

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers - 1894

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



Anvers - 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

## ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa especial n.º 2 — p. v. — da Companhia da Beira Alta

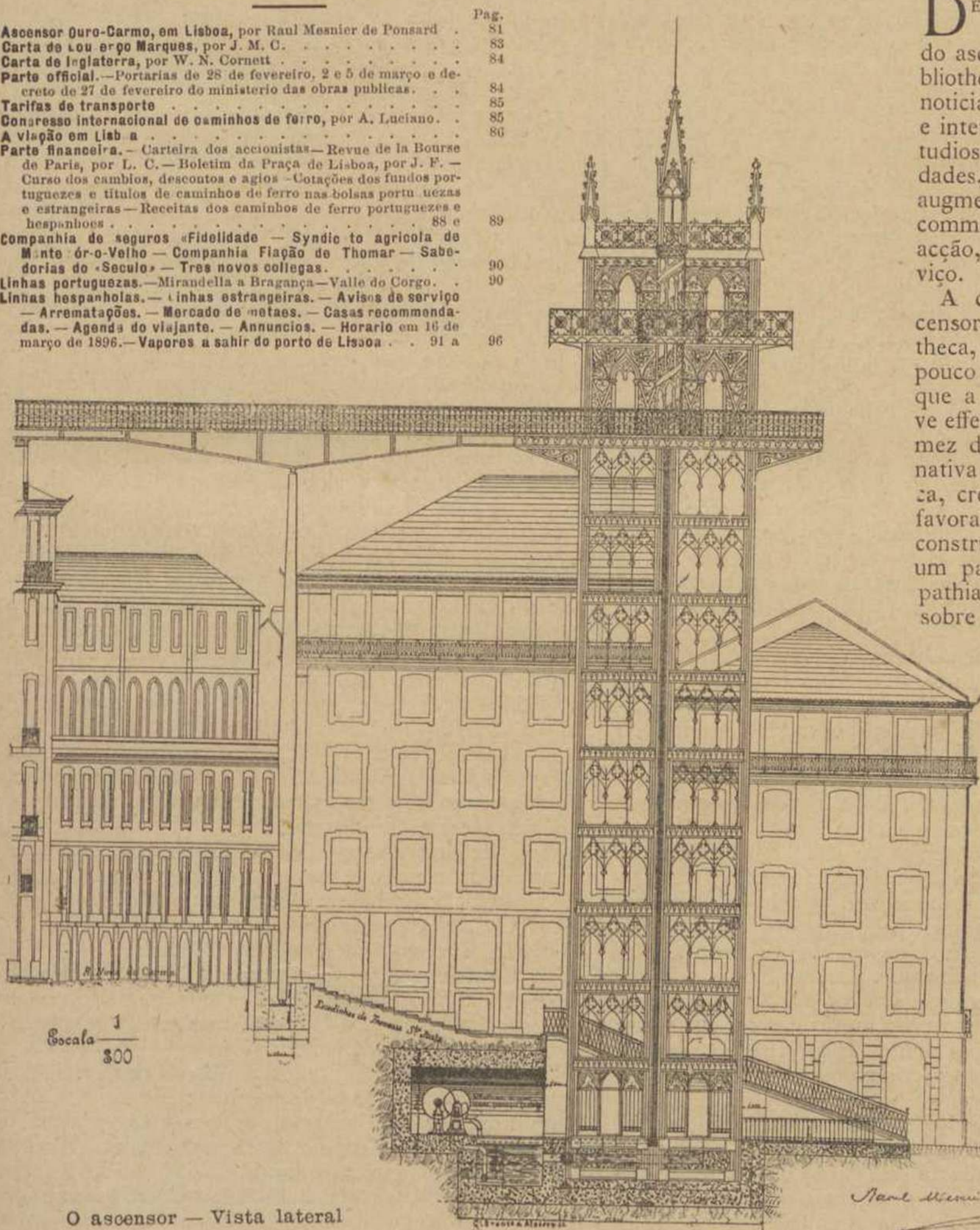
### SUMMARIO

	Pag.
Ascensor Ouro-Carmo, em Lisboa, por Raul Mesnier de Ponsard . . .	81
Carta de Lou ergo Marques, por J. M. C. . . . .	83
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett . . . . .	84
Parte official.—Portarias de 28 de fevereiro, 2 e 5 de março e decreto de 27 de fevereiro do ministerio das obras publicas. . . . .	84
Tarifas de transporte . . . . .	85
Congresso internacional de caminhos de ferro, por A. Luciano. . . . .	85
A viagem em Lisboa . . . . .	86
Parte financeira.—Carteira dos accionistas.—Revue de la Bourse de Paris, por L. C.—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 . . . . .	88 e 89
Companhia de seguros «Fidelidade» — Syndio to agricola de Monte ór-o-Velho — Companhia Fiação de Thomar — Sabedorias do «Seculo» — Tres novos collegas. . . . .	90
Linhas portuguezas.—Mirandella a Bragança—Valle do Corgo. . . . .	90
Linhas hespanholas.—Linhas estrangeiras.—Avisos de serviço.—Arrematações.—Mercado de metaes.—Casas recommendadas.—Agenda do viajante.—Annuncios.—Horario em 16 de março de 1896.—Vapores a sahir do porto de Lisboa . . . . .	91 a 96

## Ascensor Ouro-Carmo, em Lisboa

DEU a *Gazeta*, no seu n.º 190, descripção do ascensor Municipio-Bibliotheca, despertando a noticia natural curiosidade e interesse no publico estudioso e attento ás novidades, cujo objectivo é augmentar a somma de commodidades e meios de acção, postos ao seu serviço.

A construcção do ascensor Municipio-Bibliotheca, cuja conclusão (um pouco mais demorada do que a *Gazeta* previa) deve effectuar-se no proximo mez de abril, sacudiu a nativa indiferença publica, creando uma corrente favoravel a esta ordem de construcções, e abrindo um parenthesis de sympathia na desconfiança sobre o valor financeiro dos geraes processos de viação, fez encarar, com benevolencia, a possibilidade de novas applicações do mesmo processo, toda a vez que estas applicações sejam orientadas com logica e criterio, e não lançadas, sem nexa nem ordem, por um servil e desnor-teado espirito de imitação.



O ascensor — Vista lateral

Está n'este caso o novo projecto do ascensor Ouro-Carmo, cuja noticia e descripção publicamos hoje, socorrendo-nos das hospitaleiras columnas da nossa antiga e sempre fiel amiga, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

O ascensor Ouro-Carmo, como indica o seu titulo, tem por fim vencer a differença de nivel entre a rua do Ouro e o largo do Carmo; estabelecendo uma comunicação rapida, commoda, e economica, entre estas duas importantes zonas de movimento.

Os estudos preliminares, para a escolha da melhor posição a dar ao ascensor, foram cuidadosamente effectuados; procedeu-se a levantamentos rigorosos, e determinou-se pelo conhecimento da carta da cidade, e conscienciosas verificações, toda a zona onde uma linha de projecto fosse possível: estabeleceram-se estas linhas de projecto, e para cada uma fez-se estudo especial. Em cada caso não houve só que levar em conta as difficuldades technicas propriamente ditas; foi necessario tambem não perder de vista as que resultariam das innumeradas exigencias, demoras, contrariedades que se levantam como legiões debaixo dos pés de quem quer que seja com intuitos de produzir alguma cousa de util; finalmente, depois de termos, em todos os sentidos, retalhado a zona de operações com projectos possíveis, assentámos, como devendo reunir os melhores suffragios, o actual, representado na *Gazeta* por duas projecções dando a posição e apparencia do que desejamos construir, muito melhor do que o poderíamos fazer com a nossa prosa descriptiva.

Proximo ao largo do Rocio, cruzando a rua Aurea, está a rua de Santa Justa, limitada, entre a rua do Carmo e a rua Aurea, pelas Escadinhas de Santa Justa.

E' n'um rasgo aberto nas Escadinhas de Santa Justa, sensivelmente de nivel com a rua do Ouro, que se encontrará a estação inferior do ascensor Ouro Carmo.

Este ascensor é na essencia exactamente do systema do do Municipio-Bibliotheca; compõe-se de duas torres metallicas conjugadas, formando um rectangulo de 3,5  $\times$  7,5; o eixo maior d'este rectangulo coincide com o eixo das Escadinhas de Santa Justa, e o lado menor fica paralelo á rua do Ouro, a pequena distancia d'esta rua.

Deduzindo o espaço occupado pelas torres, nas Escadinhas de Santa Justa, fica, d'um e outro lado, espaço livre mais que sufficiente para o transitio ordinario, e muito sufficiente em occasiões mesmo de ser este extraordinario.

Dentro de cada torre trabalha uma *cabine*, para o transporte de passageiros, cada *cabine* comportando 40 passageiros. As *cabines* estão ligadas entre si por um forte cabo de fio de aço de 45 millimetros de diametro, tendo resistencia superior a 10 vezes a necessaria no maior serviço do ascensor. O cabo passa no extremo superior das torres, pela garganta d'uma grande roldana de 4 metros de diametro, e o seu comprimento está regulado de maneira que, encontrando-se uma *cabine* na estação superior, a sua conjugada esteja na estação inferior. Assim o peso morto das *cabines* estará compensado, e a força motora exigivel será só a correspondente á differença dos pesos ascendentes e descendentes a transportar.

A differença de nivel entre o piso da estação inferior e o da superior é de 30 metros. Tanto n'uma como n'outra estação, as entradas e saídas são distinctas, de maneira que as correntes do movimento publico, em occasiões de aperto, se não contrariem. As portas de entrada estando situadas n'um dos lados maiores do rectangulo, as de saída estão no outro lado paralelo.

O motor empregado é a agua, actuando pela simples acção da gravidade. Por isso cada *cabine* está munida de recipientes, nos quaes se lança agua proveniente de reservatorios installados no cimo das torres. Na parte inferior das torres, a agua em excesso é vada n'um tanque d'onde é levantada de novo para os reservatorios, no cimo das torres, por meio de bombas movidas por motores a gaz.

A posição de toda a installação motora, de pequena força (6 cavallos), fica em galeria abobadada, aberta por baixo das Escadinhas de Santa Justa, em prolongamento das torres. Todas as alvenarias são de excellente beton, formando a construcção completa uma peça inteiriça.

O estudo dos meios de segurança, manobras, movimento etc., das *cabines*, sendo exactamente o mesmo do ascensor, Municipio-Bibliotheca, á descripção d'este (*Gazeta* n.º 190), dirigimos o leitor. O mesmo dizemos pelo que respeita ao estudo das torres, que, salve algumas dimensões e estylo de ornamentação, em nada differem, na essencia, das que foram estudadas para o ascensor Municipio-Bibliotheca.

Da primeira galeria, no cimo da torre, que constitue a estação superior, o passageiro dirige-se para o largo do Carmo, em curto trajecto, sensivelmente horizontal, atravessando primeiro uma ponte, e em seguida, passando por cima do telhado (que se transformará em terraço) d'um predio do ex.<sup>mo</sup> sr. conde de Thomar, sahirá no largo do Carmo, pelo portão de ferro situado entre o actual lyceu e o museu archeologico.

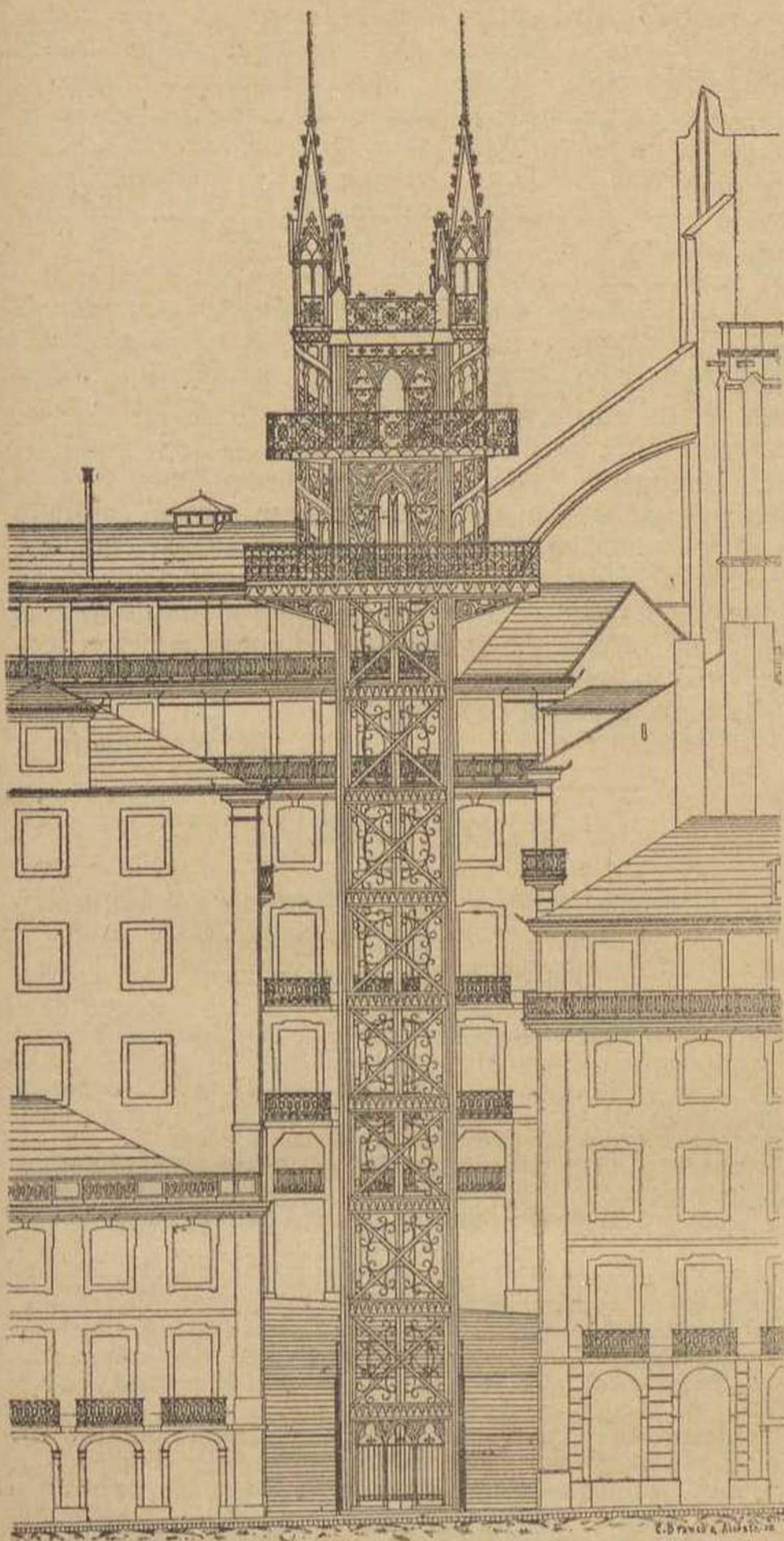
Posto que nada tenha de extraordinario, mas como sendo novidade entre nós, diremos algumas palavras sobre a ponte e seus supportes.

O estudo da ponte obedeceu á necessidade de não se querer considerar, como ponto de apoio do extremo da ponte, parte alguma do predio do ex.<sup>mo</sup> sr. conde de Thomar; e, ao mesmo tempo, de não estabelecer construcção metallica alguma encostada ao dito predio, para pilar de suporte do mesmo extremo.

N'estas conjuncturas lembrou-nos (entre outros processos) construir a ponte como duas *consolas* ligadas pelo meio; este meio articula-se a um pilar oscillante, articulado tambem na sua base, na embocadura das escadinhas de Santa Justa com a rua do Carmo; um dos braços da *ponte consola* está articulado com a torre, o outro communica com o predio do ex.<sup>mo</sup> sr. Conde de Thomar, mas sem lhe tocar, ficando em falso (*porte à faux*). Os dois braços da ponte equilibram-se, e as reacções sobre o pilar oscillante passam pelo eixo d'este, cujas condições de estabilidade estão, é claro, (como de resto toda a construcção), determinadas pelas regras fundamentaes da resistencia dos materiaes, de maneira a offerecer identicas ou maiores garantias de segurança do que qualquer outro producto da sagacidade humana, em materia de construcções: Os tres eixos de articulação são paralelos, e as dilatações effectuam-se sem contrariedades.

Temos em resumo condensado as bases geraes da existencia technica d'um trabalho que muito occupou a nossa actividade e atravessou tambem largos periodos de desgostos e desanimos.

Entre os amigos dedicados, na epoca dos sacrificios necessarios para, mais tarde, vermos realizado o importante ascensor Ouro Carmo, devemos especializar o nosso bom amigo Antonio dos Santos Pereira Beirão, que nos prestou até aos limites do sacrificio a mais desvelada ajuda, e o dr. João Maria Correia Ayres de Campos, de quem já falámos, descrevendo o ascensor Municipio-Bibliotheca, que não hesita em concorrer para que seja considerada uma realidade o ascensor



O ascensor — Vista da frente

Ouro-Carmo, logo que encontre, como é de esperar, um justo e leal apoio da parte dos poderes que legitimamente ajudem as manifestações utilitarias e de progresso para honra e proveito do trabalho e da industria nacional.

Raul Mesnier de Ponsard.

## CARTA DE LOURENÇO MARQUES

(Correspondencia particular da GAZETA)

Lourenço Marques, 8 de fevereiro de 1896.

O movimento de passageiros e mercadorias, assim como a receita d'este caminho de ferro, relativa aos mezes de maio e junho ultimos, comparada com igual periodo do anno anterior, são representados pelos seguintes algarismos:

Maio de 1895 — Total de passageiros, 2.630; bagagens, 8<sup>T</sup>,252; grande velocidade, 36<sup>T</sup>,268; pequena

velocidade, 8.104<sup>T</sup>,288. Total da receita, 30:969<sup>T</sup>514 réis.

Junho de 1895 — Total de passageiros, 2.820; bagagens, 8<sup>T</sup>,778; grande velocidade, 21<sup>T</sup>,246; pequena velocidade, 6.230<sup>T</sup>,205. Total da receita, 25:945<sup>T</sup>582 réis e mais 280<sup>T</sup>315 réis de receita fóra do trafego.

Maio de 1894 — Total de passageiros, 3.053; bagagens, 6<sup>T</sup>,755; grande velocidade, 11<sup>T</sup>,841; pequena velocidade, 3.368<sup>T</sup>,385. Total da receita, 14:789<sup>T</sup>164 réis e mais 752<sup>T</sup>091 réis de receita fóra do trafego.

Junho de 1894 — Total de passageiros, 2.623; bagagens, 5<sup>T</sup>,870; grande velocidade, 11<sup>T</sup>,097; pequena velocidade, 4.325<sup>T</sup>,337. Total da receita, 18:248<sup>T</sup>874 réis e mais 2:255<sup>T</sup>629 réis de receita fóra do trafego.

Houve, portanto, um augmento de receita a favor de 1895 de 15:428<sup>T</sup>259 réis em maio e de 5:721<sup>T</sup>394 réis em junho.

O movimento dos comboios durante os ultimos dois mezes de dezembro de 1895 e janeiro de 1896, comparados com eguaes mezes dos annos anteriores, dá o seguinte resultado:

Dezembro de 1895 — Effectuaram-se 168 comboios, que transportaram approximadamente 9.731<sup>T</sup>,000 de mercadorias diversas.

Dezembro de 1894 — Effectuaram-se 72 comboios, que transportaram approximadamente 3.713<sup>T</sup>,195 de mercadorias diversas.

Janeiro de 1896 — Effectuaram-se 141 comboios, que transportaram approximadamente 8.933<sup>T</sup>,000 de mercadorias diversas.

Janeiro de 1895 — Effectuaram-se 75 comboios, que transportaram 4.217<sup>T</sup>,417 de mercadorias diversas.

Durante o anno de 1895 effectuou-se um total de 1.494 comboios, que transportaram 82.295<sup>T</sup>,094 de mercadorias diversas, contra 905 comboios e 52.518<sup>T</sup>,645, que se effectuaram e transportaram durante o anno de 1894.

A tranquillidade no paiz vizinho, Republica Sul Africana, retomou o seu estado normal e o commercio parece querer desenvolver-se como outr'ora.

Espera-se em muito breve abrir á exploração a estação de Barberton, terminus do ramal da linha da companhia neerlandeza *Kaafmuiden Barberton*.

Este melhoramento, verdadeiramente importante para a cidade de Barberton, liga directamente o porto de Lourenço Marques com o centro da região mineira d'aquelle ponto do Transvaal, e será uma nova fonte de receita para a nossa linha.

A extensão d'este ramal é de 35 milhas e tem apenas uma estação intermedia denominada *Avoca*.

Os trabalhos do caminho de ferro de Setali continuam paralyzados, achando se aqui um dos empreiteiros da linha o sr. Winby, que veiu conferenciar com os delegados do governo do Transvaal, e espera-se que dentro em breve os trabalhos recomecem.

Está em negociações o transporte por via de Lourenço Marques de 40 a 45<sup>T</sup>,000 de materiaes para a construcção do caminho de ferro de Pretoria a Pietersburgo, e espera-se obter que o mesmo material se dirija por esta via, que, além de ser a mais economica, é a mais rapida.

A companhia neerlandeza espera enormes carregamentos de materiaes para a construcção do caminho de ferro de Krügersdorp a Klerksdorp, o qual deverá estar terminado dentro de curto espaço de tempo.

J. M. C.

## CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 7 de março de 1896.

A questão da construção, n'este paiz, de caminhos de ferro economicos no intuito de melhorar algum tanto o mal estar agricola, tem occupado poderosamente, durante muitos annos, a attenção do publico, mas nunca tanto como nos ultimos doze mezes, durante os quaes se realizaram numerosas reuniões e conferencias dos mais interessados no assumpto, resultando d'isto a apresentação ha dias, no parlamento, pelo sr. Ritchie, presidente do *Board of Trade*, d'um *Light Railways Bill*, por meio do qual se espera satisfazer as reclamações mais exigentes dos agricultores. A recepção geral do *Bill* foi muito favoravel, bem que não faltem os que dizem que o seu melhor aspecto é a boa intenção que promoveu a sua apresentação. A construção de caminhos de ferro economicos é um assumpto ao qual o parlamento inglez tem prestado muito pouca attenção, e no pouco que tem feito, mallogram-se geralmente os seus esforços. Ha quasi trinta annos que se concedeu ao *Board of Trade* o poder de auctorizar a construção e exploração de caminhos de ferro economicos, mas os regulamentos impostos foram tão parecidos aos applicaveis aos caminhos de ferro ordinarios, que não se obtiveram bons resultados. Uma das propostas principaes do novo *Bill* é a contribuição pelo Estado da somma de um milhão de libras sterlinas para a construção dos alludidos caminhos de ferro, sendo a justificação da referida proposta a asserção de que ha muitos districtos em todo o paiz, onde os caminhos de ferro economicos são muito necessarios, mas onde seria impossivel construil-os sem o auxilio do Estado. Outra proposta do *Bill* é a formação d'uma commissão para estudar os varios systemas propostos. A opinião particular do sr. Ritchie parece favorecer o systema de tremvias a vapor da Belgica, mas estes, para a sua exploração lucrativa, contam consideravelmente com o trafego de passageiros, o que não seria uma condição dos nossos caminhos de ferro economicos, cujo objecto primario é servir districtos agricolas, onde a população é pela maior parte muito pequena.

No dia 3 do corrente mez completou-se o anniversario quinquagesimo da inauguração do serviço de vapores correios entre Inglaterra e o Continente, pela via de Dover e Ostende, e é interessante comparar o primeiro vapor dedicado a este serviço — uma embarcação de 168 pés de comprimento e da força nominal de 120 cavallos — com os actuaes que dizem ser os mais formosos dos que atravessam o canal.

Diz-se que o ministro dos caminhos de ferro da Belgica acaba de approvar um contracto com a *Cockerill Engineering Company*, de Seraing, para o estabelecimento d'um novo serviço de vapores entre Ostende e Tilbury. Isto encurtará consideravelmente a viagem entre Londres e muitas partes do Continente, e visto que por este meio se evitará o pagamento dos direitos subidos de desembarque em Dover, é provavel que se reduza tambem o preço da viagem. A nova linha será muito proveitosa para a *London, Tilbury and Southend Railway Company*, mas correspondentemente desfavoravel para as companhias *South-eastern*, *Chatham* e *Great-eastern*.

A *London and North Western Railway Company* inaugurou ha dias um serviço especial de comboios

rapidos entre Euston (Londres) e Liverpool para a conveniencia dos passageiros dos grandes vapores transatlanticos. Estes comboios, que se chamam especiaes americanos, hão de percorrer, sem paragem, a distancia entre as duas cidades, umas 230 milhas, em menos de quatro horas. Espera-se que dentro em muito pouco, o tempo empregado n'este percurso será reduzido ainda mais.

A proposito da velocidade de comboios, o sr. Webb, superintendente do serviço de tracção da companhia *London and North Western*, referiu-se ha pouco, n'uma reunião de estudantes mechanicos, realizada em Crewe, ao recente percurso de Euston até Carlisle, 300 milhas, sem paragem, e declarou-se preparado para fazer o percurso de Euston até Aberdeen, 540 milhas, tambem sem paragem, garantindo a pontualidade da chegada. Tambem se declarou preparado para estabelecer caminhos de ferro electricos, e annunciou a sua impressão de que dentro em breves annos os comboios electricos servirão todos os grandes centros com uma velocidade que agora é difficil conceber.

W. N. Cornett.

## PARTE OFFICIAL

### Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de Obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 24 do corrente mez, do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 3 de janeiro findo, do alargamento da estação do Lavradio para o estabelecimento das linhas de serviço e de resguardo na mesma estação, apresentado pelo director dos caminhos de ferro do sul e sueste.

Paço, em 28 de fevereiro de 1896. — *Arthur Alberto de Campos Henriques*.

Para o director dos caminhos de ferro do sul e sueste.

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes apresentado a conta de liquidação da garantia de juro relativa á exploração da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, durante o periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1895 (1.º semestre do anno economico de 1895-1896), na importancia de 50:282\$544 réis; e

Mostrando-se da mesma conta que o rendimento bruto kilometrico foi, durante o referido semestre, inferior ao minimo necessario para o estado deixar de pagar o maximo fixado no artigo 28.º do contracto de 23 de novembro de 1883:

Ha Sua Magestade El Rei por bem, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas de 27 de fevereiro ultimo, approvar a referida liquidação na importancia de 50:282\$544 réis, garantia de juro relativa á linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, durante o periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1895, e ordenar:

1.º — Que esta liquidação continue a considerar-se provisoria emquanto não estiver feita a medição rigorosa da linha;

2.º — Que se pague á mesma companhia a referida quantia de 50:282\$544 réis, em conformidade com o parecer de 13 de fevereiro de 1895 da procuradoria geral da corôa e fazenda, visto ter sido fixada a forma da liquidação dos debitos da mesma companhia ao thesouro na base 10.ª do convenio de 10 de maio de 1894, homologado por sentença do juizo commercial de 11 de outubro do mesmo anno, hypothese prevista no artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892.

Paço, em 5 de março de 1896. — *Arthur Alberto de Campos Henriques*.

Para o director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas de 24 de fevereiro findo: ha por bem approvar o projecto, datado de 24 de dezembro ultimo do typo de taboleiro metallico de 31m,60 de vão, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes para substituir os das pontes dos rios Seica, Mondego, Velho e Panno, situadas aos kilometros 132,055, 216,530, 216,730 e 260,360 da linha ferrea do norte, e os das pontes dos rios da Pedra, Caldeirão, do Longomel, da Torre das Vargens, de Cujancas, da Ribeira de

Seda, situadas aos kilometros 107,499, 130,880, 163,654, 169,070, 187,420 e 194,420 da linha ferrea de leste.

O que se communica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Paço, em 2 de março de 1896. = *Arthur Alberto de Campos Henriques*.

Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Propondo o director da exploração dos caminhos de ferro do sul e sueste que, para se proceder á execução das obras de alargamento da estação do Lavradio, seja declarada a urgencia da expropriação de duas parcelas de terreno, uma pertencente a Manuel Osorio Freitas de Bastos, com area de 1.114 metros quadrados, e outra pertencente a José Maria Freire de Andrade, com a area de 894 metros quadrados, situadas na freguezia de Santa Margarida do Lavradio, concelho do Barreiro e districto de Lisboa; e

Considerando que estas expropriações se acham comprehendidas nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas marcadas na planta parcellar que baixa com o presente decreto assignada pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 5 de março de 1896. = REI = *Arthur Alberto de Campos Henriques*.

#### Direcção dos serviços telegrapho-postaes

##### Repartição dos telegraphos

Attendendo ao que me representou o ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º É autorizada a direcção dos serviços telegrapho-postaes a estabelecer — quando as conveniencias do serviço o aconselharem e de accordo com as direcções dos caminhos de ferro do Minho e Douro ou do Sul e Sueste, conforme o caso — a ligação, por meio de linhas telegraphicas, das estações dos mesmos caminhos de ferro com as mais proximas estações telegraphicas ou telegrapho-postaes, para os serviços combinados fixados n'este decreto.

§ 1.º São de conta da direcção dos serviços telegrapho-postaes as despesas de construcção e conservaço das linhas telegraphicas, desde a estação telegraphica ou telegrapho-postal até á entrada do edificio da estação do caminho de ferro.

§ 2.º São de conta da direcção do caminho de ferro respectivo as despesas, tanto da ligação das linhas no interior das estações com osapparehos telegraphicos, como da acquisição e conservaço dos mesmos apparehos.

§ 3.º A direcção dos serviços telegrapho-postaes empregará nas suas estações, para a communicação com as estações de caminhos de ferro, apparehos do typo que fôr geralmente usado n'estas.

Art. 2.º Serão abertas ao serviço telegraphico publico, nos termos abaixo indicados, as estações dos caminhos de ferro do Minho e Douro e do Sul e Sueste, que forem ligadas com uma estação telegraphica ou telegrapho-postal do estado.

§ unico O horario do serviço telegraphico das estações do caminho de ferro será fixado por accordo entre a direcção respectiva e a direcção dos serviços telegrapho-postaes.

Art. 3.º Os serviços telegraphicos a que se refere o artigo 1.º, comprehendem:

1.º A accitação pelas estações dos caminhos de ferro dos telegrammas officiaes, de serviço telegraphico ou postal, ou particulares destinados a localidades do continente do reino e a sua transmissão ás estações telegraphicas ou telegrapho-postaes respectivas que os farão transmittir aos seus destinos por intermedio da rede telegraphica do estado a cargo da direcção dos serviços telegrapho postaes e nos termos dos regulamentos vigentes dos serviços d'esta direcção;

2.º A recepção nas estações dos caminhos de ferro dos telegrammas officiaes de serviço telegraphico ou postal, ou particulares, originarios das estações telegraphicas ou telegrapho-postaes, estabelecidas no continente do reino, e a sua distribuição gratuita na area e pelo modo que, em relação a cada uma, forem combinados entre as direcções respectivas;

3.º A transmissão entre as estações dos caminhos de ferro e as estações telegraphicas ou telegrapho-postaes respectivas das correspondencias telegraphicas relativas aos serviços combinados de que trata este decreto.

§ unico. Os telegrammas expedidos ou a distribuir pelas estações de caminho de ferro só podem ter como operações accessorias a entrega por proprio ou a expedição pelo correio, não sendo admittidos os telegrammas em condições especiaes de taxa.

Art. 4.º As estações de caminho de ferro cobrarão, pelos telegrammas particulares que expedirem com destino ás estações telegraphicas ou telegrapho-postaes, as taxas estabelecidas na tabela n.º 1, annexa ao decreto de 1 de dezembro de 1892 ou as que de futuro as substituirem.

§ 1.º As taxas dos telegrammas ordinarios (50 réis por telegramma e mais 10 réis por palavra) depositadas pelos particulares nas estações de caminho de ferro constituem receita do respectivo caminho de ferro.

As taxas de entrega por proprio ou de expedição pelo correio constituem receita da direcção dos serviços telegrapho-postaes.

§ 2.º As taxas cobradas nas estações telegraphicas ou telegrapho-postaes do estado, pelos telegrammas que tenham de ser entregues por via das estações de caminho de ferro constituem receita das mesmas estações telegraphicas ou telegrapho-postaes.

Art. 5.º Em tudo o que respeita ao sigillo dos telegrammas, os empregados dos caminhos de ferro do estado ficam sujeitos ás disposições do decreto de 1 de dezembro de 1892 e respectivo regulamento.

Art. 6.º As despesas occasionadas pelos serviços da distribuição gratuita e entrega por proprio ou pelo correio, a que se refere o n.º 2.º do artigo 3.º, serão satisfeitas pelas direcções dos caminhos de ferro, ás quaes serão ulteriormente reembolsadas pela direcção dos serviços telegrapho-postaes, nos termos do accordo que tiver sido celebrado entre essas direcções em conformidade com as disposições d'esse artigo.

Art. 7.º Será mensalmente formulada pela direcção de cada um dos caminhos de ferro uma conta corrente indicando a importancia das taxas pertencentes á direcção dos serviços telegrapho-postaes arrecadadas pelas respectivas estações e a despesa feita com a entrega de telegrammas na area da distribuição gratuita ou com a remessa por proprio ou pelo correio. Depois de verificada esta conta pela direcção dos serviços telegrapho-postaes, será o respectivo saldo pago pela direcção devedora.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 27 de fevereiro de 1896. = REI. = *Arthur Alberto de Campos Henriques*.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n. 2, p. v., da Beira Alta—transportes de cal. — Faz parte d'este numero esta nova tarifa que é a junção da antiga do mesmo numero com a ampliação publicada em 1 de março do anno passado e ainda umas pequenas modificações.

São estas a redução de 50 réis nos preços de Alhadas e Arazede a Pampilhosa, e de 200 réis nos de Figueira a Guarda quando as expedições se destinem á Beira Baixa.

Tambem ficam sendo applicaveis os preços especiaes embora as remessas de cal não atinjam o peso do wagon completo, o que não succedia anteriormente.

## Congresso internacional de caminhos de ferro

### QUINTA SESSAO

(Londres — 1895)

#### Questão decima quinta

##### Quadrante de vinte e quatro horas

Adopção da numeração continua das horas de 1 a 24 e divisão da hora em 100 grados. Estado da questão. Applicações parciaes nos differentes paizes. Vantagens para o publico e para o serviço. Seria necessaria a modificação dos mostradores dos relógios? Em caso affirmativo, como deveria ser executada?

#### RELATORES

Srs. L. SCOLARI, doutor em direito, inspector principal da direcção geral dos caminhos de ferro do Mediterraneo, e J. ROCCA, engenheiro, inspector da direcção geral do mesmo caminho de ferro.

Contar as horas, não em duas series, mas seguidamente de 1 a 24; eliminar a distincção de horas de manhã e horas de tarde; deixar de cansar a vista e a paciencia a percorrer as extensas co-

lumnas dos horarios para saber se a hora d'um comboio n'uma estação de passagem é depois do meio dia ou depois da meia noite; não ter necessidade de ser polyglotta para conhecer e fixar as notações abreviadas das guias de caminhos de ferro;

Parece logico, claro e simples; seduz, desafia o applauso.

Avaliemos no seguinte quadro a variedade de designações que deve enraivecer todos os dias os viajantes, quando tenham de consultar livretes de diferentes paizes para uma peregrinação longa, atravez de fronteira e fronteira:

PAIZES	HORAS	
	De meia-noite a meio-dia	De meio-dia a meia-noite
França .....	matin — m.	soir — s.
Inglaterra .....	A. M. — morn.	P. M. — aft.
Allemanha .....	Früh-Vorm — V	Nachm — N — Abds — A
Russia .....	Utra	dienj-vec.
Hespanha e Portugal.	M	T — N
Suecia e Noruega....	Fm	Em
Hollanda .....	vm — v	nm — n

E', porém, natural, pratico e necessario introduzir nos serviços do caminho de ferro, do telegrapho e outros semelhantes a continuidade da hora de 1 a 24, ou, no caso de se fazer qualquer alteração, que importe modificação dos mostradores, convirá aproveitar o ensejo para ir mais além, modificando a propria hora?

A difficuldade é harmonizar os habitos da vida commum com a linguagem dos serviços.

Os serviços são realmente continuos; a sua hora póde ser e convem que seja continua, em todo o caso, porém, dentro de certos limites, por isso que a necessidade da divisão periodica do tempo não permite a numeração indefinida.

A vida tambem é continua, mas não deixa de haver alguma razão de ser, natural, na divisão do dia em duas partes eguaes, e essa razão de ser tem origem na criação do mundo, baseando-se na dualidade — dia e noite, — á qual está subordinado não só o homem, mas todos os seres sensiveis.

Na Italia passam se as cousas bem, porque o systema é o da hora italiana ordinaria, tambem contada seguidamente até 24, apenas com a differença de não coincidir o momento inicial, que n'esta hora é o das ave-marias, meia hora depois do occaso do sol.

Na India ingleza a numeração de 24 horas principiou a ser adoptada ha cerca de trinta annos no caminho de ferro de Calcuttá, e acha-se hoje generalizada a toda a rede, que mede 30.000 kilometros.

Os empregados indigenas subalternos, segundo a informação dos representantes indianos, comprehenderam facilmente o systema e não apresentaram á sua applicação a menor resistencia.

Nenhum especial esforço de intelligencia ha em comprehender o systema, disseram os mesmos representantes, e accrescentaram: *basta saber adicionar 12 aos numeros de 1 a 12*, subsistindo o mesmo mostrador.

E' n'este *saber adicionar*, e mesmo só no *adicionar*, que na nossa opinião está o busilis pratico.

A linguagem corrente não foi modificada, informaram ainda os delegados da India; os habitantes *continuaram a jantar ás 8 horas e não ás 20 horas*.

Portanto na vida commum continúa a vigorar o systema duodecimal e ahí, a nosso vêr, bate o ponto da applicação.

No Canadá, outro exemplo apontado, o uso do quadrante de 24 horas começou no *Canadian Pacific* em 1886 pela applicação, para facilitar o serviço e evitar qualquer confusão, a um comboio que tinha de fazer, sem interrupção, um trajecto abrangendo nada menos de 60° de longitude.

Depois outros caminhos de ferro d'aquelle paiz seguiram este exemplo; mas actualmente das 15.000 milhas, que mede a rede canadiana, apenas um terço obedece á innovação.

Em 1891 foi apresentado um projecto de lei reconhecendo como normal, *mas não excluindo o antigo systema*, a notação de 24 horas; comtudo até a época do congresso não havia sido votado pelo parlamento.

Os Estados-Unidos, pelo seu prurido de operar differentemente do velho mundo, tendo sempre em vista o immortal principio de Munroe, poderiam parecer os mais aptos para proclamar a excellencia da numeração continua.

Pois não! muito barulho, muitas adhesões, muitas tentativas, e resultado quasi nullo.

Desde 1883 está allí encetada a campanha a favor do quadrante das 24 horas; já então affirmaram os innovadores que 171 companhias, representando 96.000 kilometros de caminhos de ferro, estavam decididas a abandonar as indicações de manhã e de tarde e promptus para o fazer *immediatamente*.

Mas em 1887 a comissão da *General Time Convention* declarava no seu relatorio, que a maior parte das companhias não tinham respondido á circular que lhes tinha sido dirigida, e que das que haviam respondido o maior numero emittia a opinião de que *ajuda não era opportuno* o momento de realizar a reforma.

Depois levantou-se a cruzada dos homens technicos e a sociedade americana dos engenheiros civis em 1890 annunciava que tinha recebido resposta de 237 companhias e que apenas 17 se oppunham ao systema.

Esta sociedade não largou a brecha; dirigiu-se ao governo pedindo uma lei; conseguiu tão somente que em 1891 no projecto apresentado nas camaras para legalizar o tempo normal, fosse introduzido um artigo estabelecendo que as horas do dia *pudessem* em qualquer localidade ser contadas em serie unica de numeros, de 0 a 24, e que este systema *fosse egualmente valido como o outro*.

Sobreveiu o centenario do descobrimento da America; correram logo os propagandistas a arengar: que Colombo nascera em Genova; que a notação de 24 horas era sua patricia; que não podia haver melhor maneira de prestar homenagem ao grande italiano! O argumento era ruidoso.

O numero de partidarios crescia prodigiosamente; da ultima circular resultava que 276 companhias, representando 140.000 milhas de caminhos de ferro, se declaravam favoraveis ao novo systema. O seguimento, porém, foi *nenhum*.

Após tantos esforços, os relatores do congresso apenas registraram as tres seguintes ephemerhas applicações:

1.<sup>a</sup> — No *Union Pacific*, na secção de Eddo, desde 26 de dezembro de 1886 até 7 de agosto de 1887;

2.<sup>a</sup> — No *Orange Belt*, na Florida, desde 9 de julho de 1886 até 11 de julho de 1887;

3.<sup>a</sup> — Nos comboios correios da 7.<sup>a</sup> e 9.<sup>a</sup> divisões, egualmente em curto periodo, que findou no 1.<sup>o</sup> de setembro de 1887.

E' poucoquinho e tem cabellos brancos. Em compensação o *Minneapolis — San Paul e Sault-Sainte-Marie* informa que *tem tenção* de adoptar o systema dentro de pouco tempo *para mais commodidade das suas relações com o Canadian Pacific*.

Na America são frequentes estes fogachos. E para mostrar quanto ali estão as administrações longe de adoptar a pretendida numeração da hora, bastam as palavras do delegado americano perante o congresso.

Este delegado declarou que nos Estados-Unidos o systema do quadrante de 24 horas é considerado logico, porém não necessario, e que, se fosse preciso mudar o systema actual, elle, orador, aconselharia a adopção de mudança mais radical do que a proposta, e que seria *dividir o dia em 12 horas, com subdivisões decimaes*.

De seguir este conselho se livram os defensores do systema da numeração continua, porque isso importaria a substituição do mostrador actual, e esse ponto é de tal gravidade que fez retirar da discussão a segunda parte do primeiro artigo do programma — divisão da hora em 100 grados.

(Continúa).

A. Luciano.

## A viação em Lisboa

Como dissémos, a Companhia Carris de Ferro pedindo licença á camara para substituir o systema de tracção animal pelo electrico em todas as suas linhas, aproveitou o ensejo para requerer o alargamento da rede n'uma enorme extensão constituindo o monopolio da exploração d'este meio de viação em toda a cidade.

Não lhe queremos mal por isso; cada qual trata dos seus interesses e achamos mesmo perfeitamente logico que uma companhia importante, como parece vae ser a Carris, tenha umas garantias seguras que lhe permitam consolidar a sua existencia e auferir lucros que lhe compensem o enorme dispendio de capital.

Vamos mais longe: diz-se que são capitaes estrangeiros que virão dar impulso á nova companhia e bom é que lhe dêmos remuneração correspondente, porque vantagem é para a capital, para o paiz, que elles venham empregar-se em cousas nossas.

E se achamos exaggerado o pedido de linhas ferreas por todas as ruas, ainda as de menor importancia, devemos attender a que por certo a Carris parte do principio de pedir o tudo para obter o pouco. O caso seria, pois, que a camara tivesse o bom criterio de lhe conceder só o razoavel, e todos ficaríamos bem.

Mas no que não concordamos é na escolha do systema de tracção que ella quer adoptar, systema o mais prejudicial e o mais perigoso para o interior de uma cidade, especialmente sendo esta, como a nossa, formada por estreitas ruas.

Em contrario da affirmação que ella faz na sua representação, o systema de tracção por fio aereo tem enormes inconvenientes, e, embora esteja adoptado em muitas cidades da America e da Europa, não foi ainda conseguida a sua introdução no interior d'ellas, limitando-se aos *boulevards* exteriores, ás avenidas largas, ás margens dos rios, como o temos visto na margem do lago Lemán, em Bruxellas, Hamburgo e na nossa cidade do Porto; e até na propria America, onde o systema Thompson Huston nasceu, e onde elle tomou um prodigioso incremento, as cidades de Nova York, Washington e outras nunca consentiram a sua adopção nas linhas urbanas.

Em primeiro lugar, como imagina a companhia Carris ericar todas as nossas ruas da cidade baixa, o proprio Chiado, de mastros lateraes e fios atravessados de uns a outros longitudinal e transversalmente? O que é *passavel*, n'uma grande avenida, seria um pejamento impossivel n'uma rua sem horizontes nem largura sufficiente, como as nossas. Imaginem-se essas ruas cobertas com uma grade de arame!

Depois não nos diga a companhia que o systema de *trolley* não tem perigos.

Os accidentes resultantes da ruptura dos fios conductores são continuos na America, tendo já causado victimas, não só sobre a via publica, como nas estações telegraphicas e telephonicas, quando sobre algum fio d'esta rede cae outro da tracção electrica, produzindo descargas que fulminam os pobres empregados.

Outro inconveniente é o prejuizo causado ás communicações telephonicas. A indução causada pela proximidade do cabo desconcerta-as por completo, não havendo maneira de as fazer funcionar regularmente.

Finalmente, sendo o circuito, como é, fechado pelo carril, nos pontos de junção d'este, produzem-se pequenas resistencias, que fazem com que uma parte da corrente passe á terra, e cruzando ahí as canalizações da agua e do gaz provoca n'ellas prejuizos importantes pela electrolyse, oxidando-as por completo a breve trecho.

Na America, tubos de gaz e d'agua teem sido destruidos em poucas semanas pela passagem d'esta potente corrente electrica atravez d'elles, e por mais experiencias que mr. Farnham, engenheiro de Boston, fizesse para proteger as tubagens subterraneas por meio de placas de chumbo, nada conseguiu.

Quanto ao pedido de concessão de assentamento de linhas em tantas ruas, tambem nos parece que a camara municipal não deve acceder a elle.

Como bem se vê, a companhia pretende — e não o occulta — ter o monopolio, mas não iria construir linhas na maior parte das ruas em que as pede. O seu fim é evidentemente impedir que outras as construam.

Ora pelo contracto anterior já a companhia tem concessões de ruas que nunca utilizou nem utilizará. Igual caso se dá com os ascensores que teem tambem uma grande rede concedida sem que tratem de a explorar.

D'isto resulta, que pontos populosos da cidade estão privados de viação commoda e alguns nem sequer a incommoda teem.

A comunicação entre a margem do Tejo e o Principe Real já estaria feita por um ascensor, se essa construcção não estivesse concedida ha muitos annos á companhia Carris; o bairro da Sé, S. Thiago e ruas se-

guintes até Santa Clara já teriam outro ascensor, se igual concessão não estivesse tambem dada.

Assim, estas companhias, que não fazem nem deixam fazer, são um prejuizo para o publico.

Tenha a camara muita prudencia no estudo d'este assumpto. Veja-se no espelho da de Paris, que se tem visto a braços com o monopolio da companhia dos omnibus, conseguindo com difficuldade attenuar-lhe os impetos. Mas tem-o conseguido com a sua auctoridade, impondo-lhe condições de execução e impedindo-a de praticar demasias a que ella se julgava com direito.

Ahi tem-se implantado a tracção mechanica, mas nunca se consentiu nem se consentirá, dentro da cidade, a machina a vapor nem o *trolley*.

E já que acima falámos de ascensores, não deixaremos de nos referir á representação que esta companhia tambem apresentou contra a da companhia Carris.

Com um bocado de razão em combater o pretenso monopolio da sua rival, esta companhia perde-a pela maneira porque reclama, attingindo os limites do comico!

Começa por affirmar que bairro onde toque um ascensor deve considerar-se completamente servido de viação e não lhe ser concedida outra, e esta idéa confirma-a no final, pedindo uma área de protecção de 400 metros para cada lado das suas linhas.

Ora se fôrmos vêr as linhas que a companhia dos ascensores tem em exploração e concedidas, encontraremos que raros pontos da cidade ficariam fóra d'estas zonas.

E para justificar, esta theoria a companhia sahe a campo com periodos como este, que não resistimos á tentação de transcrever:

«Se a Companhia Carris de Ferro supprime a tracção animal, ha prejuizo para os criadores, para os lavradores, para todo o pessoal empregado no tratamento, que ficará sem pão; ferradores, correiros, etc., etc., que tudo, é evidente, será dispensado do seu serviço. Mas ha ainda melhor: se uma das vantagens promettidas é a de levar a viação *rapida, barata e confortavel a toda a parte*, que necessidade ha de trens de aluguer? Consequentemente dispensaveis, e por tanto mais 2.000 individuos com as respectivas familias serão lançados á margem para poderem descançadamente... morrer de fome. Escusado é dizer que a importante receita proveniente d'ali para a fazenda municipal será perdida. Os pobres carroceiros tambem serão envolvidos no lugubre cortejo dos poderosos e pertensos monopolistas da viação de Lisboa, porque, sendo evidente que a Companhia Carris de Ferro empregaria carros proprios para transporte de mercadorias, a pobre industria dos carroceiros ficaria, senão esmagada, pelo menos muito cerceada no seu ganha pão.»

Este periodo é pyramidal!

A companhia dos ascensores a defender os carroceiros, os trens e até os cavallos, devem concordar que é desopilante.

De resto ella lá se entende.

A companhia Carris contrapoz ao protesto da dos Ascensores uma representação em que lhe responde bem e em que defende a adopção do cabo aereo.

Não temos espaço para discutir mais este ponto, hoje. Limitamo-nos a transcrever a auctorizada opinião do nosso collega *Novidades* que é tambem a de toda a imprensa e do publico:

«Parece incrível que alguém se lembre de empregar no interior d'uma cidade como Lisboa, com ruas pouco largas, um tal systema, que obriga á fixação de postes com braços estendidos para o meio da rua, e que põe os transeuntes no risco de apanharem, quando menos o imaginem, um *raio* pela cabeça ou pelos pés.

Vimos esse systema em execução *na estrada*, que liga Clermont Ferrand a Royat, e por isso dizemos que a idéa de o applicar ao interior de uma cidade como Lisboa não tem pés nem cabeça.»

Não largaremos o assumpto.

## PARTE FINANCEIRA

## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

## Companhia nacional de caminhos de ferro

Não se tendo verificado a assembléa geral ordinaria, convocada para hoje, por falta de representação necessaria nos termos do art. 33.º dos estatutos, é novamente convocada para o dia 28 do corrente pela 1 hora da tarde.

A reunião effectuar-se-ha na séde da companhia, rua Nova do Carvalho, 71, 2.º, e n'ella se deliberará com qualquer numero de accionistas e representação do capital.

O fim da reunião é discutir e votar as conclusões do relatório de 1895 e parecer do conselho fiscal.

Nos termos dos artigos 12 a 14 dos estatutos, faz-se publico que no sorteio das obrigações d'esta companhia, realizado hoje, sahiram sorteados os n.ºs 5.236 a 5.240; 14.341 a 14.345; 21.661 a 21.665; 22.006 a 22.010 da 1.ª série e 34.836 a 34.840 da 2.ª série.

O pagamento das obrigações sorteadas, e bem assim o pagamento dos juros, começará no dia 1 d'abril, na séde da companhia, rua Nova do Carvalho, n.º 71, 2.º e na sua agencia no Porto, rua da Picaria, n.º 49, nas condições dos semestres anteriores.

## Companhia de Seguros «Fidelidade»

A assembléa geral d'esta companhia reuniu nos dias 30 de janeiro e 22 do corrente, sendo approvado o dividendo de réis 55.000 por acção, livre para o accionista de imposto de rendimento. Foram eleitos para:

*Mesa da assembléa geral.* — Antonio Maria Gomes, presidente; Luiz Jacintho Soares, vice-presidente; Augusto Carlos Miranda Monteiro e Victorianno Estrella Braga, secretarios; José Thomaz de Araujo Couto e José Felix da Costa, vice-secretarios.

*Direcção.* — Domingos Martins da Costa Ribeiro, José Felix da Costa e José Adolpho de Mello e Sousa, effectivos; Victorianno Estrella Braga, Augusto Carlos Miranda Monteiro e João Theotônio Pereira.

## REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 Mars, 1896.

Des derniers incidents qui menaçaient de creer un bouleversement, il ne reste déjà plus guère que le souvenir. Le marché a bien supporté, sauf l'Italien le contre coup du véritable désastre que viennent de subir nos voisins d'au dela des Alpes.

Les nouvelles d'Espagne paraissent plus calmes. Des démarches seraient faites par l'Angleterre et les Etats-Unis pour mettre fin à l'insurrection cubaine.

Le groupe ottoman en attendant que l'emprunt qui se prépare et se trouve arrêté par une simple difficulté de forme soit conclu, garde une attitude satisfaisante. Il faut ajouter que l'approche du coupon de mars ne doit pas y être étranger.

En un mot, le marché en général parait vouloir repartir de l'avant secondé fortement par la spéculation interessée.

Nous retrouvons le 3 0/0 à 103 fr., et le 3 1/2 à 106,30 fr.

Le nouveau Tonkinois se traite à 93,75 fr.

L'Extérieure tres mouvementée cloture à 63 1/16.

Les Fonds Austro-Hongrois n'éprouvent pas de changements.

Les Russes sont bien tenus.

Le Portugais continue à bénéficier de la bonne impression que donne l'augmentation des recettes douaniers: il finit à 27 fr.

L'obligation Tabacs Portugais est ferme à 490 fr.

Les cours de la Banque de France s'alourdissent à 3.550 fr.

Le Crédit Foncier revient à 645 fr. Le conseil d'administration dans sa séance du 4 mars, a autorisé pour 5 millions 590.715 fr. de nouveaux prêts, dont 4 millions 764.500 fr. en prêts fonciers et 826.215 fr. en prêts communaux.

Le Crédit Lyonnais cote 785 fr. Le rapport des commissaires qui sera lu à l'assemblée générale annuelle du 14 mars constate que le dividende de 34 fr. sera distribué après amortissement de tous les frais d'installations et de créations nouvelles: depuis le 31 décembre dernier la Société n'a plus aucun compte de frais de premier établissement à amortir.

Le Mobilier Espagnol reste stationnaire à 58,75 fr.

*Chemins de fer.* — Depuis le commencement de l'année on constate chaque semaine une amélioration importante des recettes des six grandes compagnies.

L'Est s'avance à 967,50 fr.; le Lyon à 1.540 fr.; le Nord à 1.795 fr.; Le Midi passe de 1.265 fr. à 1.280; l'Ouest à 1.100 fr. et l'Orléans à 1.600 fr.

L'action Sud de la France ne varie pas à 235 fr.; Les Wagons Lits valent 525.

Les obligations des Chemins Portugais se maintiennent fermes à 134 fr.

Le Bec Auer se traite à 1.155 fr. Cette société a, parait-il, réa-

lisé pendant l'exercice clos le 31 décembre dernier, un bénéfice total de 5 millions.

La Mozambique progresse à 47,50. La Mossamèdes à 20.

Les valeurs de cuivre se maintiennent fermes.

Le Rio Tinto passe à 465.

La Tharsis cloture à 128,75 fr., et le Cape-Copper aux environs de 65.

L. C.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de março de 1896.

Em geral a quinzena correu pouco animada, não apresentando a situação indícios de melhora. Conservam-se apathicas as disposições geraes do mercado e os operadores habituaes continuam dominados por essa influencia. Os negocios em generos coloniaes não mostram tendencias para reacção favoravel, principalmente no mercado do café, cujo stock tem augmentado consideravelmente. O que tem valido para desafogar a situação dos negociantes de generos coloniaes tem sido a collocação vantajosa que tem encontrado para a borracha e ao mesmo tempo o desvio dos cambios, que lhes facilitam algumas transacções pendentes.

Houve pequeno movimento no mercado de descontos, havendo falta de papel. Este retrahimento tem vantagem, porque facilitará a expansão do credito, que principalmente depende de que as operações de descontos se reduzam a genuinas operações do commercio. Isto está tornando cada vez mais imperiosa e urgente a necessidade, já muitas vezes a-signalada, do Banco de Portugal regular sobre novas bases as condições das operações de descontos, em ordem a salvaguardar convenientemente os interesses do commercio, facilitando as suas transacções de modo que o não assoberbem difficuldades.

Estiveram bastante animadas as transacções no mercado dos cambios, havendo nos preços sensiveis desvios. As causas da tensão cambial foram as remessas feitas para pagamento de trigos e as compras de cheques sobre Londres, determinadas pela necessidade que tiveram os especuladores de cobrir vendas a descoberto que haviam feito de dividas hespanholas e que agora tinham de entregar. O mercado agitou-se, as casas saccadoras mostravam-se bastante reservadas por poderem dispôr de muito papel. Em breve teremos as remessas para o coupon d'abril das obrigações de 4 a 4 1/2 p. c. e das obrigações dos tabacos. E' de esperar que o governo proceda de fórma que estas remessas sejam realizadas sem affectar os cambios. Os cheques sobre Londres regularam a 41 5/8, 41 15/16.

As inscrições, que no principio da quinzena se haviam mostrado bastante firmes, tendo attingido 37 p. c., baixaram em consequencia das graves noticias vindas de Hespanha e Italia e que causaram impressão geral em todos os mercados financeiros europeus, como aliás era natural. A divida externa continúa não tendo operações no nosso mercado. As obrigações de 4 p. c. com premios continuam a ter procura regular; as de 4 1/2 interna attingiram o preço de 51.000 réis, e muito firmes as obrigações prediaes. As de 4 1/2 tem vendedores a 57.000 réis, o que equivale a uma capitalização de 4 p. c. descontado o imposto do rendimento. Bastante procuradas as obrigações Loanda-Ambaca, ficando a 78.500 réis, com tendencia para alta.

As acções do Banco de Portugal mantem-se a 125.000, as de Lisboa & Açores a 105.500, as do Nacional Ultramarino a 63.000 réis. As acções da Companhia de Moçambique, que começam a ser procuradas entre nós para especulação, cotam-se a 9.800 réis.

O Banco de Portugal resolveu emittir notas de 50.000, 20.000, 10.000 e 5.000 réis, para circularem nos districtos dos Açores e pagaveis em moeda açoriana. Tambem resolveu que as notas do banco e as cédulas representativas de cobre tenham livre curso no districto do Funchal.

J. F.

## Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v.....	41 7/8	41 13/16	Desconto no Ban-	
» cheque.....	41 3/4	41 11/16	co de Portugal.	6 0/0
Paris 90 d/v.....	681	682	No mercado.....	5 1/2 0/0
» cheque.....	684	685	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	281	282	res.....	204
» cheque.....	284	285	Cambio Brazil...	9 1/8
Francfort 90 d/v.....	281 1/2	282 1/2	Premio libra.....	1 230
» cheque.....	284	285 1/2		
Madrid cheque.....	960	975		





## Companhia de Seguros «Fidelidade»

Temos presente o relatório apresentado á assembléa geral d'esta companhia, uma das mais prosperas que existe no paiz.

A receita, durante o anno findo, foi de 271:872#562 réis e a despesa 193:975#820 réis, ficando um saldo disponivel de 77:896#742 réis, do qual, tirados 5 % para fundo de reserva, que assim fica elevado a réis 241:773#137, a commissão de contas propõe que se dê o dividendo de 55#000 réis por acção, livre de imposto de rendimento.

A mesma commissão propõe um voto de louvor á direcção pelo seu zêlo e intelligencia na gerencia dos negócios da companhia.

O premio dos seguros terrestres durante o anno foi de 239:720#866 réis e o dos maritimos 29:478#149 réis; os prejuizos nos primeiros foram 58:271#933 réis e nos segundos 13:224#382 réis.

## Sindicato agricola de Montemór-o-Velho

Ha pouco mais de um anno um grupo de agricultores de Montemór-o-Velho, resolveu constituir-se em sindicato para explorar a industria agricola, e esta agremiação, findo o primeiro anno da sua existencia, trata de alargar o campo das suas operações, visto os bons resultados que, n'aquelle periodo de iniciação, tiraram os seus socios da creação d'uma instituição d'este genero.

Um dos actos a que o sindicato está imprimindo a sua actividade é a realização de um concurso de gados que será por certo muito importante para a promoção do desenvolvimento d'este ramo da industria agricola.

## Companhia de Fiação de Thomar

Não podemos, por falta de espaço, referir-nos ainda ao relatório d'esta companhia. documento que sempre vemos com o maior prazer, por nos evidenciar a prosperidade d'esta importante empresa.

A importancia das vendas é um dado de interessante exame. De 36 contos que estas foram em 1875, subiram a 130 em 1885 e a 517 em 1895.

N'este ultimo anno os lucros elevaram-se a réis 51:341#143. Os fundos de reserva de amortização em Thomar e em Soure, de material de transportes e de seguros, já se elevam a 321.276#782 réis ou 56,70 % do capital.

O dividendo foi de 7 %.

## Sabedorias do «Seculo»

Para prova da *competencia* com que os nossos jornaes diarios falam de assumptos de caminhos de ferro, ahi vae a noticia que no dia 6 appareceu na 1.<sup>a</sup> pagina do *Seculo*:

Acaba de se publicar a estatistica das linhas ferreas em exploração na Europa, em 1895. Em 31 de dezembro do anno findo os caminhos de ferro em exploração na Europa mediam 25.875.530 kilometros. A Alemanha figura em primeiro lugar com 4.813.890 kilometros; a França segue com 4.205.460; a Inglaterra tem o terceiro lugar, com 3.606.710 kilometros; mas a Russia em breve tomará o terceiro lugar, porque em 1896 deve ter promptos mais 362.000 kilometros de caminhos de ferro, emquanto que os inglezes preparam apenas 105 kilometros.

A Austria tem linhas na extensão de 3.172.540 kilometros; Italia, 1.144.790; Hespanha, 1.282.990; Suecia, 975.290; Belgica, 585.650; Suis-a, 427.200; Hollanda, 261.690; Romania, 272.510; Portugal, 247.520, e Dinamarca 239.360 kilometros.

Relativamente ao seu territorio é a Belgica o paiz melhor dotado quanto ao serviço ferro-viario.

Esta é de eternas luminarias!

O collega nem sequer notou que Portugal não podia ter 247.520 kilometros de caminhos de ferro?

## Tres novos collegas

**Gazeta dos Empregados no Commercio e Industria.** — E' uma nova folha quinzenal, muito bem redigida e muito interessante, que nos parece destinada a um largo futuro.

O pessoal dos estabelecimentos commerciaes e fabricis, pessoal muito numeroso, deve estimar esta nova publicação que vem defender os seus interesses e promover a sua instrução, e de que o fará *a sério*, sem declamações banaes nem arremetidas politicas, são seguras garantias o nome do director da folha, o nosso amigo Julio Howorth, um character probo e um escriptor intelligente, e o dos collaboradores que o ajudam no novo jornal, ao qual desejamos todas as prosperidades.

**Crónica de ferrocarriles.** — Recebemos a visita do n.º 4 d'este novo collega que se publica em Madrid e que é uma elegante revista illustrada, bem impressa em bellissimo papel, e bem redigida.

Teremos que referir-nos a ella mais de uma vez, porque os seus artigos são de todo o ponto interessantes. Correspondemos desde hoje ao seu pedido de troca.

**Progresso Industrial.** — Uma outra nova publicação portugueza que agrada logo á simples vista, e mais ainda quando se lê o programma em que promete occupar-se da industria portugueza, advogando os seus interesses, ensinando-lhe processos novos, propagando o conhecimento dos seus productos etc.

E' seu director o nosso amigo Eduardo Coelho, e editor a conhecida papelaria Branco, da rua Aurea.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Mirandella a Bragança.** — O sr. deputado Abilio Beça lembrou, em sessão da camara de 29 de fevereiro, a conveniencia de se prolongar a linha de Mirandella até a capital de Traz-os-Montes, sendo seu parecer que se entregue esta construcção á companhia Nacional, reembolsando-lhe o Estado o seu custo em 6 annos pelo excesso de rendimento da linha do Douro.

O calculo parece-nos arrojado, porque pouco provavel é que o prolongamento da linha da Foz Tua dê — só por si — um augmento annual de 166 contos de réis ao trafego do Douro.

O sr. ministro prometeu estudar a questão.

**Valle do Corgo.** — O sr. engenheiro Kopke de Carvalho trata de organizar uma companhia com o capital de 1.400 contos, sendo 500 de acções e 900 de obrigações para a construcção e exploração de uma linha entre Regoa e Villa Real, adoptando o typo do caminho de ferro de Saint Gall a Gais.

O custo kilometrico é calculado em 20 contos e a receita do trafego em 2, pedindo-se a garantia do governo para um rendimento de 1:800#000, não podendo esta ser superior a 600#000 réis por kilometro.

**LINHAS HESPAÑOLAS**

**Tremvia electrico de Bilbao.** — A companhia que explora esta linha começou já os trabalhos necessarios para a construcção de uma torre de uns 50 metros de altura, no sitio mais proximo dos molhes da ria do caminho de ferro de Orconera.

Essa ponte ficará nivelada com o monte de S. Paulo em Banderas e por ella seguirá, de uma margem a outra, o cabo conductor da força electrica que ha de pôr em movimento os vehiculos da linha de Algorta.

**Jativa a Alcoy.** — Foi ordenado que se desse aos trabalhos de construcção da ultima secção d'esta linha, entre Onteniente a Alcoy, a maior actividade possivel.

Na referida secção encontra-se a tres kilometros de Onteniente um tunnel a perfurar na extensão de 1.500 metros.

A construcção d'esta linha está sendo feita por conta da companhia dos caminhos de ferro do norte de Hespanha.

**Linares a Almeria.** — Accentua-se dia a dia maior augmento de trafego n'esta linha, o que tem determinado importantes compras de material. Presentemente espera-se de Marselha um bom carregamento de wagons.

**De Fregenal á fronteira portugueza.** — Os povos de Fregenal de la Sierra representaram ao governo hespanhol, fazendo vêr que desde ha alguns annos, e principalmente desde que se abriram á exploração as linhas internacionaes com Portugal, enfraqueceram as relações que mantinham com povoações portuguezas, e lembrando a necessidade de construir uma linha ferrea de largura normal que, entroncando em Fregenal com o caminho de ferro de Zafra a Huelva, passe por Encinasola, entre a fronteira por Barrancos, indo unir-se com a de Beja a Lisboa.

**Salamanca a Bejar.** — Os engenheiros da fiscalização do governo examinaram esta secção da linha a fim de auctorizar a sua abertura ao serviço publico.

Segundo consta foi favoravel o resultado do exame.

A secção mede 85 kilometros.

**Torralba a Soria.** — O nosso presado collega *A Gaceta de los Caminos de Hierro* dá a seguinte noticia com respeito á linha de Torralba a Soria que está sendo explorada por gente belga:

«Contra tudo que é natural e corrente em materia de caminhos de ferro, esta linha diminue de productos de anno para anno, devido, não a qualquer circumstancia anormal, mas á maneira de administral-a e entender do assumpto, pois cada vez se aleijam mais, perdendo-se por completo os indispensaveis elementos de trafego, em lugar de attrahil-os.»

**Linha de Canfranc.** — O conselho de administração da sociedade anonyma aragoneza do caminho de ferro a França por Canfranc, está auctorizado a negociar a cedencia da linha á companhia do norte.

**LINHAS ESTRANGEIRAS**

**FRANÇA**

A companhia do Este da França adoptou para aquecimento das carruagens um novo processo muito simples e que, segundo vemos referido, está dando bons resultados.

Consiste o systema em o machinista injectar uma mistura de vapor e de ar comprimido em um tubo que atravessa o comboio, assente á parte inferior dos leitos dos vehiculos.

D'este tubo partem pequenos ramaes que vão aquecer as bancadas e o sitio onde os passageiros collocam os pés.

O ar comprimido constitue um excellent vehiculo para o vapor. Nas carruagens de 1.<sup>a</sup> classe são os passageiros que abrem ou fecham estes novos caloriferos; nos compartimentos de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe são os empregados do comboio que se encarrégam d'esse serviço.

**RUSSIA**

A sociedade do caminho de ferro de Moscow-Kasan projecta o estabelecimento de mais duas linhas n'uma extensão total de 430 verstes. A mais importante d'estas linhas medirá 300 verstes e ligará o caminho de ferro de Moscow-Kasan á linha de Syzran-Viazma, atravessando o districto de Syzran do governo de Simbirsk e os de Saransk e Goroditsché do governo de Penza.

A segunda linha projectada, mede approximadamente 130 verstes e atravessará os districtos de Simbirsk, Serguilei e Koreoun, partindo da cidade de Simbirsk.

**CONGO**

Segundo noticias recebidas de Matadi a locomotiva chegou em 17 de fevereiro a Kimpessé, devendo esta secção da linha — uns 160 kilometros — abrir á exploração regular muito brevemente.

Para além de Kimpessé os trabalhos de construcção estão sendo atacados com muita actividade.

Durante o mez de janeiro os primeiros 80 kilometros da linha renderam 57.000 francos.

**CHINA**

O governo chinês acabou finalmente por auctorizar a introdução dos caminhos de ferro no celestes imperio, attendendo a sua importancia commercial.

Os primeiros estudos terão por objecto a construcção de uma linha ferrea na vizinhança da capital.

O governador de Kuangsi mandou fazer uma linha entre Tien-Tsin e Lu-Chou-Chiow-Bridge, na extensão de 140 kilometros.

O custo d'esta linha está avaliado em 18 milhões de francos.

O governo chinês apelou tambem para a iniciativa particular, declarando que logo que se prove a posse de capital superior a 75 milhões de francos, poderá constituir-se companhia para a construcção de qualquer linha, começando-se logo com os trabalhos.

**MEXICO**

A *Mexican Central Railway* contractou com o governo o prolongamento da linha de Guadálajara até Ameca e Tequila, na provincia de Jalisco. A companhia referida obriga-se a construir o troço até Ameca antes de junho de 1897 e o de Tequila antes de dezembro do anno seguinte. O governo pagará o subsidio de 10.000 dollars por kilometro, ficando tambem a provincia de Jalisco obrigada a subvencionar a linha.

**AVISOS DE SERVIÇO**

**Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes**

**Primeira tourada e mercado mensal de gado no Cartaxo no domingo 22 de março de 1896**

*Bilhetes de ida e volta por preços muito reduzidos entre Lisboa (Santa Apolonia) e Sant'Anna*

*Ida*, pelos comboios que partem de Lisboa (Santa Apolonia) ás 7 e 30 e 11 horas da manhã. — *Volta*, pelos comboios que partem no mesmo dia de Sant'Anna ás 5 e 51 da tarde, 7 e 34 e 1 e 21 da noite.

Os preços dos bilhetes de ida e volta, de Lisboa (Santa Apolonia), Braço de Prata e Olivares, para Sant'Anna, são: 800 réis em 2.<sup>a</sup> classe e 500 réis em 3.<sup>a</sup>

Para demais preços e condições vêr os cartazes affixados nas estações e logares do costume.

Lisboa, 12 de março de 1896.

**ARREMATACÕES**

**Caminhos de ferro do Sul e Sueste**

**Fornecimento de fazenda propria para estofo de carruagens**

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 23 do corrente, na direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de fazenda propria para estofo de carruagens de 1.<sup>a</sup> classe.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 13.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5% do valor total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem a adjudicação fôr feita. Estes depositos serão feitos, aquelle na thesauraria da direcção, e este na caixa geral de depositos, á ordem da mesma direcção.

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

Lisboa, 3 de março de 1896.

**Caminhos de ferro do Minho e Douro**

**Fornecimento de 250 toneladas de carris de aço**

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 26 de março proximo, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, e em presença do respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 250 toneladas de carris de aço para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar na caixa geral de depositos, ou na sua delegação d'esta cidade, o deposito provisorio de 210.000 réis.

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

As condições da arrematação e 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, 26 de fevereiro de 1896.

#### Construcção do lanço comprehendido entre a estação do Porto, em Campanhã, e a estação central

Pelo presente se faz publico que no dia 16 do corrente mez, pela 1 hora da tarde, na secretaria da divisão do serviço de via e obras, d'estes caminhos de ferro, na estação do Porto, em Campanhã, e perante o respectivo chefe, se ha de proceder ao concurso publico para a adjudicação da construcção da parte metallica que tem de servir para o assentamento da primeira via, na passagem inferior denominada do Roriz.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 10,000 réis, e o definitivo será de 20,000 réis.

Os desenhos, condições da arrematação e o caderno de encargos, pódem ser examinados em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã até ás 3 da tarde, na referida secretaria onde serão passadas as guias para os depositos.

Porto, 2 de março de 1896.

#### Fornecimento de 200 toneladas de creosote

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 27 do corrente mez, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade e em presença do respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 200 toneladas de creosote para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar na caixa geral de depositos, ou na sua delegação, n'esta cidade, o deposito provisorio de 150,000 réis.

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

As condições da arrematação e 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, 3 de março de 1896.

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Fornecimento de molas para wagons

No dia 26 de março, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de molas de suspensão e de tracção para wagons.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da companhia, 28, rue de Chateaudun. Lisboa, 22 de fevereiro de 1896.

#### Fornecimento de placas giratorias

No dia 8 d'abril proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de placas giratorias (plataformas).

As condições, desenhos e cadernos d'encargos, estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 horas da tarde, e em Paris, nos escriptorios da companhia, 28, rue de Chateaudun. Lisboa, 22 de fevereiro de 1896.

#### Fornecimento de oleo mineral

No dia 8 de abril proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 260.000 kilogrammas de oleo mineral.

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

Lisboa, 28 de fevereiro de 1896.

#### Fornecimento de 110.000 kilogrammas d'azeite d'oliveira

No dia 18 de março corrente, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 110.000 kilogrammas de azeite d'oliveira.

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

Lisboa, 28 de fevereiro de 1896.

#### Fornecimento de tubos de vidro

No dia 8 d'abril, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de tubos de vidro para indicadores de nivel.

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

Lisboa, 29 de fevereiro de 1896.

**Fornecimento e montagem dos taboleiros metallicos das pontes de:** Ponte da Pedra, 107,499 k.; Caldeirão, 130,880 k.; Longomel, 163,654 k.; Torre das Vargens, 169,170 k.; Cujaneas, 182,420 k.; Rio Torto, 134,230 k. e Seda, 194,420 k. da linha de leste.

*Deposito provisorio 1:337,500. Base de licitação 53:500,000*

No dia 11 d'abril proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão recebidas propostas para o fornecimento e montagem dos taboleiros metallicos das pontes acima indicadas.

As condições e desenhos relativos a esta tarefa estão patentes na repartição central do serviço de via e obras, estação de Lisboa (Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

As propostas serão endereçadas á direcção da companhia na estação central de Lisboa (Rocio), com a indicação no sobrescripto «Proposta para os taboleiros das pontes da linha de leste».

**Fornecimento e montagem dos taboleiros metallicos das pontes de:** Seica, 132,155 k.; Mondego Novo, 216,530 k.; Mondego Velho, 216,730 k.; e Pano, 260,370 k., todas da linha do norte.

*Deposito provisorio 2:025,000. Base de licitação 81:000,000*

No dia 11 d'abril proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão recebidas propostas para o fornecimento e montagem dos taboleiros metallicos das pontes acima indicadas.

As condições e desenhos relativos a esta tarefa estão patentes na repartição central do serviço de via e obras, estação de Lisboa (Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

As propostas serão endereçadas á direcção da companhia na estação central de Lisboa (Rocio), com a indicação no sobrescripto «Proposta para os taboleiros das pontes da linha do norte».

## MERCADO DE METAES

#### Cotações da casa Lewis Lazarus & Sons, de Londres

Londres, 11 de março de 1896.

**Cobre.** — Desceu a 6<sup>3</sup>/<sub>4</sub> d. por tonelada. Em primeira mão está a £ 45<sup>2</sup>/<sub>6</sub> a dinheiro; £ 45<sup>10</sup>/<sub>16</sub> a 3 mezes mas o seu valor desceu subsequentemente a £ 44<sup>17</sup>/<sub>16</sub> e £ 45 respectivamente. Vendem-se cerca de 1200 toneladas. Offereceram-se cerca de 700 toneladas em segunda mão a £ 44<sup>15</sup>/<sub>16</sub>, <sup>10</sup>/<sub>16</sub> e <sup>12</sup>/<sub>16</sub> a dinheiro; £ 45<sup>2</sup>/<sub>6</sub> a £ 44<sup>17</sup>/<sub>16</sub> e <sup>18</sup>/<sub>9</sub> a 3 mezes. As ultimas cotações foram £ 44<sup>12</sup>/<sub>16</sub> a dinheiro e £ 45 a 3 mezes.

Preço de liquidacão £ 44<sup>15</sup>/<sub>16</sub>.

**Estanho.** — Está <sup>5</sup>/<sub>16</sub> mais baixo por tonelada. Só houve uma pequena transacção esta manhã, cerca de 30 toneladas, a £ 60<sup>15</sup>/<sub>16</sub> e £ 60<sup>13</sup>/<sub>9</sub> a dinheiro; £ 61<sup>7</sup>/<sub>8</sub> a 3 mezes. De tarde não houve nenhuma transacção sendo o ultimo preço £ 60<sup>10</sup>/<sub>16</sub> a dinheiro e £ 61<sup>2</sup>/<sub>6</sub> a 3 mezes.

Preço de liquidacão £ 60<sup>10</sup>/<sub>16</sub>.

**Ferro.** — Preços de liquidacão: Scotch, <sup>17</sup>/<sub>5</sub>; Middlesbro', <sup>38</sup>/<sub>6</sub>; Hematite, <sup>48</sup>/<sub>10</sub> por tonelada.

**Prata.** — Sem alteracão a 31<sup>7</sup>/<sub>16</sub> por oz. Standard, 33<sup>7</sup>/<sub>8</sub> d. por oz. fino.

**Mercurio.** — Em primeira mão £ 7<sup>2</sup>/<sub>6</sub>, em segunda £ 7<sup>1</sup>/<sub>6</sub> por frasco.

**Chumbo.** — £ 11<sup>1</sup>/<sub>3</sub> por tonelada.

**Zinco.** — £ 15<sup>3</sup>/<sub>9</sub> a prompto pagamento. £ 15<sup>5</sup>/<sub>16</sub> por tonelada sem procura.

**Antimonio.** — £ 30 por tonelada.

## Guia Official dos Caminhos de Ferro de Portugal

**UNICA** publicação auctorizada pelas **DIRECÇÕES**

Proprietarios: fundador

José Duarte do Amaral & L. Mendonça e Costa  
director

**PREÇO 50 RÉIS**

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

**AGENDA DO VIAJANTE**

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

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

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

**LISBOA Bragança Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.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, bams. Ascenseur, poste.

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

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

**LISBOA Hotel Francfort**—T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio—Grande conforto, bons quartos de 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, 113.

**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 100 pessoas. Preços razoaveis.—Prop. Romão Garcia Vinhas.

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

**TORRES VEDRAS Hotel Natividade**—Largo de D. Carlos, 1, e R. Paiva d'Andrada, 3—No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro—Excellentes quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano.—Carreiras a 100 réis para os Cucos—Diaria de 800 a 15200 réis.

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

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

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

**PORTO Hotel Bragança**—A melhor situação da cidade de excellentes commodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.ª ordem e com vinhos á desercção—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 salias e quartos, banhos Aceio e bom serviço. 15000 a 15400 rs. diarios.

**SEVILHA Grand Hotel d'Europe**—Proprietarios Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 40. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para familias, preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão.

**SEVILHA Gran Fonda de Madrid**—Principale 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 Ganbero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bellos aposentos, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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

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

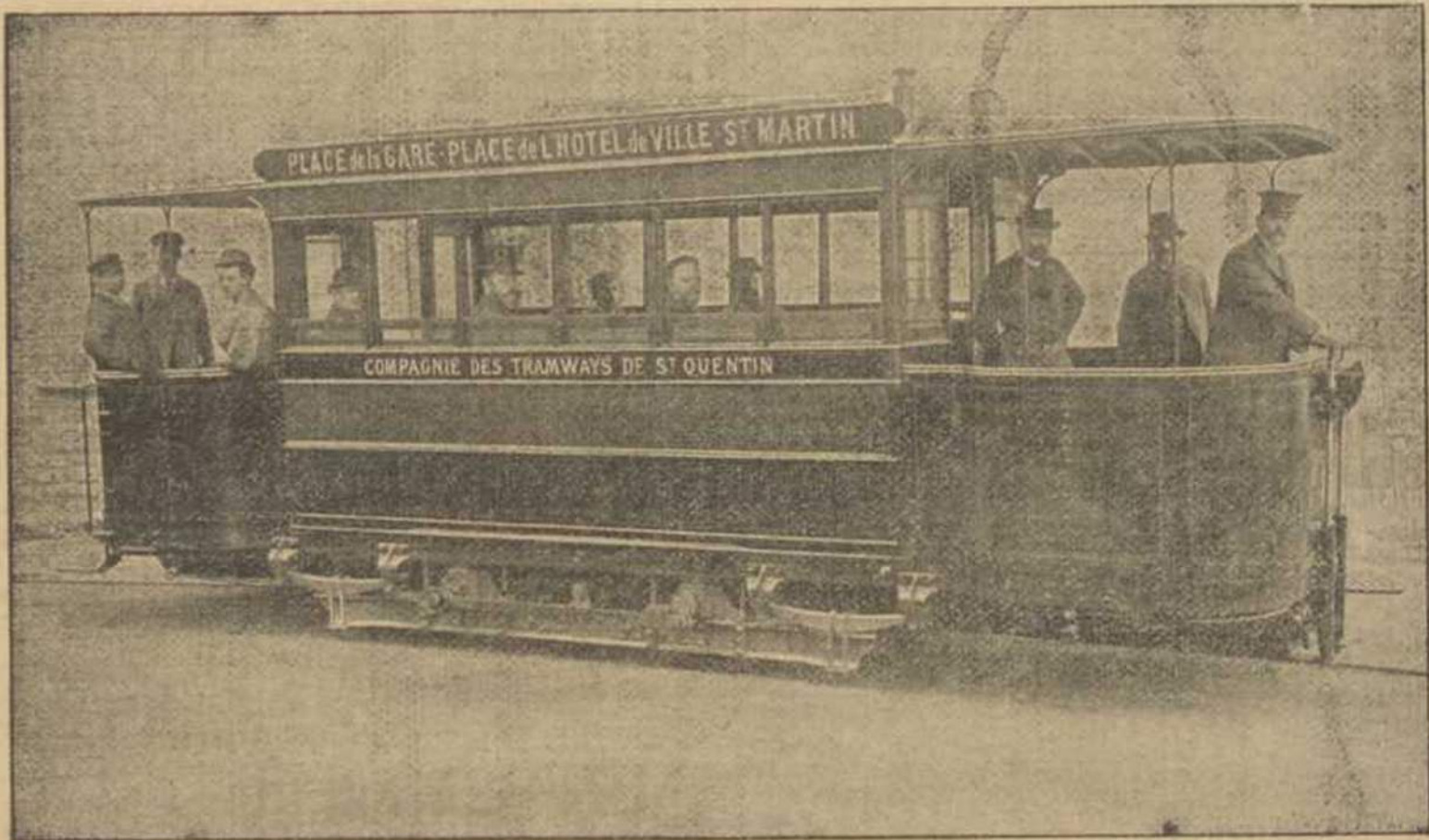
**ROMA Grande Hotel Continental**—Proximo da Estação Central e de todas as antiguidades e attractivos, na parte mais higienica da cidade—250 quartos—todo o conforto moderno.—Diaria, desde 10 francos, sem vinho—Prop. P. Lugani.

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

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

# TRAMWAYS PNEUMÁTICOS POPP-CONTI

O systema mais moderno e de mais completa segurança para tracção mechanica nas cidades



Supressão dos fios aereos e dos perigos e inconvenientes da electricidade

A companhia dos americanos de Paris decidiu a installação do systema Pneumatico em 173 kilometros

Agente geral para Portugal e colonias **A. D. SEGHERS**

1-A, RUA VICTOR CORDON—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, Alcobaca, 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, Oliveas, 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.

## EXPOSIÇÃO IMPERIAL

AVENIDA-PALACE

Aberta todos os dias das 2 ás 11 da noite

**ENTRADA 100 RÉIS**

ESPLENDIDAS COLLECÇÕES DE

50 vistas de cada paiz, variando sempre cada semana

—  
N'ESTA SEMANA

**AMSTERDAM, Haag, Dortrecht, Haarlem, etc.**

## EMPRESA DE ANNUNCIOS NOS CAMINHOS DE FERRO

PRIVILEGIO EXCLUSIVO

PARA

**Affixação de annuncios nas estações**

21:000 LEITORES POR DIA

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

**BERNHARD LEUSCHNER**  
 AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA  
**NORDDEUTSCHER LLOYD**  
 A MAIS ACREDITADA LINHA DO BRAZIL



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

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

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

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

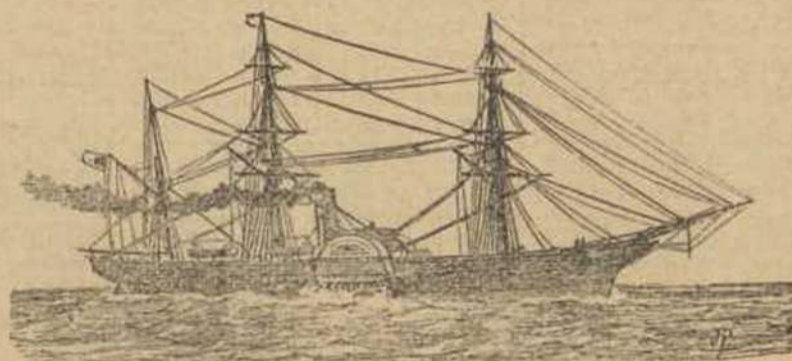
Por estes paquetes tambem se acceitam passageiros para **Paranaguá, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul**, com transferencia no Rio de Janeiro para o paquete **Möwe**, da mesma companhia.

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.º, e em Lisboa ao agente João Patricio Alvares Ferreira, rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.º

**Royal Mail**



**STEAM PACKET COMPANY**



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

**S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, e Buenos Ayres**

O paquete **NILE**, sahirá a 23 de março

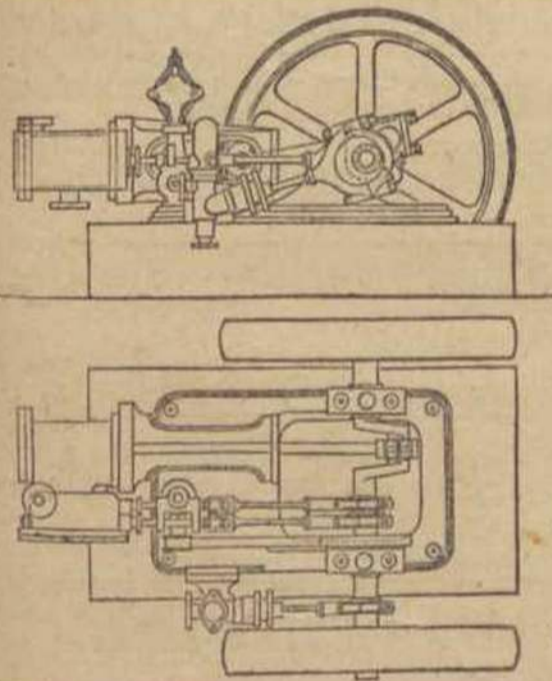
As accomodações para passageiros são inexcediveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se teem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

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

**AGENTES**

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

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



OFFICINAS  
 DE  
**CONSTRUCÇÃO**

DE  
 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 1 de abril, 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

**ASCENSORES PARA CASAS**

DO SYSTEMA

**Roux & Combaluzier**

DE

**PARIS**

O mais aperfeiçoado; absoluta segurança.

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

Agente geral para Portugal e colonias.

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

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de março de 1896.

COMPANHIA REAL				Coimb.-Figueira		Figueira-Coimb.		C. Sodrê-Caso.		Caso.-C. Sodrê		Abrantes-Guara		Guard.-Abrante <sup>s</sup>		Lisb.-T.P.Setub.		Setub.Lisb.-T.P.		
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
Lisboa R.-Porto	8-30 t.	Porto-Lisboa R.	7-10 m.	Porto-Lisboa R.	2-45 t.	Porto-Lisboa R.	4-0 m.	7-0 m.	8-15 m.	5-30 m.	6-50 m.	12-55 m.	8-55 m.	6-30 m.	3-43 t.	8-0 m.	10-10 m.	8-0 m.	9-50 m.	
Lisboa R.-Pamp.	11-45 t.	Pamp.-Lisboa R.	6-40 m.	Pamp.-Lisboa R.	12-25 t.	Pamp.-Lisboa R.	12-25 t.	7-0 m.	5-40 t.	4-30 t.	3-30 t.	3-10 t.	4-48 t.	10-54 m.	12-40 t.	3-0 t.	4-0 t.	7-10 t.	8-2 t.	
Lisb. C. S.-Porto	7-30 m.	Porto-Lisb. C. S.	9-10 t.	Porto-Lisb. C. S.	6-45 m.	Porto-Lisb. C. S.	8-0 t.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	6-35 t.	9-47 t.	7-10 m.	10-25 m.	5-0 m.	8-10 m.	5-40 m.	8-20 m.	
Aveiro-Porto	4-0 m.	Porto-Aveiro	6-25 m.	Porto-Aveiro	4-15 t.	Porto-Aveiro	6-30 t.	7-30 m.	8-15 m.	8-15 m.	8-50 m.	8-0 m.	3-5 t.	10-0 m.	14-40 t.	5-15 t.	11-40 t.	1-40 t.	6-50 t.	
Lisboa R.-V.Alc.	7-30 t.	V.Alc.-Lisboa R.	5-15 m.	V.Alc.-Lisboa R.	8-45 t.	V.Alc.-Lisboa R.	6-0 m.	Alc. M.-Bemfica	6-50 m.	Bemfica-Alc. M.	7-10 m.	Lisb. T. P.-Faro	4-30 t.	Faro-Lisb. T. P.	6-30 t.	Lisboa T. P.-Beja	8-0 m.	Beja-Lisboa T. P.	10-0 m.	14-40 t.
Lisb. R. C.-V.Alc.	7-30 m.	V.Alc.-Lisb. C. S.	8-0 t.	V.Alc.-Lisb. C. S.	9-30 m.	V.Alc.-Lisb. C. S.	9-45 t.	Lisboa R.-Sacav	6-45 m.	Sacav-Lisboa R.	7-30 m.	Lisb. T. P.-Pias	8-0 m.	Pias Lisb. T. P.	8-0 m.	Lisboa T. P. Ext.	8-0 m.	Ext. Lisboa T. P.	12-10 m.	7-0 m.
Lisboa R.-Badaj.	7-30 t.	Badaj.-Lisboa R.	6-30 m.	Badaj.-Lisboa R.	7-0 t.	Badaj.-Lisboa R.	6-0 m.	Lisboa R.-Queluz	12-30 t.	Queluz-Lisb. R.	1-02 t.	P. Novo-Setub.	3-15 t.	Setub.-P. Novo	5-0 t.	Porto-Valença	8-0 m.	Valença-Porto	1-10 t.	2-50 m.
Lisboa C. S.-Bad.	7-30 m.	Bad.-Lisboa C. S.	9-15 t.	Bad.-Lisboa C. S.	8-45 m.	Bad.-Lisboa C. S.	9-45 t.	Lisb. R.-Queluz	4-30 t.	Queluz-Lisb. R.	5-02 t.	Porto-Vianna	5-0 m.	Vianna-Porto	10-25 m.	Vianna-Valença	7-0 m.	Valença-Vianna	9-15 m.	6-0 t.
Lisb. C. S.-Sant.	2-0 t.	Sant.-Lisb. C. S.	4-35 t.	Sant.-Lisb. C. S.	6-45 m.	Sant.-Lisb. C. S.	9-20 m.	Lisb. R.-Queluz	4-30 t.	Queluz-Lisb. R.	5-02 t.	Porto-Braga	5-0 m.	Braga-Porto	8-10 m.	Nino-Braga	5-15 t.	Braga-Nino	9-0 m.	9-35 m.
Lisb. C. S.-Entr.	4-0 m.	Entr.-Lisb. C. S.	10-55 m.	Entr.-Lisb. C. S.	4-45 m.	Entr.-Lisb. C. S.	12-0 t.	Lisb. R.-Queluz	4-30 t.	Queluz-Lisb. R.	5-02 t.	Porto-B. d'Alva	7-40 m.	B. d'Alva-Porto	3-15 t.	Porto-Regoa	6-0 t.	Regoa-Porto	11-30 t.	3-12 m.
Lisb. C. S.-Entr.	11-0 m.	Entr.-Lisb. C. S.	3-0 t.	Entr.-Lisb. C. S.	5-50 t.	Entr.-Lisb. C. S.	9-45 t.	Lisb. R.-Queluz	4-30 t.	Queluz-Lisb. R.	5-02 t.	Porto-Regoa	6-0 t.	Regoa-Porto	11-30 t.	Porto-Regoa	6-0 t.	Regoa-Porto	11-30 t.	3-12 m.

Vapores a sahir do porto de Lisboa

 <p><b>Africa Oriental</b>, pelo Canal de Suez, vap. alemão, <b>Kaiser</b>. Sahirá a 3 de abril. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.</p>	 <p><b>La Pallice</b>, (La Rochelle) e Liverpool, vap. por inglez <b>Potosi</b>. Sahirá a 19 de março. Agentes, E. Pinto Basto &amp; C.<sup>a</sup>, Caes do Sodrê, 64.</p>
 <p><b>Africa Oriental</b>, pelo Cabo da Boa Esperança, vapor alemão, <b>General</b>. Sahirá a 8 de abril. Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8.</p>	 <p><b>Maceió</b>, Rio, Paranaguá e Rio Grande do Sul, vapor alemão, <b>Desterro</b>. Sahirá a 23 de março. Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8.</p>
 <p><b>Algarve</b>, vapor portuguez, <b>Gomes IV</b>. Sahirá a 16 de março. Agentes, Alberto R. Centeno &amp; C.<sup>a</sup> Largo dos Torneiros, n.º 5.</p>	 <p><b>Madeira</b>, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez <b>Funchal</b>. Sahirá a 20 de março. Agente, Germano Serrão Arnaud, Caes do Sodrê, 84, 2.º, d.</p>
 <p><b>Anvers</b> e Bremen, vapor alemão, <b>Hohens-tanfen</b>. Sahirá a 22 de março. Agente, João Patricio Alvares Ferreira. R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.º</p>	 <p><b>Pernambuco</b>, Bahia, Rio e Santos, vapor alemão, <b>Salier</b>. Sahirá a 19 de março. Agente, João Patricio Alvares Ferreira. R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.º</p>
 <p><b>Bahia</b>, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão, <b>Buenos Ayres</b>. Sahirá a 18 de março. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.</p>	 <p><b>Pernambuco</b>, Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão, <b>Itaparica</b>. Sahirá a 25 de março. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.</p>
 <p><b>Bahia</b>, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão, <b>Amazonas</b>. Sahirá a 1 de abril. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.</p>	 <p><b>Pernambuco</b>, Bahia, Rio, Montevideu e Buenos Ayres, nos Ayres, vapor ing. <b>Clyde</b>. Sahirá a 6 de abril. Agentes, James Rawes &amp; C.<sup>a</sup> R. El-Rei, 31, 1.º</p>
 <p><b>Barcelona</b>, Cete e Marselha, vapor franc. Sahirá a 22 de março. Agentes, Henry Burnay &amp; C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.</p>	 <p><b>Rio de Janeiro</b> e portos do Pacifico, vap. inglez, <b>Orellana</b>. Sahirá a 18 de março. Agent., E. Pinto Basto &amp; C.<sup>a</sup>, C. do Sodrê, 64, 1.º</p>
 <p><b>Bordeaux</b>, vapor francez, <b>Brésil</b>. Sahirá de 22 a 24 de março. —Messageries Maritimes. Agentes, Torlades &amp; C.<sup>a</sup>, R. Aurea, 32, 1.º</p>	 <p><b>Southampton</b>, vapor inglez <b>Magdalena</b>. Sahirá a 24 de março. Agentes, James Rawes &amp; C.<sup>a</sup> R. d'El-Rei 31, 1.º</p>
 <p><b>Dakar</b>, Pernambuco, Bahia, Rio de Jan Iro, Montevideo e B. Ayres, vap. franc. <b>Chili</b>. Sahirá a 23 de abril. —Messageries Maritimes. Agentes, Torlades &amp; C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.º</p>	 <p><b>S. Thiago</b>, S. Thomè, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, v. port. <b>Zaire</b>. Sahirá a 23 de março. Agentes, James Rawes &amp; C.<sup>a</sup>, Rua d'El-Rei, 31, 1.º</p>
 <p><b>Gibraltar</b>, Malta, Syra, Smyrna, Constantino-pla e Odessa, vap. ing. <b>Egyptan</b>. Sahirá a 16 de março. Agentes, Mascarenhas &amp; C.<sup>a</sup>, T. Corpo Santo, 10.</p>	 <p><b>S. Vicente</b>, Pernambuco, Bahia, Rio e Buenos Ayres, vapor inglez, <b>Nile</b>. Sahirá a 23 de março. Agentes, James Rawes &amp; C.<sup>a</sup>, R. d'El-Rei, 31, 1.º</p>
 <p><b>Havre</b>, e Anvers, vapor francez, <b>Saint-Luc</b>. Sahirá a 22 de março. Agentes, Henry Burnay &amp; C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.</p>	 <p><b>Valencia</b>, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez, <b>Saint-Paul</b>. Sahirá a 19 de março. Agentes, Henry Burnay &amp; C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.</p>



PEQUENA VELOCIDADE

*Tarifa Especial N.º 2*

**CAL EM PEDRA OU EM PÓ, EM SACCOS OU A GRANEL**

**PEDRA PARA CAL**

sem responsabilidade

§ 1.º — **CAL** — Por wagon completo de 6:000 kilos ou pagando como tal

Preço por tonelada e kilometro não comprehendidas as despesas accessorias

De 50 a 100 kilometros. . . . .	15 réis	sem que a taxa seja superior a 1.300 réis	} Por tonelada
De 101 a 150 kilometros . . . . .	13 réis	sem que a taxa seja superior a 1.650 réis	
De 151 para cima . . . . .	11 réis		

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

Das estações abaixo ás da frente sem reciprocidade	Pampilhosa local e transito	Luso	Guarda transito
Figueira da Foz. . . . .	700	1.000	2.300
Alhadas. . . . .	650	1.000	—
Arazede. . . . .	600	700	—
Cantanhede e Murtede. . . . .	500	700	—

§ 3.º — Pedra para cal a granel por wagon completo de 10.000 kilogrammas ou pagando como tal

Preço directo por wagon incluídas as despesas accessorias

De Figueira da Foz local a . . . . .	<b>Arazede . . . . .</b>	<b>Réis 3.000</b>
	<b>Cantanhede . . . . .</b>	<b>» 3.500</b>
	<b>Murtede . . . . .</b>	<b>» 4.500</b>

## CONDIÇÕES GERAES

1.<sup>a</sup> — As remessas expedidas sobre um percurso menor do que 50 kilometros poderão gosar dos preços reduzidos d'esta tarifa pagando por 50 kilometros.

2.<sup>a</sup> — As remessas serão recebidas sómente por wagons completos ou pagando como tal.

3.<sup>a</sup> — Os excedentes do peso acima de 6.000 kilos por wagon, nas remessas de cal, serão taxados por fracções indivisiveis de 100 kilos.

4.<sup>a</sup> — Os expedidores e destinatarios terão de fazer á sua custa as operações de carga e descarga e por consequencia as despezas accessorias são reduzidas a 200 réis por tonelada para estas remessas.

5.<sup>a</sup> — Para cada uma d'estas operações é cencedido o praso de 24 horas que será contado a partir do momento em que os wagons forem postos, pela estação, á disposição dos interessados.

6.<sup>a</sup> — Quando a carga ou descarga não fôr effectuada no praso fixo, a Companhia reserva-se o direito de a fazer á sua custa ou de conservar os wagons á disposição, segundo entender, percebendo no primeiro caso 100 réis por tonelada e por operação de carga ou descarga, e no segundo 1.000 réis de estacionamento diario por cada wagon.

7.<sup>a</sup> — A Companhia reserva-se o direito de exceder a 6 dias o praso regulamentar para a duração dos transportes effectuados nas condições da presente tarifa, sem que por isso reclamação alguma possa ser feita.

8.<sup>a</sup> — A Companhia não responde por perdas ou avarias de transito, taes como por exemplo, as que resultam da chuva, e não acceta as remessas de cal senão com a condição dos wagons serem cobertos com encerados ao cuidado dos expedidores, que os deverão fornecer, marcados com as suas iniciaes e com o nome da estação de partida: o transporte d'estes encerados para a estação de partida será franco, para o que requisitar-se-ha n'estas os competentes boletins de regresso.

9.<sup>a</sup> — A applicação d'esta tarifa especial fica sujeita ás condições da tarifa geral da Companhia em tudo que não for contrario ás condições e disposições particulares que precedem.

Fica pela presente annullada e substituida a tarifa especial n.º 2 de 1 de Setembro de 1889 e sua ampliação de 1 de Março de 1895.

Lisboa, 10 de Março de 1896.

**O ENGENHEIRO DIRECTOR DA COMPANHIA**

*Conde de Gouvêa*