

# 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

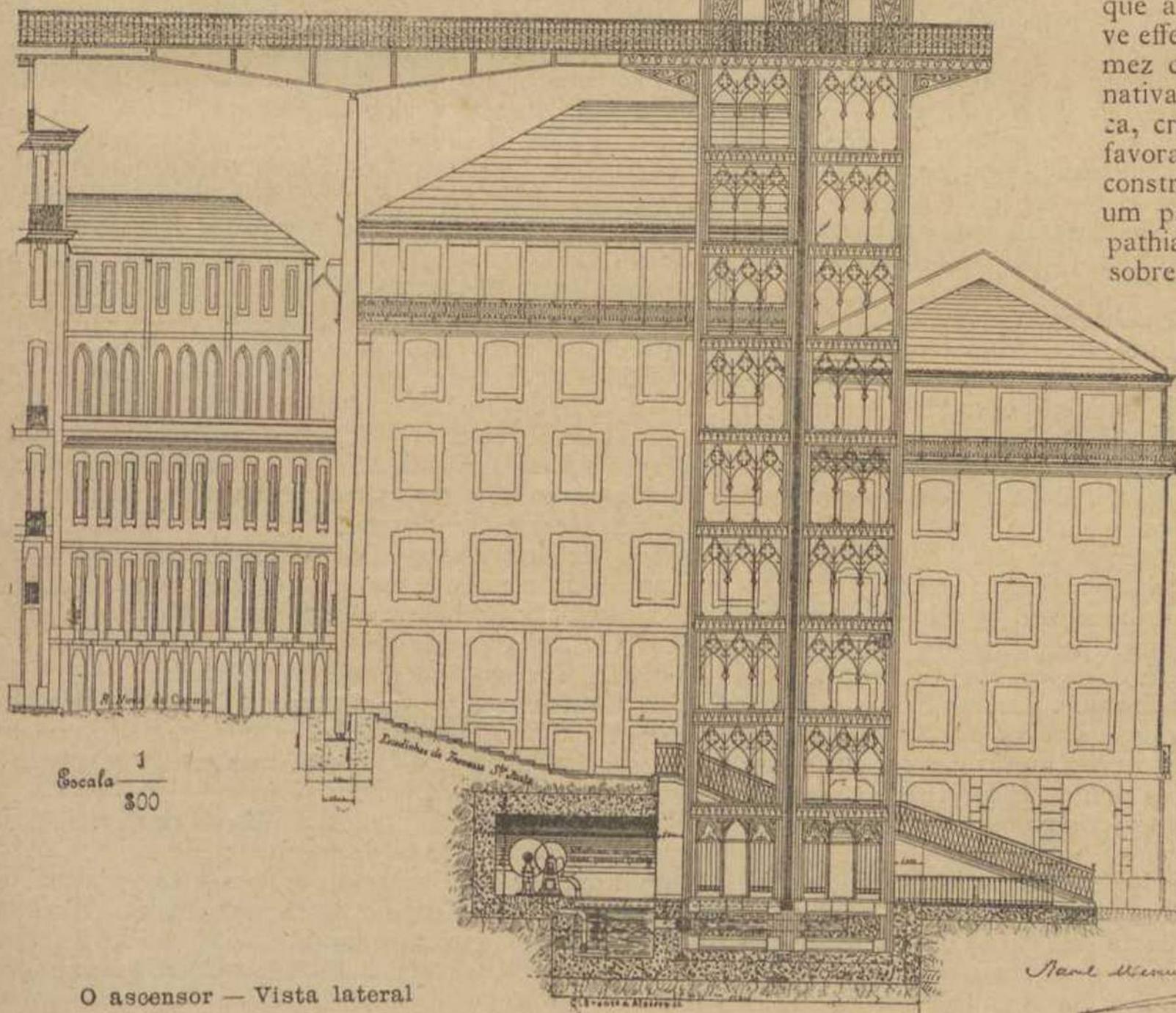
## ANNEXO D'ESTE NUMERO

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

## SUMMARIO

Ascensor Ouro-Carmo, em Lisboa, por Raoul Mesnier de Ponsard	Pag. 81
Carta de Louerço Marques, por J. M. C.	83
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett	84
Parte oficial. — 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 portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	88 e 89
Companhia de seguros «Fidelidade» — Syndicato agrícola do Monte d'Or-o-Velho — Companhia Fiação de Thomar — Sabe-dorias do «Século» — Três novos collegas	90
Linhas portuguesas. — Mirandela a Bragança — Vale do Corgo	90
Linhas espanholas. — Linhas estrangeiras. — Avisos de serviço — Arrematações. — Mercado de metais. — Casas recomendadas. — Agenda do viajante. — Annuncios. — Horário em 16 de março de 1896. — Vapores a sahir do porto de Lisboa	91 a 96

## Ascensor Ouro-Carmo, em Lisboa



O ascensor — Vista lateral

DEU a *Gazeta*, no seu n.º 190, descrição 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 accão, 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 indifferença 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 nexo nem ordem, por um servil e desnorteado espirito de imitação.

R. de Carmo  
Raoul Mesnier de Ponsard

Está n'este caso o novo projecto do ascensor Ouro-Carmo, cuja noticia e descrição publicamos hoje, sacerdorando-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 título, tem por fim vencer a diferença de nível entre a rua do Ouro e o largo do Carmo; estabelecendo uma comunicação rápida, comoda, e económica, entre estas duas importantes zonas de movimento.

Os estudos preliminares, para a escolha da melhor posição a dar ao ascensor, foram cuidadosamente efectuados; procedeu-se a levantamentos rigorosos, e determinou-se pelo conhecimento da carta da cidade, e conscientes 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 dificuldades técnicas propriamente ditas; foi necessário também não perder de vista as que resultariam das inúmeras exigências, demoras, contrariedades que se levantam como legiões debaixo dos pés de quem quer que seja com intuitos de produzir alguma causa 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 nível com a rua do Ouro, que se encontrará a estação inferior do ascensor Ouro Carmo.

Este ascensor é na essencia exactamente do sistema do Municipio-Bibliotheca; compõe-se de duas torres metálicas conjugadas, formando um rectângulo de 3,5 × 7,5; o eixo maior d'este rectângulo coincide com o eixo das Escadinhas de Santa Justa, e o lado menor fica paralelo à rua do Ouro, a pequena distância d'esta rua.

Deduzindo o espaço ocupado pelas torres, nas Escadinhas de Santa Justa, fica, d'um e outro lado, espaço livre mais que suficiente para o transito ordinário, e muito suficiente em ocasiões mesmo de ser este extraordinário.

Dentro de cada torre trabalha uma *cabine*, para o transporte de passageiros, cada *cabine* comportando 40 passageiros. As *cabinas* estão ligadas entre si por um forte cabo de fio de aço de 45 milímetros de diâmetro, tendo resistência superior a 10 vezes a necessária no maior serviço do ascensor. O cabo passa no extremo superior das torres, pela garganta d'uma grande roldana de 4 metros de diâmetro, 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 *cabinas* estará compensado, e a força motora exigível será só a correspondente à diferença dos pesos ascendentes e descendentes a transportar.

A diferença de nível 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 distintas, de maneira que as correntes do movimento público, em ocasiões de aperto, se não contrariem. As portas de entrada estando situadas n'um dos lados maiores do rectângulo, as de saída estão no outro lado paralelo.

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

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

O estudo dos meios de segurança, manobras, movimento etc., das *cabinas*, sendo exactamente o mesmo do ascensor, Municipio-Bibliotheca, à descrição 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 diferem, 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 archeológico.

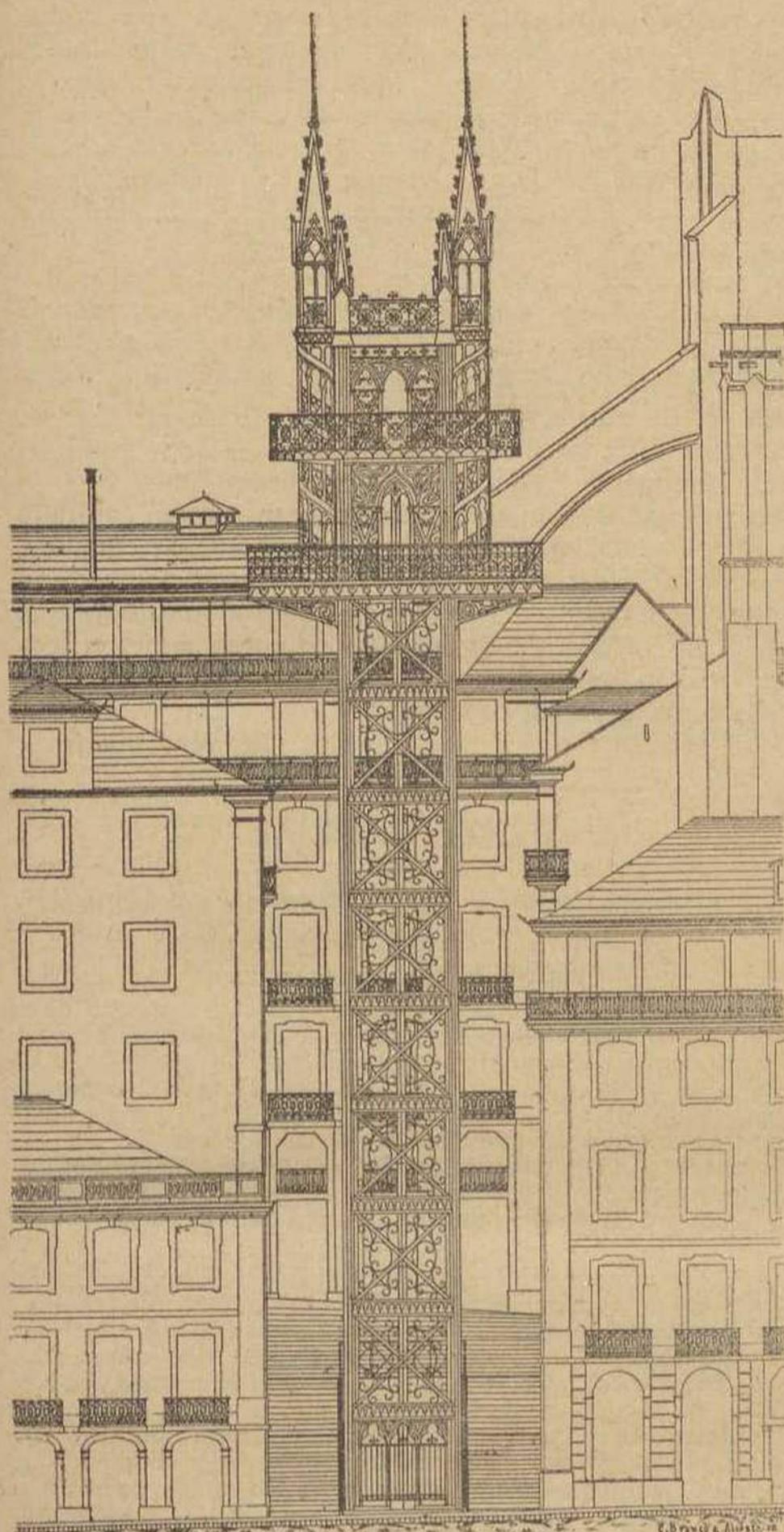
Posto que nada tenha de extraordinário, mas como sendo novidade entre nós, diremos algumas palavras sobre a ponte e seus supports.

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 construção metálica alguma encostada ao dito predio, para pilar de supporte 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 também 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 construção), 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 matéria de construções: Os tres eixos de articulação são paralelos, e as dilatações effectuam-se sem contrariedades.

Temos em resumo condensado as bases geraes da existencia técnica d'um trabalho que muito ocupou a nossa actividade e atravessou também largos períodos de desgostos e desanimos.

Entre os amigos dedicados, na época dos sacrifícios necessários 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 sacrifício 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 utilitárias e de progresso para honra e proveito do trabalho e da indústria 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 meses de maio e junho ultimos, comparada com igual período 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 aumento 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 meses 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 estudo 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 neerlandesa *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 paralysados, 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 económica, é a mais rapida.

\* A companhia neerlandesa 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 construcção, n'este paiz, de caminhos de ferro economicos no intuito de melhorar algum tanto o mal estar agricola, tem ocupado 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 favorável, bem que não faltem os que dizem que o seu melhor aspecto é a boa intenção que promoveu a sua apresentação. A construcção de caminhos de ferro economicos é um assumpto ao qual o parlamento inglez tem prestado muito pouca attenção, e no pouco que tem feito, malograram-se geralmente os seus esforços. Ha quasi trinta annos que se concedeu ao *Board of Trade* o poder de auctorizar a construcção 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 construcção 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 construir os sem o auxilio do Estado. Outra proposta do *Bill* é a formação d'uma commissão para estudar os varios sistemas propostos. A opinião particular do sr. Ritchie parece favorecer o sistema 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 agricolos, onde a população é pela maior parte muito pequena.

\*

No dia 3 do corrente mez completou-se o anniversario quinquagessimo 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 aprovar 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 evitara 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 desfavorável 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 anunciou a sua impressão de que dentro em breves annos os comboios electricos servirão todos os grandes centros com uma velocidade que agora é difícil conceber.

*W. N. Cornett.*

## PARTE OFICIAL

**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 aprovar 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. — *cArthur 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 necessário 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, aprovar 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 enquanto 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 tesouro na base 10.º 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. — *cArthur 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 aprovar o projecto, datado de 24 de dezembro ultimo do tipo de taboleiro metallico de 31<sup>m</sup>.50 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 comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos efeitos.

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 à 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 freguesia de Santa Margarida do Lavradio, concelho do Barreiro e distrito 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 negócios 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 negócios das obras publicas, commercio e industria: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º É auctorizada a direcção dos serviços telegrapho-postaes a estabelecer — quando as conveniencias do serviço o aconselharem e de acordo 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 telegraphicais, das estações dos mesmos caminhos de ferro com as mais proximas estações telegraphicais 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 conservação das linhas telegraphicais, 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 os apparelos telegraphicais, como da aquisição e conservação dos mesmos apparelos.

§ 3.º A direcção dos serviços telegrapho-postaes empregará nas suas estações, para a communicação com as estações de caminhos de ferro, apparelos do typo que for 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 acordo entre a direcção respectiva e a direcção dos serviços telegrapho-postaes.

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

1.º A aceitação 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 telegraphicais 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 telegraphicais 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 telegraphicais ou telegrapho-postaes respectivas das correspondencias telegraphicais 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 especiais de taxa.

Art. 4.º As estações de caminho de ferro cobraráo, pelos telegrammas particulares que expedirem com destino ás estações telegraphicais 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 telegraphicais 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 telegraphicais ou telegrapho-postaes.

Art. 5.º Em tudo o que respeita ao sigilo 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 acordo 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 negócios 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 reducção 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 attinjam 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. Aplicações parciaes nos diferentes paizes. Vantagens para o publico e para o servico. Seria necessaria a modificação dos mostradores dos relogios? Em caso afirmativo, 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 aplauso.

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 necessário 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 dificuldade é harmonizar os habitos da vida commum com a linguagem dos serviços.

Os serviços são realmente continuos; a sua hora pôde ser e convém 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 também é continua, mas não deixa de haver alguma razão de ser, natural, na divisão do dia em duas partes iguais, e essa razão de ser tem origem na criação do mundo, baseando-se na dualidade — dia e noite, — à qual está subordinado não só o homem, mas todos os seres sensíveis.

Na Italia passam se as cousas bem, porque o sistema é o da hora italiana ordinaria, também contada seguidamente até 24, apenas com a diferença 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 Calcutta, e acha-se hoje generalizada a toda a rête, que mede 30.000 kilómetros.

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

Nenhum especial esforço de intelligencia ha em compreender o sistema, disseram os mesmos representantes, e acrescentaram: *basta saber addicionar 12 aos numeros de 1 a 12*, subsistindo o mesmo mostrador.

E' n'este saber addicionar, e mesmo só no addicionar, 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 continua a vigorar o sistema duodecimal e ahi, 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 rête canadiana, apenas um terço obedece á innovação.

Em 1891 foi apresentado um projecto de lei reconhecendo como normal, mas não excluindo o antigo sistema, a notação de 24 horas; contudo 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 alli encetada a campanha a favor do quadrante das 24 horas; já então afirmaram 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 promptas para o fazer imediatamente.

Mas em 1887 a comissão da *General Time Convention* declarava no seu relatório, 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 emitia a opinião de que *ainda 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 anunciava que tinha recebido resposta de 237 companhias e que apenas 17 se oppunham ao sistema.

Esta sociedade não largou a brecha; dirigi-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 sistema *fosse igualmente valido como o outro*.

Sobreveiu o centenario do descobrimento da America; correram logo os propagandistas a arengar: que Colombo nasceria 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 sistema. O seguimento, porém, foi *nenhum*.

Após tantos esforços, os relatores do congresso apenas registraram as tres seguintes ephemeras 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, igualmente em curto periodo, que findou no 1.<sup>o</sup> de setembro de 1887.

E poncochinho e tem cabellos brancos. Em compensação o *Minneapolis — San Paul e Sault-Sainte-Marie* informa que tem tenção de adoptar o sistema 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 sistema do quadrante de 24 horas é considerado logico, porém não necessário, e que, se fosse preciso mudar o sistema 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 decimais*.

De seguir este conselho se livram os defensores do sistema 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.

(Continua).

eA. Luciano.

## A viação em Lisboa

Como dissémos, a Companhia Carris de Ferro pedindo licença á camara para substituir o sistema de tracção animal pelo electrico em todas as suas linhas, aproveitou o ensejo para requerer o alargamento da rête 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 dispêndio de capital.

Vamos mais longe: diz-se que são capitais 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 vênhão empregar-se em cousas nossas.

E se achamos exagerado 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 ficariam bem.

Mas no que não concordamos é na escolha do sistema de tracção que ella quer adoptar, sistema 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 sistema 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 introducção no interior d'ellas, limitando-se aos *boulevards* exteriores, ás avenidas largas, ás margens dos rios, como o temos visto na margem do lago Leman, em Bruxellas, Hamburgo e na nossa cidade do Porto; e até na propria America, onde o sistema 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 suficiente, como as nossas. Imaginem-se essas ruas cobertas com uma grade de arame!

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

Os accidentes resultantes da ruptura dos fios condutores 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 comunicações telephonicas. A inducção 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 juncção d'este, produzem-se pequenas resistencias, que fazem com que uma parte da corrente passe á terra, e cruzando ahi 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 oculta — 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. Equal 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 incomoda teem.

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

quintes 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 dificuldade 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 comicó!

Começa por afirmar 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 suprime 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 famílias 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 próprios 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 incrivel que alguem se lembre de empregar no interior d'uma cidade como Lisboa, com ruas pouco largas, um tal sistema, 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 sistema 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. 33º 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, 2º, 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 relatorio de 1895 e parecer do conselho fiscal.

Nos termos dos artigos 12 a 14 dos estatutos, faz-se publico que no sortejo das obrigações d'esta companhia, realizado hoje, sahiram sorteados os n.º 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 1º de abril, na séde da companhia, rua Nova do Carvalho, n.º 71, 2º 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 aprovado o dividendo de réis 55.000 por accão, 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 Victoriano 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, efectivos; Victoriano Estrella Braga, Augusto Carlos Miranda Monteiro e João Theotonio 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 démarques 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 paraît vouloir repartir de l'avant secondé fortement par la spéculation intéressée.

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

Le nouveau Tonkin se traite à 93,75 fr.

L'Extérieure très mouvementée clôture 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 douanières: 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, paraît-il, réa-

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

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

Les valeurs de cuivre se maintiennent fermes.

Le Rio Tinto passe à 465.

La Tharsis clôture 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 indicios de melhoria. Conservam-se apáticas as disposições geraes do mercado e os operadores habituas 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 comércio. 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 dificuldades.

\*  
Estiveram bastante animadas as transacções no mercado dos cambios, havendo nos preços sensíveis 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 dívidas 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 forma que estas remessas sejam realizadas sem afectar 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 atingido 37 p. c., baixaram em consequencia das graves notícias vindas de Hespanha e Italia e que causaram impressão geral em todos os mercados financeiros europeus, como aliás era natural. A dívida externa continua 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 atingiram o preço de 51.000 réis, e muito firmes as obrigações predias. 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 tendência para alta.

\*  
As acções do Banco de Portugal manteem-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 emitir notas de 50.000, 20.000 10.000 e 5.000 réis, para circularem nos distritos dos Açores e pagáveis em moeda açoriana. Também resolveu que as notas do banco e as cedulas representativas de cobre tenham livre curso no distrito do Funchal.

J. F.

## Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel	
Londres 90 d/v.....	41 7/8	41 13/16	Desconto no Banco de Portugal. 6 0/0
" cheque.....	41 3/4	41 11/16	No mercado..... 5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	681	682	Agio Buenos Ayres ..... 204
" cheque.....	684	685	Cambio Brazil... 9 1/8
Berlim 90 d/v.....	281	282	Premio libra..... 1.230
" cheque.....	284	285	
Francfort 90 d/v.....	281 1/2	282 1/2	
" cheque.....	284	285 1/2	
Madrid cheque.....	960	975	

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

BOLSAS	FEVEREIRO													
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	-	-
Lisboa: Inscrições assent...	36,95	37	-	36,75	36,80	36,85	36,90	36,85	36,75	36,75	-	36	-	-
coupon.....	36,85	36,90	36,90	-	36,70	36,78	36,85	36,84	36,50	36,60	-	-	-	-
Obrig. 4% 1888.....	18.000	17.950	17.900	17.900	17.800	17.750	17.800	17.900	17.850	-	17.800	-	-	-
» 4% 1890 assent....	-	42.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4% 1890 coupon....	45.000	42.500	-	-	44.800	-	-	-	-	44.800	-	-	-	-
» 4% 1890 externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4½% assent.....	51.000	51.000	-	51.000	-	51.000	50.900	-	-	50.700	-	-	-	-
» 4½% coup. int....	51.000	51.200	51.000	51.000	51.000	-	51.000	51.000	-	50.700	50.500	-	-	-
» 4½% externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	130.000	-	-	125.000	125.000	125.000	-	124.900	125.000	124.900	-	-	-	-
» Commercial.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» N. Ultramarino...	63.000	63.500	-	63.100	-	-	62.600	62.600	62.500	62.500	-	-	-	-
» Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	78.000	78.000	-	-	-	-	-	-	-
» Comp. Real.....	-	-	-	-	-	-	-	45.000	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	93.500	93.500	-	-
» 5%.....	91.000	94.000	-	94.000	-	-	-	-	-	-	-	91.000	-	-
» Comp. Real 3%.....	-	-	31.000	-	31.000	31.100	31.000	31.000	31.200	-	-	-	-	-
» C. Nacional.....	-	25.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa.....	79.000	78.500	-	78.500	78.500	78.500	78.500	-	-	-	-	-	-	-
Paris: 3% portuguez.....	26,50	26,50	26,56	26,87	26,75	26,75	26,87	26,84	26,87	26,75	26,60	26,75	-	-
Acções Comp. Real.....	65	68	69	69	-	-	-	68	-	67	-	-	-	-
» Madrid-Caceres....	52	54	-	52	52	52	-	52	52	52	-	-	-	-
» Norte de Hespanha...	98	99	102	105	107	-	103	106	-	-	-	-	-	-
» Mad. Zaragoza.....	155	154	160	163	165	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes.....	140	137,50	144	150	147	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real.....	132	132	134	134	134	132,50	134	138	134	134	134	-	-	-
» C. Beira Alta.....	94	94	92	92	92	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres....	140	139,75	139,50	138,50	140	132,50	134	138	134	134	134	-	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)...	225	235	242	241,75	244,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez...	26,87	26,87	26,87	27	26,87	26,87	26,87	26,87	26,87	26,87	26,62	26,87	-	-
Obrig. Atravez Africa....	63,68	63,68	63,68	63,68	63,68	63,68	63,68	63,68	63,68	63,68	63,68	-	-	-
Amsterdam: Atravez Africa.	69,50	69,50	69	69,25	69	69	69	68,50	68,50	67,87	67,87	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa..	65,25	65,25	65,25	65,25	65,25	65,25	65,25	65,25	65,25	65,25	65,25	-	-	-

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						
		1896			1895			Totaes			Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilometr.	Kil.	Totaes	Kilometr.	1896 (?)	1895 (?)	1896	1895	1896	1895	
COMPANHIA REAL	de 25 a 26 Março	693	48.761.000	70.365	690	45.255.698	65.387	391.827.000	361.144.961	30.682.039	34.551.694	-	-	
Antiga rede	19 25 Fer.	»	52.515.000	75.779	»	48.645.345	70.500	444.342.000	409.790.306	-	-	-	-	
e nova não garantida.	26 3 Março	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Nova rede	19 25 Fer.	380	6.617.000	17.413	380	5.895.302	15.513	51.397.000	44.612.039	6.784.961	-	-	-	
garantida.	26 3 Março	»	6.222.000	16.373	»	5.828.635	15.338	57.619.000	50.440.694	7.178.306	-	-	-	
Sul e Sueste...	17 23 Dezemb.	475	14.645.530	30.832	475	16.949.335	35.682	723.354.555	725.436.160	-	-	4.581.605	-	
24 31	»	16.213.320	34.433	»	30.471.035	64.149	739.767.875	755.607.215	-	-	15.833.340	-		
1 7 Janeiro	»	14.260.360	30.021	»	14.375.200	30.253	41.260.360	41.375.200	-	-	114.840	-	-	
24 31 Dezemb.	353	25.222.933	71.433	353	26.857.163	76.082	1.043.732.233	980.318.231	63.414.002	-	-	-	-	
Minho e Douro.	1 7 Janeiro	»	19.375.827	54.888	»	16.530.450	46.828	19.375.827	16.530.450	2.845.377	-	-	-	-
8 14	»	18.611.030	52.722	»	13.949.109	39.515	37.986.877	30.479.539	7.507.298	-	-	-	-	
29 4 Fer.	253	6.442.874	25.466	253	6.234.236	24.641	30.398.433	25.704.603	4.693.528	-	-	-	-	
Beira Alta....	5 11	»	5.839.844	23.082	»	4.704.115	18.393	36.237.977	30.408.720	5.829.257	-	-	-	-
12 18	»	5.560.460	21.978	»	4.937.383	19.516	41.798.437	35.346.303	6.452.134	-	-	-	-	
Nacional (Miranella e Vizeu)....	22 28 Janeiro	105	1.418.898	10.656	105	927.795	8.836	4.579.633	3.696.710	882.943	-	-	-	-
Guimarães....	26 2 Dezemb.	34	1.217.005</td											

## Companhia de Seguros «Fidelidade»

Temos presente o relatorio 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 accção, livre de imposto de rendimento.

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

O premio dos seguros terrestres durante o anno foi de 239.720\$866 réis e o dos marítimos 29.478\$149 réis; os prejuizos nos primeiros foram 58.271\$933 réis e nos segundos 13.224\$382 réis.

## Syndicato agricola de Montemór-o-Velho

Ha pouco mais de um anno um grupo de agricultores de Montemór-o-Velho, resolveu constituir-se em syndicato 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 criação d'uma instituição d'este gênero.

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

## Companhia de Fiação de Thomar

Não podemos, por falta de espaço, referir-nos ainda ao relatorio d'esta companhia. documento que sempre vêmos 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 «Século»

Para prova da competencia com que os nossos jornais diarios falam de assumptos de caminhos de ferro, ahí vae a noticia que no dia 6 appareceu na 1.ª pagina do Século:

Acaba de se publicar a estatística 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 kilómetros. A Alemanha figura em primeiro logar com 4.813.890 kilómetros; a França segue com 4.205.460; a Inglaterra tem o terceiro logar, com 3.606.710 kilómetros; mas a Russia em breve tomará o terceiro logar, porque em 1896 deve ter promptos mais 362.000 kilómetros de caminhos de ferro, enquanto que os ingleses preparam apenas 105 kilómetros.

A Austria tem linhas na extensão de 3.172.540 kilómetros; Italia, 1.144.790; Espanha, 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 kilómetros.

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 kilómetros 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 fabris, pessoal muito numeroso, deve estimar esta nova publicação que vem defender os seus interesses e promover a sua instrucção, 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 caracter probo e um escriptor intelligente, e o dos colaboradores 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 ilustrada, 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 promette ocupar-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 começo já os trabalhos necessários para a construção de uma torre de uns 50 metros de altura, no sitio mais próximo 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 condutor da força eléctrica que ha de pôr em movimento os veículos da linha de Algorta.

**Jativa a Alcoy.** — Foi ordenado que se dêsses aos trabalhos de construção da última secção d'esta linha, entre Onteniente a Alcoy, a maior actividade possível.

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

A construção 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 aumento de tráfego 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 favorável 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 matéria de caminhos de ferro, esta linha diminui de productos de anno para anno, devido, não a qualquer circunstancia anormal, mas á maneira de administrativa e entender do assumpto, pois cada vez se aleijam mais, perdendo-se por completo os indispensaveis elementos de tráfego, 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 sistema 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 veículos.

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 excellente veículo 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 encarregam d'esse serviço.

### RUSSIA

A sociedade do caminho de ferro de Moscow-Kasan projecta o estabelecimento de mais duas linhas numa 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 Syzrane-Viazma, atravessando o distrito de Syzrane do governo de Simbirsk e os de Saransk e Goroditsch 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 notícias 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 construção estão sendo atacados com muita actividade.

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

## CHINA

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

Os primeiros estudos terão por objecto a construção 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 chinez appello 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 construção de qualquer linha, começando-se logo com os trabalhos.

## MEXICO

A Mexican Central Railway contractou com o governo o prolongamento da linha de Guadalajara até Ameca e Tequila, na província 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 província 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 Olivaes, 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.

## ARREMATAÇÕES

### 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 provisório 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 thesouraria 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 anuncio 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 efectuar na caixa geral de depositos, ou na sua delegação d'esta cidade, o deposito provisório 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 M 110 e Do uro, 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 mês, 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 público para a adjudicação da construção da parte metallica que tem de servir para o assentamento da primeira via, na passagem inferior denominada do Roriz.

O deposito provisório 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, pôdem 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 mês, 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 público 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 efectuar na caixa geral de depositos, ou na sua delegação, n'esta cidade, o deposito provisório de 150.000 réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente, a quem for 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 comissão 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 comissão 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 óleo mineral

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

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 metálicos 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.

*Depósito provisório 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 comissão executiva d'esta companhia, serão recebidas propostas para o fornecimento e montagem dos taboleiros metálicos 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 sobre-scripto «Proposta para os taboleiros das pontes da linha de leste».

#### Fornecimento e montagem dos taboleiros metálicos das pontes de:

Seiça, 132,155 k.; Mondego Novo, 26,530 k.; Mondego Velho, 216,730 k.; e Pano, 260,370 k., todas da linha do norte.

*Depósito provisório 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 comissão executiva d'esta companhia, serão recebidas propostas para o fornecimento e montagem dos taboleiros metálicos 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 sobre-scripto «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  $6\frac{1}{3}$  d. por tonelada. Em primeira mão está a £ 45  $\frac{2}{5}$  a dinheiro; £ 45  $\frac{10}{11}$  a 3 mezes mas o seu valor desceu subsequentemente a £ 44  $\frac{17}{16}$  e £ 45 respectivamente. Vendem-se cerca de 1200 toneladas. Offereceram-se cerca de 700 toneladas em segunda mão a £ 44  $\frac{15}{11}$ ,  $10\frac{1}{2}$  e  $12\frac{1}{16}$  a dinheiro; £ 45  $\frac{2}{5}$  a £ 44  $\frac{17}{16}$  e  $18\frac{1}{9}$  a 3 mezes. As ultimas cotações foram £ 44  $\frac{12}{16}$  a dinheiro e £ 45 a 3 mezes.

Preço de liquidação £ 44  $\frac{15}{11}$ .

**Estanho.** — Está  $\frac{5}{11}$  mais baixo por tonelada. Só houve uma pequena transacção esta manhã, cerca de 30 toneladas, a £ 60  $\frac{15}{11}$  e £ 60  $\frac{13}{9}$  a dinheiro; £ 61  $\frac{7}{6}$  a 3 mezes. De tarde não houve nenhuma transacção sendo o ultimo preço £ 60  $\frac{10}{11}$  a dinheiro e £ 61  $\frac{2}{5}$  a 3 mezes.

Preço de liquidação £ 60  $\frac{10}{11}$ .

**Ferro.** — Preços de liquidação: Scotch,  $47\frac{1}{5}$ ; Middlesbro',  $38\frac{1}{6}$ ; Hematite,  $48\frac{10}{11}$  por tonelada.

**Prata.** — Sem alteração a  $31\frac{7}{16}$  por oz. Standard,  $33\frac{7}{8}$  d. por oz. fino

**Mercurio.** — Em primeira mão £ 7  $2\frac{1}{6}$ , em segunda £ 7  $1\frac{1}{6}$  por frasco.

**Chumbo.** — £ 11  $1\frac{1}{3}$  por tonelada.

**Zinco.** — £ 15  $3\frac{1}{9}$  a prompto pagamento. £ 15  $5\frac{1}{2}$  por tonelada sem procura.

**Antimonio.** — £ 30 por tonelada.

### Guia Official dos Caminhos de Ferro de Portugal

#### UNICA publicação auctorizada pelas DIRECCÕES

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**

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

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

## AGENDA DO VIAJANTE

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

### AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

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

**LISBOA** **Avenida-Palace.**—Rua do Príncipe, 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.<sup>o</sup> ordre—Propri. Victor Sasseti

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**CASCAES** **Hotel Bragance**—Appartements pour famille.—Vue splendide sur la mer. Service de 1.<sup>o</sup> ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lestage.

**CINTRA** **Hotel Nunes.**  
Fechado durante o inverno.

**CINTRA** **Hot. I 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 accomodações desde 1\$000 réis por dia ate 1\$500.—Reducción de preços para caixeiros viajantes.

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

**CALDAS DA RAINHA** **Grande Hotel Lis-  
bonense**—Estabelecimen-  
to de primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para fami-  
lias.—Cozinha esmerada e farta. Propri. Vicente C. de Varamos.

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

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

**PORTO** **Hotel Bragança**—A melhor situação da cida-  
de de excellentes commodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.<sup>o</sup> ordem e com vinhos a descrição—Diaria 1\$000 a 1\$500 rs.—Prop. B. Machado Coelho.

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

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

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

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

**SEVILHA** **Gran Fonda de Madrid**—Principa-  
l estabelecimento de Sevilha—illuminação electrica—luxueños pateos—sala de jantar para 200 pessoas—banhos.

**SEVILHA** **Fonda de Jesus Maria**—Calle Mo-  
ratin—no centro da cidade—casa confortavel e eco-  
nómica—mesa a qualquer hora. Diaria 5 pesetas.

**MALAGA** **Nuevo Hotel Victoria**—Propri. Cris-  
tóbal Gamero—Calle del Marqués de Larios, 9—  
Bello aposento, excelente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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

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

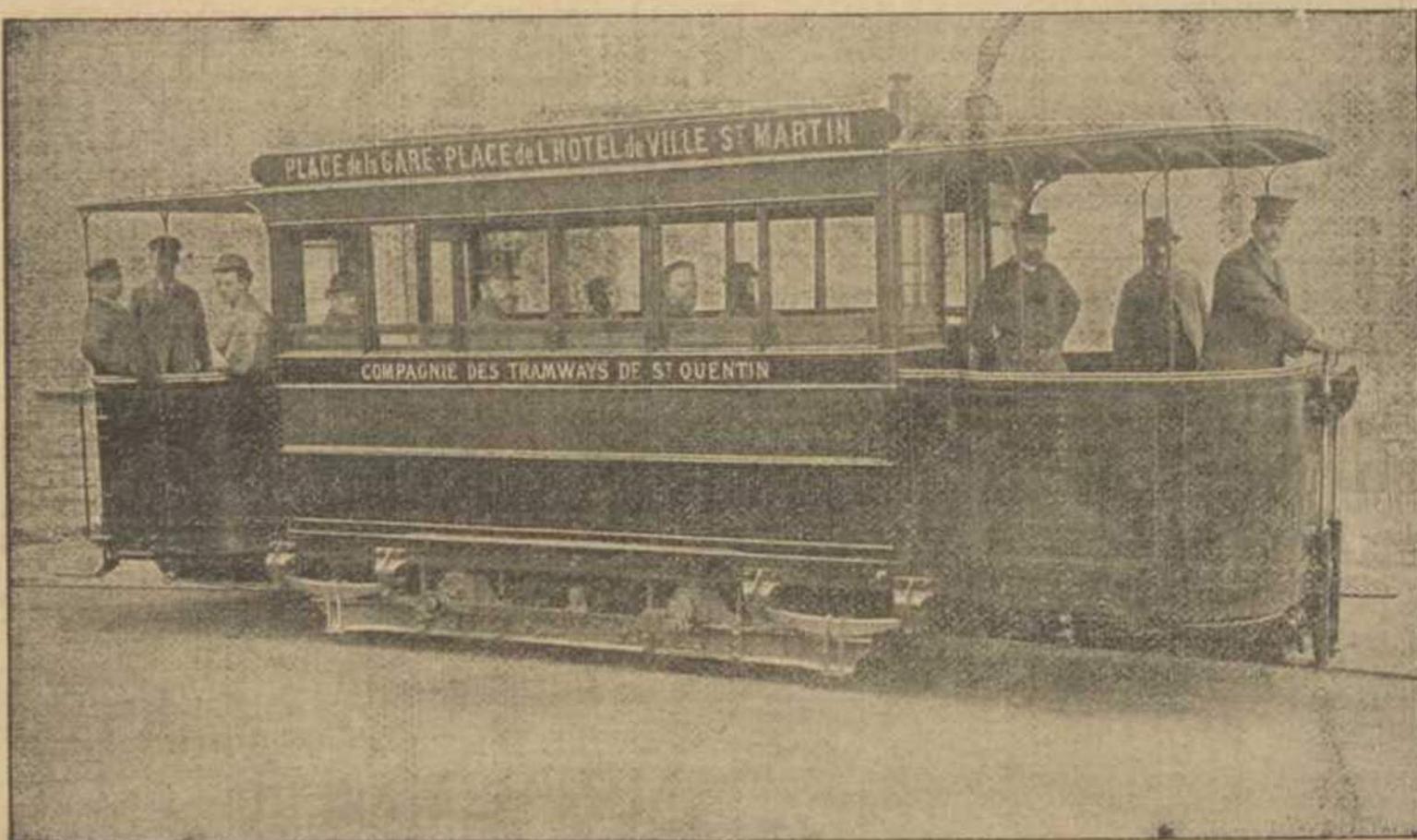
**ROMA** **Grande Hotel Continental**—Proximo da Estação Central e de todas as antiguidades e attractivos, na parte mais hygienica da cidade—250 quartos—todo o conforto moderno.—Diaria, desde 10 francos, sem vinho—Prop. P. Lugani.

**CONSTANTINOPLA** **Pera-Palace-Hotel**—Grands salons—luxueux apparte-  
ments—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.<sup>o</sup> ordre.

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

# TRAMWAYS PNEUMATICOS POPP-CONTI

O sistema mais moderno e de mais completa segurança  
para tracção mecanica 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

ESCRIPTORIOS

LISBOA

Praça do Commercio

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TANTO TERRESTRES COMO MARITIMOS

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

## 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

NESTA SEMANA

AMSTERDAM, Haag, Dordrecht, Haarlem, etc.

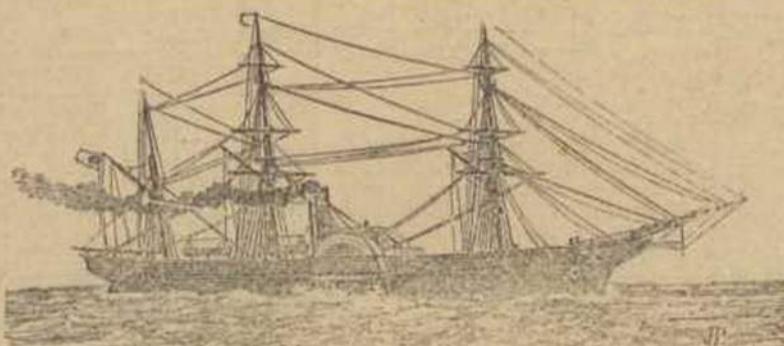
## EMPRESA DE ANNUNCIOS NOS CAMINHOS DE FERRO

PRIVILEGIO EXCLUSIVO  
PARA

Affixação de annuncios nas estações  
21.000 LEITORES POR DIA

Rua Nova da Trindade, 48, 1.<sup>o</sup> — 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

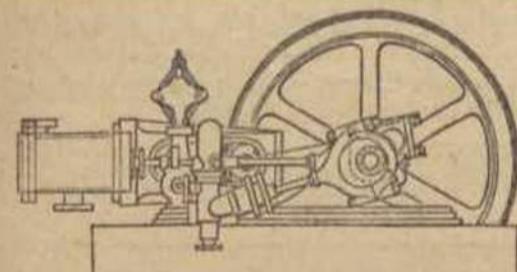
Estes magnificos e luxuosos paquetes, illuminados a luz eletrica, offerecem todas as commodidades possiveis aos srs. passageiros, visto estarem providos de todos os melhoramentos mais modernos.

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

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

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da

Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.<sup>o</sup>, e em Lisboa ao agente João Patrício Alvares Ferreira, rua dos Batalhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>

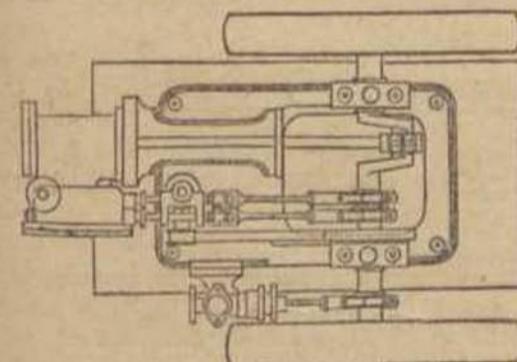


OFFICINAS  
DE  
CONSTRUÇÃO  
DE  
George FETTWEIS  
Engenheiro  
Verviers — BELGICA

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 oficial

**O vapor GOMES IV**

Commandante ROCHA JUNIOR

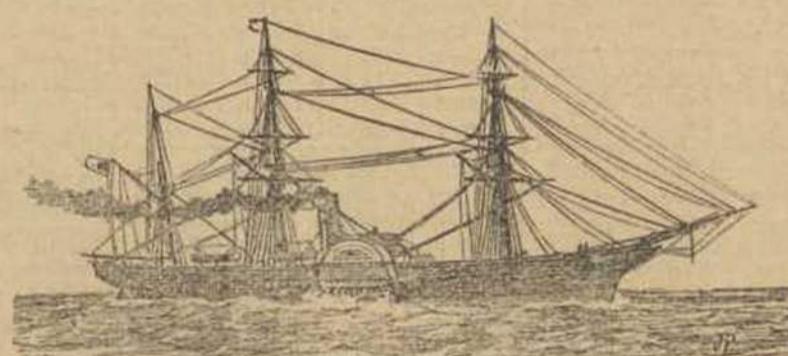
SAIRÁ no dia 1 de abril, ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António.

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



Alberto R. Centeno & C.ª

**Royal Mail**  
STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

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

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

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

**AGENTES**

Em Lisboa: — JAMES RAWES & C.ª — R. dos Capelistas, 31, 1.<sup>o</sup>

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

ASCENSORES PARA CASAS

DO SYSTEMA

**Roux & Combazier**

DE

**PARIS**

O mais aperfeiçoado; absoluta segurança.

Já se acham installados em Lisboa, nas casas dos ex.<sup>mos</sup> srs. J. M. do Espírito 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 OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de março de 1896.

COMPANHIA REAL		Coimb.-Figueira	Figueira-Coimb.	C. Sodré-Caso.	Caso.-C. Sodré	Abrantes-Guard	Guard-Abrantes	Lisb.-T.P. Setub.	Setub. Lisb.-T.P.
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
Part. Cheg.	Part. Cheg.	7-25 m   9-7 m.	11-5 m   12-48 t.	7-0 m.   8-15 m.	5-30 m.   6-50 m.	12-55 m.   8-55 m.	6-30 m.   3-43 t.	8-0 m.   10-10 m.	8-0 m.   9-50 m.
8-30 t.   7-10 m.	2-45 t.   4-0 m.	4-30 t.   6-9 t.	9-0 t.   10-39 t.	9-0 m.   10-14 m.	8-30 m.   9-40 m.	1-30 t.   11-50 t.	5-15 t.   12-40 m.	4-30 t.   6-25 t.	2-30 t.   4-40 t.
9-45 t.   10-40 m.	8-15 t.   6-45 m.			11-0 m.   12-15 t.	10-30 m.   11-40 m.			—	4-45 t.   6-35 t.
Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.	Fig.-Lisboa R.	Fig.-Lisboa R.	12-0 t.   1-10 t.	1-30 t.   2-40 t.	Fig.-V. Form.	V. Form.-Fig.	C. Branca-Beja	Beja-C. Branca
4. <sup>as</sup> e sab.	2. <sup>as</sup> e 6. <sup>as</sup>	7-0 m.   5-40 t.	7-45 m.   6-15 t.	4-45 t.   5-55 t.	4-30 t.   5-45 t.	5-30 m.   3-30 t.	9-15 m.   8-00 t.	6-10 m.   9-0 m.	4-30 t.   7-24 t.
11-45 t.   5-50 m.	6-40 m.   12-25 t.	6-15 t.   2-37 m.	12-35 m.   8-55 m.	7-30 t.   8-40 t.	7-30 t.   8-42 t.	Figuelra-Pamp.	Pamp.-Figuelra	C. Branc-Evora	Evora C. Branc
Lisb. C.S.-Porto	Porto-Lisb. C.S.	Alfar.-Lisboa R.	Alfar.-Lisboa R.	Excepto aos sab.	9-30 t.   10-40 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.
7-30 m.   9-10 t.	6-45 m.   8-0 t.	6-15 t.   2-38 m.	12-35 m.   8-55 m.	Só aos sabbados	9-30 t.   10-42 t.	Pamp. V. Form.	V. Form. Pamp.	Boja-Faro	Faro-Beja
Aveiro-Porto	Porto-Aveiro	Figueira-Alfar.	Alfar.-Figueira.	12-0 m.   1-4 m.	—	5-45 t.   6-45 t.	5-45 t.   6-45 t.	11-20 m.   7-35 t.	11-20 m.   7-35 t.
4-0 m.   6-25 m.	4-15 t.   6-30 t.	5-0 m.   9-43 m.	6-30 m.   12-35 m.	Domingos e dias santificados	1-0 t.   2-13 t.	2-30 t.   3-40 t.	10-54 m.   12-40 t.	7-10 m.   8-2 t.	7-10 m.   8-2 t.
11-10 m.   3-15 t.				1-0 t.   1-4 m.	2-30 t.   3-40 t.	Pamp. V. Form.	V. Form. Pamp.	Porto-Vianna	Vianna-Porto
Lisboa R.-V.Alc.	V.Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cint. a Cintra-Lisboa R.	Lisboa R.-Cint. a Cintra-Lisboa R.	1-0 t.   1-4 m.	2-30 t.   3-40 t.	5-45 t.   6-45 t.	5-45 t.   6-45 t.	5-0 m.   12-5 t.	5-0 m.   12-5 t.
7-30 t.   5-15 m.	8-45 t.   6-0 m.	7-0 m.   8-22 m.	6-0 m.   7-0 m.	1-0 t.   1-4 m.	2-30 t.   3-40 t.	6-0 m.   12-5 t.	6-0 m.   12-5 t.	1-0 t.   1-10 t.	1-0 t.   1-10 t.
Lisb.R.C.-V.Alc.	V. Alc.-Liss. C.S.	9-20 m.   10-25 m.	7-45 m.   8-55 m.	1-0 t.   1-4 m.	2-30 t.   3-40 t.	10-15 m.   10-40 m.	10-15 m.   10-40 m.	3-15 t.   4-15 t.	3-15 t.   4-15 t.
7-30 m.   8-0 t.	9-30 m.   9-45 t.	11-20 m.   12-22 t.	9-0 m.   10-0 m.	1-0 t.   1-4 m.	2-30 t.   3-40 t.	10-15 m.   10-40 m.	10-15 m.   10-40 m.	1-0 t.   1-10 t.	1-0 t.   1-10 t.
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	6-15 t.   7-30 t.	8-0 t.   4-0 t.	1-0 t.   1-4 m.	2-30 t.   3-40 t.	10-15 m.   10-40 m.	10-15 m.   10-40 m.	3-15 t.   4-15 t.	3-15 t.   4-15 t.
7-30 t.   6-30 m.	7-0 t.   6-0 m.	7-50 t.   8-55 t.	8-0 t.   4-0 t.	1-0 t.   1-4 m.	2-30 t.   3-40 t.	10-15 m.   10-40 m.	10-15 m.   10-40 m.	1-0 t.   1-10 t.	1-0 t.   1-10 t.
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	8-45 t.   9-45 t.	8-45 t.   9-45 t.	1-0 t.   1-4 m.	2-30 t.   3-40 t.	10-15 m.   10-40 m.	10-15 m.   10-40 m.	3-15 t.   4-15 t.	3-15 t.   4-15 t.
Lisb. C.S.-Sant.	Sant.-Liss. C.S.	12-0 m.   1-5 m.	Domingos e dias santificados	1-0 t.   1-4 m.	2-30 t.   3-40 t.	10-15 m.   10-40 m.	10-15 m.   10-40 m.	1-0 t.   1-10 t.	1-0 t.   1-10 t.
2-0 t.   4-35 t.	6-45 m.   9-20 m.	1-30 t.   2-32 t.	8-0 t.   9-02 t.	1-0 t.   1-4 m.	2-30 t.   3-40 t.	10-15 m.   10-40 m.	10-15 m.   10-40 m.	3-15 t.   4-15 t.	3-15 t.   4-15 t.
Lisb. C.S.-Entr.	Entr.-Liss. C.S.	4-30 t.   5-50 t.	4-45 m.   9-45 t.	1-0 t.   1-4 m.	2-30 t.   3-40 t.	10-15 m.   10-40 m.	10-15 m.   10-40 m.	1-0 t.   1-10 t.	1-0 t.   1-10 t.

## Vapores a sahir do porto de Lisboa

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

Sahirá a **3** de abril.

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



**Africa Oriental**, pelo Cabo da Boa Esperança, vapor alemão, **General**. Sahirá a **8** de abril.

Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8.



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

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



**Anvers** e Bremen, vapor alemão, **Hohens-tanfen**.

Sahirá a **22** de março.

Agente, João Patrício Alvares Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.<sup>º</sup>



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

Sahirá a **18** de março.

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



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão, **Amazonas**.

Sahirá a **1** de abril.

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



**Barcelona**, Cette e Marselha, vapor franc. **Saint Mathieu**.

Sahirá a **22** de março.

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



**Bordeaux**, vapor frances, **Brésil**. Sahirá de **22** a **24** de março.

Messageries Marítimes.

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



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e B. Ayres, vap. franc. **Chili**.

Sahirá a **23** de abril.

Messageries Marítimes.

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



**Gibraltar**, Malta, Syra, Smyrna, Constantino-pla e Odessa, vap. ing. **Egyptian**.

Sahirá a **16** de março.

Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, T. Corpo Santo, 10.



**Havre**, e Anvers, vapor frances, **Saint-Luc**.

Sahirá a **22** de março.

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



Typ. do Commercio de Portugal, Rua Ivens, 35 a 41

**La Pallice**, (La Rochelle) e Liverpool, vap. por inglez **Potosi**.

Sahirá a **19** de março.

Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64.



**Maceió**, Rio, Paranaguá e Rio Grande do Sul, vapor alemão, **Desterro**.

Sahirá a **23** de março.

Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8.



**Madeira**, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa, (Praia), S. Jorge, (Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **Funchal**.

Sahirá a **20** de março.

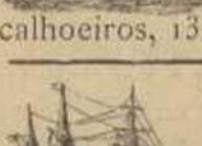
Agente, Germano Serrão Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>º</sup>, d.



**Pernambuco**, Bahia, Rio e Santos, vapor alemão, **Salier**.

Sahirá a **19** de março.

Agente, João Patrício Alvares Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.<sup>º</sup>



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

Sahirá a **25** de março.

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



**Pernambuco**, Bahia, Rio, Montevideu e Bue-de. Sahirá a **6** de abril.

Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup> R. El-Rei, 31, 1.<sup>º</sup>



**Rio de Janeiro** e portos do Pacifico, vap. inglez, **Orellana**.

</

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

PEQUENA VELOCIDADE

## Tarifa Especial N.<sup>o</sup> 2

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

### PEDRA PARA CAL

sem responsabilidade

§ 1.<sup>o</sup> — CAL — Por wagon completo de 6:000 kilos ou pagando como tal

Preço por tonelada e kilometro não comprehendidas  
as despezas 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.<sup>o</sup> — Preços especiaes por tonelada comprehendidas as despezas 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.<sup>o</sup> — Pedra para cal a granel por wagon completo de 10.000 kilogrammas  
ou pagando como tal

Preço directo por wagon incluidas as despezas accessorias

De Figueira da Foz local a . . . . .	Arazede . . . . .	Réis	3.000
	Cantanhede . . . . .	»	3.500
	Murtede . . . . .	»	4.500

## CONDIÇÕES GERAES

1.<sup>a</sup> — As remessas expedidas sobre um percurso menor do que 50 kilometros poderão gozar 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 operaçōes 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 operaçōes é concedido o praso de 24 horas que será contado a partir do momeato 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 tonelaria e por operaçōe 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 duracāo 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 aceita 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 annulada e substituida a tarifa especial n.<sup>o</sup> 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 Gouvēa*