

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers—1894

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

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA



Anvers—1894

Annexos d'este numero

Tarifa especial n.º 10 bis — grande velocidade — da Companhia Real para aluguer de logares de wagons-leitos.
Tarifa C. n.º 1 bis — transportes de grande e pequena velocidade no ramal de Cascaes.

SUMMARIO

	Pag.
Imposto de sello sobre bilhetes de passageiros	97
Carta de Lourenço Marques, por J. M. C.	98
A nossa carta da Belgica, por A. Urban	99
Parte official.—Decretos de 5 e 12 de março e portaria de 27 de março do ministerio das obras publicas	100
Tarifas de transporte	100
O Sud-express	101
Congresso internacional de caminhos de ferro, por A. Luciano	101
Valle do Corgo	102
Notas de viagem—XVII—A ponte do Tay	103
Companhia de Guimarães	103
Assembléa da companhia das Docas do Porto	104
Parte financeira.—Carteira dos accionistas—Boletim da Praça de Lisboa, por J. F.—Curso dos cambios, descontos e agios—Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	104 e 105
Companhia nacional de caminhos de ferro	106
Freio de vacuo automatico	106
Em d fesa d'um amigo	106
Publicações recebidas	107
Linhas portuguezas.—Urbana do Porto—Ponte do Vouga—Novo material—Mormugão—Photographias nos comboios—Redução a militares—Trem-via de Coimbra ao Luso	107
Linhas hespanholas.—Avila a Salamanca—Santander a Solarez—Noguera-Pallaresa—Bilbao a Orenas—Linha de Astorga—Norte de Hespanha	107
Linhas estrangeiras.—França—Austria-Hungria—Brazil—Mexico—Egypto	107
Mercado de metaes	108
Exposição Imperial	108
Avisos de serviço	108
Arrematações	108
Casas recommendadas	110
Agenda do viajante	110
Annuncios	111
Horario em 1 de abril de 1896	112
Vapores a sahir do porto de Lisboa	112

Imposto de sello sobre bilhetes de passageiros

É profundamente desanimador que n'esta desgraçada terra o poder central, em vez de promover o desenvolvimento do paiz, guiando, animando a industria particular, com o exemplo ou com o auxilio, seja o proprio que parece fazer consistir o fito das suas mais profundas lucubrações em prejudicar todas as boas iniciativas, em matar á nascença todas as idéas que tenham por fim a melhoria das condições de vida do paiz ou os seus progressos materiaes ou moraes.

E, depois d'isto, dizem historiadores e ethologos que somos estacionarios, que não progredimos, e queixam-se governantes e economistas de que os nossos costumes são de poucas iniciativas e caminhamos na recta-guarda de todas as nações, ainda nos menores detalhes da vida pratica!

Pois se basta que uma nova idéa germine, que um novo processo de melhoramento se ponha em pratica, para que a garra adunca do poder central se lhe lance com todo o seu furor de exterminio!

Na questão de impostos então, cada novo projecto de lei que se apresenta nas camaras é um novo golpe mortal nos progressos ainda nascentes.

E faz pena, em verdade, vêr como uma grande parte d'esses projectos é feita! Dir-se-hia que não houve tempo para estudo, que se decretou ás cegas, sem se medir os resultados palpaveis; tomou-se pretexto para sonhar fabulosos lucros, sem se pensar um momento que o aggravamento do imposto stultamente lançado vae prejudicar a propria fonte de receita em que elle incide.

E' n'estas bases que vêmos foram feitas algumas das disposições da nova reforma do imposto do sello, apresentada, ha dias, nas camaras.

Não nos occuparemos d'esse projecto senão na parte que se refere aos caminhos de ferro, mesmo porque basta ella para se aferir o resto, que tambem tem mirabolantes idéas.

Segundo parece, buscava-se um novo motivo para carregar um imposto que rendesse alguns contos de réis.

A estatistica que o intelligente engenheiro chefe de repartição de caminhos de ferro publica annualmente sobre a exploração das linhas portuguezas, deu-lhe um excellente elemento.

Por ahi se vê que em todas as vias ferreas do paiz circulam annualmente seis milhões e meio de passageiros.

Excellent idéa para o imposto! põe-se dez réis de sello em cada um (nos bilhetes, entende-se) e ahi temos o melhor de sessenta e cinco contos annuaes! Tão entusiasmado ficou o ministro, que até faz uma referencia a este ponto no seu relatorio.

Se outros motivos nos não levassem a combater este imposto, bastava, para o condemnarmos, a sua enorme desproporção, a sua injustiça flagrante, representando as mais das vezes 50 % do valor da materia collectavel.

Na linha de Cascaes, nas de Leste, Norte, Cintura, Cintra, Figueira, Povoá e Mattosinhos, ha bilhetes que custam 50, 40, 30 e até 20 réis. Pois hão de pagar 10 réis de imposto, isto é, 20, 25, 33 ou 50 % do seu custo?

Para beneficiar o publico e attrahil-o ás suas linhas as companhias fazem preços economicos, estabelecem comboios destinados ás classes menos abastadas, e vem o Estado e prejudica-lhes os bons intuitos, sobrecarregando o custo dos bilhetes com um imposto excessivo, lançado ás cegas, impensado e indevido!

E tão pouco pensado foi, que no projecto de lei nem se define se são bilhetes de caminhos de ferro por tracção a vapor ou por outro qualquer systema, nem se

nota que ha bilhetes circulatorios, de assignatura, de avenças, etc., que representam muitas viagens; não, senhor; trata-se só de *bilhetes de caminhos de ferro*, dando bem a conhecer que a verba de 65 contos deslumbrou por tal forma, que nada mais se viu, de nada se quiz saber senão de a inscrever, logo logo, no orçamento.

E os outros bilhetes de transportes, concorrentes, porque ficam isentos?

Supponhamos que amanhã se cria uma carreira de vapores entre o caes do Sodré e Belem.

Que bonito seria! A uma dada hora sahem d'aquelle ponto quatro systemas de transporte diferentes: pelo Tejo o vapor; á beira do rio, um comboio; pela rua Vinte e Quatro de Julho, um carro da companhia Carris, e ao lado d'este um outro carro.

Todos levam passageiros para Belem a 40 réis, mas só no caminho de ferro haverá que pagar mais 10 réis de sello; ou só n'este e no americano. Logo o publico abandonará a via ferrea pelos outros serviços concorrentes.

Dir-se-hia um projecto de lei feito por um empresario d'esses carros a que o vulgo chama *piratas*!

O bilhete de passageiro não é mais do que um recibo da importancia da passagem, que foi cobrada. E tanto o proprio projecto de lei assim o considera, que a nova verba de imposto vem incluída na classe 3.^a da tabella 2, isto é, justamente no grupo em que se fixam as taxas para os recibos, quitações e semelhantes.

Ora se qualquer recibo de quantia até 10000 réis é isento de sello, parece que os bilhetes de transporte (quaesquer, e não em caminhos de ferro só), deveriam, na peor hypothese, seguir a mesma regra.

Para isso bastava incluí-los nas designações que antecedem as verbas 251 a 254. Ficava até ali mais disfarçada a invenção, como succede a outras *novidades* que nos apresenta o referido projecto de lei.

Por esta forma ficariam isentos de imposto os bilhetes, cujo custo fosse até 10000 réis, pagariam 10 réis os d'este preço até 100000 réis e 20 réis os de preço superior a este, e 30 réis os circulatorios, de assignatura, avenças ou outros, cujo custo é superior a 500000 réis.

Haveria assim um pouco de logica no projecto de lei; mas encontrar logica n'este documento é mais difficil que endireitar um cabello do Gungunhana.

Mas a questão não é de logica nem de equidade; é de direito, é de cumprimento de contractos escriptos e até repetidas vezes confirmados, e é perante o direito, que podemos dizer que o governo falta á fé d'estes contractos, impondo uma nova contribuição aos transportes por vias ferreas, sejam estes quaes forem, seja qual fôr aquella.

Com effeito, os contractos de concessão das nossas linhas ferreas, quasi todas, teem um artigo que diz:

«Concede mais o governo á empresa a isenção de qualquer contribuição predial ou municipal nos primeiros vinte annos depois do começo das obras; comtudo, n'esta disposição, não é incluído o direito de transito lançado sobre os preços de condução dos passageiros e mercadorias, que estão marcados nas tarifas, o qual, todavia, não excederá nunca a 5 por cento sobre aquelles preços. **Nenhuma contribuição especial será lançada sobre a linha ferrea durante a concessão.**»

Isto é claro, preciso, não admite duvidas, e nem a menor duvida se póde acceitar n'um caso d'estes.

Do contrario e a admittir-se a continuação do processo ultimamente adoptado de se faltar assim ao estipulado nos contractos, nada impede o governo de lançar tão fortes impostos, a titulo de sello, sobre os

transportes por via ferrea, que estes se tornem absolutamente impossiveis.

Mal fizeram — muito mal — as companhias, quando, em 1885, a lei de 26 de novembro d'esse anno, firmada pelo sr. Hintze Ribeiro, tambem então ministro da fazenda, creou imposto do sello sobre as guias de bagagem e mercadorias.

Foi o primeiro passo na estrada da illegalidade, consentido pelos proprios interessados; e crêmos que se, então, as direcções tivessem reclamado energicamente, como lhes cumpria, em defesa dos seus direitos offendidos, o ataque a esses direitos não progrediria ameaçador como tem progredido e promete continuar.

A primeira lancetada nos contractos, dada por aquella lei, auctorizou a segunda, pela lei de 1893, hoje em vigor, e agora já terceira se prepara e não será a ultima.

Não nos surprehenderá que por este andar, um dia, se obriguem os passageiros a pagar mais de sello do que de transporte.

E que surpresa teriamos se *já hoje paga o duplo* quem transporta um pequeno volume de até 5 kilos? ⁽¹⁾

Entretanto, todas as demais empresas de transporte continuam isentas pela lei ou pelos meios que teem de lhe fugir.

Qualquer carroceiro faz a recovagem em competencia com o caminho de ferro. Como não tem guias nem cautellas não paga os 60 réis de sello; qualquer barqueiro estabelece a cabotagem ao lado da via ferrea e pratica o mesmo, fugindo ao pagamento do imposto.

Isto, que constitue um prejuizo para o caminho de ferro, não deixa tambem de prejudicar o Estado, pela diminuição do imposto de transito, e pela do proprio rendimento da linha, quando é o Estado que a explora.

Se é preciso arranjar materia tributavel, tinha-a o Estado fartamente nos passes que se concedem com tão dadivosas mãos nas linhas do Estado, com todo o sentimento dos seus zelosos directores, que vêem os productos de passageiros grandemente affectados pelas liberalidades ministeriaes, e mesmo nos que as companhias concedem. Ah! sim; nem a lei o impede nem a justiça o prohiibe.

Quem vae viajar de graça do Porto a Valença, de Lisboa a Faro ou ao Porto; quem, a pretexto de pertencer a qualquer commissão, cujo serviço é tão importante que ella nunca se reune, tem passe de livre circulação, poderia pagar um imposto de 500, de 10000 ou de 50000 réis, e ainda lucrava.

Nos bilhetes de passageiros é um contrasenso e uma iniquidade, e nós appellamos para as camaras, para que não a consintam, para as direcções das companhias para que contra ella reclamem, e para o publico em geral, que levante o seu brado de protesto vehemente, para que tal disposição não seja posta em vigor.

(1) Emquanto que o transporte custa 50 réis, o sello custa 60; e ainda, quando a encomenda tem que pagar direitos, o boletim de entrega é sellado com mais 30 réis, total 90 réis!

CARTA DE LOURENÇO MARQUES

(Correspondencia particular da GAZETA)

Lourenço Marques, 29 de fevereiro de 1896.

Nos dias 18 a 21 de março proximo devem inaugurar-se em Johannesburg, e em Pretoria em 25 do mesmo mez, as exposições Internacionais Industriaes, aonde se espera concorrerão muitos productos americanos, assim como da provincia de Moçambique e do nosso paiz continental.

Por este motivo as linhas dos caminhos de ferro da Africa Meridional emitirão bilhetes especiaes, validos para ida até 14 de março, e para volta até 30 do mesmo mez.

As linhas de Lourenço Marques-Pretoria estabelecem identicas vantagens, podendo o passageiro que seguir este itinerario demorar-se o tempo que desejar em Pretoria.

Além das muitas outras vantagens que foram concedidas aos transportes das mercadorias que devem figurar nas exposições de Johannesburg e Pretoria, os caminhos de ferro de Lourenço Marques-Pretoria concedem o transporte gratuito de volta á estação d'expedição dos artigos que não forem vendidos.

Espera-se grande affluencia de passageiros, por via de Lourenço Marques, a estas duas exposições.

Pela proxima mala remetterei novas noticias sobre este assumpto.

—Findou em 27 do corrente o praso para a entrega das propostas para a construcção d'um ramal de linha ferrea, de uma linha telegraphica ao longo da mesma, e de uma ponte-caes na embocadura do rio Tembe, de que lhe falei em minha carta de 18 de janeiro ultimo, não se tendo recebido proposta alguma para a adjudicação d'estes trabalhos.

E' me desconhecido, por emquanto, se o governo vae pôr novamente em praça estes trabalhos, ou o que resolverá ácerca de tão importante melhoramento.

—Acerca do telegramma de s. ex.^a o ministro da marinha e ultramar, publicado no n.º 194 da *Gazeta*, no qual auctorizava o governador geral d'esta provincia a adquirir o material fixo e circulante necessario para este caminho de ferro, redigiu o conselheiro director d'este caminho de ferro uma desenvolvida Memoria que já foi remettida ao governo geral d'esta provincia, e da qual será dado conhecimento em breve ao ministerio do ultramar.

N'esta Memoria e indicam com toda a clareza e proficiencia as medidas mais urgentes que o governo deverá tomar para dotar este caminho de ferro dos meios necessarios para fazer face ás exigencias do grande trafego que está affluindo a este porto.

Oxalá que o governo tenha na devida consideração o que na bem redigida Memoria se propõe.

—O movimento dos comboios durante o mez corrente foi de 166 comboios, que transportaram 11.034 toneladas approximadamente, contra 51 comboios que se effectuaram em igual periodo do anno passado, e que transportaram 2.192⁷.983 de mercadorias.

E', pois, o mez de fevereiro de 1896 o de maior movimento de mercadorias desde que o governo portuguez tomou conta da linha de Lourenço Marques, e pôde-se dizer sem errar, o maior desde o começo da exploração d'esta linha, e muito maior seria se houvesse os meios de tracção necessarios para conduzir todas as mercadorias que aqui chegam e que reclamam transporte.

—Segundo o relatorio do inspector geral das alfandegas da Republica Sul-Africa, a receita obtida durante o mez de dezembro, de direitos de alfandega, foi de 121.559 £ 3 sh. 7 d.

Do 1.º de janeiro de 1895 até 31 de dezembro do mesmo anno o total liquido das receitas foi de 1.085.419 £ 18 sh. 5 d.

Os valores das mercadorias importadas da Europa foram: via Natal 19.177 £; via portos da Colonia do Cabo 519.960 £; via Lourenço Marques 96.182 £.

Os valores das mercadorias importadas dos outros paizes no Transvaal foram: via Natal 484 £; via Cabo 13.669 £; via Lourenço Marques 8.992 £.

A importação directa de Natal, foi de 28.713 £; da colonia do Cabo, 197.107 £; do Estado livre de Orange, 97.610 £; de Lourenço Marques 17.275 £.

J. M. C.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 25 de março de 1896.

A sociedade de navegação *Knotts Prince Line* organizou um novo serviço entre Inglaterra, Antuerpia e o Levante. A nova linha tem como ponto de partida Londres, faz escala em Antuerpia, Tunis ou Argel e Pirêo, além de Salonica e Smyrna; os navios completam o seu carregamento n'estes dois portos e voltam de Smyrna via Antuerpia para Londres.

Consta-me que a companhia do Nordeste entabulou negociações com a companhia *London-Chatam-Dover* para a compra dos seus barcos a vapor; o trafego entre a Belgica e a Inglaterra, por esta via, será d'ora avante explorado de combinação entre estas duas companhias.

Tambem me dizem que, em resultado da redução de direito de porto em Antuerpia, uma companhia sueca resolveu organizar um serviço regular entre Antuerpia e a Suecia. Destinou para este serviço todos os seus vapores, o *Pollux*, de 3.100 toneladas, o *Franz*, de 900 toneladas, e o *Castor*, de 750 toneladas, partindo de Antuerpia nos dias 5, 15, e 25 de cada mez com destino a Gothemburgo, Helsingborg, Malmö, Norr Hoeping e Stockolmo, voltando para Antuerpia.

Como ha pouco disse aos meus caros leitores, a data de 3 de março, quinquagessimo anniversario da inauguração, pela mala-posta *O caminho de ferro*, do serviço de paquetes d'Ostende-Dover, foi apenas modestamente celebrada pelo embandeiramento dos edificios da linha e pela remessa de condecorações concedidas por esta occasião ao pessoal, cujos nomes o *Moniteur* publicou.

A festa official celebrar-se-ha durante o proximo verão.

O ministro dos caminhos de ferro acabou de approvar a convenção feita entre a sociedade John Cockerill, de Seraing, e a administração dos caminhos de ferro do Estado Belga para a exploração d'uma linha de navegação diaria entre o continente e a Inglaterra, via Ostende-Tilbury. Esta nova linha, a mais rapida das que existem para o transporte de mercadorias para a Inglaterra, está destinada a prestar os melhores serviços ao commercio, á industria e á agricultura do meu paiz.

As mercadorias que lhe sejam entregues antes do meio dia em Ostende, estarão em Londres antes das 4 horas da manhã e no domicilio antes das 10 horas da manhã.

A exploração começará no 1.º de junho proximo.

Estamos na epocha do anno em que muitos belgas — dos que possuem uma fortuna mais ou menos avultada, e que dispoem d'algum tempo — tomam o caminho da Italia. Muitos para irem ao encontro da primavera; outros attrahidos pelas cerimoniaes da semana santa em Roma, que, ainda que tenham perdido

parte do seu valor e se limitem ás egrejas, continuam, comtudo, a chamar a attenção.

Mas os acontecimentos do dia poderiam, salvo prompta solução, dificultar este anno o movimento. Os inglezes começaram a passar e passam sempre; na Belgica porém procede-se mais pelo seguro.

As agencias de viagens e até os escriptorios de informações das estações recebem incessantemente visita de pessoas que perguntam se é prudente aventurar-se. A hesitação justifica-se. De resto, o que se lhes pôde dizer? Quem pôde conhecer o programma das perturbações que elles poderão encontrar a meio do seu percurso?

Cita-se um grupo de projectadas peregrinações, cujo recrutamento foi subitamente sustado.

... A fé moderna terá medo d'um pouco de martyrio?

Annuncia-se que o porto de Antuerpia vae muito provavelmente ser ligado directa e regularmente d'aqui a pouco com o Japão.

Recebi a noticia d'um deputado de Antuerpia a quem o ministro dos negocios estrangeiros a tinha comunicado.

Uma sociedade japoneza de Tokio, constituída com o capital de 12.500.000 fr., está, com effeito, em comunicação com o ministro dos negocios estrangeiros afim de obter o estabelecimento d'uma linha de serviço regular entre o Japão e o continente.

Esta linha, que começaria com seis vapores, seria augmentada por novos barcos á medida das necessidades, tendo por unico ponto de ligação, na Europa, o porto de Antuerpia. Tokio seria provavelmente o porto japonez ponto de partida.

A sociedade japoneza tem por agente em Antuerpia os srs. Eiffé & C^{te}, e terá em Londres um director japonéz.

Entre as condições que apresenta para se estabelecer em Antuerpia, figura a reclamação d'um caes de atracação directa no porto, assim como a protecção official do governo.

O ministerio dos negocios estrangeiros, antes de tomar uma resolução, espera as propostas definitivas da sociedade japoneza afim de conhecer a importancia das vantagens com que a companhia japoneza dotaria o paiz em troca da protecção do governo.

A importancia d'esta noticia para todos é manifesta.

A União permanente internacional dos tremvias realizará este anno uma assembléa geral em Stockolmo, no decurso do mez de agosto. Tratar-se-ha de differentes questões muito interessantes relativas a tracção tanto animal como mechanica e electrica, assim como outras questões de interesse geral.

A. Urban.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de Obras publicas

Repartição de estradas, obras hydraulicas e edificios publicos

Eu, el-rei, faço saber aos que este meu alvará virem, que sendo-me presente a escriptura lavrada em 20 de janeiro ultimo, pela qual José Leão e João Cesar Pinto Guimarães trespassaram, com dependencia de approvação do governo, para Antonio de Padua Menezes Russel e João Baptista de Carvalho a concessão que aos dois primeiros foi feita por alvará de 10 de outubro de 1895 para o estabelecimento de um caminho de ferro americano com tracção animal entre a nova avenida superior esquerda da ponte

D. Luiz I e a estação de Villa Nova de Gaia, seguindo pelo ramal da estrada real n.º 10, Coimbra ao Porto, para a estação de Villa Nova de Gaia: hei por bem, tendo em vista o disposto na condição 38.ª do referido alvará, approvar e rectificar o mencionado trespassse a favor dos alludidos Antonio de Padua Menezes Russel e João Baptista de Carvalho, ficando os novos concessionarios sujeitos a todas as condições do alvará de 10 de outubro de 1895.

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

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

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

Dado no paço, aos 12 de março de 1896. = EL-REI = Arthur Alberto de Campos Henriques.

Repartição de caminhos de ferro

Por ter sahido com algumas inexactidões, publica-se novamente o seguinte decreto:

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

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

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

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, de 23 do corrente: ha por bem approvar o projecto, datado de 4 d'este mez, do typo de taboleiro metallico de 22 metros de vão, apresentado pela Companhia Real dos Caminhos de ferro portuguezes, para substituição dos actuaes taboleiros das pontes de Arzilla e Barro do Mago, situadas aos kilometros 204,800 e 253,480 da linha do norte, e os das pontes dos Quatorze e Gaya, situadas aos kilometros 132,060 e 272,070 da linha de leste.

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

Paço, aos 27 de março de 1896. = Arthur Alberto de Campos Henriques.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial C, n.º I bis, transportes de grande e de pequena velocidade na linha de Cascaes. — Vigorará desde 1 de maio esta tarifas, cuja proxima appareição já annunciámos.

Por essa occasião serão abertas ao serviço de pequena velocidade todas as estações d'aquella linha, embora algumas com certas restricções, o que é um melhoramento que o interesse do publico de ha muito reclamava.

Como n'este numero nos falta o espaço a ponto de termos que restringir algumas secções e cortar artigos já compostos, reservamo-nos para, no proximo, dar todos os detalhes sobre a applicação de preços, como é nosso costume.

A tarifa vae annexa a este numero.

Especial n.º 10 bis, logares de luxo no correio para Madrid. — E' apenas para fixar o preço dos supplementos de taxa pelo aluguer dos logares n'este comboio.

Damol-a tambem annexa a este numero.

Bilhetes do Minho e Douro para Oeste. — Desde 15 de abril começam a vender-se bilhetes directos em todas as estações do Minho e Douro para todas as do Oeste e vice-versa, pelos preços das tarifas geraes, sendo unicamente reduzidos os preços dos destinos ou procedencias de Figueira, Santo Aleixo, Lares e Amieira, que serão eguaes aos de Verride.

O Sud-express

Vae começar, no dia 14 do corrente, o novo serviço d'este comboio consideravelmente melhorado, fazendo-se o trajecto directo de Lisboa a Paris e vice-versa sem as actuaes demoras em Medina contra as quaes aqui protestámos.

O comboio descendente tem só alteração mais sensível na marcha desde Medina onde chega ás 7 h. 4' da tarde, saindo ás 7 h. 20' para partir de Pampilhosa ás 5 h. 51' da manhã, chegando a Lisboa ás 11 h. e meia.

O ascendente passa a partir de Lisboa ás terças e sextas feiras ás 6 da tarde, chegando ás 11 h. 7' da noite a Pampilhosa, onde se encontra com o correio vindo do Porto; chega a Medina ás 10 h. 55' da manhã, a Hendaya ás 10 h. da noite e a Paris ás 11 h. 34' da manhã, podendo os passageiros para Londres tomar o comboio das 11 h. 50' que os conduz áquella capital ás 7 horas.

Isto é, iremos em 41 horas e meia a Paris e em 49 horas a Londres. De Paris a Lisboa em 40 horas.

Congresso internacional de caminhos de ferro

QUINTA SESSÃO

(Londres — 1895)

Questão decima quinta

Quadrante de vinte e quatro horas

(Continuação)

No velho mundo, mesmo n'aquella região privilegiada em que se fala a lingua ingleza, a numeração de 24 horas é repudiada pela maior parte das administrações. Apenas as italianas, e essas principalmente pela razão interna do costume nacional, a adoptaram.

A propria Suissa, que por um lado se vê presa pela contiguidade da Italia, por outro tendo de se corresponder directamente com a Allemanha, onde o antigo systema se acha radicado, mostra-se bem fria deante do ardor de além do Saint-Gothard.

Em França, o Leste, o Meio-Dia, o Norte, o Oeste e o Estado, em carga cerrada, votam contra, e, isoladamente, o Paris-Lyon-Mediterraneo julga o systema vantajoso, sem inconveniente, mas para a sua adopção tem como indispensavel a promulgação d'uma lei.

A Hollanda é contraria e a Romania ainda mais. A Suecia-Noruega não se mostra adversa, mas nutre grandes receios pela dificuldade para o publico.

A Grã-Bretanha e a Irlanda, em geral, desdenham o systema proposto e vêem na sua applicação mais inconvenientes que vantagens. O *Great Western* chega a dizer que as difficuldades de modificação dos costumes actuaes, postas em confronto com as magras vantagens que seriam auferidas, tornam a sua adopção praticamente impossivel.

Até o *high-life*, acrescentamos nós, se opporia, visto que alteraria a phrase consagrada do *five o'clock tea*, que seria preciso mudar para *seventeen o'clock tea*; o chá das 17 horas... havia de custar a introduzir na linguagem e seria menos aristocratico. A phrase actual já tem pergaminhos.

Em Portugal só a Companhia Real emittiu parecer; transcrevemos em seguida, na integra, a resposta que ella deu ao respectivo questionario:

«Julgamos esta reforma vantajosa para a maior clareza dos «horarios, comtanto que seja adoptada oficialmente pelo Estado «e em todos os usos publicos. Aliás, a adopção d'esta reforma, «limitada sómente aos caminhos de ferro, seria causa de confu- «são e obrigaria o publico a fazer, quando consultasse os horarios, «uma operação arithmetica para obter a equivalencia das horas.»

É esta operação mental, feita a todo o instante, que nos parece constituir obstaculo, se não insuperavel, muito importante

para não valer a pena de quebrar lanças pela introdução do systema no serviço dos nossos caminhos de ferro.

Em sessão plenaria o barão Prisse, bom velho e director do pequeno caminho de ferro de Antuerpia a Gand, perguntou porque não era discutido o ponto relativo á divisão da hora em grados, obtendo em resposta que os relatores haviam eliminado esse ponto, porque presentiram difficuldades de maior tomo, exigindo este alvitre a substituição do mostrador de todos os relógios.

Crêmos, que esta razão convenceu até a saciedade o respeitavel interpellante, porque em 1878, quando visitámos a sua linha, o achámos tão amavel, como aferrado á economia.

Mas a eliminação de uma parte tão momentosa do programma é um symptoma dos melindres da questão, e explica o cuidado com que os italianos estudam a modificação dos quadrantes de maneira a aproveitar tanto quanto possivel os actuaes, não só para mais facilmente familiarizar o publico, mas tambem para diminuir a despesa.

Com este intuito a disposição, que está mais em voga, é a dos numeros em duas séries concentricas, uma das quaes é a do actual mostrador de 12 horas; esta disposição não deixa, ainda assim, de ter o grande inconveniente de subsistir a incerteza da indicação do ponteiro das horas sobre uma ou sobre outra série, e para prover de remedio é preciso recorrer a machinismos especiaes, tendentes a não deixar vêr de cada vez senão uma série.

São, porém, delicadas e dispendiosas taes disposições, e de ahí a restricção do seu emprego.

Facil é, pois, de prever a indole da conclusão do congresso, apesar de todo o entusiasmo dos relatores, legitimos interpretes das administrações do seu paiz.

Esta conclusão é vaga, como sempre; dir-se-hia escripta com anilha. Eil-a:

A numeração continua das horas, de 1 a 24, nos horarios offereceria grandes facilidades para a organização do serviço dos caminhos de ferro.

As administrações e paizes, que tem experimentado este systema, acham-o muito vantajoso e declaram-se muito satisfeitos, tendo-se o publico habituado sem difficuldade.

A' vista do que não podemos dizer que, depois de tantos annos de propaganda, o impulso tenha sido grande com esta decisão.

Questão decima sexta

Systema decimal

Generalização do systema decimal nos calculos relativos á construcção e á exploração dos caminhos de ferro.

Meios de promover a introdução do systema metrico dos pesos e medidas nos paizes em que ainda não está em uso.

RELATOR

Sr. J. L. WILKINSON, director do serviço de mercadorias do oeste inglez.

Esta questão, se questão é, tem graça.

Todos estão de accordo; o systema decimal é o melhor de todos os systemas, é o mais racional, é o unico; a sua adopção é de interesse geral e acha-se universalmente realizada, excepto na Inglaterra e suas colonias, na Russia e nos Estados-Unidos da America do norte.

A affirmação é feita em plena margem do Tamisa, no meio da Babylonia de além da Mancha, perante os representantes dos caminhos de ferro de todo o mundo.

O relator é inglez e panegyrista do systema, e vem dizer que todos os paizes civilizados (*the whole of the civilised countries of the world*), com excepção da Grã-Bretanha e das suas colonias e possessões, o adoptaram já, com uma ou com outra fórmula.

Mesmo na Grã-Bretanha o systema decimal está no espirito das pessoas mais illustradas, e tanto, que as grandes administrações d'este paiz, particularmente o Clearing House dos caminhos de ferro, tambem já o adoptaram.

Ainda mais. O parlamento inglez confiou o estudo do assumpto a uma comissão, que concluiu propondo:

1.º — a legalização do systema applicado aos pesos e medidas;
2.º — a promulgação d'uma lei, que o torne obrigatorio dentro de dois annos;

3.º — a introdução do systema em todas as escolas publicas e no programma dos cursos de estudos, como parte indispensavel da arithmetica e integrante do ensino elementar.

O presidente da secção observou que a Austria-Hungria usa o systema ha mais de 20 annos, sem talvez saber que Portugal o usa ha mais de 30.

A propria Russia tem caminhado, começando já o systema a entrar nos usos do paiz.

Que falta pois? que sir John Bull se resolva. Esta é pura e simplesmente a questão. Nada mais.

Mas, n'esse ponto, cuidado! s. ex.^a é muito cioso dos seus pés e das suas pollegadas, das suas pintas e dos seus galhões. Não pisem as suas tradições, porque pode ser peor.

The English are a people peculiarly tenacious of old customs, and of what they regard to be their rights, pondera o sr. Wilkinson.

Os inglezes são particularmente apegados ás costumeiras e áquillo que elles consideram como seus direitos.

Não os escandalizem com palavras gregas e latinas da algaravia franceza. Pé, *foot*; pollegada, *inch*. Com isto se tem feito o maior commercio do mundo desde que a Inglaterra existe, isto é, desde que a civilização alvoreceu para os homens.

Entre nós, barbaros iconoclastas que nos apressamos a esmagar os idolos do commercio de rabicho, se ahí qualquer escrivão sertanejo se esquece e deixa escapar uma palavra do vocabulario antigo, ai d'elle! todo o peso da multa cahirá sobre o misero. *Anathema sit*.

Bemaventurado, porém, o bom burguez da City; está sob a égide da *Magna Charta*. O parlamento inglez aborrece os meios coercitivos para implantar qualquer innovação, quanto mais extranha, e o governo ainda menos disposto está a arrostar a diffiduldade.

Além d'isso, o systema decimal é olhado com desconfiança, como o tunnel submarino; não falta quem o considere mais um meio de franquear o mercado interior á concorrência estrangeira, os campos e as fabricas ao proletariado dos outros paizes.

Assim, a oportunidade da adopção de qualquer medida para iniciar desde já nos caminhos de ferro inglezes a applicação do systema decimal ficou longe de ser julgada.

E o congresso, apesar de ter a solução d'esta *questão* por importantíssima para os engenheiros e vantajosa para toda a gente (*to everybody*), limitou-se platonicamente a exprimir o desejo unanime de ver os *paizes*, que até agora não teem adoptado o systema decimal, envidarem todos os seus esforços para essa adopção dentro do praso mais breve possível.

Os *paizes* são os do mundo da lingua ingleza.

(Continúa).

CA. Luciano.

Valle do Corgo

Vamos dar mais alguns esclarecimentos sobre o projecto d'esta linha ferrea, e bases da constituição da respectiva companhia, assumpto que preoccupa as atenções das nossas provincias de além Douro, e em que a camara de Villa Real tem dado exemplo salutar, empenhando-se com todo o interesse pela realização d'esta importante obra, de tão beneficos effeitos para aquellas povoações.

O traçado partirá da estação do caminho de ferro do Douro na Regoa e, passando a margem esquerda do Corgo, apoiar-se-ha n'ella subindo até a foz do Tanha; ahí continúa, pela encosta esquerda do Tanha, até Villarinho das Freiras, onde passa para a encosta direita, na qual se apoia, seguindo em direcção á foz, mas subindo para transpor o contraforte e entrar de novo na barra do Corgo, continuando a subir pela sua encosta esquerda, onde se conserva até o seu terminus, no monte da Rapozeira em Villa Real. No trajecto serve, além de Villarinho das Freiras, as povoações de Alva-coes do Corgo, Ermida, Povoação, Penellas, Folhadel-la, Villa Nova, e varias outras do traçado.

A linha, d'accordo com o parecer do conselho superior d'obras publicas que approvou o alvitre proposto pelo sr. engenheiro Antonio Maria Kopke de Carvalho, que foi mandado adoptar pelo governo, será do typo do caminho de ferro de Saint Gall a Gais; isto é, terá como limite minimo de raios de curvas 30,0^m, e como maximo de inclinação de traneis 0^m,05, não sendo necessario, porém, attingir nem um nem outro dos limites marcados, apesar das difficuldades que o terreno apresenta.

O custo kilometrico da linha não excederá a réis 18:000\$000.

Tomando como base o movimento da estação da Regoa, póde computar-se o rendimento bruto da linha,

desde já, em 2:000\$000 réis por kilometro, o que é confirmado pelo rendimento bruto da linha de Guimarães, cuja zona d'exploração está em condições economicas menos favoraveis do que as da zona d'exploração do caminho de ferro do Valle do Corgo.

E' pois esta linha uma das que, no paiz, offerece melhores condições financeiras para a sua realização, pois que garante ao capital um juro de 6 % desde principio, devendo o rendimento augmentar consideravelmente, no futuro, e sobre tudo sendo prolongada até a fronteira, visto ir servir os estabelecimentos hydrotherapicos de Pedras Salgadas, Vidago, as ther-mas de Chaves, além do Villarinho e Verrim, servindo ainda os importantes valles de Villa Pouca, Ribeira d'Oura e Chaves, cuja producção agricola é notoria.

Para levar a effeito a construcção, projecta-se a constituição d'uma sociedade cooperativa, cujo plano de organização é devido á iniciativa do mesmo engenheiro Kopke de Carvalho, que tem a seu cargo a direcção das obras publicas d'este districto.

Segundo este plano, a sociedade gosará as prerogativas de sociedade anonyma de responsabilidade limitada; terá um capital de 1.400:000\$000 réis constituido por acções no valor de 500:000\$000 réis e obrigações negociaveis no estrangeiro, no valor de réis 900:000\$000, capital destinado á construcção até a fronteira. As acções serão do valor nominal modico de 10\$000 réis para serem accessiveis ás modestas poses.

A gestão dos negocios sociaes pertencerá a um conselho de administração, formado conjuntamente por membros nomeados pelo governo, pelos presidentes das camaras municipaes dos concelhos que a linha atravessa, e por membros eleitos pelos accionistas. O estado tem parte nos lucros sociaes excedentes a 6 % na proporção do resultado do excesso. Será pedida ao estado a garantia do rendimento bruto de 1:800\$000 réis por kilometro, limitado, porém, o desembolso do thesouro ao maximo de 600\$000 réis por kilometro, seja qual fôr o rendimento bruto da linha. Esta garantia, demonstrado que o rendimento deve ser de réis 2:000\$000 por kilometro, não se tornará effectiva, mas é comtudo necessaria para viabilidade da empresa e facilidade na emissão das obrigações, que razões economicas, facilmente comprehensiveis, aconselham a adoptar, desde que terão de ser pagas no estrangeiro despesas que equivalem aos dois terços do custo total da linha, e no paiz não abunda o capital que, d'outro modo, teria de ser retirado do giro commercial.

O custo médio kilometrico da linha até a fronteira não excederá 15:000\$000 réis por kilometro, e o prolongamento além de Villa Real, longe de diminuir o rendimento kilometrico, deve, pelo contrario, augmental-o.

A modicidade do custo da linha, na parte correspondente ao Valle do Corgo, resulta de não haver necessidade de adoptar a cremalheira, visto que, sómente com o emprego do material articulado, se consegue, por meio de curvas que não baixarão ainda assim de 50^m,0, de a raio vencer, sem grandes obras d'arte, sem tunneis e sem grandes movimentos de terra, a differença de nivel de 341^m,0 que existe entre o ponto de partida e o de chegada, com um desenvolvimento de 25 kilometros.

A construcção d'esta linha póde e deve considerar-se de uma enorme vantagem para o trafego da linha do Douro, da qual ella é um affluente poderoso, e isto, principalmente, se deve ter em vista no estudo dos meios de facilitar a constituição da companhia em que tanto se empenham aquellas povoações até hoje privadas dos beneficos da viação accelerada.

NOTAS DE VIAGEM

XVII

A ponte do Tay

Falei-lhes no artigo passado da mais importante obra de ferro da Europa. Referir-me-hei hoje á mais extensa ponte, e a sequencia de ideias é muito natural n'esta situação, porque a ponte do Forth é visinha da do Tay.

Esta ponte tem uma historia triste, e marca um facto memoravel na engenharia moderna.

Esta, ou melhor dito, a sua antecessora. Falarei d'ella:

A antiga ponte, a jusante do local onde está a actual, foi principiada em 1871, acabada em 1877 e aberta ao serviço no anno seguinte.

Era para uma só via e tinha a extensão de 10.351 pés (3.154 metros) em 84 tramos de varias dimensões, apoiados em pilares, quasi todos formados por uma base de alvenaria de tijolo e cimento, sobre o qual assentava uma structura metallica, e sobre esta as vigas do taboleiro.

Na noite de 28 de dezembro de 1879, durante um violento temporal e na occasião em que passava um comboio, abateram 13 tramos, sendo 11 de 73 metros e 2 de 68 metros, que formavam a parte central, precipitando o comboio no rio e matando 80 pessoas.

Ao todo uns 904 metros ficaram totalmente derruidos. A parte metallica dos 12 pilares intermedios dos tramos foi tambem derrubada; mas os dois pilares extremos d'este grupo não cahiram, apesar de ficarem muito damnificados. A parte restante da ponte não sofreu avarias importantes.

Este desastre causou profunda impressão e deu logar a vivas discussões e a estudos importantes relativos ás condições em que, de futuro, deveriam ser construidas as obras de arte metallicas.

Foi logo nomeada uma commissão de inquerito, que procedeu a rigorosas investigações, não só ácerca das condições em que o desastre se produziu, mas ainda em relação ao estado em que se encontrava, pelo que respeitava ás suas condições de resistencia, a obra em questão quando sobreveiu o vendaval que a destruiu. Fizeram-se sondagens e estudos do terreno em que assentavam as fundações, examinou-se o estado em que foram encontrados os ferros tanto da parte destruida como do restante, etc.

Entre as diversas causas admissiveis da queda dos tramos metallicos podiam considerar-se o assentamento de um ou mais pilares, devido a não offerecer o terreno em que estavam fundados a necessaria resistencia; o descarrilamento do comboio sobre a ponte; a ruptura produzida nas vigas ou na structura metallica dos pilares; ou, finalmente, o derrubamento dos pilares sob a acção do vento combinada com as oscillações e vibrações causadas pela passagem do comboio.

O exame do solo fez pôr de parte a primeira causa, a segunda não parecia admissivel por se saber ser muito pequena a velocidade do trem, ao entrar na ponte; o estudo conduziu a acceitar como causas provaveis do desastre a acção do vento combinado com o mau estado de conservação da parte metallica dos pilares, e ainda os defeitos da sua construcção; os ferros dos pilares apresentavam, ha muito, algumas fendas e outros indícios de ruina; a amarração da parte metallica sobre as bases de alvenaria era imperfeita e pouco resistente, etc. O vendaval foi muito violento e o observatorio de Bidston (Irlanda) verificou que no dia do accidente do Tay a maxima velocidade registrada correspondia a uma

pressão de 409 kilogrammas por metro quadrado sobre uma superficie normal á direcção do vento, pressão muito superior á admittida nos cálculos das pontes metallicas. Dos estudos a que então se procedeu resultou tomar-se, nos calculos futuros, um limite mais elevado para a acção do vento, admittindo-se geralmente hoje (em França é regular) um valor de 270 kilogrammas por metro quadrado de superficie das vigas, sendo admittido que a circulação dos comboios fica interrompida quando aquella pressão attinge o limite de 170 kilogrammas. Aquelle limite pôde ser elevado em casos especiaes em que as obras, pela sua altura e situação, estejam expostas aos ventos de maior intensidade.

Só depois de todos os estudos feitos e de ser tratada detidamente a questão no parlamento é que foi permitida a construcção de uma nova ponte, sendo abandonada a ideia de reconstruir a antiga.

A nova obra foi estudada e dirigida pelo engenheiro Mr. W. H. Barlow. O projecto foi apresentado em 1880, começando a construcção em 1883.

A nova ponte é, como a sua antecessora, em curva e contracurva, de via dupla, tem 10.527 pés (3.200 metros) de comprimento e fica situada para montante da antiga. A parte recta da antiga ponte é a 60 pés de distancia d'ella, mede 7.397 pés na direcção approximada norte-sul.

No extremo sul as linhas do caminho de ferro bifurcam-se para O. por St. Fit e para S. para Newport. Do lado norte a linha que atravessa o rio em direcção quasi normal do seu curso, liga-se com a linha que se dirige a Dundee, proxivamente parallela á margem, por uma curva de 21 *chams* (422 metros) de raio. A ponte é dividida em 4 arcos de alvenaria do lado sul e 81 tramos de ferro de aberturas deseguaes. Sobre a corrente navegavel ha 13 tramos, sendo 2 de 227 pés e 11 de 245 pés cada um, e a altura do banzo inferior das vigas ao nivel dos preamares maximos é de 77 pés, que foi julgada sufficiente para permittir a livre navegação. Esta altura mantem-se em 4 dos grandes tramos de 245 pés, nos quaes a via é horizontal; dos extremos d'esta extensão a via sóbe para o sul com a inclinação de 1 para 762, e desce para o norte com a inclinação de 1:113.75. Os pilares de ferro foram fundados em fortes cylindros cheios de beton e cravados de 20 pés no leito do rio.

O orçamento d'esta monumental obra era de 654.000 £, porém o custo real foi-lhe inferior.

A ponte foi aberta ao publico em 1887.

Companhia de Guimarães

Reuniu no dia 14 a assembléa geral d'esta companhia, para a apresentação do relatorio da sua gerencia, documento que foi approvado, e do qual extractamos alguns apontamentos.

O gerente — um gerente modelo de zelo e actividade que esta empresa tem tido — insiste por que se realize o prolongamento da linha até Fafe, sem subsidio do Estado, concessão esta que está unicamente dependente do governo e que, em boa razão, não sabemos porque tanto se tem demorado em ser convertida em assumpto findo.

Refere-se tambem este relatorio á representação apresentada pela companhia contra a projectada linha americana de Famalicão ou, melhor dito, do Porto a Guimarães, da qual em tempos tratámos, ideia que julgamos posta de parte e que só poderia ser concebida por cerebros em que o equilibrio não prevalescesse.

A receita total da exploração foi de 71:117\$780 ou mais 3:534\$252 do que em 1894. A despesa foi de 24:879\$115, com diminuição de 711\$991 sobre o anno anterior, isto é, a exploração é feita a 35 %, coeiciente verdadeiramente extraordinario n'uma linha tão pequena e com um trafego já tão regular.

A conta de lucros e perdas resume-se em: receita, 71:148\$610; amortizadas todas as despesas da exploração, encargos totaes da divida fluctuante, contribuições, impostos, bonus, subsidios e diversos, na importancia total de 59:284\$861 réis, ficou o saldo positivo de 11:863\$749, o que com os saldos de 1891 a 1894, na importancia de 24:716\$065, perfaz um total de réis 36:579\$814.

O conselho fiscal propõe que o saldo positivo ou de lucros de 1895, representado por 11:863\$749, seja adicionado aos 24:716\$065, somma dos lucros retidos de 1891, 1892, 1893 e 1894; e que o total d'estas verbas, conjunctamente com os 13:500\$000 de dividendos suspensos de 1889 e 1890, seja destinado a ser distribuido pelos accionistas, quando e pela fórma que a gerencia o reputar opportuno, depois de ouvido o conselho fiscal.

A assembléa unanimemente approvou o relatorio da gerencia e, por aclamação unanime, um voto especial de louvor ao gerente e conselho fiscal, proposto pelo sr. Costa Guimarães.

O sr. gerente participou que os rendimentos do caminho de ferro mostravam já nos decorridos dois mezes d'este anno 1:306\$000 a mais do que em igual periodo do anno passado.

O parecer do conselho fiscal foi igualmente approvado por unanimidade.

Realizou-se depois a eleição do conselho fiscal, que incidiu nos seguintes senhores: — Effectivos, José Nogueira Pinto, Eduardo da Costa Corrêa Leite, João Augusto de Sousa, Candido Augusto Pires de Aguiar e Joaquim Bessa de Carvalho; substitutos, dr. José Carlos Godinho de Faria, Alfredo Carneiro Soares e Alfredo José da Silva.

Assembléa da companhia das Docas do Porto

Por telegramma de fonte auctorizada, sabemos que a assembléa d'esta companhia, que fôra especialmente convocada para resolver varias difficuldades do seu conselho de administração, o que devia discutir com a assistencia do delegado do governo, não tendo este comparecido, decidiu expôr aquellas difficuldades ao sr. ministro das obras publicas, aguardando a deliberação d'este que se pede seja prompta.

Houve larga discussão.

O delegado do governo é o sr. governador civil.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia das docas do Porto e caminhos de ferro Peninsulares

Tendo-me requerido o conselho de administração d'esta companhia a convocação da assembléa geral extraordinaria, convido os srs. accionistas a reunirem-se pelas 12 horas do dia 30 do corrente, na rua do Rosario, n.º 5.

O fim d'esta reunião é indicado nas respectivas cartas convocatorias.

Porto, 14 de março de 1896. — O presidente da assembléa geral, pelo Banco Alliança, Francisco Ignacio Xavier.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa 31 de março de 1896.

A questão que horrorizou por completo o espirito na nossa praça durante a quinzena que hoje finda foi a do projecto geral das novas medidas de fazenda. A impressão geralmente produzida por essas medidas foi má, tanto no paiz como no estrangeiro. Devemos, contudo, dizer lealmente que essa má impressão foi principalmente a resultante da cada vez mais accentuada desconfiança, que, entre os contribuintes e em geral entre os que se interessam pelas cousas publicas, desde bastante tempo se começou a manifestar. Por esta circumstancia, o aspecto geral dos negocios no nosso mercado commercial continuou a indicar uma forte depressão, o que continuou a preoccupar e inquietar os negociantes.

Tornou-se mais activa a oferta de papel para desconto, tanto para adquirir as disponibilidades para a liquidação do fim do mez, como para satisfazer algumas necessidades mais urgentes. Foi mantida a taxa de 6 p. c., tendo, porém, em muitos casos de ceder até 5 p. c. em letras de primeira categoria. O mercado de cambios esteve muito agitado, tendo concorrido para as suas bruscas oscillações o facto de se haver propalado que o governo teria necessidade de fazer transferencias importantes para completar a provisão do *coupon* e para occorrer ao pagamento de letras da divida fluctuante externa. Estas apprehensões desvaneceram-se. Continuou, mas em menos escala, a procura para os importadores de trigos. Os portadores de papel fluctuante mostraram-se muito desanimados.

As propostas de fazenda que mais impressionaram e mais discutidas tem sido e estão sendo, são as que se referem ao emprestimo de 9000 contos e á conversão e unificação da divida publica. No estrangeiro os *comités* dos portadores da divida externa portugueza protestaram em termos muito energicos contra a proposta da conversão. A *Semaine Financière* publica esse protesto, cujo resumo é o seguinte:—que os portadores se devem recusar a converter, porque se tornarão simples portadores d'internos, perdendo todos os direitos de reclamação e de intervenção, porque só obterão, n'um praso mais ou menos longo, um titulo que não será negociavel e para o qual os mercados de Londres e de Paris serão rigorosamente fechados, porque receberão os seus *coupons* em papel-moeda, cuja depreciação se agravará pela affluencia simultanea dos *coupons* apresentados no proprio dia do vencimento pelos portadores em Londres e Paris, finalmente porque se arriscam a novas reduções.

A opinião mais corrente nos circulos politicos de Lisboa é que o elenco geral das medidas de fazenda se póde considerar prejudicado e que o sr. ministro da fazenda desistirá de todas ou quasi todas ellas, limitando-se a obter das camaras a votação da lei orçamental, na qual incluirá algumas disposições tendentes a realizar a parte das reformas projectadas que não levante protestos ou resistencias.

Para aggravar a situação do nosso mercado interno veio agora a resolução do Banco do Credito Real do Brazil de suspender desde abril proximo o pagamento na Europa dos juros das suas letras hypothecarias. Este pagamento só será feito d'aqui em diante na sede do banco no Rio de Janeiro. Isto representa um enorme prejuizo para a colonia brasileira em Portugal que tirava d'este rendimento um dos auxiliares mais uteis para regular a sua existencia aqui. E' provavel que esta modificação determine o regresso de muitos proprietarios e capitalistas ao Brazil, o que não deixará de affectar nos sob o ponto de vista economico.

Muito interessante o relatorio annual do *Credito Predial* hontem apresentado á assembléa geral. A situação financeira da companhia accusa a mais evidente prosperidade, tanto pelos seus recursos disponiveis como pelos valores que constituem o seu activo. Os diversos fundos de reserva elevam-se a 80 p. c. do capital realzado (776 contos por 990 contos). O dividendo é de 8 p. c. do capital desembolsado por acções livres do imposto de rendimento

As cotações são as que vão na tabella respectiva.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v.....	42 ¹ / ₄	42 ³ / ₁₆	Desconto no Ban-	
" cheque.....	42 ¹ / ₁₆	42	co de Portugal.	6 ⁰ / ₁₀
Paris 90 d/v.....	676	678	No mercado.....	5 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀
" cheque.....	680	681	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	275	276	res.....	224
" cheque.....	279	281	Cambio Brazil...	8 ³ / ₄
Francfort 90 d/v.....	275 ¹ / ₂	276 ¹ / ₂	Premio libra....	1\$190
" cheque.....	279 ¹ / ₂	281 ¹ / ₂		
Madrid cheque.....	945	955		

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

BOLSAS	MARÇO													
	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	31
Lisboa: Inscriptões assent. . .	36,75	36,75	36,80	-	36,80	36,64	-	36	-	36,20	36,20	36,15	36,15	36,19
» coupon.	36,52	-	36,60	-	36,45	36,36	-	-	-	36	35,95	35,95	35,96	35,96
Obrig. 4 0/0 1888.	-	16.000	-	-	15.000	15.000	-	-	-	15.900	16.900	17.000	-	-
» 4 0/0 1890 assent.	-	-	44.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon.	44.500	-	45.500	-	-	-	44.700	44.400	-	-	42.800	-	-	-
» 4 0/0 1890 externo.	-	-	-	-	-	-	50.500	-	-	-	43.500	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.	50.500	-	-	-	50.700	-	50.400	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 coup. int.	50.600	-	50.600	-	-	-	-	-	-	50.000	-	-	-	50.000
» 4 1/2 0/0 externo.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.	124.500	124.500	124.500	-	124.500	-	124.500	124.500	-	-	-	124.500	124.500	-
» » Commercial.	-	-	-	-	-	-	106.000	-	-	106.500	-	-	-	-
» » N. Ultramarino.	-	-	-	-	-	62.100	62.200	62.500	-	62.500	-	-	-	-
» Tabacos coupon.	-	-	-	-	-	76.000	-	-	-	-	-	-	76.000	-
» Comp. Real.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15.000	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0.	-	93.500	-	-	93.500	93.500	93.500	93.500	-	93.500	-	-	-	-
» » 5 0/0.	91.000	91.000	-	-	91.000	-	91.000	91.000	-	91.000	-	91.000	91.000	-
» Comp. Real 3 0/0.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» C. Nacional.	25.500	-	25.500	-	-	-	-	-	-	25.500	-	-	25.600	-
» Atravez Africa.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	77.000	-	-	77.000	-
Paris: 3 0/0 portuguez.	26,75	27,25	27,25	27,25	27,18	27	27	26,87	26,87	26,80	26,87	26,81	26,62	26,68
Acções Comp. Real.	69	-	-	-	60	65	62	-	62	-	-	66,75	67	-
» Madrid-Caceres.	-	-	51,50	50	52	54,75	-	50	50,25	-	50,50	-	51,75	-
» Norte de Hespanha.	106	105	105	104,50	105	104	103	103	104,50	104	103	-	102	-
» Mad. Zaragoza.	170	170	165	165	168,50	168,50	-	168,50	167,50	167	167	-	-	-
» Andaluzes.	152,50	151	145	145,50	148	147	145	146	-	144	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real.	133	133	133	132	133	133,75	133	132,50	131	132	133	132	133	135
» C. Beira Alta.	95	95	95	97	97	97,50	96,50	97	97,50	96	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.	-	137,50	137	-	137	138	137	137,50	-	137,50	136	-	134	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.).	244,50	243,25	243,75	241	241,25	240	238	241	240,50	243,50	242,50	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez.	26,87	27,37	27,25	27,25	27,25	27,25	27,12	27	27	26,87	27,12	27	26,87	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	63,68	63,68	-
Amsterdam: Atravez Africa.	67,37	67,37	67,37	68	67,87	67,87	67,87	67,87	66,25	66,25	66,25	66,75	66,75	-
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	65,25	66,25	-

Recitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1896			1895			Totaes		Differença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilometricas	Kil.	Totaes	Kilometricas	1896	1895	1896	1895
COMPANHIA REAL	Antiga rede	de 10	Réis	Réis	de 10	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	» enova não	11 17	52:709.000	76.059	690	51:183.367	74.178	497:051.000	460:973.673	36:077.327	-
	» garantida.	18 24	52:631.000	75.946	»	51:183.367	74.178	549:682.000	512:157.040	37:524.960	-
	» Nova rede	4 10	52:300.000	75.468	»	51:183.367	74.178	601:982.000	563:340.407	38:641.593	-
	» garantida.	11 17	5:822.000	15.321	380	5:778.633	15.206	63:441.000	56:279.327	7:221.673	-
	»	18 24	5:697.000	14.992	»	5:778.633	15.206	69:138.000	61:997.960	7:140.040	-
Sul e Sueste.	»	18 24	5:391.000	14.186	»	5:778.633	15.206	77:529.000	67:776.593	6:752.047	-
	»	8 14	14:131.150	29.749	475	14:527.440	30.584	28:391.150	28:902.640	-	511.130
	»	15 21	15:023.510	31.628	»	11:266.615	23.719	43:445.020	40:169.255	3:245.765	-
	»	22 28	15:081.870	31.751	»	12:270.900	25.833	58:496.890	52:440.135	6:056.755	-
Minho e Douro.	»	15 21	17:388.366	49.258	353	11:087.804	31.410	55:375.223	41:567.363	13:807.860	-
	»	22 28	18:953.090	53.691	»	15:124.664	42.846	74:328.313	56:692.027	17:636.282	-
	»	29 4	19:951.778	56.520	»	16:059.783	45.495	94:271.091	72:751.810	21:519.281	-
Beira Alta.	»	19 25	5:800.116	22.925	253	4:979.731	19.683	47:598.553	40:326.034	7:272.519	-
	»	26 4	6:909.578	27.311	»	5:258.350	20.784	54:508.131	45:584.384	8:923.747	-
Nacional (Mi-randella e Vi-zen).	»	5 11	5:804.802	22.943	»	5:252.454	20.761	60:312.933	50:836.838	9:476.095	-
	»	29 4	1:262.106	12.020	105	1:235.939	11.770	5:841.759	4:932.649	909.110	-
	»	5 11	1:103.581	10.510	»	923.849	8.798	6:945.340	5:856.498	1:088.843	-
	»	12 18	1:109.744	10.568	»	865.985	8.247	8:055.084	6:722.583	1:332.501	-
Guimarães.	»	17 23	1:244.254	36.595	34	1:217.490	35.808	69:408.839	65:837.876	3:570.963	-
	»	24 31	1:008.200	29.652	»	1:075.667	31.637	70:417.039	66:913.543	3:503.496	-
Norte de Hespanha.	»	26 3	Ps. 1.646.081	Ps. 450	3656	Ps. 1.190.605	Ps. 325	Ps. 14.655.892	Ps. 12.495.059	Ps. 2.160.833	Ps. -
	»	4 10	1.670.476	456	»	1.470.058	402	16.326.368	13.965.118	2.361.250	-
	»	11 17	1.726.286	472	»	1.500.551	410	18.052.655	15.465.676	2.586.979	-
Madrid — Zارا- goza — Alican-te.	»	5 11	1.125.118	384	2672	1.027.053	384	11.282.097	8.809.466	2.472.631	-
	»	12 18	1.115.814	381	»	873.030	326	12.397.912	9.682.496	2.715.416	-
Andaluzes.	»	26 4	401.425	376	1067	287.572	269	2.813.041	2.272.869	540.172	-
	»	5 11	288.317	270	»	294.597	276	3.101.329	2.567.467	533.892	-
Zafra a Huelva.	»	5 11	38.463	213	180	47.086	261	423.327	432.174	8.847	-
	»	12 18	36.084	200	»	33.421	185	458.411	464.595	6.184	-

Companhia nacional de caminhos de ferro

Reuniu, em segunda convocação, no dia 28, a assembleia geral d'esta companhia para discussão do relatório e contas do anno findo.

Este documento expõe, com todo o detalhe, o estado financeiro da companhia, que vae melhorando gradualmente, assegurando o perfeito cumprimento dos seus compromissos.

Com relação ao trafego das duas linhas em exploração, vê-se que o da linha de Mirandella estacionou em receitas, posto que o movimento augmentasse em passageiros e mercadorias; na de Vizeu houve um pequeno augmento na receita, resultado do maior numero de passageiros e de tonelagem de mercadorias e d'uma leve diminuição de grande velocidade.

Eis os resultados em algarismos:

Mirandella	N.º	Producto
Passageiros.....	28.645	11:307#721
Grande velocidade, toneladas.	579	2:360#302
Pequena „ „	18.621	23:914#407
Total.....		37:582#430
Vizeu		
Passageiros.....	48.560	15:518#064
Grande velocidade, toneladas.	653	2:511#945
Pequena „ „	10.125	10:679#498
Total.....		28:709#507
Total das duas linhas.....		66:291#937
Receitas fóra do trafego.....		518#913
Receitas totaes.....		66:810#850
Por kilometro de via.....		636#290
Despesas de exploração.....		52:400#377
Coefficiente de exploração....		78 %
O producto liquido foi.....		14:410#473
O saldo de 1894.....		4:938#968
A garantia de juro elevou-se a		121:526#601
Total.....		140:876#042
que é distribuido por:		
Conta de fundos de amortisa-		
ção de obrigações.....		2:000#000
Encargo de obrigações.....		38:773#125
Pagamentos a credores.....		87:609#725
Construcção.....		2:579#080
Saldo para 1896.....		9:909#112

Além da aprovação das contas, as tres propostas apresentadas pela direcção e confirmadas pelo conselho fiscal foram:

Que se continue a distribuir no anno de 1896 ás obrigações a quantia de 555 réis por coupon.

Que do saldo de réis 9:909#112 se separe para o fundo especial de amortizações a quantia de 5:000#000 rs, passando o restante a conta nova.

Que a partir do pagamento do coupon n.º 14, relativo ao 1.º semestre de 1896, até o pagamento do coupon n.º 27, relativo ao 1.º semestre de 1903, seja levada a conta especial, em divida ás obrigações, a parte não paga aos obrigatarios, sendo esta conta creditada todos os semestres pela parte em divida ás obrigações sorteadas, que receberão, além do seu valor nominal, tudo quanto ás ditas obrigações estiver em divida até a data do sorteio.

Do mesmo modo com relação ás obrigações amortizadas extraordinariamente.

A assembléa foi presidida pelo sr. José Mesquita da Rosa, sendo bastante a concorrência.

Antes de se entrar na apreciação do relatório, o sr. P. Ignacio Lopes, presidente da direcção, deu conta de se ter ultimado em 26 do corrente o accordo com o Banco Lusitano, terminando d'este modo todas as questões judiciais em que ambos pleiteavam.

O sr. Julio Seixas, em nome do conselho fiscal, propoz um voto de louvor e agradecimentos á direcção, pelo modo como tinha regulado o andamento de todas as questões e pelo excellent resultado obtido, proposta que a assembléa acolheu com as mais significativas provas de aprovação.

Sobre o outro ponto a que se referia o relatório da direcção, a liberação das acções, foram prestados esclarecimentos pelo director sr. Gomes Lima, sendo a proposta votada por unanimidade.

A direcção, agradecendo o voto de louvor proposto pelo conselho fiscal, pediu para que d'elle participasse o mesmo conselho, pelo seu bom auxilio e conselho.

Póde-se dizer que os negocios da companhia chegaram ao verdadeiro periodo de regularização completa das suas finanças.

Freio de vacuo automatico

Segundo um relatório ultimamente publicado pelo *Board of Trade*, as applicações do freio de vacuo automatico em Inglaterra progridem de uma forma extraordinaria, suplantando sempre os outros systemas de freios, quasi todos os quaes vão cahindo em desuso, isto é, que apenas o freio de vacuo não automatico consegue augmentar o numero das suas applicações, mas n'uma esphera incomparavelmente menor que o automatico.

Este, de 33.200 applicações em 1890, subiu a 39.100 em 1891, 45.000 em 1892, 50.000 em 1893, 52.000 em 1894 e 52.500 em 1895.

Em relação ás faltas d'este e d'outros freios conclue-se tambem de uma comparação official que o Westinghouse, em 29.770.273 milhas de serviço, teve 292 faltas, enquanto que o freio de vacuo automatico em 63.215.050 teve menos faltas, apenas 247; assim o primeiro teve um desarranjo por 101.953 milhas e o de vacuo 1 por 255.931.

Mais do duplo, é importantissimo.

Em defesa d'um amigo

Não é á amizade pessoal a que nos referimos, sahindo a campo em defesa do sympathico velho que na capital franceza redige e publica uns interessantes guias sobre Portugal, mas á affeição que elle sempre dedicou ao nosso paiz; e não são tantas as affeições que temos lá fóra, que possamos ser ingratos, como para com mr. Germond de Lavigne se mostra o nosso collega Lino d'Assumpção nas suas cartas de viagem no *Dia*.

Este nosso brilhante escriptor, viajando em Hespanha acompanhado do *Guide Diamant* de Lavigne, notalhe defeitos e deficiencias muito naturaes n'um *abrégé* de viagem. Mas se o nosso compatriota lêsse o verdadeiro *Guide d'Espagne et Portugal*, *Guide Joanne*, do mesmo auctor, veria que o crime d'este consistiu apenas em adoptar, na descripção de Belem e do mosteiro dos Jeronymos, as phrases d'uma notavel escriptora franceza, madame de Grouchy, que, nas suas *Lettres à son fils*, tratou com certa minucia dos nossos monumentos.

Já se vê que quem faz um guia não póde deixar de se socorrer do testemunho de estranhos, porque, para ver tudo quanto descreve, um só homem levaria metade da vida e, quando chegasse a publicar o livro, já uma parte do que vira estaria mudada.

Ainda assim o sr. Germond de Lavigne veio ao nosso paiz para o conhecer *de visu*, e por tal fórma se lhe affeicou, que as descrições que d'elle faz nos são sempre lisongeiras.

Uns pequenos erros são pois desculpaveis em meio da exactidão que caracteriza quasi todo o seu livro; e mais se lhe deve ter em conta que nenhum outro auctor de guias dedicou ainda um dos seus trabalhos a Portugal, havendo mesmo quem pessoalmente nos desdenhe a ponto de não nos julgar dignos de *um quarto d'hora* de trabalho.

Que o sr. Lino d'Assumpção leia o guia Joanne, o verdadeiro guia de Germond de Lavigne, e não terá de que se queixar do seu intelligente auctor.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Galeria dos Criminosos Celebres. — Estão publicados os primeiros numeros d'esta obra de que é editor o sr. Palhares da rua do Ouro, 141, 143, com o qual se ligaram os srs. Eduardo Fernandes e Santos Junior para a dirigirem, e os conhecidos agentes superiores da policia, Ferreira e Morgado, para fornecerem a parte de investigação.

E' uma colleção curiosissima da vida e feitos de todos os criminosos notaveis, cuja leitura, além do interesse que a todos desperta, é da maior utilidade aos criminalistas, aos anthropologistas e a todos que se dedicam a este genero de estudos.

Uma publicação das mais interessantes que se tem feito no nosso paiz, com a vantagem da competencia e auctoridade de quem n'ella collabora.

LINHAS PORTUGUEZAS

Urbana do Porto. — Pelo ministerio das obras publicas foi expedida uma portaria ao director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, auctorizando-o a fazer as obras necessarias para a construcção da estação provisoria do largo de S. Bento.

Ponte do Vouga. — Realizou-se no dia 24 uma experiencia da nova ponte do Vouga, proximo de Aveiro, assistindo a ella o sr. engenheiro Silveira, por parte do governo, e pela companhia os srs. administrador-director e engenheiro adjuncto de via e obras.

Novo material. — O sr. director dos caminhos de ferro do Minho e Douro foi auctorizado superiormente a fazer acquisição de 24 carruagens para aquellas linhas ferreas.

Mormugão. — Este caminho de ferro rendeu na oitava semana do anno corrente 15.095 rupias, mais 4.146 que em igual periodo do anno anterior. E desde o principio do anno 87.500 rupias, mais 13.048 que em igual periodo do anno passado.

Photographias nos comboios. — A Companhia Real contractou com o photographo Camacho a collocação em todas as carruagens de 1.^a e 2.^a classes, de photographias dos principaes pontos do paiz.

Foi uma excellente idéa que representará, ao mesmo tempo que um bello attractivo para as viagens, um embelezamento, porque os trabalhos do distincto photographo da rua Nova do Almada sobrelevam a todos pela sua perfeição e aprimorado gosto artistico.

Nas principaes estações tambem este e outros photographos vão pôr quadros de vistas.

Reducção a militares. — A companhia de Guimarães resolveu conceder na sua linha redução de 50 % aos officiaes do exercito viajando em 1.^a classe, como nas outras linhas.

E' um preito de homenagem ao exercito, e bem merecido n'esta conjunctura.

Tremvia de Coimbra ao Luso. — Alguns jornaes dizem que a Companhia Real respondeu ao pedido que lhe fez a Associação Commercial de Coimbra, dizendo que não podia fazer comboios tremvias para Luso por falta de combinação com a Beira Alta.

Sabemos que não foi essa a razão fundamental da recusa da companhia a acceder a esse pedido, mas o facto do serviço d'estes comboios estar ainda no periodo de experiencia, não se podendo, portanto, alargar.

E depois, quanto a preços, para que fazel-os baratos? Para o governo lhes lançar disfarçados impostos, tornando-os caros?

Ora deixemo-nos d'isso, que é melhor. Não está o paiz para innovações.

LINHAS HESPAÑOLAS

Avila a Salamanca. — A companhia que explora este caminho de ferro resolveu pedir ao governo auctorização para suspender o serviço de comboios diarios, limitando-se a fazel-o de tres em tres dias.

Santander a Solarez. — A companhia concessionaria d'este caminho de ferro pediu auctorização para substituir por via d'um metro, a de largura normal que se obrigara a construir.

Noguera-Pallaresa. — A comissão executiva que tomou a seu cargo a construcção d'esta linha, partiu para a França com o fim de activar a subscrição de acções para a realização das obras.

Caminho de ferro de Bilbao a Orenas. — Durante o anno de 1895 circularam n'esta linha 640.838 passageiros, que pagaram de transportes 169.711,08 pesetas.

Foram transportadas 28.076 toneladas de mercadorias diversas, sendo o producto de 85.036,39 pesetas, ou seja 8.295,05 mais do que em 1894.

Emfim, o rendimento geral foi de 219.116,74 pesetas, sendo a despesa de 144.273,16 pesetas.

Linha de Astorga. — Ainda não se sabe quando abrirá o troço d'esta linha comprehendido entre Astorga e Salamanca.

Norte de Hespanha. — Parece que a companhia dos caminhos de ferro do Norte de Hespanha resolveu definitivamente mandar construir estação propria em Medina del Campo.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

Segundo um trabalho recente publicado por mr. Colson, a situação das grandes linhas francezas vae dando a esperanza de que um dia poderão todas ellas dispensar a garantia de juros paga pelo Estado.

Baseia-se esta opinião no resultado, que em seguida indicamos, das contas de 1894 e de 1895, esta approximada, dos *deficits* sobre o rendimento liquido:

Paris-Leão ...	9 0/0	em 1894	30 0/0	em 1895
Orleans	22 0/0	"	18 0/0	"
Meio Dia	27 0/0	"	22 0/0	"
Este	29 0/0	"	25 0/0	"
Oeste	33 0/0	"	33 0/0	"

Especialmente na linha de Paris Leão a diminuição do *deficit* é magnifica.

Esta importante linha tem recebido do Estado como garantia de juros nos ultimos tres annos o seguinte:

1893	29.809.600 francos
1894	16.383.000 "
1895	4.000.000 "

Durante o mesmo periodo o seu coefficiente de exploração, isto é, a relação entre a receita e a despesa, foi de 51 0/0, 48 0/0 e 46 0/0 respectivamente.

Entre nós a Companhia Real apresenta o seu coeſiciente de exploração ainda inferior ao mais reduzido do P. L. M.

AUSTRIA-HUNGRIA

O governo do imperio da Austria-Hungria instituiu o novo ministerio destinado unicamente a tratar dos assumptos de caminho de ferro. A cargo da nova pasta fica a fiscalização e a direcção superior de todas as linhas, administração dos caminhos de ferro do estado e a navegação a vapor do lago de Constança. Fica tambem a cargo do novo ministerio o entender-se com os ministros da defesa sobre o estudo das questões que se prendam com a construcção de linhas estrategicas, e sobre a organização dos transportes militares, quer nas linhas do estado, quer na dos particulares.

BRAZIL

Segundo o relatorio do ministerio da industria, as receitas e as despesas da rede do Estado foram as seguintes em 1894:

	Receitas	Despesas	Kilometros
Central	25.911:260\$	27.056:806\$	1.155,633
Porto Alegre e Uruguayana	923:716\$	1641:607\$	378,410
Sul Pernambuco	574:525\$	1084:174\$	146,420
Baturité	647:265\$	894:057\$	244,820
Bahia	560:173\$	983:328\$	52,566
Central Pernambuco	499:018\$	658:022\$	89,210
Rio do Ouro	144:422\$	584:508\$	96,232
Sobral	173:986\$	226:555\$	216,280
Paulo Affonso	72:840\$	147:024\$	116,
Totales	29.507:205\$	33.276:081\$	2.796,571

As receitas não comprehendem as importancias que o governo deve por transportes effectuados por sua conta.

O capital d'estabelecimento d'estas linhas é de 200.000 contos de réis, pertencendo a maior parte á Central.

MEXICO

A construcção de linhas ferreas no Mexico progride, pois que estão sendo presentemente construidas oito linhas differentes, sendo as principaes: a de Chihuahua-Durango, a de Durango-Mazalam, dois prolongamentos da grande linha de Guadalajara, no estado de Xaleco, a de Puebla-Palezada no oceano Pacifico, a de Tavalá-Chiapa e emfim a linha de Teheuntepec á fronteira do Geratemala. A extensão total de todas estas linhas excederá 3.000 kilometros. Já em fins de 1894 o Mexico possuia uma rede ferrea de 12.000 kilometros de extensão.

EGYPTO

Com o titulo de sociedade anonyma de caminhos de ferro do baixo Egypto foi constituida pelo grupo belga concessionario dos tremvias do Cairo uma empresa que tem por fim adquirir, estabelecer e explorar o caminho de ferro de Mansourak a Matariéh. Além d'isto poderia a referida empresa adquirir, construir e explorar quaesquer outros caminhos de ferro no Egypto, ou reunir-se com outras empresas semelhantes, para a exploração de qualquer outro meio de transporte n'aquelle paiz.

MERCADO DE METAES

Cotações da casa Lewis Lazarus & Sons, de Londres

Londres, 27 de março de 1896.

Cobre. — Perdeu hoje $\frac{8}{9}$ por tonelada, em consequencia de continuarem a ceder as cotações de Nova-York e das apprehensões politicas.

Em primeira mão 1.400 toneladas foram vendidas de £ 44 $\frac{16}{3}$ a £ 44 $\frac{13}{9}$ para varias datas até fim d'abril; a £ 44 $\frac{12}{6}$ a dinheiro; entre £ 45 e £ 45 $\frac{3}{9}$ a 3 mezes. Proximo ao fechar melhorou para £ 44 $\frac{17}{6}$ a dinheiro e £ 45 $\frac{5}{9}$ a 3 mezes, mas em seguida foram de novo recebidas £ 45 $\frac{3}{9}$ para este ultimo praso.

Em segunda mão foram vendidas 550 toneladas a £ 44 $\frac{15}{6}$, $\frac{16}{3}$ e $\frac{17}{6}$ a dinheiro, £ 44 $\frac{17}{6}$ para abril e principios de maio; £ 45 $\frac{5}{9}$, $\frac{3}{9}$ e $\frac{2}{6}$ a 3 mezes. Fechou a £ 44 $\frac{16}{3}$ a dinheiro; £ 45 $\frac{3}{9}$ a 3 mezes.

Preço de liquidação £ 44 $\frac{17}{6}$.

Estanho. — Firme sem notaveis alterações de valores. Vendem-se esta manhã 60 toneladas a £ 60 $\frac{5}{9}$ e £ 60 $\frac{3}{9}$ para datas proximas; £ 60 $\frac{17}{6}$ e $\frac{15}{9}$ a 3 mezes. A tarde mais 70 toneladas a £ 60 $\frac{15}{9}$ e $\frac{16}{3}$ a 3 mezes, fechando a £ 60 $\frac{5}{9}$ a dinheiro; £ 60 $\frac{17}{6}$ a 3 mezes.

Preço de liquidação £ 60 $\frac{5}{9}$.

Ferro. — Preços de liquidação: Scotch, $\frac{46}{9}$; Middlesbro', $\frac{38}{5}$; Hematite, $\frac{48}{3}$ por tonelada.

Prata. — Baixou $\frac{1}{8}$ para 31 $\frac{1}{8}$ d. por oz. Standard; 33 $\frac{9}{16}$ d. por oz. fino.

Mercurio. — Importadores £ 6 $\frac{17}{6}$; segunda mão £ 6 $\frac{16}{6}$ por frasco.

Chumbo. — £ 11 $\frac{2}{6}$ por tonelada.

Zinco. — £ 15 $\frac{1}{6}$ a £ 15 $\frac{10}{9}$ por tonelada.

Antimonio. — £ 30 por tonelada.

Exposição Imperial

Temo-nos limitado a annunciar as primorosas collecções de vistas que se teem apresentado n'esta exposição, que, sem favor, podemos recommendar ao publico como uma das distracções mais attrahentes de Lisboa.

A perfeita execução do trabalho photographico e da applicação do colorido, e a maravilhosa escolha dos pontos reproduzidos tornam encantadora aquella meia hora em que nos perpassam deante da vista os mais bellos panoramas, em 50 quadros, ora de um paiz, ora de outro.

N'esta semana temos Constantinopla, Jerusalem, Smyrna e Alexandria.

Na seguinte, 3.^a serie de Lisboa.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Viagens de recreio a Sevilha

Festas da Semana Santa, feira annual, touradas, corridas de cavallos, etc.

Bilhetes de ida e volta com grande redução de preços

De Lisboa-Rocio, Coimbra ou Figueira: — 1.^a classe, 14\$000 réis; 2.^a, 12\$000 réis; 3.^a, 8\$500 réis.

Do Porto: — 1.^a classe, 16\$500 réis; 2.^a, 14\$000 réis; 3.^a, 10\$000 réis.

Estes bilhetes são validos para dois periodos distinctos:

1.^o periodo — *Ida* nos dias 24 a 30 de março; *volta* nos dias 4 a 7 de abril.

2.^o periodo — *Ida* nos dias 10 a 15 de abril; *volta* nos dias 20 a 23 de abril.

Os bilhetes vendidos para o 1.^o periodo não são validos para os dias indicados no 2.^o. Para demais esclarecimentos, veja-se os cartazes affixados nas estações e logares do costume.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de material de via

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 7 de abril, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, e em presença do ex.^{mo} administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diverso material de via para caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar na Caixa Geral de Depositos ou na sua delegação, n'esta cidade, o deposito provisorio de 38\$000 réis.

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

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

Porto, 11 de março de 1896.

Fornecimento de ferro, aço e metal

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 9 de abril, á 1 hora da tarde, na administração no bairro oriental d'esta cidade, e em presença do ex.^{mo} administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 12.400 kilogrammas de ferro e 2.300 kilogrammas de aço, e ás 2 horas da tarde do mesmo dia receber-se-hão tambem propostas para o fornecimento de diversos artigos de ferro, aço e de metal, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar, no cofre d'esta direcção, o deposito provisorio de réis 22\$000 para o primeiro concurso e de 14\$000 réis para o segundo.

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

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

Porto, 13 de março de 1896.

Fornecimento de 10.000 kilogrammas de massaroquinha

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 10 de abril, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, e em presença do ex.^{mo} administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 10.000 kilogrammas de massaroquinha, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 35.000 réis, e de apresentar uma amostra de massaroquinha a fornecer.

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

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

Porto, 16 de março de 1896.

Fornecimentos de objectos de escriptorio

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 20 de abril proximo, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, e em presença do ex.^{mo} administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de objectos de escriptorio para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

O deposito provisorio é de 37.000 réis.

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, 20 de março de 1896.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de fazenda propria para estofo de carruagens de 1.^a classe

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 6 de abril proximo, na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de fazenda propria para estofo de carruagens de 1.^a classe.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 13.000 réis.

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

Lisboa, 26 de março de 1896.

Fornecimento de 50.000 parafusos para eclisses

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 20 do proximo mez de abril, na administração do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 50.000 parafusos para eclisses.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 32.500 réis.

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

Lisboa, 26 de março de 1896.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento d'aros d'aço para rodas

No dia 15 d'abril proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de aros d'aço para rodas de locomotivas, carruagens e wagons.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício 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, 13 de março de 1896.

Fornecimento d'uma bomba do systema Letestu

No dia 15 d'abril, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de uma bomba do systema Letestu.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício 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, 14 de março de 1896.

Fornecimento de material fixo de via

No dia 22 d'abril, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de carris, cruzamentos completos, crocimas, agulhas, barretas, chapins, parafusos tirefonds, escapulas, etc.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício 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, 16 de março de 1896.

Leilão de remessas retardadas

Em 6 d'abril proximo futuro, e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 111.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 6 de fevereiro de 1896, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das referidas remessas de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito á companhia, para o que deverão dirigir-se ao serviço do trafego, na estação central do Rocio, todos os dias não santificados até 4 do dito mez d'abril inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 da tarde.

Lisboa, 17 de março de 1896.

Fornecimento de cadinhos

No dia 22 d'abril, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de cadinhos de plumbagina.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício 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, 21 de março de 1896.

Fornecimento de linho graphiado

No dia 22 d'abril, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 1.000 kilogrammas de linho graphiado.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício 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, 21 de março de 1896.

Fornecimento d'anilhas d'aço para tubos

No dia 22 d'abril proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 105.000 anilhas d'aço para tubos de locomotivas.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício 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, 21 de março de 1896.

Fornecimento de 45.000 toneladas inglezas de carvão de pedra

No dia 6 de maio proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, terá logar a abertura das propostas recebidas para o fornecimento de 45.000 toneladas inglezas de carvão de pedra de qualquer das seguintes proveniencias:

Lancaster's Griffin, Nantyglo, Riska, Newport Abercarn Blackvein, Albion, Cambrian Navigation, Ferndale, Cyfarthfa, Lewis Merthyr, Hood's Merthyr, Dowlais Merthyr, Ocean Merthyr, Cory's Merthyr, Standard, Naval, Tredegar, Great Western, Western Walley Blackvein, Nixons Navigation.

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

Lisboa, 26 de março de 1896.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Manceau.**Antuerpia.**—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.**Berlim.**—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.**Bremen.**—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.**Covilhã.**—José do Nascimento Arraiano—Casa de commissões.**Covilhã.**—Cezar d'Oliveira—Agente commercial da companhia real dos caminhos de ferro—Commissões, consignações e conta propria.**Hamburgo.**—Augusto Blumenthal.**Hamburgo.**—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.**Hendaye e Irun.**—(Fronteira franco-hespanhola) J. Goutelle et Mitjaville.—Agentes de alfandegas e de transportes internacionaes—Casas em Paris e Barcelona.**Leiria.**—Antonio C. d'Azevedo Batalha.**Lisboa.**—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.**Lisboa.**—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras commissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.**Lisboa.**—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º**Lisboa.**—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.**Lisboa.**—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.**Lisboa.**—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).**Londres.**—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.**Londres.**—E. C. A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.**Madrid.**—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.**Porto.**—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.**Valencia d'Aleantara.**—D. Alejandro Campero.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CINTRA Hotel Nunes.
Fechado durante o inverno.

CINTRA Hotel Netto.—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceiados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis.—Prop. Romão Garcia Vinhas.

MAFRA Hotel Moreira.—no largo, em frente do convento.—Bellas accomodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500.—Reducção de preços para caixeiros viajantes.

TORRES VEDRAS Hotel Natividade.—Largo de D. Carlos, 4, e R. Paiva d'Andrada, 3—No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro—Excellentes quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano.—Carreiras a 100 réis para os Cucos—Diaria de 800 a 1\$200 réis.

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

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

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

PORTO Hotel Bragança.—A melhor situação da cidade de excellentes commodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.ª ordem e com vinhos 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.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Prop. Lopez Munhós.

PORTO Grande Hotel America Central.—Um dos melhores da cidade, magnificas salias e quartos, banhos Aceio e bom serviço. 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 estabelecimento de Sevilha—iluminação electrica—luxuosos pateos—sala de jantar para 200 pessoas—banhos.

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

MALAGA Nuevo Hotel Victoria.—Prop. Cristóbal Gambero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bellos aposentos, excellent serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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

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

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

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

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

Aguas Chloretadas

DA

AMIEIRA

O successivo augmento no consumo d'estas aguas attestam bem a sua efficacia. Usam-se no tratamento das escrofulas e rheumatismo, molestias de pelle ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos do estomago, figado e baço, inflamações de quaesquer orgãos, utero, ovario, ntestinos laucorrhéas, anemia e chlorose.

DEPOSITO no escriptorio da companhia Rua de S. Julião, 142 — Pharmacia Azevedo & Filhos. — Rocio.

DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS

DE

João Carlos da Fonseca

66 — Rua de Vasco da Gama — 66

LISBOA

Tubos de grés para canalisações. — Ladrilhos para parquet. — Cimentos. — Tijolo e barro refractario — Balaustre para platibandas. — Estatuas e vasos para ornamentos.

Preços limitadissimos

Filtro Chamberland

Systema Pasteur

O unico filtro capaz de se oppôr á transmissão das doenças pelas aguas.

Academia das Sciencias, premio **MONTHYON**

premio concedido só ao filtro Chamberland, Systema Pasteur.

Deposito: rua Nova do Almada, 79

Tambem ha n'este deposito varios modelos do filtro Maillié, que não tem semelhança alguma com o filtro Chamberland, systema PASTEUR.

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV Commandante ROCHA JUNIOR



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

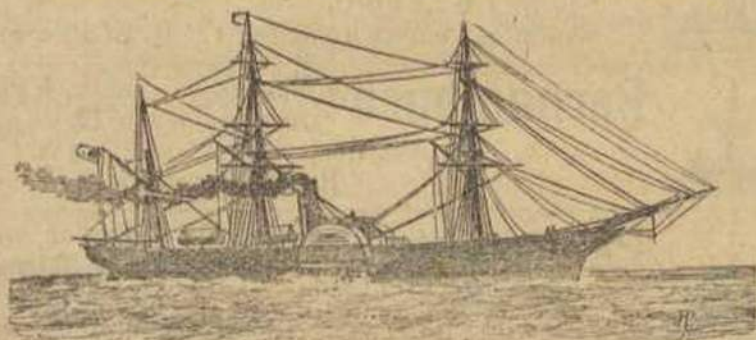
Alberto R. Centeno & C.ª

BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

NORDDEUTSCHER LLOYD

A MAIS ACREDITADA LINHA DO BRAZIL



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

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

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

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

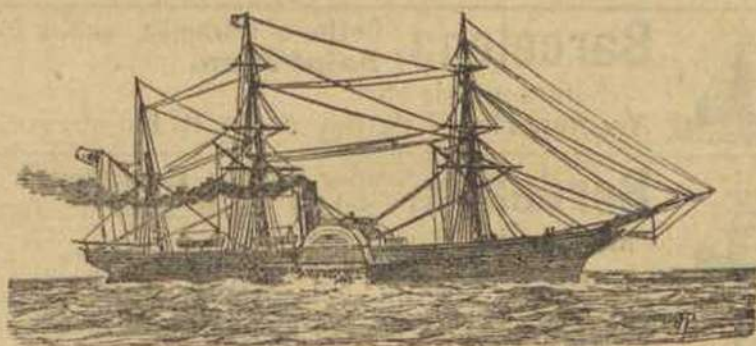
Por estes paquetes tambem se acceitam passageiros para **Paranaguá, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul**, com transferencia no Rio de Janeiro para o paquete **Möwe**, da mesma companhia.

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da

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

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, e Buenos Ayres

O paquete **CLYDE**, sahirá a 6 de abril

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

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

AGENTES

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

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

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

COMPANHIA REAL				Coimb.-Figueira				Figueira-Coimb.				C. Sodré-Caso.				Caso.-C. Sodré				Abrantes-Guard				Guard-Abrantes ^s				Lisb.-T.P. Setub.				Setub.-Lisb.-T.P.			
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.						
Lisboa R.-Porto	8-30 t.	Porto-Lisboa R.	2-45 t.	Lisboa R.-Fig. ^a	7-0 m.	Fig. ^a -Lisboa R.	7-45 m.	Lisboa R.-Alfar.	6-15 t.	Alfar.-Lisboa R.	6-55 m.	C. Sodré-P. Arc.	7-30 m.	P. Arc.-C. Sodré	8-15 m.	Lisb. T. P.-Faro	4-30 t.	Faro-Lisb. T. P.	7-0 m.	Lisb. T. P.-Beja	8-0 m.	Beja-Lisb. T. P.	10-0 m.	Lisb. T. P.-Pias	8-0 m.	Pias-Lisb. T. P.	8-0 m.	Lisb. T. P.-Ext.	8-0 m.	Ext.-Lisb. T. P.	12-10 m.	Porto-Valença	8-0 m.	Valença-Porto	11-0 m.
8-30 t.	7-10 m.	2-45 t.	4-0 m.	7-0 m.	5-49 t.	7-45 m.	6-15 t.	6-15 t.	2-37 m.	12-35 m.	8-55 m.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	8-0 m.	3-5 t.	10-0 m.	4-40 t.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.	12-10 m.	7-0 m.	9-15 m.	6-0 t.	8-20 m.	11-0 m.		
9-45 t.	10-40 m.	8-15 t.	6-45 m.	6-15 t.	2-37 m.	12-35 m.	8-55 m.	6-15 t.	2-38 m.	12-35 m.	8-55 m.	9-30 t.	10-40 t.	9-30 t.	10-42 t.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	8-0 m.	3-5 t.	10-0 m.	4-40 t.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.	12-10 m.	7-0 m.	9-15 m.	6-0 t.	8-20 m.	11-0 m.		
Lisb. C. S.-Porto				Figueira-Alfar.				Alfar.-Figueira.				C. Sodré-P. Arc.				P. Arc.-C. Sodré				Abrantes-Guard				Guard-Abrantes				Lisb.-T.P. Setub.				Setub.-Lisb.-T.P.			
7-30 m.	9-10 t.	6-45 m.	8-0 t.	5-0 m.	5-41 m.	5-55 m.	6-37 m.	5-0 m.	8-22 m.	6-0 m.	7-0 m.	7-30 m.	8-5 m.	8-15 m.	8-50 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	8-0 m.	3-5 t.	10-0 m.	4-40 t.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.	12-10 m.	7-0 m.	9-15 m.	6-0 t.	8-20 m.	11-0 m.		
11-10 m.	3-15 t.	5-0 m.	9-43 m.	11-30 m.	12-12 t.	12-25 t.	1-8 t.	11-30 m.	12-12 t.	12-25 t.	1-8 t.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-40 m.	6-35 t.	7-47 t.	7-10 m.	10-25 m.	6-35 t.	7-47 t.	7-10 m.	10-25 m.	6-35 t.	7-47 t.	7-10 m.	10-25 m.	6-35 t.	7-47 t.	7-10 m.	10-25 m.	6-35 t.	7-47 t.		
Aveiro-Porto				Lisboa R.-V. Alc.				V. Alc.-Lisboa R.				Lisb. R. C.-V. Alc.				V. Alc.-Lisb. C. S.				Lisboa R.-Badaj.				Badaj.-Lisboa R.				Lisb. C. S.-Bad.				Bad.-Lisb. C. S.			
4-0 m.	6-25 m.	4-15 t.	6-30 t.	7-30 t.	5-15 m.	8-45 t.	6-0 m.	7-30 t.	5-15 m.	8-45 t.	6-0 m.	7-30 m.	5-15 m.	8-45 t.	6-0 m.	7-30 t.	5-15 m.	8-45 t.	6-0 m.	7-30 t.	5-15 m.	8-45 t.	6-0 m.	7-30 t.	5-15 m.	8-45 t.	6-0 m.	7-30 t.	5-15 m.	8-45 t.	6-0 m.	7-30 t.	5-15 m.		
11-10 m.	3-15 t.	5-0 m.	9-43 m.	7-30 t.	5-15 m.	8-45 t.	6-0 m.	7-30 t.	5-15 m.	8-45 t.	6-0 m.	7-30 m.	5-15 m.	8-45 t.	6-0 m.	7-30 t.	5-15 m.	8-45 t.	6-0 m.	7-30 t.	5-15 m.	8-45 t.	6-0 m.	7-30 t.	5-15 m.	8-45 t.	6-0 m.	7-30 t.	5-15 m.	8-45 t.	6-0 m.	7-30 t.	5-15 m.		
Lisb. C. S.-Sant.				Sant.-Lisb. C. S.				Lisb. C. S.-Entr.				Entr.-Lisb. C. S.				Lisb. R.-Queluz				Queluz-Lisb. R.				Lisb. T. P.-Beja				Beja-Lisb. T. P.				Lisb. T. P.-Pias			
2-0 t.	4-35 t.	6-45 m.	9-20 m.	2-0 t.	4-35 t.	6-45 m.	9-20 m.	4-0 m.	10-55 m.	4-45 m.	12-0 t.	4-0 m.	10-55 m.	4-45 m.	12-0 t.	4-30 t.	5-02 t.	6-30 t.	7-04 t.	4-30 t.	5-02 t.	6-30 t.	7-04 t.	8-0 m.	3-5 t.	10-0 m.	4-40 t.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-5 t.	10-0 m.	4-40 t.		
4-30 t.	7-05 t.	12-30 t.	3-05 t.	4-30 t.	7-05 t.	12-30 t.	3-05 t.	4-30 t.	7-05 t.	12-30 t.	3-05 t.	4-30 t.	7-05 t.	12-30 t.	3-05 t.	4-30 t.	7-05 t.	12-30 t.	3-05 t.	4-30 t.	7-05 t.	12-30 t.	3-05 t.	4-30 t.	7-05 t.	12-30 t.	3-05 t.	4-30 t.	7-05 t.	12-30 t.	3-05 t.	4-30 t.	7-05 t.		
Lisb. C. S.-Entr.				Entr.-Lisb. C. S.				Lisb. R.-Queluz				Queluz-Lisb. R.				Lisb. T. P.-Beja				Beja-Lisb. T. P.				Lisb. T. P.-Pias				Lisb. T. P.-Ext.				Ext.-Lisb. T. P.			
4-0 m.	10-55 m.	4-45 m.	12-0 t.	4-0 m.	10-55 m.	4-45 m.	12-0 t.	4-30 t.	5-02 t.	6-30 t.	7-04 t.	4-30 t.	5-02 t.	6-30 t.	7-04 t.	4-30 t.	5-02 t.	6-30 t.	7-04 t.	4-30 t.	5-02 t.	6-30 t.	7-04 t.	8-0 m.	3-5 t.	10-0 m.	4-40 t.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-5 t.	10-0 m.	4-40 t.		
11-0 m.	3-0 t.	5-50 t.	9-45 t.	11-0 m.	3-0 t.	5-50 t.	9-45 t.	4-30 t.	5-02 t.	6-30 t.	7-04 t.	4-30 t.	5-02 t.	6-30 t.	7-04 t.	4-30 t.	5-02 t.	6-30 t.	7-04 t.	4-30 t.	5-02 t.	6-30 t.	7-04 t.	8-0 m.	3-5 t.	10-0 m.	4-40 t.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-5 t.	10-0 m.	4-40 t.		

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, pelo Cabo da Boa Esperança, vapor alemão, **General**. Sahirá a 8 de abril.
Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8.



Algarve, vapor português, **Gomes IV**. Sahirá a 16 de abril.
Agentes, Alberto R. Centeno & C.^a
Largo dos Torneiros, n.º 5.



Anvers e Havre, vapor portug., **Rio Tejo**. Sahirá a 8 de abril.
Agentes, Henry Burnay & C.^a,
R. dos Fanqueiros, 10.



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão, **Amazonas**. Sahirá a 1 de abril.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão, **Graf Bismarck**. Sahirá a 19 de abril.
Agente, J. P. A. Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



Barcelona, Cete e Marselha, vapor franc. **Saint Jean**. Sahirá a 6 de abril.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Bordeaux, vapor francez, **Equateur**. Sahirá de 8 a 10 de abril.—
Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **La Plata**. Sahirá a 8 de abril.—
Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.º



Havre, e Anvers, vapor francez, **Saint-Paul**. Sahirá a 11 de abril.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Iquitos, vapor peruviano, **Huascar**. Sahirá a 7 de abril.
Agentes, Garland Laidley & C.^a,
R. do Alecrim, 10.



La Pallice e Liverpool, v. ingl., **Orcana**. Sahirá a 1 de abril.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a,
Caes do Sodré, 64.



Liverpool, vapor inglez, **Origen**. Sahirá a 10 de abril.
Agentes, Garland Laidley & C.^a,
R. do Alecrim, 10.



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, v. port., **Portugal**. Sahirá a 6 de abril.
Empresa Nacional de Navegação, R. d'El-Rei, 75, 1.º



Maranhão e Ceará, vapor inglez, **Hilary**. Sahirá a 17 de abril.
Agentes, Garland Laidley & C.^a,
R. do Alecrim, 10.



Pará e Manaus, (via Madeira), vap. ingl., **Lanfranc**. Sahirá a 11 de abril.
Agentes, Garland Laidley & C.^a,
R. do Alecrim, 10.



Pará, vapor inglez, **Cyril**. Sahirá a 10 de abril.
Agentes, Garland Laidley & C.^a,
R. do Alecrim, 10.



Pará, vapor inglez, **Polycarp**. Sahirá a 17 de abril.
Agentes, Garland Laidley & C.^a,
R. do Alecrim, 10.



Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vap. ing. **Clyde**. Sahirá a 6 de abril.
Agentes, James Rawes & C.^a R. El-Rei, 31, 1.º



Pernambuco e Maceió, vap. ingl., **Explo- rer**. Sahirá a 12 de abril.
Agentes, Garland Laidley & C.^a,
R. do Alecrim, 10.



Pernambuco, Bahia, Rio e Santos, vapor francez, **Entre-Rios**. Sahirá a 19 de abril.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **Medoc**. Sahirá de 6 a 7 de abril.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Rio de Janeiro e portos do Pacifico, vap. inglez, **Oropeza**. Sahirá a 1 de abril.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, C. do Sodré, 64, 1.º



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez, **Colonia**. Sahirá a 14 de abril.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez, **Canarias**. Sahirá a 26 de abril.
Agentes, F. Garay & C.^a, P. do Municipio, 19, 1.º



S. Miguel, Terceira, Graciosa, (S.ª Cruz), S. Jorge, (Calheta), Lages do Pico, Fayal, Flores e Corvo, vapor portuguez, **Açor**. Sahirá a 5 de abril.
Agente, Germano S. Arnaud, Caes Sodré, 84, 2.º



Southampton, vapor inglez, **Danube**. Sahirá a 8 de abril.
Agentes, James Rawes & C.^a,
R. d'El-Rei, 31, 1.º



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com a Companhia dos Wagens-leitos e dos Grandes Expressos Europeus

TARIFA ESPECIAL N.º 10 BIS — GRANDE VELOCIDADE

Aluguer de logares de wagons-leitos nos comboios correios entre Lisboa e Valen- cia d'Alcantara

Desde 1 de Abril de 1896

Taxa suplementar por cada logar entre Lisboa e Valencia de Alcantara
ou intermedias 2\$000 reis

N. B.—Os supplementos para estes logares vendem-se no escriptorio da rua do Principe (Avenida-Palace Hotel) e em transito pelos revisores dos comboios.

Condições

1.ª Os logares de wagons-leitos, quando os haja nos comboios correios que circulam entre Lisboa e Valencia de Alcantara, só serão alugados pagando-se um bilhete ordinario de 1.ª classe da Tarifa Geral e a sobretaxa unica fixada na presente tarifa.

2.ª As creanças até 3 annos não pagam sobretaxa, as portadoras de meios bilhetes pagarão por inteiro a taxa suplementar fixada na presente.

Duas creanças com meio bilhete, pertencendo á mesma familia e occupando um só logar, pagarão uma só sobretaxa.

3.ª Ficam em tudo o mais em vigor as condições da Tarifa Geral d'esta Companhia, quando não sejam contrarias ás disposições da presente.

Lisboa, 10 de Março de 1896.

O Administrador-Director da Companhia

H. E. Boyer



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

RAMAL DE CASCAES

TARIFA ESPECIAL PROVISORIA C. N.º 1 BIS

Em vigor desde 1 de Maio de 1896

Distancias kilometricas

Alcantara-Terra																		
4	Caes do Sodré																	
4	3	Santos (apeadeiro)																
1	3	3	Alcantara-Mar															
2	5	5	2	Junqueira														
3	6	6	3	2	Belem													
5	8	8	5	4	2	Pedrouços												
6	9	9	6	4	3	1	Algés											
7	10	10	7	5	4	2	1	Dáfundo										
8	11	11	8	6	5	3	2	2	Cruz Quebrada									
10	13	13	10	8	7	5	4	4	2	Caxias								
12	14	14	11	10	9	7	6	5	4	2	Paço d'Arcos							
15	17	17	14	13	12	10	9	8	7	5	4	Oeiras						
16	19	19	16	14	13	11	11	10	9	7	5	2	Carcavellos					
18	20	20	17	16	15	13	12	11	10	8	7	4	2	Parede				
22	25	25	22	20	19	17	16	16	14	12	11	8	6	5	S. João do Estoril (apeadeiro)			
22	25	25	22	20	19	17	16	16	14	12	11	8	6	5	5	Estoril		
24	26	26	23	22	21	19	18	17	16	14	13	10	8	6	6	2	Monte Estoril (apeadeiro)	
24	26	26	23	22	21	19	18	17	16	14	13	10	8	6	6	2	2	Cascaes

2.^a A estação de **Caes do Sodré** faz serviço de grande e pequena velocidade sómente para as estações do Ramal de Cascaes. As demais estações do Ramal terão relações directas com toda a rede e com as linhas combinadas.

Nos apeadeiros o serviço continua a ser limitado, como até aqui.

3.^a Guarda, armazenagem e manutenção nas condições communs só serão feitas em Paço d'Arcos, Carcavellos e Cascaes.

Nas outras estações observar-se-ha o seguinte:

a) As remessas serão retiradas das estações dentro das 12 horas da chegada, para o que os consignatarios serão avisados pelo correio. Decorrido este praso não toma a Companhia responsabilidade alguma pela guarda e conservação do objecto transportado, muito embora se reserve o direito de cobrar a taxa de armazenagem.

b) De quaesquer avarias ou demoras *devidas á acção do tempo*, enquanto as remessas permanecerem fóra dos wagons, declina a Companhia, por completo, a sua responsabilidade, até que cesse o periodo de exploração provisoria a que esta tarifa particularmente attende.

c) O praso de armazenagem gratuita é limitado, tanto á chegada como á partida, e seja qual fór a tarifa applicada, a 6 horas para a grande velocidade e a 12 para a pequena velocidade.

d) Incumbe aos expedidores coadjuvar a pesagem e fazer a conducção das mercadorias para o local onde fiquem depositadas nas estações, e aos consignatarios retiral-as d'esse mesmo local, nas estações de chegada.

4.^a Em tudo que não seja contrario ao que a presente estipula ficam em vigor as condições da Tarifa Geral e da tarifa de despesas accessorias de 1 de Dezembro de 1888.

5.^a E' pela presente annullada a tarifa C. n.º 1 de 24 de Outubro de 1891, excepto no que se refere a passageiros e que fica em pleno vigor.

Lisboa, 1 de Abril de 1896.

O Administrador Director da Companhia

H. E. Boyer