças á enorme costa marítima que serve, os transportes de peixe que effectua para o interior são um grande elemento do seu trafego de grande velocidade.

Para este concorre tambem a fertilidade dos terrenos servidos pela ríde, em fructos e outros productos da terra.

Assim, são enormes os seus armazens de mercadorias que visitei em Londres; o de Bishopsgate, por exemplo, cobre uma superficie de 86.000 pés, e n'elle deram entrada ultimamente, n'un só dia, 1.683 toneladas, carregadas em 623 wagons, e sahiram 644 com 1.325 toneladas.

E' pasmosa a facilidade, rapidez e regularidade com que a descarga e arrumação d'esta enorme massa de trafego se faz em poucas horas, graças aos apparelhos hidráulicos que os armazens possuem e á organização do serviço.

Além d'estes armazens, que teem varios pavimentos servidos por potentes guindastes e elevadores, outros ha especiaes para cereaes, para algodão, generos coloniaes, queijos, etc., com apparelhos caloriferos que n'elles manteem uma temperatura regular. O armazem proximo da Catharine-doca mede uma area de 205.000 pés.

O peso de mercadorias transportado por anno eleva-se a cerca de 4.000.000 toneladas, não incluindo o carvão que se eleva a uns 3.000.000 toneladas.

Levar-me-hia longe a especificação das mercadorias transportadas por esta importante ríde. Como curiosidade direi que só de batatas se transportam, por anno, para Londres, 56.000 toneladas.

Tambem é certo que poucas capitais ha onde tanta batata se consuma.

Linha Urbana do Porto

O estado dos trabalhos em 31 de dezembro findo, segundo o relatorio pelo distincto director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, o sr. Justino Teixeira, fornecido á Associação Commercial do Porto, era o seguinte:

1.^o Troço — *Perfis o a 22.* — Os trabalhos das tres empreitadas, em que foi dividido este troço, teem continuado com toda a actividade, achando-se completamente acabada a segunda (passagem inferior da rua do Freixo) e em via de conclusão a 1.^a e a 3.^a, faltando apenas n'esta (viaducto de Rego Lameiro) o assentamento de parte do cordão e guardas.

As situações dos trabalhos d'estas empreitadas, referidas a 30 de novembro proximo passado, importaram no seguinte:

1. ^a empreitada.....	2:851#641 réis
2. ^a " "	1:100#000 "
3. ^a " "	10:423#249 "

Todas as obras estão executadas com a maior perfeição e solidez, especialmente o viaducto de Rego Lameiro, que é, seguramente, a obra mais importante d'estas empreitadas.

Estação Central. — Os trabalhos da estação central para exploração provisoria constituem uma empreitada com a designação de «Empreitada E.»

Esta empreitada tem tido um consideravel desenvolvimento, demonstrando os empreiteiros a sua competencia no modo por que teem dirigido os trabalhos, que, embora só devessem estar concluidos em setembro do proximo anno, pôde bem calcular-se que estarão terminados em abril proximo futuro.

Na situação referida a 30 de novembro findo foram abonados aos empreiteiros trabalhos no valor de réis 66:385#303, havendo por isso apenas a abonar-lhes a quantia de 21:614#697 para o completamento da importancia total da empreitada.

A obra mais importante d'esta empreitada, que falta concluir, é o muro de supporte da rua da Madeira.

Os aqueductos estão quasi concluidos.

As terraplenagens continuam com bastante desenvolvimento, sendo os transportes feitos por tracção a vapor.

O material de via para todo o lanço já se acha adjudicado, tendo sido abertos tres concursos publicos: um para carris e respectivo material de fixação, outro para placas e signaes e outro para travessas.

Um assumpto de grande importancia, relativo á estação central, se acha submettido á approvação superior, e que pôde bem traduzir-se de grande alcance para a construcção da estação definitiva e evidentemente de vantagens economicas para o Estado.

Consiste a proposta em construir immediatamente os tunneis completos do projecto definitivo, abrindo uma galeria na trincheira na frente dos mesmos tunneis em toda a largura da estação, a fim de se poderem construir rapidamente os dois tunneis que faltam e a parte correspondente do muro de testa.

Não posso remetter nota relativa aos serviços de exploração, por não estarem ainda n'esta epocha collectionados os elementos indispensaveis.

Outro trem rapido

Mais outro comboio de experiecia de velocidade extraordinaria se realizou na America, excedendo em velocidade os rapidos que em agosto se effectuaram entre Londres e a Escocia e em outubro no New-York Central, e das quaes démos noticia.

Este partiu da estação de Chicago, pertencente á companhia *Lake Shore and Michigan Southern*, para Buffalo, percorrendo os 817 kilometros, que separam estas duas estações, em 8 horas, 1 minuto e 7 segundos, isto é com uma velocidade commercial de 102 kilometros e uma velocidade média de marcha de 104.

O trem compunha-se de dois salões de 41,6 toneladas, uma carroagem particular de 54; total 137,2 toneladas, e foi traccionado até o kilometro 679 por uma locomotiva das menos fortes das machinas express ultimamente construidas nos Estados Unidos, tendo quatro rodas conjugadas de 1^m.83 e com bogie, cylindr

de 3,432 de diametro e de 0,610 de curso, desando 46,8 toneladas em ordem de marcha e 74,4 com o tender. Os 137 kilometros restantes foram feitos com uma machina de 6 rodas conjugadas e com *bogie* em virtude da outra machina não ter capacidade no tender para um tão longo percurso sem paragem.

A marcha foi a seguinte:

	Velocidade média
South-Chicago—Partida.....	3 h. 29' 27"
Elkhart 140,2 ^k —Chegada.....	4 » 54' 53" 98,8
" —Partida.....	4 » 57' 4"
Toledo 213,4 ^k —Chegada.....	7 » 1' 39" 102,8
" —Partida.....	7 » 4' 7"
Paragem em plena via de 2' 5" por causa d'um signal.	
Cleveland 172,5 ^k —Chegada....	8 h. 50' 13" 97,6
" —Partida	8 » 51' 58"
Erie..... 152,8 ^k —Chegada ...	10 » 17' 30" 107,2
" —Partida	10 » 19' 48"
Buffalo.... 137, ^k —Chegada ...	11 » 30' 34" 116,8

Deve-se notar que o perfil da linha é excellente, havendo patamares de 120 kilometros, sendo as maiores inclinações de 3 a 4 millimetros.

Com um tal perfil e com o peso do carril adoptado desde muito na America, não admira que se consigam d'estes milagras de velocidade; nem é vergonha que no nosso paiz montanhoso, onde rampas continuas atingem 20 m/m e repetidas curvas descem a 300 metros, não possamos conseguir velocidade superior a 65 kilometros.



A tarifa por zonas na Hungria

Era uma vez uma tarifa!

Segundo o exemplo dos caminhos de ferro do estado da Austria, a direcção dos caminhos de ferro do estado da Hungria está tratando de aumentar as tarifas para o transporte de passageiros e de mercadorias, aumento que incidirá principalmente sobre o trafego local.

Este aumento não é o primeiro que se faz desde que em 1892 os caminhos de ferro do estado da Hungria estabeleceram a tarifa por zonas.

Pouco depois de vigorar aquelle sistema, foram elevados os preços applicaveis ao transporte de passageiros nas zonas mais afastadas, e aumentados tambem os preços do transporte de mercadorias em pequenos percursos.

Trata-se agora de obter maior receita para fazer face a gastos extraordinarios causados pela construcção de novas locomotivas, wagons etc.

Por isto se vê que produziu bem pouco lisongeiro resultado o sistema de tarifas por zonas, a que largamente nos referimos quando em Portugal se pensou no seu estabelecimento.

A direcção dos caminhos da ferro do Estado reconheceu já os inconvenientes do sistema, ficando tambem convencida de que fez mau negocio em tomar a seu cargo a exploração de linhas pertencentes a empresas particulares.

O aumento proposto para a tarifa de mercadorias é de 7 %, e o que recahirá sobre a de passageiros attingirá 18 %.

Damos os parabens aos que imaginaram a peregrina invención do ministro Baross adaptavel no nosso paiz, por o bom senso da commissão, que para esse estudo se chegou a nomear, lhes ter evitado um tão triste engano.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de janeiro de 1896.

A quinzena que hoje finda correu em geral pouco animada. A chegada das forças expedicionarias e os festejos publicos em sua honra absorveram quasi por completo as attenções e não deram margem para que se pensasse muito em negócios. A situação geral não melhorou, e por mais que se procure attenuar o real aspecto das cousas economicas do paiz, o que é certo é que o estado de crise geral pouco se tem modificado. No entretanto o augmento das receitas aduaneiras do anno de 1895 e a progressão accentuada nos ultimos seis meses levam a crer que os titulos da nossa dívida externa poderão contar este anno com uma participação superior em cerca de 400 ou 450 contos á que tiveram o anno passado.

O cambio do Rio de Janeiro continua na baixa e não parece provavel que por estes dois ou tres annos mais proximos soffra alteração sensivel no sentido da alta, visto que este factor é essencialissimo para que a republica brazileira reconstitua as suas finanças. Em quanto o tesouro não tiver bem constituidas as suas reservas em ouro, podendo desafogadamente satisfazer os seus encargos e compromissos, a situação cambial não se modificará. Vê-se que a administração da fazenda publica brazileira está sendo bastante cuidadosa e previdente. A consolidação do regimen actual depende essencialmente da completa reorganização das finanças do paiz e essa está sendo, como se vê, a principal preocupação dos homens de estado, embora luctando com serias dificuldades.

*
Na quinzena houve abundancia de dinheiro, mantendo-se as taxas de 6 p. c. para reportes, e de 5 1/2 e 6 p. c. para descontos. As inscrições conservaram-se firmes, regulando de 36,28 a 36,36 j. r. as de assentamento, e a 36, 36,10 os de coupon, tambem j. r. As obrigações de 4 p. c. com premios cotam-se a 16\$950, as de 4 1/2 internas d'assentamento a 49\$000, 49\$300, 49\$500. As obrigações Loanda-Ambaca ficam a 75\$000 réis, mas creio ter razões para suppor que em poucos meses terão atingido 80\$000 réis. As acções dos bancos manteem-se firmes nos seus preços, não havendo vendedores: as do Banco de Portugal regularam a 128\$000, do Lisboa & Açores a 107\$000, as do Commercial de Lisboa a 106\$500 e 107\$000, as do Ultramarino a 63\$000 com tendencia para alta.

A procura cambial tem sido pequena e os cambios continuam a baixar. O cheque sobre Londres tem regulado a 42 e 42 1/2, e sobre Paris a 677 e 679. As libras venderam-se a 1\$200 e 1\$250 réis. Por meados do mez de fevereiro, que amanhã começa, são esperados do Brazil bastantes saques, especialmente com destino á praça do Porto, resultado das liquidações do anno de 1895 (dividendos e lucros commanditários).

*
A sessão legislativa tem corrido despida do mais simples interesse, não se tendo ainda discutido projecto algum de importancia. Apenas n'uma das ultimas sessões foram apresentados para ratificação tres tratados de commercio a saber:— entre Portugal e a Russia (9 de julho de 1895), entre Portugal e a Hollanda (5 de julho de 1894 e accordo supplementar de 9 de fevereiro de 1895) e entre Portugal e a Noruega (31 de dezembro de 1895). Attendendo a antigas e creio que bem justificadas reclamações do commercio africano, o sr. ministro da marinha acaba de nomear uma comissão encarregada da revisão das pautas de 1892. Esta é realmente uma das questões mais palpitantes da nossa administração colonial no actual momento. Oxalá que a comissão se compenetre bem da elevada missão e estude com sinceridade e com lealdade tão importante assumpto. Tambem ouvi falar n'um projecto de remodelação completa do regimen financeiro das províncias ultramarinas.

J. F.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel	
Londres 90 d/v.....	42 3/8	42 5/16	Desconto no Banco de Portugal. 6 0/0
" cheque.....	42 3/16	42 7/8	No mercado..... 6 0/0
Paris 90 d/v.....	672	674	Agio Buenos Ayres 204
" cheque.....	677	678 1/2	Cambio Brazil.... 9 1/8
Berlim 90 d/v.....	273	274	Premio libra.... 1\$160
" cheque.....	277	279	
Francfort 90 d/v.....	273 1/2	274 1/2	
" cheque.....	277 1/2	279 1/2	
Madrid cheque	940	950	

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

BOLSAS	JANEIRO													
	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	31
Lisboa: Inserções assent....	-	-	36,30	-	-	-	36,30	36,28	36,35	36,35	36,30	36,25	-	36,25
» coupon.....	36	36	35,99	-	-	-	36	-	36	36	36	35,95	35,90	36
Obrig. 4% 1888.....	16.950	-	16.950	-	-	-	-	-	16.950	16.950	16.950	17.000	17.000	-
» 4% 1890 assent....	43.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43.500	-	-
» 4% 1890 coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43.500	-
» 4% 1890 externo	-	-	-	-	-	-	-	49.300	-	49.500	49.500	-	49.500	-
» 4½% assent.....	-	-	-	-	-	-	49.000	-	-	49.500	49.500	49.500	49.300	49.500
» 4½% coup. int....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49.500	49.500	49.500	49.300	49.500
» 4½% externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	128.000	-	-	-	128.500
» Comercial.....	-	-	-	-	-	-	106.000	-	-	-	-	-	106.000	-
» N. Ultramarino...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62.500	62.600	-	63.000	-
» Tabacos coupon....	-	-	67.100	-	-	-	-	-	-	68.000	68.500	69.000	69.000	70.000
» Comp. Real.....	13.300	-	-	-	-	-	-	13.300	13.300	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%.....	94.000	94.000	-	-	-	-	94.000	94.000	94.000	94.000	-	-	-	-
» 5%.....	94.500	-	-	-	-	-	91.500	91.000	-	91.500	-	91.500	-	-
» Comp. Real 3%.....	-	-	-	-	-	-	-	29.500	-	-	-	-	-	-
» C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	25.500	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa.....	73.000	-	73.000	-	-	-	75.000	75.000	75.000	75.000	-	75.000	75.000	75.000
Paris: 3% portuguez	25,37	25,50	25,50	25,50	25,50	25,50	25,50	25,56	25,56	25,50	25,43	25,50	25,43	25,50
Acções Comp. Real.....	-	56,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	59	-	-
» Madrid-Caceres	39	-	-	40	40	40	40	-	-	-	-	-	-	-
» Norte de Hespanha	-	98	97,50	97,50	95	97	96,50	99	-	-	-	99	99	-
» Mad. Zaragoza.....	131	123,40	-	135	132	132,50	134	137	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes.....	-	-	125	-	-	123	-	125	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real.....	123	124	123,50	124	124,50	124,75	123,75	123	122,50	123	123	124	124	-
» C. Beira Alta.....	82	82	82	83	82	82	81	81,50	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	-	-	124	124,50	126,50	125	123	123,25	-	-	-	-	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)	227	229,50	229	229	229	229	228	230	-	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez....	25,25	25,62	25,62	25,62	25,62	25,62	25,62	25,62	25,62	25,62	25,62	25,62	25,62	25,62
Obrig. Atravez Africa.....	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	-
Amsterdam: Atravez Africa.....	62,75	62	62,75	62,75	62,75	62,50	63	63	63	63,75	63,75	64,50	64,50	-
Bruxellas: Atravez Africa...	71	71	62,25	62,25	62,25	62,25	63	63	63	63	63	63	63	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1895-96			1894-95			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometr.	Kil.	Totaes	Kilometr.	1895-96	1894-95	1895-96	1894-95	1895-96	1894-95
COMPANHIA REAL	de a	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede	8 14 Janeiro	693	49.643.000	71.634	690	45.051.588	65.292	98.392.000	90.103.176	8.288.824	-	-	-
e nova não garantida.	15 21 "	"	49.178.000	70.963	"	45.051.588	65.292	147.570.000	135.154.764	12.415.236	-	-	-
Nova rede garantida.	8 14 Janeiro	380	6.297.000	16.571	380	5.319.412	13.998	12.511.000	10.638.824	1.872.176	-	-	-
15 21 "	"	6.561.000	17.265	"	5.319.412	13.998	19.072.000	15.958.236	3.113.764	-	-	-	-
Sul e Sueste...	10 16 Dezemb	475	13.060.720	27.496	475	11.266.390	23.718	695.125.355	614.915.140	210.215	-	-	-
"	"	13.783.670	29.018	"	13.271.685	27.940	708.909.025	708.186.825	722.200	-	-	-	-
Minho e Douro.	-	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-	-	-
24 31 Dezemb	253	7.954.248	34.440	253	8.031.396	31.745	310.460.042	292.043.928	18.416.114	-	-	-	-
Beira Alta.....	1 7 Janeiro	"	6.343.188	25.072	"	5.750.706	22.730	6.343.188	5.730.706	592.482	-	-	-
8 14 "	"	5.919.214	23.396	"	4.741.453	18.740	12.262.402	10.491.859	1.770.543	-	-	-	-
Nacional (Mrandella e Vizzeu).....	10 16 Dezemb	105	1.387.286	13.212	105	1.568.077	14.934	63.839.609	60.411.473	3.428.436	-	-	-
17 23 "	"	1.268.673	12.082	"	1.721.718	16.397	65.108.282	62.132.891	2.975.391	-	-	-	-
24 31 "	"	1.483.655	11.272	"	1.497.247	14.259	66.291.937	63.630.138	2.651.799	-	-	-	-
15 21 Outub.	34	1.465.260	43.095	34	1.406.065	41.354	58.949.126	55.969.830	2.979.296	-	-	-	-
Guimaraes.....	22 28 "	"	1.405.430	41.327	"	990.720	29.138	60.35					

Os empregados dos caminhos de ferro dos Estados Unidos

Segunda uma estatística relativa ao anno de 1894, ultimamente publicada, era de 779.608 o numero de empregados dos caminhos de ferro dos Estados Unidos, divididos pela forma seguinte:

Classificação	Quantidade
Chefes de serviço.....	7.035
Empregados.....	24.779
Agentes de estações.....	28.199
Pessoal das estações.....	71.150
Machinistas.....	35.466
Fogueiros.....	36.327
Conductores.....	24.823
Pessoal dos trens.....	63.417
Mechanicos.....	29.245
Carpinteiros.....	36.328
Outros operarios.....	84.359
Chefes de secção.....	29.660
Pessoal da via.....	50.711
Agulheiros.....	43.219
Telegraphistas.....	22.145
Trabalhadores braçais.....	7.469
Outros operarios e empregados.....	85.276

Em 1891, o numero total de empregados e operarios era de 784.285; em 1893 passou a ser de 873.602 em consequencia da exposição universal do Chicago, diminuindo consideravelmente em 1894, anno a que nos referimos, devido á crise geral dos caminhos de ferro.

Novo motor

Mr. Herbetz descobriu um novo sistema para a tracção dos tramways, empregando a expansão do acido carbonico liquido, o qual possue, sob um pequeno volume, uma potencia considerável.

Segundo as explicações do referido senhor, o acido carbonico, encerrado no estado liquido n'um reservatorio, penetra no estado de gaz a alta tensão no espaço livre comprehendido entre a dupla parede d'uma caldeira cheia de carbonato de soda e de potassa seguindo depois por uma serpentina mergulhado em parte n'um reservatorio contendo soda caustica, para os cylindros da machina motora, depois de ter adquirido na sua passagem uma certa temperatura.

A New-York Power Cº, em Nova-York, preconiza, sob estes principios, a utilização da força accumulada no acido carbonico levado ao estado liquido, para a tracção dos tramways.

Cada vehiculo leva um recipiente cheio de acido carbonico liquido, comprimido a 70 kilogrammas por centimetro quadrado, o qual deixa escapar atravez uma valvula este acido carbonico para ir actuar sobre os cylindros, pondo em movimento o pistão.

O consumo de acido carbonico está avaliado em 4,5 kilogrammas por 24 cavallos-horas, o que corresponde a uma despesa de cerca de francos 1,50 por cavallo e por dia.

Caminhos de ferro da Russia

A comissão especial, nomeada pelo governo russo para estudar a construcção de novas linhas e a direcção a dar ás que estão já auctorizadas, tem-se ocupado

do assumpto em varias sessões, tratando-se tambem n'uma d'ellas do estabelecimento de pequenas linhas ferreas destinadas a alimentar as grandes vias da bacia do Donetz.

Pensa-se tambem em transferir á sociedade dos caminhos de ferro do Sud-Este um certo numero de linhas que se desligarão do caminho de ferro do Donetz pertencente ao Estado, especialmente as de Lissitchansk, Popassnaïa, Debatsévo, Longansk, Iverovo e Hatsepetovka, n'um total de 330 verstes.

Esta transferencia terá provavelmente logar e, para tornar a exploração d'esta rede ainda mais vantajosa, o governo russo consente que a referida companhia faça a construcção de muitas linhas auxiliares no Donetz.

A comissão indicou a urgencia de se construir tres novas linhas: a primeira irá de Krestnaïa aos ricos jazigos de carvão de Khronstal e de Bekow; as outras duas ligarão os jazigos de anthracite de Onspensk e as hulheiras de Belaia e Olkovo com as estações de Mekhovaïa e Yuhienka.

O tunnel do Simplon

E' certo que o governo italiano está altamente empenhado em usar a sua influencia para conseguir as subvenções provincias que são indispensaveis para a realização da grande obra do Simplon, como já noticiámos.

A camara do commercio de Milão, por sua vez, usando da enorme influencia que tem no paiz, procura fazer com que Milão e Genova só concedam subvenções depois de regulamentada a questão de tarifas.

O que a camara do commercio deseja, resume-se no seguinte:

Que a base das tarifas aceitas pelos caminhos de ferro italianos seja a applicavel ao trafego do Simplon; que as convenções que a linha de Jura-Simplon conclua ou venha a concluir com outros caminhos de ferro, e das quaes resultem tarifas de transito mais favoraveis que aquellas que são applicaveis ao transito de e para Italia, sejam igualmente applicadas ao transito interno; que as administrações dos caminhos de ferro italianos e suíssos procurem obter dos caminhos de ferro allemaes, franceses e belgas, tarifas as mais favoraveis que possível fôr para o transito italiano que transponha as fronteiras suíssas.

A convenção foi assignada em 25 de novembro ultimo entre os delegados dos governos italiano e suíssos, e trata da construcção e exploração do caminho de ferro de Brigue a Domodossola pelo Simplon.

O trabalho de construcção é dividido em tres secções: 1.^a— linha de accesso de Brigue até a extremidade norte do tunnel principal; 2.^a— o grande tunnel e a via de accesso a partir da extremidade sul até a estação de Isella; 3.^a— o *raccordement* de Isella a Domodossola.

O ponto de juncção internacional ficará dentro do tunnel a 9.100 metros da entrada norte e 10.630 da saída sul.

As linhas de accesso deverão ser estabelecidas de modo a permitir um grande trafego internacional e o leito terá a largura suficiente para o assentamento de duas vias, não obstante se construir apenas uma só, ficando a segunda para quando a linha attingir determinado rendimento. As curvas não terão menos de 300 metros de raio. A inclinação das rampas não poderá exceder 10^{mm} por metro sobre a vertente norte e 25^{mm} por metro sobre a do sul.

A duração dos trabalhos está avaliada, aproximadamente, em 8 annos, mas este prazo só poderá ser fixado com exactidão dois annos depois de começada a perfuração do tunnel.

A companhia do Jura-Simplon só inaugurará os trabalhos de construcções, quando os dois governos tiverem reconhecido a existencia de capitais sufficientes.

A companhia será obrigada a estabelecer a segunda via, logo que as receitas brutas kilometricas atinjam 40.000 francos sobre a secção Brigue-Domodossola.

O contracto contém mais disposições relativas aos transportes, tarifas, communicações postaes e telegraphicais.

LINHAS PORTUGUEZAS

Elevador de S. Sebastião da Pedreira. — Deve ser amanhã vendido na alfandega, com abatimento de metade do seu valor, o material que ali tem estado depositado e se destinava á construcção d'esta linha.

Lourenço Marques. — Sobre esta linha diz o nosso auctorizado collega *Noridades*:

«No tocante ao caminho de ferro de Lourenço Marques, sabemos que o sr. ministro da marinha expediu as instruções mais terminantes, para que a linha possa satisfazer a todas as exigencias do trafico valioso, que a procura, e que tem sido contrariado por falta de material e de installações idoneas. As ordens transmittidas ao sr. governador interino da província auctorizam e recommendam a adopção das providencias que forem julgadas necessarias para fazer cessar as justas queixas do commercio.»

Reparações de linhas. — A companhia real vae anunciar muito brevemente uma adjudicação de 40.000 travessas de pinho creosotadas para reparações diversas nas suas linhas.

Entre Caes do Sodré e Alcantara. — O sr. Maury, engenheiro director das obras do porto de Lisboa, cedendo ás repetidas instâncias da Companhia Real, vae imprimir a maior actividade aos trabalhos de terraplenagem necessarios para o assentamento da segunda via na linha entre Caes do Sodré e Alcantara, de forma a que o serviço dos comboios no proximo verão já se possa fazer com toda a regularidade.

LINHAS HESPANHOLAS

De Alhamilla a Almeria. — Deve estar concluido brevemente o assentamento da via d'esta linha ferrea, começando logo depois o transporte de mineraes.

De Aguilas a Portilla. — Organizou-se uma companhia que se propõe construir um caminho de ferro que, partindo do porto de Aguilas, passe pela serra de Almagrera, toque nas fundições de Pozo del Esparto, Los Lobos e Mairena, atravesses os estabelecimentos de Arteal e Herrerias, indo terminar em Cuevas, n'uma estação situada provisoriamente em Portilla.

Calatayud a Teruel. — No proximo dia 13 serão inauguradas em Villafeliche os trabalhos de construcção d'este caminho de ferro.

Foi já sancionada pelo governo hespanhol a transferencia d'esta linha á companhia do caminho de ferro central de Aragão.

Salamanca a Bejar. — Deverá ser inaugurado em 15 de fevereiro o troço do caminho de ferro transversal, comprehendido entre Salamanca e Bejar.

Jatiba a Alcoy. — Consta que se fez um contracto entre a companhia dos caminhos de ferro do norte e D. Gabriel Moreno Campo para a construcção da linha de Jatiba a Alcoy, na parte comprehendida entre Onteniente e Alcoy.

Bilbao a Santurce e Algarta. — Realizaram-se as experiencias officiaes do tremvia electrico de Bilbao a Santurce, Arenas e Algarta. Segundo referem os jornaes de Bilbao, deram essas experiencias os resultados mais lisongeiros.

Inauguração de linhas em 1895. — Durante o anno de 1895 foram abertos ao serviço 577 kilometros de linha ferrea assim distribuidos:

Companhia de Madrid-Zaragoza e Alicante, Linha de Valladolid a Ariza 255; companhia do Sul de Hespanha, secções de Baesa a Quesada e de Guadix a Almeria 154; companhia de Zaragoza ao Mediterraneo, secção de Puebla de Hijar a Alcañiz 32; sociedade Mineira e Metallurgica de Peñarroya — Linha de Peñarroya a Fuente del Arco (via estreita) 69; companhia do caminho de ferro de Elgoibar a Deva e San Sebastian, secção de San Sebastian a Zarautz (via estreita) 26; companhia do caminho de ferro de Olot a Gerona, secção de Salt a Amér (via estreita) 23; companhia de caminhos de ferro de Grao a Valencia e Turis, secção de Picasent a Carlet (via estreita) 18; caminho de ferro economico de Carlet a Villanueva de Castellon, secção de Carlet a Alberique.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

As receitas brutas realizadas pelas seis grandes companhias de caminhos de ferro de França, durante o anno de 1895, accusam um aumento de 27.222.516 francos.

A rede do Estado teve tambem importante aumento das suas receitas na importancia de 1.500.000 francos.

Uma idéa original. Mr. Pierre Giffard, fez publicar no *Petit Journal* um artigo no qual apresenta a idéa de se vender *por grosso*, kilometros anonymos; isto é: o passageiro compraria 800, 1.500 kilometros, etc., de percurso em determinada linha ferrea.

É claro que, para isso, o caminho de ferro faria reducção nos preços ordinarios, e mr. Giffard fixa, para 800 kilometros, 25% de reducção, para 1.500 30%, para 5.000 40% e para 10.000 50%.

Como se vê o auctor da idéa fez tudo: plano e tarifas.

Esqueceu-se porém de notar os grandes inconvenientes que a pratica traria ás companhias e ao público.

Um d'esses inconvenientes, bem importante por signal, seria o immediato estabelecimento de agencias para vendas a retalho por preços sempre inferiores aos que o caminho de ferro levasse.

D'isso resultaria prejuizo para a companhia, ou para o Estado se fosse d'este a linha, e descontentamento do publico que não encontraria no serviço do caminho de ferro a igualdade a que tem direito.

Mr. Guyot-Dessaigne, ministro das obras publicas, fez publicar um decreto estabelecendo o limite da idade para os funcionários que prestam serviço nas linhas do Estado.

Esse limite é de 75 annos; passada esta idade todos os empregados são obrigados a reformar-se.

Já aqui dissémos que o parlamento frances fizera profunda alteração no orçamento de caminhos de ferro do corrente anno. Referimo-nos então á camara dos deputados e á sua comissão especial encarregada de examinar aquelle importante documento publico. Pois apesar das modificações introduzidas pela primeira camara, o senado frances ainda encontrou maneira de deduzir 2 milhões de francos da verba de garantia de juros aos caminhos de ferro.

HOLLANDA

Renovando as experiencias já feitas, a sociedade dos caminhos de ferro do Estado e do Grande Central neerlandez estabeleceram a venda de cadernos dando direito a um percurso de 1.000 kilometros e validos por um anno.

O preço d'esses cadernos é de 30 florins (63 francos) para a 1.^a classe, 22 florins (46,20 francos) para a 2.^a e 15 florins (31,50 francos para a 3.^a). Podem ser utilizados pelo possuidor ou por pessoas que o acompanhem.

A partida o passageiro inscreve no caderno a estação da partida, a de chegada e o numero de passageiros.

Para os pequenos percursos é grande a economia d'estes bilhetes sobre os ordinarios, quer simples, quer de ida e volta.

Para as grandes distancias a vantagem é menor, sendo preferiveis os bilhetes de ida e volta, sempre que o passageiro não se preocupe com o prazo de regresso.

CHINA

Affirma um correspondente de um jornal estrangeiro que o governo chines resolveu não dar concessões de caminhos de ferro a empresas estranhas. Parece mesmo provavel que o governo concentre nas suas mãos a construcção de todas as linhas ferreas,

ESTADO LIVRE DO CONGO

O Estado Livre resolveu construir um novo caminho de ferro para ligar as margens do Congo aos centros productores de Mayambé, para o qual o engenheiro Lejeune fez já o indispensável reconhecimento de terreno.

REPÚBLICA ARGENTINA

O congresso argentino ratificou já o contracto de resgate da rēde da companhia francesa dos caminhos de ferro Argentinos.

Nesse contracto fixa-se o preço do resgate em 16.000 piastras de ouro ou seja 80.000 francos por kilómetro de via principal e auxiliar, a pagar em títulos da dívida exterior de 4 %. A linha principal e as auxiliares apresentam um desenvolvimento de aproximadamente 664 quilómetros.

O mesmo contracto estipula que as garantias em atraso sejam pagas em títulos igualmente da dívida exterior. Em 31 de dezembro de 1889 as sommas devidas por este capítulo elevaram-se a 7.998.000 francos.

O governo da província de Santa Fé fechou um convenio com a companhia dos caminhos de ferro da mesma província, pelo qual as linhas exploradas pela companhia não são resgatadas pelo Estado.

A companhia, segundo esse acordo, subsistirá, renunciando contudo à garantia de juro que a província referida tinha por obrigação pagar-lhe, mas que nunca pagou regularmente.

Como compensação, a província de Santa Fé dá á Companhia a propriedade completa das linhas, porque até agora só lhe era permitida a exploração durante 53 anos. Concede-lhe também a liberdade das tarifas, isenções de impostos e algumas outras vantagens de menor importância.

Este convenio só se tornará definitivo depois de aprovado pelo congresso da província e pelo governo nacional.

AUSTRALIA

O governo local d'esta importante colónia ingleza resolveu mandar estudar qual o melhor sistema de caminhos de ferro a adoptar nos principais distritos do paiz. A comissão encarregada de levar a efecto esse trabalho concluiu o seu relatório, recomendando a construção de uma ou duas linhas para ensaio, medindo cada uma 0^m,61 de largura, e estabelecidas pelo processo Decauville ou pelo de Znin.

MERCADO DE METAIS

Cotações da casa Lewis Lazarus & Son, de Londres
Londres, 27 de janeiro de 1896.

Cobre. — Avançou 18/9 por tonelada. Em primeira mão, depois de uma transacção £ 42 5/- a 3 meses, manifestou-se uma procura activa, vendendo-se 1.500 toneladas a £ 42 3/9, 7/6, 5/- e 6/3 a dinheiro; £ 42 12/6, 15/- e 13/9 a 3 meses. Em segunda mão venderam-se mais 500 toneladas a £ 42 12/6, 13/9 e 15/- a 3 meses; £ 42 7/6 a dinheiro, pagando-se os preços mais altos depois da hora oficial. Fechou a £ 42 7/6 a dinheiro; £ 42 16/3 a 3 meses. Preço de liquidação £ 42 5/-.

Estanho. — Avançou 3/9 por tonelada. De manhã mudaram de possuidor umas 100 toneladas a £ 5g, £ 59 7/6 e 5/- a dinheiro; £ 60 a 3 meses. À tarde venderam-se mais 70 toneladas a £ 59 3/9 e 5/- a dinheiro; £ 59 6/3 a uma semana; £ 59 17/6 a 3 meses, fechando a £ 59 18/9 a 3 meses. Preço da liquidação £ 59 5/-.

Ferro. — Preços de liquidação: Scotch, 46/5; Middlesbro', 37/8; Hematite, 47/- por tonelada.

Prata. — 1/16 mais alto a 30 11/16 d. por oz. Standard; 33 1/16 d. por oz. fino.

Mercurio. — Importadores, £ 7 7/6; segunda mão, £ 7 4/- por frasco.

Chumbo. — £ 11 3/9 por tonelada.

Zinco. — £ 14 5/- por tonelada.

Antimonio. — £ 30 por tonelada.

ARREMATAÇÕES

CAMINHOS DE FERRO DE MINHO E DOURO

Fornecimento de madeira

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 3 de fevereiro proximo, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes dos mesmos caminhos de ferro, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de madeira de pinho da Suecia, de

Riga e castanho, e ás 2 horas da tarde do mesmo dia, para o fornecimento de madeira de pinho, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 12.000 réis, e de 13.000 para o segundo.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 % da importancia total de cada fornecimento.

As condições da arrematação do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde. Porto, 17 de janeiro de 1896.

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E Sueste

Fornecimento de 36.000 kilogrammas de azeite de oliveira

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 7 de fevereiro proximo, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 36.000 kilogrammas de azeite de oliveira.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de 17.000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 % do valor total da adjudicação, pelo licitante a quem essa adjudicação fôr feita. Estes depositos serão feitos, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos ditos caminhos de ferro.

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 dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 17 de janeiro de 1896.

Fornecimento de tubos para caldeiras de vapor

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 1 do proximo mês de fevereiro, na direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de tubos para caldeiras de vapor.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de 13.000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 % do valor total da adjudicação, pelo licitante a quem essa adjudicação fôr feita. Estes depositos serão feitos, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos ditos caminhos de ferro.

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 dez horas da manhã até ás quatro da tarde. Lisboa, 21 de janeiro de 1896.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Fornecimento de calçado

No dia 10 de fevereiro do corrente anno, pela 1 hora da tarde, na repartição da Caixa de Socorros, estação de Lisboa (Santa Apolonia) perante a delegação da comissão administrativa das Caixas de Socorros e de Reformas e Pensões, serão abertas as propostas que tiverem sido recebidas para os seguintes fornecimentos:

1.º — De todo o calçado que seja requisitado pelos empregados, em geral, d'esta companhia, residentes em ou fóra de Lisboa.

2.º — Do calçado requisitado pelos empregados residentes em Lisboa exclusivamente.

As propostas devidamente fechadas e lacradas deverão exteriormente indicar o seguinte:

Proposta para o fornecimento de calçado e serão redigidas pelo teor seguinte:

Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me a fornecer aos empregados da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses todo o calçado que me fôr requisitado (indicando se o fornecimento é em geral ou se é unicamente em Lisboa) pelos preços constantes da tabella junta, por mim preenchida e assignada, e na conformidade das condições patentes na repartição da Caixa de Socorros, das quaes tomei pleno conhecimento. Data e assinatura (por extenso e bem intelligivel).

As condições acham-se patentes, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 4 da tarde, na repartição da Caixa de Socorros e nas seguintes estações: Lisboa (Rocio), Alcantara (Terra) Santarem, Villa Franca, Torres Novas, Payalvo, Coimbra, Aveiro, Porto, Barquinha, Abrantes, Elvas, Malveira, Torres Vedras, Caldas da Rainha e Figueira da Foz.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

Antwerpia.—A. Manceau.
Antwerpia.—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.
Ber im.—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.
Bremen.—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.
Covi hâ.—José do Nascimento Arraiano—Casa de commissões.
Covi hâ.—Cezar d'Oliveira—Agente commercial da companhia real dos caminhos de ferro—Comissões, consignações e conta propria.
Hamburg.—Augusto Blumenthal.

Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.
Hendaye e Irun.—(Fronteira franco-hespanhola) J. Gouette 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 commissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.^o
Lisboa.—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.
Lisboa.—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.
Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Londres.—E. C. A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

AGENDA DO VIAJANTE

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

IDE-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 le luxe et confort—200 chambres et salons.

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

LISBOA **Hotel Durand**—Rua das Flôres, 71—1.^o class—English family hotel—Proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.

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

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

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

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

LISBOA **Francfort Hotel**—No centro da cidade—Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frontes. Praça de D. Pedro, 413.

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

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

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

CASCAES **Hotel Bragance**—Appartements pour famille.—Vue splendide sur la mer. Service de 1.^o 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 acerados, 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.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

TORRES VEDRAS **Hote Natividade**—Largo da P. 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 Lisbonense**—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias.—Cozinha esmerada e farta. Propr. Vicente C. de Paramos.

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

PRAIA DA NAZARETH **Grand Hotel Club**—Magnificas accommodações, aceio inexcedivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado—Propr. 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.^o ordem e com vinhos à descrição—Diaria 1\$000 a 1\$500 rs.—Prop. B. Machado Coelho.

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

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

PORTO **Grande Hotel America Central**—Um dos melhores da cidade, magnificas sallies 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 económica—mesa a qualquer hora. Diaria 5 pesetas.

MALAGA **Nuevo Hotel Victoria**—Propr. Cristóbal Gamero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bello aposento, excelente serviço de 5 a 7.50 pesetas por dia.

GRANADA **Hotel Victoria**—Propr. 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.^o 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.^o ordre.

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

ASCENSORES PARA CASAS

DO SYSTEMA

Roux & Combaluzier

DE

P A R I S

O mais aperfeiçoado; absoluta segurança.
Já se acham installados em Lisboa, nas casas dos ex.^{mos} srs. J. M. do Espírito Santo, Polycarpo Anjos, Fortunato Chamiço, Ferreira Marques, D. Guilhermina Bastos, etc., e na câmara dos pares, Hotel Internacional, estação do Rocio, etc., etc.

Agente geral para Portugal e colônias.

A D. SEGHERS
R. Victor Cordon, 1-A
LISBOA

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

PROPRIETARIA DAS FABRICAS

DO

Prado, Mariannaia e Sobreirinho em Thomar
Penedo e Casal d'Ermio na Louzã — Valle Maior
em Albergaria a Velha

PAPEIS de MACHINA e de FÔRMA

Grande variedade de papeis para impressão

Fabricações especiaes

Para papeis pintados, de impressão e de escripta

DEPOSITOS

Largo de Santa Justa, 270 a 276

LISBOA

Rua Passos Manuel, 49

PORTO

Endereço telegraphico — Companhia Prado — Lisboa

Companhia de seguros Fidelidade

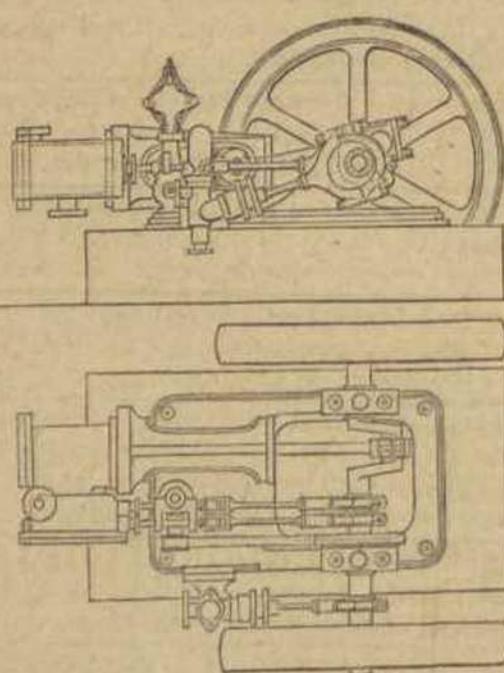
FUNDADA EM 1835

CAPITAL 1.844.000\$000 RÉIS

LISBOA 13, Largo do Corpo Santo	ESCRIPTORIOS	LISBOA Praça do Commercio
-------------------------------------------	---------------------	-------------------------------------

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TANTO TERRESTRES COMO MARITIMOS

Agencias nas seguintes localidades: — Abrantes, Alcobaça, Alemquer e Marceana, Almada, Alvaiazere, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Cadaval e Rio Maior, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco, Castello de Vide, Cea, Celorico da Beira, Cintra, Coimbra, Coruche, Comba Dão (Santa), Elvas, Ericeira, Evora, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodes, Guimaraes, S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Mertola, S. Miguel, Montemor-o-Novo, Nazareth, Oeiras, Olhão, Olivaes, Ovar, Pernambuco, Porto, Sacavem, Santarem, Sernache do Bom Jardim, Setubal, Terceira, S. Thiago de Cacem, Thomar, Torres Novas, Torres Vedras, Viana do Castello, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourem, Villa Real, Vizeu.



OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

George FETTWEIS

Engenheiro

Verviers — BELGICA

Machinas a vapor
e locomoveis

MACHINAS

Para a industria textil

Projectos e orçamentos
para instalações

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira oficial

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 16 de fevereiro, às 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

EXPOSIÇÃO IMPERIAL

AVENIDA-PALACE

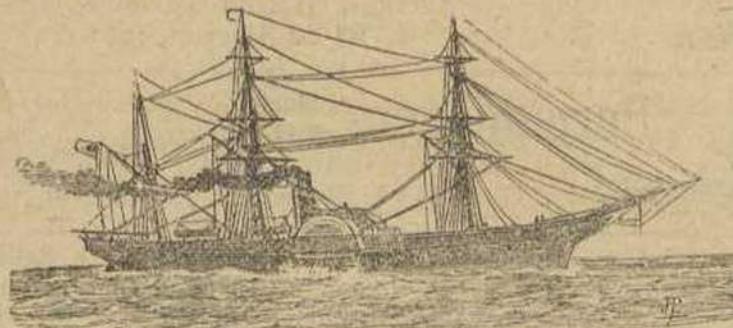
Aberta todos os dias das 2 ás 11 da noite

ENTRADA 100 RÉIS**BERNHARD LEUSCHNER**

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

NORDDEUTSCHER LLOYD

A MAIS ACREDITADA LINHA DO BRAZIL



Carreiras de paquetes para o Brazil, Rio da Prata, Nova-York, Baltimore, Asia Oriental e Australia

Sahidas quinzenaes de LEIXÕES para o RIO DE JANEIRO e SANTOS tocando mensalmente em LISBOA, PERNAMBUCO e BAHIA

Estes magnificos e luxuosos paquetes, illuminados a luz electrica, offerecem todas as commodidades possiveis aos srs. passageiros, visto estarem providos de todos os melhoramentos mais modernos.

Os srs. passageiros de 1.^a classe podem escolher os beliches que desejarem á vista das plantas dos paquetes, que se acham patentes nos escriptorios das agencias no Porto e em Lisboa, mas n'este caso recommenda-se **muita antecedencia**, em vista da grande acceptação que estes luxuosos paquetes teem tido por parte do publico.

Por estes paquetes tambem se acceptam passageiros para **Paranaguá, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul**, com transferencia no Rio de Janeiro para o paquete **Moeve**, da mesma companhia.

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da

Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.^o, e em Lisboa ao sub-agente João Patrício Alvares Ferreira, rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o

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

COMPANHIA REAL

Lisboa R.-Porto Porto-Lisboa R.
Part. Cheg. Part. Cheg.
8-30 t. | 7-10 m. | 2-45 t. | 4-0 m.
9-45 t. | 10-40 m. | 8-15 t. | 6-45 m.

Lisboa R.-Pamp. Pamp.-Lisboa R.
4.^a e sab. | 2.^a e 6.^a
11-45 t. | 5-50 m. | 6-40 m. | 12-25 t.

Lisb. C.S.-Porto Porto-Lisb. C.S.
7-30 m. | 9-10 t. | 6-45 m. | 8-0 t.

Aveiro-Porto Porto-Aveiro
4-0 m. | 6-25 m. | 4-15 t. | 6-30 t.
11-10 m. | 3-15 t. | 5-0 m. | 9-43 m.

Lisboa R.-V.Alo. V.Alo.-Lisboa R.
7-30 t. | 5-15 m. | 8-45 t. | 6-0 m.

Lisb.R.S.-V.Alo. V. Alo.-Lisb C.S.
2.^a 4.^a e 6.^a | 3.^a 5.^a e sab.
7-30 m. | 8-0 t. | 9-30 m. | 9-45 t.

Lisboa R.-Badaj. Badaj.-Lisboa R.
7-30 t. | 6-30 m. | 7-0 t. | 6-0 m.

Lisboa C.S. Bad. Bad.-Lisboa C.S.
7-30 m. | 9-15 t. | 8-45 m. | 9-45 t.

Lisb. C. S.-Sant. Sant.-Lisb. C.S.
2-0 t. | 4-35 t. | 6-45 m. | 9-20 m.
4-30 t. | 7-05 t. | 12-30 t. | 8-05 t.

Lisb. C. S.-Entr. Entr.-Lisb. C.S.
4-0 m. | 10-55 m. | 4-45 m. | 12-0 t.
11-0 m. | 3-0 t. | 5-50 t. | 9-45 t.

Coimb.-Figueira Figueira-Coimb.

Part. Cheg. Part. Cheg.
7-25 m | 9-7 m. | 11-5 m | 12-48 t.
4-30 t. | 6-9 t. | 9-0 t. | 10-39 t.

Lisboa R.-Fig.^a Fig.^a-Lisboa R.
7-0 m. | 5-40 t. | 7-45 m. | 6-15 t.
6-15 t. | 2-37 m. | 12-35 m. | 8-55 m.

Lisboa R.-Alfar. Alfar.-Lisboa R.
6-15 t. | 2-38 m. | 12-35 m. | 8-55 m.

Figueira-Alfar. Alfar.-Figueira.
5-0 m | 5-41 m. | 5-55 m | 6-37 m.

11-30 m | 12-19 t. | 12-25 t. | 1-8 t.
2-35 t. | 3-17 t. | 3-30 t. | 4-13 t.
6-50 t. | 7-32 t. | 7-45 t. | 8-28 t.
1-45 m | 2-38 m. | 12-35 m. | 1-27 m.

Lisboa R.-Cint. a Cintra-Lisboa R.
7-0 m. | 8-22 m. | 6-0 m. | 7-0 m.

9-20 m. | 10-25 m. | 7-45 m. | 8-55 m.
11-20 m. | 12-22 t. | 9-0 m. | 10-0 m.
4-50 t. | 5-51 t. | 10-55 m. | 11-57 m.

6-15 t. | 7-30 t. | 3-0 t. | 4-0 t.
7-50 t. | 8-55 t. | 5-0 t. | 6-15 t.
8-45 t. | 9-48 t. | 6-45 t. | 7-46 t.
Excepto aos sab. | 9-15 t. | 10-15 t.

10-30 t. | 11-35 m. | — | —
Só aos sabbados | — | — | —

12-0 m. | 1-5 m. | — | —
Domingos e dias santificados | — | — | —

1-30 t. | 2-32 t. | 8-0 t. | 9-02 t.

Lisb. R.-Queluz Queluz-Lisb. R.
12-30 t. | 1-02 t. | 2-0 t. | 2-32 t.
4-30 t. | 5-02 t. | 6-30 t. | 7-04 t.

C. Sodré-Casc. Casc.-C. Sodré

Part. Cheg. Part. Cheg.
7-0 m. | 8-15 m. | 5-30 m. | 6-50 m.

9-0 m. | 10-14 m. | 8-30 m. | 9-40 m.

11-0 m. | 12-15 t. | 10-30 m. | 11-40 m.

12-0 t. | 1-10 t. | 1-30 t. | 2-40 t.

4-45 t. | 5-55 t. | 4-30 t. | 5-45 t.

7-30 t. | 8-40 t. | 7-30 t. | 8-42 t.

Excepto aos sab. | 9-30 t. | 10-42 t.

9-30 t. | 10-40 t. | — | —

12-0 m | 1-4 m. | — | —

Domingos e dias santificados | 2-30 t. | 3-40 t.

C. Sodré-P. Arc. P. Arc.-C. Sodré

7-30 m. | 8-5 m. | 8-15 m. | 8-50 m.

9-25 m. | 10-1 m. | 10-15 m. | 10-49 m.

3-0 t. | 3-37 t. | 4-0 t. | 4-35 t.

5-15 t. | 5-51 t. | 6-15 t. | 6-50 t.

8-45 t. | 9-20 t. | 9-30 t. | 10-6 t.

Abrantes-Guard. Guard-Abrantes

Part. Cheg. Part. Cheg.

12-55 m. | 8-55 m. | 6-30 m. | 3-43 t.

1-30 t. | 11-50 t. | 5-15 t. | 12-40 m.

Fig.^a-V. Form. V. Form.-Fig.^a

5-30 m. | 3-30 t. | 9-15 m. | 8-00 t.

Figueira-Pamp. Pamp.-Figueira

3-10 t. | 4-48 t. | 10-54 m. | 12-40 t.

Pamp.-V. Form. V. Form. Pamp.

5.^a e dom. | 2.^a e 6.^a

6-0 m. | 12-5 t. | 1-8 m. | 6-28 m.

Pampilh. Mang. Mang. Pampilh.

6-35 t. | 9-47 t. | 7-10 m. | 10-25 m.

Mang.-Guarda Guarda-Mang.

4.^a feiras e sab. | 5.^a feiras e dom.

10-0 t. | 12-50 m. | 4-10 m. | 6-56 m.

SUL E SUESTE

Lisb. T. P.-Faro Faro-Lisb. T. P.

4-30 t. | 5-0 m. | 6-30 t. | 7-0 m.

Lisboa T.P.-Beja Beja-Lisboa T.P.

8-0 m. | 3-5 t. | 10-0 m. | 4-40 t.

Lisb. T.P.-Pias Pias-Lisb. T.P.

8-0 m. | 5-0 t. | 8-0 m. | 4-40 t.

Lisboa-T.P. Ext. Ext. Lisboa-T.P.

8-0 m. | 3-45 t. | 12-10 m. | 7-0 m.

4-30 t. | 11-10 t. | 9-10 m. | 4-40 t.

Lisb.-T.P. Setub. Setub. Lisb.-T.P.

8-0 m. | 10-10 m. | 8-0 m. | 9-50 m.

4-30 t. | 6-25 t. | 2-30 t. | 4-40 t.

Setub. Lisb.-T.P.

8-0 t. | 11-30 t. | 3-12 m. | 8-0 m.

Porto-Regoa Regoa-Porto

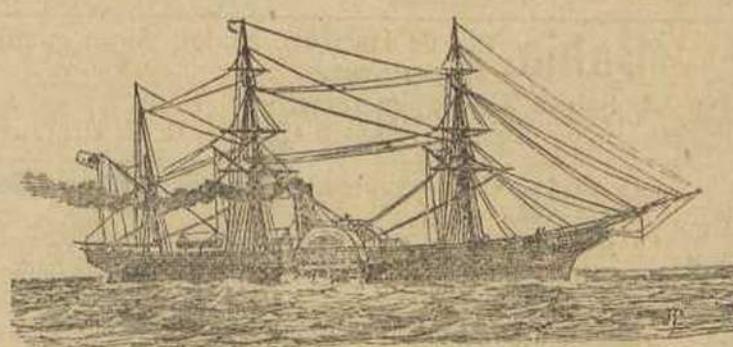
6-0 t. | 11-30 t. | 3-12 m. | 8-0 m.

ESPLENDIDAS COLLECÇÕES DE
50 vistas de cada paiz, variando sempre cada semana

N'ESTA SEMANA

BELGICABruxellas, Autuerpia, Gand, Louvain, Liége, Bruges,
Oudenarde, Malines, Villiers, Spa e Ostende.**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 **MAGDALENA**, sahirá a 10 de fevereiro

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

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

AGENTES

Em Lisboa:— **JAMES RAWES & C.^a**—R. dos Capelistas, 31, I.^o

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

MINHO E DOURO

Porto-Valença Valença-Porto
8-0 m. | 1-10 t. | 2-50 m. | 8-20 m.

11-0 m. | 3-15 t. | 9-45 m. | 2-15 t.
5-45 t. | 11-40 t. | 1-40 t. | 6-50 t.

Porto-Viana Viana-Porto
5-0 m. | 10-25 m. | 5-30 t. | 10-45 t.

Vianna-Valença Valença-Viana
7-0 m. | 9-15 m. | 6-0 t. | 8-10 t.

Porto-Braga Braga-Porto
5-0 m. | 8-10 m. | 5-40 m. | 8-20 m.

8-0 m. | 10-35 m. | 11-45 m. | 2-15 t.
11-0 m. | 1-20 t. | 4-20 t. | 6-50 t.

5-45 t. | 8-40 t. | 6-50 t. | 10-45 t.

Nine-Braga Braga-Nine
5-15 t. | 5-50 t. | 9-0 m. | 9-3

Vapores a sahir do porto de Lisboa

	Açores , vapor portuguez, Açor. Sahirá a 5 de fevereiro. Agente, G. S. Arnaud Caes do Sodré, 84, 2.º		Malaga , Barcelona, vap inglez, Georgian. Sahirá a 8 de fevereiro. Mascarenhas & C.ª, T. do Corpo Santo, 10, 1.º
	Africa Oriental , pelo Canal de Suez, vap allemão, Kanzler. Sahirá a 7 de fevereiro. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.		Pará e Manaus, vap. portuguez, Dona Maria. Sahirá a 10 de fevereiro. Agente, João Patrício Alvares Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.º
	Africa Oriental , pelo Cabo da Boa Esperança, vapor allemão Reichstag. Sahirá a 12 de fevereiro. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.		Pará e Manaus, vapor inglez, Cametense. Sahirá a 2 ou 3 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.
	Bahia , Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão, Montevideu. Sahirá a 19 de fevereiro. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.		Pará e Manaus, vapor inglez Obidense. Sahirá a 10 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.
	Bahia , Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão, Asuncion. Sahirá a 5 de fevereiro. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.		Pernambuco e Maceió, vapor inglez Architect. Sahirá a 2 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.ª, R. Alecrim, 10.
	Bahia , Rio e Santos, vapor inglez, King Bled-dyn. Sahirá a 3 ou 4 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.ª, R. do Alecrim, 10.		Pernambuco , Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vap. franc., Cordouan. Sahirá a 6 ou 7 de fev. Agentes, Torlades & C.ª, R. Aurea, 32, 1.º
	Barcelona , Cette e Marselha, vapor francez, Saint-Pierre. Sahirá a 14 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.		Pernambuco , Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. ing. Magdalena. Sahirá a 10 de fevereiro. Agentes, James Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º
	Bordeaux , vapor francez Portugal. Sahirá de 9 a 10 de fevereiro. —Messageries Marítimes. Agentes, Torlades & C.ª, R. Aurea, 32, 1.º		Pernambuco , Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão, Santos. Sahirá a 12 de fevereiro. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.
	Dakar , Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez, Brésil. Sahirá a 8 de fevereiro. Agentes, Torlades & C.ª, R. Aurea, 32, 1.º		Pernambuco , Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão, Hamburg. Sahirá a 19 de fevereiro. Agente, J. P. A. Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.º
	Havre , e Anvers, vapor francez, Saint-André. Sahirá a 7 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.		Pernambuco , Bahia, Rio e Santos, vapor francez Campana. Sahirá a 19 de fevereiro. Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º
	Ilhas de Cabo Verde , Bissau e Bolama, vap. portuguez, Bolama. Sahirá a 3 de fevereiro. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.		Pernambuco , Maceió, Bahia, Rio e Santos, vapor francez Corsica. Sahirá a 4 de março. Agentes, F. Garay & C.ª P. do Municipio, 19, 1.º
	La Pallice , (La Rochelle) e Liverpool, vapor inglez, Liguria. Sahirá a 5 de fevereiro. Agent., E. Pinto Basto & C.ª, C. do Sodré, 64, 1.º		Rio de Janeiro e portos do Pacifico, vap. inglez, Orissa. Sahirá a 5 de fevereiro. Agent., E. Pinto Basto & C.ª, C. do Sodré, 64, 1.º
	Liverpool , vapor inglez, Minho. Sahirá a 9 de fevereiro. Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º		Rio de Janeiro e Santos, vap. fr., Cordoba. Sahirá a 14 de fevereiro. Agentes, F. Garay & C.ª P. do Municipio, 19, 1.º
	Liverpool , vapor inglez, Lisbon. Sahirá a 6 de fevereiro. Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º		Rio de Janeiro , Paranaguá e Rio Grande do Sul, vapor allemão, Antonina. Sahirá a 14 de fevereiro. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.
	Liverpool , vapor inglez, Oporto. Sahirá a 2 de fevereiro. Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º		Rio de Janeiro e Santos, vapor francez, Santa Fé. Sahirá a 26 de fevereiro. Agentes, F. Garay & C.ª P. do Municipio, 19, 1.º
	Madeira , S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez, Loanda. Sahirá a 6 de fevereiro. Emp. Nacional de Navegação, R. d'El-Rei, 75.		Valencia , Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez, Saint-Marc. Sahirá a 3 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.
	Madeira , vapor inglez, Obidense. Sahirá a 10 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.		Valencia , Barcelona, Diese e Marselha, vapor francez, Saint-Jean. Sahirá a 5 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.
	Madeira , vapor inglez, Cametense. Sahirá a 2 ou 3 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.		

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL N.^o 3—GRANDE VELOCIDADE

(**Approvada por despacho ministerial
de 19 de dezembro de 1895**)

DESDE 1 DE FEVEREIRO DE 1896

REEMBOLSOS

(COBRANÇAS POR CONTA DOS EXPEDIDORES)

Todas as estações acceitam o encargo de receber dos consignatarios de remessas expedidas pelas estações de Lisboa, Setubal, Evora, Beja, ou Faro, as importancias não superiores a 100\$000 réis, com que os expedidores desejem sobrecarregar as suas remessas, a fim de serem d'ellas embolsados.

As remessas das importancias dos reembolsos são taxadas pela seguinte tabella:

Percursos	Preço por fração indivisível de 25\$000 réis
De 1 a 100 kilometros	30 réis
De 101 a 200 kilometros	60 réis
De 201 a 300 kilometros	90 réis
Alem de 300 kilometros	120 réis

A via fluvial é computada em 10 kilometros.

O minimo de transporte é de 100 réis por expedição.

Alem dos preços supra indicados, cobrar-se-hão as despezas accessorias de guia e registro e o imposto de sêllo.

CONDICOES

1.^a O pedido de reembolso deve ser feito no modelo para tal fim fornecido pela estação e no acto da apresentação da nota de expedição da remessa, devendo, tanto um como outro documento, ser assignado pela mesma pessoa.

2.^a Com o recibo da remessa será entregue ao expedidor a senha de pedido de reembolso, em troca da qual, depois de cobrada a importancia ao consignatario, se fará ao apresentante o pagamento do reembolso, na estação expedidora.

3.^a O expedidor que desejar ser avisado do dia em que pôde vir receber o reembolso, deve entregar ao chefe da estação, onde fez o pedido, um bilhete postal com a direcção escripta.

4.^a Quando as remessas forem sujeitas a deterioração ou forem abandonadas pelo consignatario, proceder-se-ha de conformidade com o disposto no artigo 103.^º das tarifas geraes, ficando sem effeito o pedido de reembolso.

5.^a Ficam em vigor todas as condições da tarifa geral, que não sejam oppostas ás da presente.

Lisboa, 23 de dezembro de 1895.

O Engenheiro Director,

João Pedro Tavares Trigueiros.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

ANEXO AO N.º 195 - DA
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

GRANDE VELOCIDADE

Modificação da TARIFA ESPECIAL N.º 2

para o transporte de

Generos frescos, comestiveis, etc.

Desde 20 de Janeiro, fica modificada a condição 1.ª d'esta tarifa, sendo reduzido a 10 kilogrammas o minimo de peso por expedição, em vez de 30, como indica.

Ficam em tudo mais vigorando as disposições da referida tarifa.

Lisboa, 15 de Janeiro de 1896

O ENGENHEIRO DIRECTOR DA COMPANHIA

Conde de Gouvêa