

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers — 1894

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

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA



Anvers — 1894

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 victorias portuguezas.	33
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.	34
Parte official. — Decreto de 11 de janeiro de 1896, do ministerio das obras publicas (Conclusão).	34
Tarifas de 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 titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.	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 — Reparacoes de linhas — De Caes do Sodré a Alcantara.	43
Linhas hespanholas. — Alhambilla a Almeria — Aguilas a Portilla — Calatayud a Teruel — Salamanca a Bejar — Jatiba a Alcoy — Bilbao a San-turce e Algorta — Inauguração de linhas em 1895.	43
Linhas estrangeiras — França — Hollanda — China — Estado Livre do Congo — Republica Argentina — Australia.	43
Mercado de metaes.	44
Arrematações.	44
Casas recommendadas.	45
Agenda d' viajante.	45
Annuncios.	46 e
Horario em 1 de fevereiro de 1896.	47
Vapores a sahir do porto de Lisboa.	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 sacrificio, levantou-lhes bravos freneticos.

Ao vê-los aqui, de regresso, abatidos e marcados pelo terrivel paludismo das terras de Africa, 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 mortiferos. Acima dos resultados physicos d'essa campanha está ainda o resultado moral na affirmação 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 epilogo 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 luta, 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 Africa, o nosso soldado mostrou aos ambiciosos da Europa que Portugal sabe, quer e pôde manter os seus direitos, ainda mesmo a troco de pesados sacrificios.

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 podiamos 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 riam da nossa falta de recursos indicámos-lhes como se podia fazer face ao mesmo tempo aos revoltosos de Angola, aos de Timôr, aos da Guiné, aos de Moçambique, e por ultimo aos da India.

Regeitando todos os auxilios, encontrámos no valor do nosso exercito a força necessaria para nos fazer respeitar em tão distantes como differentes 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 affirmativa 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, encomendas e pequenos volumes continuou o augmento, como se vê pelos seguintes numeros:

	1894	1895
Bagagens.....	64.389	69.154
Encomendas.....	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 relatório publicado sobre tal assumpto.

M. Vandenpeereboom declarou, em primeiro lugar, 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 sufficiente para permittir a passagem de navios.

O ministro dos caminhos de ferro, que tem mostrado o mais vivo interesse pelo engrandecimento das installações maritimas, 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 augmento das installações maritimas 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 estabelecimento d'uma linha de vapores de carga entre Ostende e Londres, via Victoria-porto, encontrou da parte da imprensa ingleza séria opposição, da qual o jornal *L'Opinion*, de Antuerpia, se fazia echo.

Não comprehendia que este projecto tivesse tanta opposição dos Antuerpenses, e ainda menos que desse logar a que o dito jornal classificasse as diligencias do governo como *concorrença 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 regulameto 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 podem 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 effectuar o trajecto de maneira a chegar o mais breve possivel 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 semanaes 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 renovação.

A. Urban.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de Obras publicas

Repartição de estradas, obras hydraulicas e edificios publicos

(Concluido do n.º 194)

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

28.ª — As alterações nas tarifas, depois de approvadas pelo governo, serão annunciadas, pelo menos, com oito dias de antecipação.

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

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

2.º 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.º Transporte de material dos correios, telegraphos e pharoes;

4.º Limpeza externa das ambulancias postaes;

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

6.º Licença para a collocação na linha telegraphica da via fereira, ou telephonica, das linhas telegraphicas 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 á 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.º Aos regulamentos actuaes e aos que o governo publicar para serviço telegrapho-postal;

2.º A's 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 applicavel.

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

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 accordo com o governo.

36.^a—Os concessionarios, seus agentes, empregados e operarios ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito ao estudo, construção 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 estatistica 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 construção ou collocação na linha, pertencendo ao dominio do estado para todos os effeitos juridicos, nos termos do direito common e especial de caminhos de ferro.

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

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

40.^a—Os concessionarios deverão conservar, durante todo o praso da concessão, a linha ferrea e suas dependencias, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverão entregar tudo ao governo, findo aquelle praso, 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 por depositos identicos, e, sendo em titulos de divida 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.^o Quando sejam excedidos os prazos marcados nas condições 3.^a e seu § unico, e 23.^a;

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

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

4.^o 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 obrigação de indemnizar os concessionarios, qual-quer 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 quaes-quer outros provimentos existentes, os quaes 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 auctori-zação do governo.

48.^a—As questões que se levantarem sobre a execução ou interpretação d'estas condições serão resolvidas pelo governo, ou- vindo 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 prorogar os prazos marcados, se o julgar conveniente.

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

Não pagaram direitos de mercê por os não deverem.

E, por 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 Al- berto de Campos Henriques.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 3 do Sul e Sueste—Reembolsos.—E' esta uma tarifa que consideramos de absoluta utilidade, e desde muito deveria achar-se em vigor em todos os nos-sos 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 com-mercio 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'aquella rêde, suspeitamos que menos o será na do sul e sueste a que principia aman-hã a vigorar, e que acompanha este numero aos nossos assignantes.

Principalmente resultará isto do facto, extranho per-feitamente á administração do caminho de ferro, de so-bre os seus preços se cobrar o imposto de sello 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 con-signatario 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 esta-ção de uma guia ou aviso de que a importancia do reem-bolso deu entrada na estação B, e portanto que a esta-ção A pode entregar igual quantia ao seu dono.

O recibo que este passa deve ser, pois, no nosso en-tender, caracterizado na classe dos recibos entre parti-culares, e pagar, portanto, unicamente o sello de 20 réis, visto que a somma, segundo a tarifa, não pôde ser su-perior a 100:000 réis.

Além d'este aggravamento 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 sello 200 réis; são 0,8 por cento, o que nos parece caro se se at-tende a que esta tarifa tem por fim facilitar as opera-ções 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 mi-nimo do peso exigido para a applicação da sua tarifa n.º 1 para generos frescos, reduziu tambem a este mi-nimo o peso da sua tarifa n.º 2 de grande velocidade, applicavel a identicos generos.

Fez bem, e o augmento 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 também 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 incrível imposto do sello!

Ampliação de prazos das viagens d'excursão.—Por accordo entre todas as administrações 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 póde 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 francezas 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 71:116:7611 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 1:294:769 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 subsidios 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 divida 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 póde conduzir uma companhia, que esteve periclitante, 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 cavallos que as principaes companhias possuem e occupam na camionagem:

Companhias	Cavallos
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 cavallos occupados 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, teem como auxiliares algumas agencias importantes, de modo que o numero total effectivo de cavallos 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 cavallos, 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 introduzi-la na Grã-Bretanha.

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

A lei ingleza apenas suppõe o *prazo razoavel*. Entre nós, que muitas vezes põmos peias ao proprio movimento, o prazo razoavel chegaria á eternidade. Na Inglaterra a pratica tornou-o igual a *dezoito horas*.

E se por acaso attinge vinte e quatro horas, o expeditor ou consignatario, podendo provar que de ahi 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 inglezes; igualmente, comboios mixtos, de passageiros e mercadorias, são apenas admittidos nas ultimas ramificações das rêdes, e ainda ahi o seu percurso pouco mais attinge do que um por cento do percurso total dos comboios.

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

As excepções, quando as ha, sómente provam a tendencia para augmentar a velocidade, que já tem a generalidade dos transportes e que, como dissémos, 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 quejandos 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 inglezes a empenharem-se na conducção da mercadoria de domicilio a domicilio, repugnando-lhes esperal-a tranquillamente na estação ou deixal-a ahi á espera da vinda do 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 vehiculos, que pelo incremento do trafego tornam cada vez mais difficeis as condições de accessibilidade dos pateos das estações. Processo excellente para supprir as deficiencias do espaço.

Em apoio do systema é citado pelos inglezes 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 differentes consignatarios, teriam sido precisos 700 camiões, e a chegada ao mercado não poderia ser feita tão cedo, como é indispensavel.

Não podem os caminhos inglezes vedar á industria particular dos tranportes os pateos das estações, em que teem estabelecido a camionagem por administração; a lei oppõe-se ao monopolio, 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 systema, diametralmente opposto a este, para combater a concorrência n'outra especie de viação, 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 extranhos são considerados como uma verdadeira praga nas estações de maior importancia, e por isso o serviço de camionagem por administração, bem organizado, se offerece 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 systema da camionagem por administração e estão satisfeitas mesmo com o resultado financeiro da operação, na qual ficam a coberto das despesas.

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

Egualmente 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 rêde 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 systemas:

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

miões 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 carga 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 escripturação, incumbindo ao arrematante a inteira responsabilidade do mesmo serviço.

Este ultimo systema tem já sortido optimos effectos.

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 intermediarios 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 systema 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 systema nas suas cinco estações da capital, todas tendo, como as principaes de Inglaterra, attingido 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 acceleração do trafego tem por effecto 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 egualmente satisfactorios.

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

Bem intendido que o livre accesso 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.

(Continúa).

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 partirá 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 differença, 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 operações 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 franceza.

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 Allemanha 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 indubitavelmente 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 differente 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 excellente 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 kilometros.

Em questão de traçado, esta rede differencia-se das demais redes inglezas. Estas ou se destinam especialmente a servir as grandes distancias como a *North Western*, ou ao trafego internacional como a *Chatham Dower*, ou o suburbano como a *District* de Londres. A *Great Eastern* reúne 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 maritimos, concentra em Harwich um importante serviço internacional para Dinamarca, Hamburgo, Rotterdam e Autuetpia, e aproveita ao mesmo tempo todo o trafego 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 notavel 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 estatisticas necessarias; as de janeiro a fim de junho em outra que se realizou em 30 de julho.

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

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 possui 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 também a fertilidade dos terrenos servidos pela rede, 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'um 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 aosapparelhos hydraulicos 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 mantem 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 rede. Como curiosidade direi que só de batatas se transportam, por anno, para Londres, 56.000 toneladas.

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

Linha Urbana do Porto

O estado dos trabalhos em 31 de dezembro findo, segundo o relatório 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 suporte 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 collocados os elementos indispensaveis.

Outro trem rapido

Mais outro comboio de experiencia 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 carruagem 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.... 137,4 ^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 attingem 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!

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

Este augmento 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 systema, foram elevados os preços applicaveis ao transporte de passageiros nas zonas mais afastadas, e augmentados 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 systema 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 systema, ficando tambem convencida de que fez mau negocio em tomar a seu cargo a exploração de linhas pertencentes a empresas particulares.

O augmento proposto para a tarifa de mercadorias é de 7 0/0, e o que recahirá sobre a de passageiros attingirá 18 0/0.

Damos os parabens aos que imaginaram a peregrina invenção 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 desengano.

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 atenções e não deram margem para que se pensasse muito em negocios. 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 mezes levam a crer que os titulos da nossa divida 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 continúa 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 brasileira reconstitua as suas finanças. Emquanto o thesouro 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 brasileira 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 lutando com serias difficuldades.

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 169,50, 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 mezes terão attingido 80,000 réis. As acções dos bancos mantem-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 commanditarios).

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 commissão 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 commissão 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 provincias 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 Ban-
» cheque.....	42 3/16	42 7/8	co de Portugal. 6 0/0
Paris 90 d/v.....	672	674	No mercado..... 6 0/0
» cheque.....	677	678 1/2	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v.....	273	274	res 204
» cheque.....	277	279	Cambio Brazil... 9 1/8
Francfort 90 d/v.....	273 1/2	274 1/2	Premio libra.... 1,2160
» 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: Inscriptões 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 0/0 1888.....	16.950	-	16.950	-	-	-	-	-	16.950	16.950	16.950	17.000	17.000	-
» 4 0/0 1890 assent....	43.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43.500	-	-
» 4 0/0 1890 coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43.500
» 4 0/0 1890 externo ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	49.300	-	49.500	49.500	-	49.500	-
» 4 1/2 0/0 coup. int....	-	-	-	-	-	-	49.000	-	-	-	49.500	49.500	49.300	49.500
» 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	128.000	-	-	-	128.500
» » Commercial.....	-	-	-	-	-	-	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 0/0.....	94.000	94.000	-	-	-	-	94.000	94.000	94.000	94.000	-	-	-	-
» » 5 0/0.....	91.500	-	-	-	-	-	91.500	91.000	-	91.500	-	91.500	-	-
» Comp. Real 3 0/0.....	-	-	-	-	-	-	-	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 0/0 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	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 0/0 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

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1895-96			1894-95			Totaes		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilometricas	Kil.	Totaes	Kilometricas	1895-96	1894-95	1895-96	1894-95
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	8 14 Janeiro	693	49:643.000	71.634	690	45:051.588	65.292	98:392.000	90:103.176	8:288.824	-
	15 21 »	»	49:178.000	70.963	»	45:051.588	65.292	147:570.000	135:154.764	12:415.236	-
	» »	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
»	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	-
	» »	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» »	475	13:060.720	27.496	475	11:266.390	23.718	695:125.355	614:915.140	210.215	-
Sul e Sueste...	10 16 Dezemb.	»	13:783.670	29.018	»	13:271.685	27.910	708:909.025	708:186.825	722.200	-
» »	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» »	-	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» »	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» »	24 31 Dezemb.	253	7:954.248	31.440	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	5:750.706	592.482	-
» »	8 14 »	»	5:919.214	23.396	»	4:741.153	18.740	12:262.402	10:491.859	1:770.543	-
Nacional (Mirandella e Vi-zeu).....	10 16 Dezemb.	105	1:387.286	13.212	105	1:568.077	14.934	63:839.609	60:411.173	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 »	»	1:183.655	11.272	»	1:497.247	14.259	66:291.937	63:630.138	2:661.799	-
» »	15 21 Outub.	34	1:465.260	43.095	34	1:406.065	41.354	58:949.126	55:969.830	2:979.296	-
Guimarães.....	22 28 »	»	1:405.130	41.327	»	990.720	29.138	60:354.256	56:960.550	3:393.706	-
» »	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norte de Hespanha.....	-	3656 Ps.	-	Ps.	3393 Ps.	-	Ps.	-	Ps.	-	-
» »	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» »	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» »	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid — Zaragoza—Alicante.....	1 7 Janeiro	2927	1.000.423	341	2927	783.393	267	1.000.433	783.393	217.029	-
» »	8 14 »	»	1.154.091	394	»	900.628	307	2:154.514	1:684.021	470.492	-
» »	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» »	-	1067	-	-	1067	-	-	-	-	-	-
Andaluzes.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» »	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» »	1 7 Janeiro	180	35.588	197	180	44.112	245	35.588	44.112	-	8.523
Zafra a Huelva.	8 14 »	»	39.053	216	»	57.664	320	75.159	101.776	-	26.617
» »	15 21 »	»	44.415	246	»	33.947	188	119.574	135.723	-	16.149

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 braçaes.....	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 systema para a tracção dos tramways, empregando a expansão do acido carbonico liquido, o qual possui, sob um pequeno volume, uma potencia consideravel.

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 C.^o, 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 commissão especial, nomeada pelo governo russo para estudar a construcção de novas linhas e a direcção a dar ás que estão já auctorizadas, tem-se occupado

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 Lisitchansk, Popassnaia, Debatsévo, Longansk, Iverevo 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 commissão indicou a urgencia de se construir tres novas linhas: a primeira irá de Krestnaia 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 Mékhovaia e Yuhienka.

O tunnel do Simplon

E' certo que o governo italiano está altamente empenhado em usar a sua influencia para conseguir as subvenções provinciaes 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 acceitas 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 suissos procurem obter dos caminhos de ferro allemaes, francezes e belgas, tarifas as mais favoraveis que possivel fôr para o transito italiano que transponha as fronteiras suissas.

A convenção foi assignada em 25 de novembro ultimo entre os delegados dos governos italiano e suisso, 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 acesso de Brigue até a extremidade norte do tunnel principal; 2.^a — o grande tunnel e a via de acesso a partir da extremidade sul até a estação de Isella; 3.^a — o *raccordement* de Isella a Domodossola.

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

As linhas de acesso deverão ser estabelecidas de modo a permittir um grande trafego internacional e o leito terá a largura sufficiente 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 praso 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 capitães sufficientes.

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

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

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 *Novidades*:

«No tocante ao caminho de ferro de Lourenço Marques, sabemos que o sr. ministro da marinha expediu as instrucções 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 provincia 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 annunciar 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 instancias 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 HESPAÑOLAS

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, atravesse 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 Aragón.

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 Algorta. — Realizaram-se as experiencias officiaes do tremvia electrico de Bilbao a Santurce, Arenas e Algorta. 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 Híjar 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 Zarauz (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 augmento de 27.222.516 francos.

A rede do Estado teve tambem importante augmento 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 redução nos preços ordinarios, e Mr. Giffard fixa, para 800 kilometros, 25 % de redução, 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 publico.

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 funcionarios 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 francez fizera profunda alteração no orçamento de caminhos de ferro do corrente anno. Referimo-nos então á camara dos deputados e á sua commissão especial encarregada de examinar aquelle importante documento publico. Pois apesar das modificações introduzidas pela primeira camara, o senado francez 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 do 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 praso de regresso.

CHINA

Affirma um correspondente de um jornal estrangeiro que o governo chinez resolveu não dar concessões de caminhos de ferro a empresas extranhas. 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.

REPUBLICA ARGENTINA

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

N'esse contracto fixa-se o preço do resgate em 16.000 piastras de ouro ou seja 80.000 francos por kilometro de via principal e auxiliar, a pagar em titulos da divida exterior de 4 %. A linha principal e as auxiliares apresentam um desenvolvimento de approximadamente 664 kilometros.

O mesmo contracto estipula que as garantias em atrazo sejam pagas em titulos egualmente da divida exterior. Em 31 de dezembro de 1889 as sommas devidas por este capitulo elevaram-se a 7.998.000 francos.

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

A companhia, segundo esse accordo, subsistirá, renunciando comtudo á garantia de juro que a provincia referida tinha por obrigação pagar-lhe, mas que nunca pagou regularmente.

Como compensação, a provincia de Santa Fé dá á Companhia a propriedade completa das linhas, porque até-agora só lhe era permittida a exploração durante 53 annos. Concede-lhe tambem a liberdade das tarifas, isenções de impostos e algumas outras vantagens de menor importancia.

Este convenio só se tornará definitivo depois de approved pelo congresso da provincia e pelo governo nacional.

AUSTRALIA

O governo local d'esta importante colonia ingleza resolveu mandar estudar qual o melhor systema de caminhos de ferro a adoptar nos principaes districtos do paiz. A commissão encarregada de levar a effeito esse trabalho concluiu o seu relatorio, recommendando a construcção de uma ou duas linhas para ensaio, medindo cada uma 0^m,61 de largura, e estabelecidas pelo processo *Dcauville* ou pelo de *Znin*.

MERCADO DE METAES

Cotações da casa Lewis Lazarus & Son, de Londres

Londres, 27 de janeiro de 1896.

Cobre.—Avançou $18\frac{1}{9}$ por tonelada. Em primeira mão, depois de uma transacção a £ 42 $\frac{5}{8}$ a 3 mezes, manifestou-se uma procura activa, vendendo-se 1.500 toneladas a £ 42 $\frac{3}{8}$, $\frac{7}{8}$, $\frac{5}{8}$ e $\frac{6}{8}$ a dinheiro; £ 42 $\frac{12}{16}$, $\frac{15}{16}$ e $\frac{13}{16}$ a 3 mezes. Em segunda mão venderam-se mais 500 toneladas a £ 42 $\frac{12}{16}$, $\frac{13}{16}$ e $\frac{15}{16}$ a 3 mezes; £ 42 $\frac{7}{8}$ a dinheiro, pagando-se os preços mais altos depois da hora official. Fechou a £ 42 $\frac{7}{8}$ a dinheiro; £ 42 $\frac{16}{16}$ a 3 mezes. Preço de liquidação £ 42 $\frac{5}{8}$.

Estanho.—Avançou $\frac{3}{9}$ por tonelada. De manhã mudaram de possuidor umas 100 toneladas a £ 59, £ 59 $\frac{7}{8}$ e $\frac{5}{8}$ a dinheiro; £ 60 a 3 mezes. A tarde venderam-se mais 70 toneladas a £ 59 $\frac{3}{8}$ e $\frac{5}{8}$ a dinheiro; £ 59 $\frac{6}{8}$ a uma semana; £ 59 $\frac{17}{16}$ a 3 mezes, fechando a £ 59 $\frac{18}{16}$ a 3 mezes. Preço da liquidação £ 59 $\frac{5}{8}$.

Ferro.—Preços de liquidação: Scotch, $\frac{46}{5}$; Middlesbro', $\frac{37}{8}$; Hematite, $\frac{47}{1}$ por tonelada.

Prata.— $\frac{1}{16}$ mais alto a 30 $\frac{11}{16}$ d. por oz. Standard; 33 $\frac{1}{16}$ d. por oz. fino.

Mercurio.—Importadores, £ 7 $\frac{7}{8}$; segunda mão, £ 7 $\frac{1}{8}$ por frasco.

Chumbo.—£ 11 $\frac{3}{8}$ por tonelada.

Zinco.—£ 14 $\frac{5}{8}$ por tonelada.

Antimonio.—£ 30 por tonelada.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro de Minho e Douro

Fornecimento de madeira

Pelo presente annuncio 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 provisorio 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 provisorio para poder licitar é da quantia de 171.000 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 mez 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 provisorio 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 Portuguezes

Fornecimento de calçado

No dia 10 de fevereiro do corrente anno, pela 1 hora da tarde, na repartição da Caixa de Soccorros, estação de Lisboa (Santa Apollonia) perante a delegação da commissão administrativa das Caixas de Soccorros 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 Portuguezes 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 Soccorros, das quaes tomei pleno conhecimento. Data e assignatura (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 Soccorros 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 COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

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

Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.
Hendaye e Irun.—(Fronteira franco-hespanhola) J. Goutelle et Mitjaville.—Agentes de alfandegas e de transportes internacionais—Casas em Paris e Barcelona.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras commissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º
Lisboa.—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.
Lisboa.—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.
Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Londres.—E. C. A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.
Valencia d'Aleantara.—D. Alejandro Campero.

AGENDA DO VIAJANTE

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

IDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

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

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

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

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

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

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

LISBOA Grand Hotel de l'Europe—Maison française de 1.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—Grand confort, bons quartos de 15000 a 25000 rs. por pessoa.

LISBOA Francfort Hotel—No centro da cidade—Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 443.

LISBOA Hotel Americano—P. de S. Paulo, n.º 3.—Proximo dos caes e banhos do arsenal.—Bons quartos e aposentos.—Preços: 15000 rs. para cima.

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

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

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

CINTRA Hotel Nunes.
Fechado durante o inverno.

CINTRA Hotel Netto—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceiados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 400 pessoas. Preços razoaveis.—Prop. Romão Garcia Vinhas.

MAFRA Hotel Moreira—no largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 15000 réis por dia até 15500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

TORRES VEDRAS Hote Natividade—Largo de D. Carlos, 4, e R. Paiva d'Andrada, 3—No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro—Excellentes quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano.—Carreiras a 100 réis para os Cucos—Diaria de 800 a 15200 réis.

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

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

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

PORTO Hotel Bragança—A melhor situação da cidade, excellentes commodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.ª ordem e com vinhos á descreção—Diaria 15000 a 15500 rs.—Prop. B. Machado Coelho.

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

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

PORTO Grande Hotel America Central—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos Aceio e bom serviço. 15000 a 15400 rs. diários.

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

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

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

MALAGA Nuevo Hotel Victoria—Prop. Cristóbal Gambero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bellos aposentos, excellent serviço de 5 a 7.50 pesetas por dia.

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

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

PARIS

O mais aperfeiçoado; absoluta segurança.

Já se acham installados em Lisboa, nas casas dos ex.^{mos} srs. J. M. do Espirito Santo, Polycarpo Anjos, Fortunato Chamiço, Ferreira Marques, D. Guilhermina Bastos, etc., e na camera dos pares, Hotel Internacional, estação do Rocio, etc., etc.

Agente geral para Portugal e colonias.

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

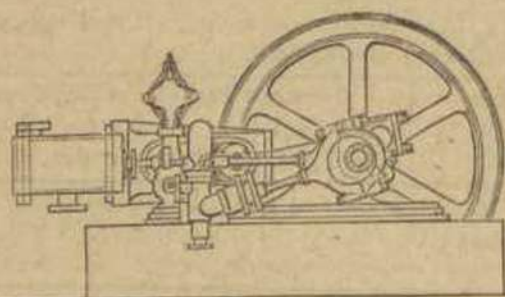
ESCRITORIOS

LISBOA

Praça do Commercio

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TANTO TERRESTRES COMO MARITIMOS

Agencias nas seguintes localidades: — Abrantes, Alcobaça, Alemquer e Marceana, Almada, Alvaizere, 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'Algodres, Guimarães, 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, Vianna do Castello, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourem, Villa Real, Vizeu.



OFFICINAS
 DE
 CONSTRUÇÃO

George FETTWEIS

Engenheiro

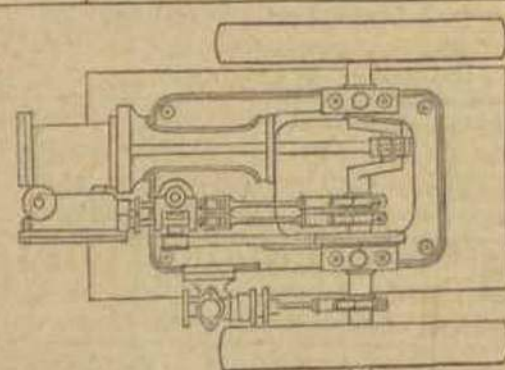
Verviers — BELGICA

Machinas a vapor
 e locomoveis

MACHINAS

Para a industria textil

Projectos e orçamentos
 para installações



EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



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

Alberto R. Centeno & C.^a

AVENIDA-PALACE

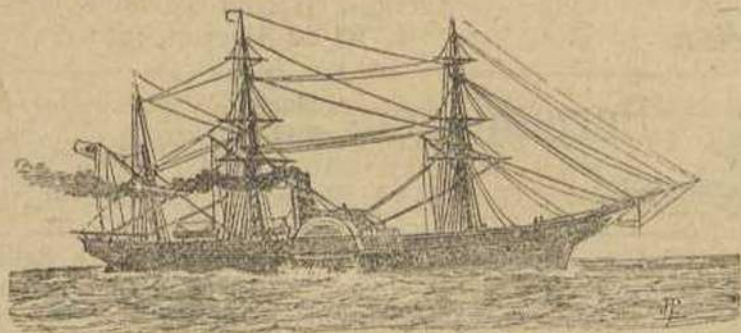
ENTRADA 100 RÉIS

BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

NORDDEUTSCHER LLOYD

A MAIS ACREDITADA LINHA DO BRASIL



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 magníficos 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 acceitação 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 **Möewe**, da mesma companhia.

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da

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

ESPLENDIDAS COLLECCÕES DE

50 vistas de cada paiz, variando sempre cada semana

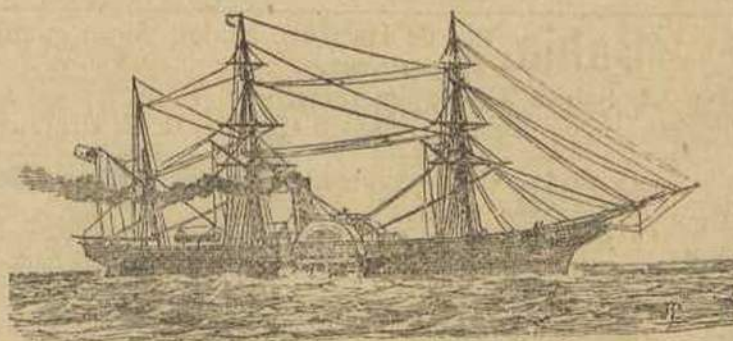
N'ESTA SEMANA

BELGICA

Bruxellas, Autuerpia, Gand, Louvain, Liège, 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 inexcedíveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se teem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

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

AGENTES

Em Lisboa:—JAMES RAWES & C.^a—R. dos Capel-
listas, 31, 1.^o

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

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

[illegible]

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



Africa Oriental, pelo Canal de Suez, vap.
alemão, **Kanzler**.

Sahirá a 7 de fevereiro.

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



Africa Oriental, pelo Cabo da Boa Espe-
rança, vapor allemão **Reichstag**. Sahirá a 12 de fevereiro.

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



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor
alemão, **Montevideu**.

Sahirá a 19 de fevereiro.

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



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão,
Asuncion.

Sahirá a 5 de fevereiro.

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



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.



Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez,
Saint-Pierre.

Sahirá a 14 de fevereiro.

Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.



Bordeaux, vapor francez **Portugal**.

Sahirá de 9 a 10 de fevereiro.

—Messageries Maritimes.

Agentes Torlades & C.ª, R. Aurea, 32, 1.º



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



Havre, e Anvers, vapor francez, **Saint-An-**
dré.

Sahirá a 7 de fevereiro.

Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.



Ilhas de Cabo Verde, Bissau e Bolama
Bolama. Sahirá a 3 de fevereiro.

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



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



Liverpool, vapor inglez, **Minho**.

Sahirá a 9 de fevereiro.

Mascarenhas & C.ª

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Lisbon**.

Sahirá a 6 de fevereiro.

Mascarenhas & C.ª

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Oporto**.

Sahirá a 2 de fevereiro.

Mascarenhas & C.ª

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S.
Thomé, Cabinda, Ambrizette, Am-
briz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossa-
medes, vapor portuguez, **Loanda**. Sahirá a 6 de

fevereiro. Emp. Nacional de Navegação, R. d'El-Rei, 75.



Madeira, vapor inglez, **Obidense**.

Sahirá a 10 de fevereiro.

Agentes, Garland Laidley & C.ª

R. do Alecrim, 10.



Madeira, vapor inglez, **Cametense**.

Sahirá a 2 ou 3 de fevereiro.

Agentes, Garland Laidley & C.ª

R. do Alecrim, 10.



Malaga, Barcelona, vap. inglez, **Georgian**.

Sahirá a 8 de fevereiro.

Mascarenhas & C.ª

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Pará e Manaus, vap. portuguez, **Dona Maria**.

Sahirá a 10 de fevereiro.

Agente, João Patricio Alvares Ferreira,

R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pará e Manaus, vapor inglez, **Cametense**.

Sahirá a 2 ou 3 de fevereiro.

Agentes, Garland Laidley & C.ª

R. do Alecrim, 10.



Pará e Manaus, vapor inglez **Obidense**.

Sahirá a 10 de fevereiro.

Agentes, Garland Laidley & C.ª

R. do Alecrim, 10.



Pernambuco e Maceió, vapor inglez **Ar-**
chitect.

Sahirá a 2 de fevereiro.

Agentes, Garland Laidley & C.ª, R. 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



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Mon-
tevideu e Buenos Ayres,

vap. ing. **Magdalena**. Sahirá a 10 de fevereiro.

Agentes, James Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap.
alemão, **Santos**.

Sahirá a 12 de fevereiro.

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



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e San-
tos, vapor allemão, **Habs-**
burg. Sahirá a 19 de fevereiro.

Agente, J. P. A. Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio e Santos, vapor
francez **Campana**.

Sahirá a 19 de fevereiro.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



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



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



Rio de Janeiro e Santos, vap. fr., **Cor-**
doba. Sahirá a 14 de

fevereiro.

Agentes, F. Garay & C.ª P. do Municipio, 19, 1.º



Rio de Janeiro, Paranaguá e Rio Grande do
Sul, vapor allemão, **An-**
tonina. Sahirá a 14 de fevereiro.

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



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



Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vapor
francez, **Saint-Marc**.

Sahirá a 3 de fevereiro.

Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.



Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vapor
francez, **Saint-Jean**.

Sahirá a 5 de fevereiro.

Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL N.º 3—GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada 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 fracção indivisivel 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 despesas accessorias de guia e registro e o imposto de sêllo.

CONDIÇÕES

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 póde 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.

ANNEXO 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