

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 — 189

O nosso brinde

Por não termos ainda a devida licença para o sorteio do nosso brinde — um bilhete para viagem circulatoria por todo o paiz — não começamos hoje a numeração dos exemplares, e que faremos no proximo numero.

Annexos d'este numero

Tarifa especial n.º 4 — pequena velocidade — dos caminhos de ferro do Sul e Sueste.

Tarifa internacional M. L. n.º 2 — grande velocidade — da Companhia Real.

Tarifa especial n.º 13 — pequena velocidade — da Beira Alta.

SUMMARIO

	Pag.
Ainda a lei do sello	113
Carta de Lourenço Marques, por J. M. C.	114
Carta de I. glattera, por W. N. Cornett.	114
Parte official. — Portarias de 1 de abril de 1896 do ministerio das obras publicas	115
Tarifas de transporte	115
Congresso internacional de caminhos de ferro, por A. Luciano	116
Na Africa	117
Notas de viagem — XVII — A Escocia — Edimburgo	118
A garantia de juro da Beira Baixa	119
A emissão de Guimarães	119
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portu guezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	119 a 121
Comme cio Portuguez	122
Companhia internacional de wagons leitos	122
Atravez da Siberia	122
Linhas portuguezas. — Ponte do Jamor — Novo pedido de linha — Carris do Porto — Valle do Gorge — Loanda a Ambaca — No Pogo do Bispo	123
Linhas hespanholas. — Caminho de ferro do Norte — Noguera-Pallaresa — Combinação de tarifas — Estação de Cadiz — Salamanca a Bejar — Torralba a Soria	123
Linhas estrangeiras. — França — Inglaterra — China	124
Patentes de invenção	124
Mercado de metaes	124
Arrematações	124
Casas recommendadas — Agenda do viajante — Annuncios — Horario em 16 de abril de 1896 — Vapores a sair do porto de Lisboa	125 a 128

Ainda a lei do sello

FEZ impressão o nosso artigo anterior sobre a ideia — que esperamos, ainda, que de ideia não passe — de se sobrecarregar mais a industria de transportes com um novo imposto de sello sobre bilhetes de passageiros.

Varios collegas, como o *Economista*, o *Paiz*, etc., reproduziram as nossas ideias, apoiando-as; outros, fazendo-nos a honra de citar o nosso jornal, como o *Expresso*, juntaram os seus aos nossos protestos para que tal illegalidade se não pratique. A todos agradecemos como deverá o publico agradecer toda a campanha que se faça para que mais este entorpecimento não venha oppôr-se ao natural desenvolvimento da nossa viação, que tantos serviços está prestando ao paiz.

N'este intervallo tambem nos constou que se pensára em restringir o imposto só aos bilhetes de custo superior a uns 500 réis.

Isto prova que se procura emendar a leviandade com que se sonharam fabulosos recursos d'esta fonte de receita, mas, se nos permitem a phrase vulgar, a emenda é peor do que o soneto.

Porque a illegalidade subsistirá, com a aggravante do resultado ser insignificante, financeiramente falando.

Vejamos, pela estatistica do sr. Perfeito de Magalhães, a tal estatistica que deslumbrou o sr. ministro da fazenda:

Em 1893 em todas as linhas ferreas do paiz circularam 6.241.551 passageiros (cá está a estonteadora cifra) que produziram 2.470:382\$384 réis.

A média, pois, por passageiro foi de 395 réis, isto é: havendo bilhetes a grandes percursos que custam 5.000, 6.000 e mais, os bilhetes a pequenos preços foram em tão grande numero, que suffocaram a elevação d'aquelles preços, e reduziram a média a tão insignificante cifra.

Mas vamos a um exemplo pratico:

Pela estatistica de 1894, que a Companhia Real ultimamente publicou, tomando Lisboa (Rocio) e separando os bilhetes que, segundo a classe e destino, teem preço, pela tarifa geral, não superior a 500 réis, encontramos o seguinte:

	1.ª	2.ª	3.ª
Bilhetes vendidos	53.152	140.914	251.570
Inferiores ao preço de 500 réis	20.405	104.175	182.691
Superiores	32.747	36.739	68.879

Portanto, a materia collectavel reduz-se a 31 % do total dos bilhetes vendidos.

Se fizermos o mesmo no ramal de Cascaes, ahi o caso é melhor; acharemos que de 382.186 bilhetes vendidos nesse anno, só 3.270, isto é, menos de 1 % são de preço superior a 500 réis!

Que o numero de bilhetes a pequenos percursos e portanto de pequenos preços é, em todas as linhas, incomparavelmente maior do que o dos grandes, é facto que perfeitamente conhecem todos que se occupam da industria ferro-viaria; mas já se sabe que o sr. ministro, ao fazer o seu projecto de lei, não se aconselhou com pessoa alguma que perceba d'estas cousas.

E se accrescentarmos a existencia de tarifas de preços reduzidos, de comboios tremvias, em linhas suburbanas e outras, resultará que, sem perigo de errar, podemos affirmar que de preço superior a 500 réis não se vendem annualmente mais de 20 por cento do numero total de bilhetes. Será, portanto, o producto do novo imposto apenas uns magros 10 ou 12 contos annuaes.

E será, pois, por tão infimo preço que o governo praticará um acto contra lei, que forçará o chefe do

Estado a assignar um diploma que seu tio e seu pae, por contractos que firmaram, lhe prohibiram que assignasse; que mais uma demonstração haverá de que nada neste nosso paiz se pôde considerar válido e digno de confiança, nem mesmo os documentos que recebem a consagração da firma do mais alto poder do Estado, cuja respeitabilidade nem a sua posição nem a propria lei constituinte do paiz nos permite que ponhamos em duvida.

Nas linhas de companhias não é illudível o artigo bem claro que figura em todos os contractos:

«Nenhuma contribuição especial (além do imposto de transito), será lançada sobre a linha ferrea durante a concessão.»

Isto dizem os artigos 39.º do contracto do Leste e Norte, 33.º do da Beira Alta, 31.º do de Cintra Torres, 35.º do de Torres Figueira, 38.º do da Beira Baixa, 37.º do de Vizeu e Mirandella.

A interpretação que já ouvimos de que o imposto que se pretende lançar é sobre os passageiros e não sobre a linha, é especiosa.

A partir d'essa base, não haveria concessão de linha ferrea possível no paiz, porque, tendo o Estado o direito de lançar quantos impostos quizesse, a pretexto de o fazer sobre os transportes e não sobre a linha, nada o impedia de afugentar por completo o trafego das vias ferreas—de todas ou d'aquellas que melhor entendesse—tornando absolutamente prohibitivo qualquer transporte.

Se alguém achia legal que um bilhete que custa 20 réis pague 10 réis de sello, não vemos porque um outro que custa 70000 réis não pague de sello 30500 réis.

Ahi fica a ideia: o rendimento do transporte de passageiros orça por 2.500 contos; um imposto de 50 por cento, que bom rendimento daria!

Não nos digam que disparatamos: — para disparate, disparate e meio.

Sustentamos a nossa opinião de que perante a fé dos contractos o Estado não pôde nem deve lançar qualquer novo imposto sobre as linhas ferreas exploradas pela industria particular.

CARTA DE LOURENÇO MARQUES

(Correspondência particular da GAZETA)

Lourenço Marques, 7 de março de 1896.

Uma das maiores dificuldades com que este caminho de ferro está lutando é a falta de pessoal em geral.

Era natural que, á fórma como se tem desenvolvido o trafego, se augmentasse o numero dos seus empregados, porém assim não tem succedido, apesar dos muitos pedidos que a direcção tem feito ao governo.

Assim, na presente estação, a mais doentia, tem sido, por vezes, preciso fechar estações ou apeadeiros por falta de empregados que substituam os que adoecem, e não é raro o ter que se lançar mão d'um empregado d'outra classe, para servir de conductor d'um comboio ou de artifice das officinas; e até para servir de fogueiro, ou machinista, por haver absoluta carencia de empregados d'aquellas categorias. E', pois, na verdade com um grande *tour de force*, que se effectuam actualmente 7 ou 8 comboios diários.

As secretarias resentem-se do mesmo mal, o que dá origem a grandes atrasos na execução dos diversos serviços, com prejuizo, em geral, dos interesses d'este caminho de ferro.

Uma das causas a que, a meu vêr, se deve a falta de pessoal, é a deficiencia dos vencimentos, que estão estipulados para os empregados em geral.

Ha uma grande desproporção entre os vencimentos dos empregados do caminho de ferro de Lourenço Marques e os da Companhia Neerlandeza, que, além de serem pagos em ouro, teem vencimentos muito mais elevados.

A Companhia Neerlandeza tem um bem escolhido e numeroso pessoal a quem paga generosamente os seus serviços, enquanto que o caminho de ferro de Lourenço Marques tem um pessoal diminuto, em geral falto de aptidões, e mal remunerado, que bem mal chegava para o serviço antes de se ter aberto á exploração a linha da Companhia Neerlandeza (1894).

E', pois, de immediata necessidade a reforma do quadro dos empregados, estipulando-se-lhes vencimentos equitativos.

Para esta reforma devia ser ouvido o conselheiro director d'esta linha, que melhor que ninguem sabe as necessidades do caminho de ferro que tão dignamente dirige ha quasi sete annos.

Para melhor se apreciar o assumpto, brevemente remetterei uma relação comparativa dos ordenados que estão decretados aos empregados d'este caminho de ferro e os que a Companhia Neerlandeza paga aos seus empregados.

— Receberam-se os dez wagons novos duplos que tinham sido encomendados por intermedio da Companhia Neerlandeza.

— As quatro locomotivas, que este caminho de ferro comprou aos empreiteiros do caminho de ferro do Silati, já partiram de Londres.

Estas locomotivas foram construidas pela casa Hawthorn Leslie de Newcastle e eram destinadas ao caminho de ferro do Silati. Segundo informam os engenheiros inglezes que fizeram as experiencias e inspeccionaram as machinas, estas são da melhor construcção e aperfeiçoamento e os materiaes n'ella empregados de primeira ordem. Parece, portanto, ter sido uma boa aquisição.

— A firma *Lingham Timber Syndicate Ltd* d'esta cidade espera brevemente a remessa de 8.000 toneladas de madeira da Australia que se destina ás minas de Johannesburg.

Ha grande falta de terreno para deposito de madeiras junto á estação de Lourenço Marques, porque o que ha, está perfeitamente todo occupado. Está, portanto, fazendo grande prejuizo o não se ter por emquanto levado a effeito o projectado ramal de linha ferrea que ligasse a estação com o fundo da bahia, ao qual me referi na minha ultima.

J. M. C.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 6 de abril de 1896.

Ha pouco annunciei a feliz inauguração na ilha de Man do primeiro caminho de ferro de montanha construido no Reino Unido, e agora posso annunciar a do primeiro da mesma classe construido na Grã-Bretanha, pois hoje abre á exploração o novo caminho de ferro até o cume da montanha Snowdon, no paiz de Galles.

As provas a que foi sujeito recentemente deram completa satisfacção, effectuando-se com a maior facilidade a subida da forte inclinação, que em algumas partes do trajeto é de 1 para 5 $\frac{1}{2}$. A absoluta segurança do novo meio de locomoção é garantida pelo subido numero de

freios automaticos empregados, os quaes, ao attingir o comboio por qualquer motivo uma velocidade desmedida, funcçionam instantaneamente, parando-o a poucos metros de distancia. A via é de cremalheira e a tracção a vapor.

*

A opinião do sr. Webb com respeito á velocidade e tracção de comboios a que me referi na minha ultima carta é mais confirmada pela d'um engenheiro allemão que, convencido de que a locomotiva actual tem alcançado o grau de maior perfeição e que é impossivel que atinja uma velocidade muito superior á de sessenta milhas por hora, acaba de idear um methodo de viação algum tanto extraordinario. Consiste elle na substituição do caminho de ferro ordinario com o seu balastro, travessas e carris ligeiros, por um de carris muito mais pesados assente sobre alvenaria solida, que será percorrido por carruagens electricas com uma velocidade de 120 até 150 milhas por hora. Cada carruagem será praticamente um comboio completo em si, dando accomodações a 40 passageiros, e sendo projectado do uma cidade para outra por meio da electricidade, da qual serão conductores os proprios carris. A missão do empregado de signaes d'este caminho de ferro maravilhoso parece ser de muita responsabilidade, pois será elle que parará as carruagens cortando o circuito da secção dos carris, e não se póde contemplar com tranquillidade o resultado terrivel do menor descuido da sua parte. Uma curiosidade interessante: não haverá horarios, pois as carruagens hão de partir cada dez minutos — eis resolvido um dos problemas que occuparam recentemente a attenção dos congressistas.

*

E' provavel que o descobrimento notavel do professor Röntgen de Würzburg conduza a novo methodo de descobrir os defeitos internos de fundição, etc. dos metaes. Este pelo menos é o parecer do sr. Wall da Sociedade Real de Photographia, e será sem duvida um grande bem para a industria, se esta invenção, além de pôr aos medicos em situação de determinar o logar das fracturas dos ossos no corpo do homem, facilitar tambem ao engenheiro, do mesmo modo, a averiguação das imperfeições internas das construcções mechanicas.

Depois de escripta e enviada a minha carta de hontem, chegou-me a má noticia d'um desastre occorrido durante o mesmo dia no novo caminho de ferro Snowdon. Parece que na descida um dos comboios attingiu tanta velocidade que a locomotiva, apartando-se das carruagens, (pois o systema adoptado consiste em que a locomotiva impelle as carruagens na subida e precede-as na descida *sem ligação*), descarrilou, cahindo logo no precipicio Curn Glas. As carruagens ficaram paradas na via a muito curta distancia, por meio dos seus proprios freios. Dos passageiros que, assustados, saltaram do comboio, um acaba de morrer.

W. N. Cornett.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de Obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de um typo de taboleiro metallico para substituição dos actuaes taboleiros das pontes de Silvalde, Rio Largo e Antuã, situada

respectivamente aos kilometros 313,660, 317,743 e 286,860 da linha do norte, e Valle Fernando ao kilometro 176,395 da linha de leste: ha por bem, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, de 26 de março findo, approvar o referido projecto e determinar que sobre as extremidades das travessas sobre aquellas pontes sejam pregadas longitudinalmente tábuas a par para facilitar a passagem do pessoal e o serviço da fiscalização d'aquellas linhas.

Paço, em 1 de abril de 1896. — *Arthur Alberto de Campos Henriques.*

Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, de 26 de março findo: ha por bem approvar os autos de exame e provas dos taboleiros metallicos das pontes de Mocate, Simões e S. Lourenço, situadas respectivamente aos kilometros 188,471, 181,596 e 158,660 da linha do norte, e auctorizar definitivamente a abertura á exploração das referidas pontes.

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

Paço, em 1 de abril de 1896. — *Arthur Alberto de Campos Henriques.*

Para o director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 4, pequena velocidade, do Sul e Sueste. —

Faz parte do nosso numero de hoje a nova edição d'esta tarifa, que hontem começou a vigorar e tem por fim beneficiar estes transportes com uma nova redução de preços sobre os grandes percursos.

Assim as madeiras apparelhadas, que nas distancias superiores a 100 kilometros pagavam 22 réis por tonelada e kilometro, ficam pagando 20 até 200 kilometros e 15 d'esse percurso em diante; as madeiras em bruto, que desde 200 kilometros pagavam o typo de 15 réis, ficam apenas pagando 10 réis, posto que d'este typo só aproveitam as expedições a mais de 300 kilometros, porque as de 200 a 300 pagam o minimo de 3.000 réis por tonelada.

Para as madeiras de dimensões superiores a 12 metros é fixado o minimo de peso por expedição de 9.000 kilogrammas, correspondendo a 3 wagons a 3 toneladas cada um.

No mais a nova tarifa é igual á sua anterior do mesmo numero.

Especial n.º 13, pequena velocidade, da Beira Alta. —

A disputa do trafego entre a Figueira e o norte do paiz pelas duas companhias que teem linhas concorrentes servindo aquella cidade, tem feito, por parte quer d'uma quer de outra, reduzir com frequencia as tarifas de transporte.

Com isto vae lucrando o publico, o que muito estimamos, conservando nos estranhos á lucta, porque não é nossa missão ingerir-nos nas questões de competencias entre linhas differentes, imparciaes como devemos ser perante todas.

A nova tarifa que publicamos hoje é um resultado d'essa lucta, bastando, para o reconhecer, ver que na mesma é creada uma nova serie (7.ª) ao preço infimo de 240 réis por tonelada entre Figueira e Pampilhosa, o que dá typo kilometrico inferior a 5 réis.

São muitas as alterações que a nova tarifa veio introduzir na que anteriormente vigorava, sendo supprimida em varias mercadorias a descida de classe nas expedições por wagons completos, mas baixando-se, em geral, os preços para as remessas desde 500 kilogrammas, e em muitissimos casos mesmo para as expedições inferiores.

Internacional M. L. n.º 2, grande velocidade. — Muitas vezes o abuso d'uma parte do publico prejudica as melhores intenções e o restante publico que não abusa

Foi o que succedeu com os bilhetes que as companhias Real e M. C. P. ha tempos tinham estabelecido entre Elvas e Caceres e Madrid por preços muito reduzidos.

Estes bilhetes tinham por fim attrahir á via Caceres os passageiros que de Badajoz se dirigiam para aquellos lados da península ou vice-versa. Mas, como eram de preços muito reduzidos, o publico de outros pontos começou a utilizar-se d'elles desde Portalegre, havendo sempre quem se prestasse a compral-os para os entregar a passageiros que, em transitio os recebiam poupando assim algum dinheiro e prejudicando os caminhos de ferro e o fim para que fôra creada a tarifa.

Por isso esta foi reformada, limitando-se agora a bilhetes de ida e volta e só entre Elvas e Valencia, S. Vicente, Caceres e Madrid. E' essa a que damos hoje como complemento da nossa folha.

Bilhetes de assignatura para Bemfica.—Começa a vigorar em 1 de maio uma nova modificação da tarifa de bilhetes de assignatura, creando preços especiaes para Bemfica, os quaes são:

	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Por 3 mezes.....	16\$000	12\$000	8\$000
» 6 »	24\$000	18\$000	12\$000
» 1 anno... ..	36\$000	27\$000	18\$000

As condições são as da tarifa, excepto no que se refere a reduções de preço para familias.

Congresso internacional de caminhos de ferro

QUINTA SESSÃO

(Londres — 1895)

Questão decima setima

Affluentes de transportes

- A) — Meios empregados pelas administrações das grandes linhas para facilitar o estabelecimento e a exploração dos caminhos de ferro economicos affluentes.

RELATOR

Sr. H. de BACKER, director geral dos caminhos de ferro economicos da Belgica.

- B) — Facilidades que as auctoridades governamentais poderiam conceder para favorecer o estabelecimento e a exploração dos caminhos de ferro de pequeno trafego, sem inconveniente sob o ponto de vista da segurança.

RELATOR

Srs. A. C. HUMPHREYS-OWEN, administrador dos caminhos de ferro cambrianos e P. W. MEIK, membro do Instituto dos Engenheiros Civis.

São tão connexas as duas alíneas d'esta questão, que a sua fusão teria dado ao debate mais uniformidade e mais coherencia, e abrevial-o-hia sem prejuizo, antes com vantagem dos seus corolarios.

Se o assumpto não fosse dividido em duas partes, talvez não vissemos o primeiro relator discorrer a favor da independencia das explorações da pequena e da grande linha, considerar como pueril o medo dos trasbordos, ter até como prejudicial a troca de material e na segunda parte os primeiros oradores encetarem a discussão com o elogio da uniformidade da bitola da via.

Nós, porém, que temos de condensar em poucas palavras tudo quanto foi dito nas sessões, não podemos deixar de seguir outro rumo, occupando-nos simultaneamente dos dois pontos, e ordenando-os, por consequencia, de forma differente.

Em primeiro lugar poremos a acção dos governos sobre as condições technicas e economicas das linhas de pequeno trafego; d'estas condições principalmente dependem a diminuição das despesas tanto de construcção, como de exploração, o rendimento

dos capitães empregados, o bom exito das empresas, o desenvolvimento da respectiva rede.

Sob este ponto de vista é a Inglaterra que tem mais razão de queixa, e por isso os delegados inglezes, e especialmente os relatores, fazem as mais amargas referencias ao *Board of Trade*.

Com muito espirito diz o terceiro relator, que na Grã-Bretanha ha tantos caminhos de ferro economicos, apesar de existir a designação *light railways*, como ha serpentes na Islandia.

E por isso vê com certa inveja a extensão cada vez maior das redes de segunda ordem nos paizes do continente europeu; seguil-o-hemos na ordem do exame das condições que podem concorrer para a economia d'estas linhas.

1.^o — quanto á construcção:

a) — adopção de via reduzida.

A febre da redução da via, que em tempos lavrou entre os promotores dos caminhos de ferro, abrandou muito.

A redução da via só pôde influir consideravelmente nos paizes montanhosos, em que se torna indispensavel apertar as curvas tanto quanto possivel.

A rede do norte francez tem como complementar n'uma das regiões, em que se acha estabelecida, um systema de linhas de terceira ordem, que percorremos ha quasi vinte annos e em que, apesar de construidas com a bitola normal, as despesas de construcção e de exploração teem sido ferozmente levadas ao minimo dos minimos.

Quando, porém, a descontinuidade é forçosa, a organização dos trasbordos já não assusta; a vantagem de penetrar até o meio das explorações agricolas e industriaes compensa todos os incommodos e todos os contratempos resultantes da differença de bitola da via.

Em França julga-se que as despesas de trasbordo podem ser reduzidas ao minimo de 15 a 20 centimos por tonelada, o que explica até certo ponto a facilidade da concessão recente de 240 kilometros de via reduzida na Tunisia.

A vantagem da via reduzida é toda para as linhas extensas, como para as linhas isoladas.

b) — adopção de via de menos peso.

Em certos casos, sobretudo nos paizes pouco accidentados e onde não sejam exigidas grandes velocidades commerciaes, podemos sem receio adoptar os limites minimos ordinarios do peso de via, normal ou reduzida.

No Estado dinamarquez, no Estado sueco, no *Verein* allemão, no Oeste francez e em o Norte de Milão, a velocidade commercial das linhas economicas é de 35 a 40 kil.; no Estado belga, no Paris-Lyon-Mediterraneo, nas linhas da companhia hollandeza, varia de 40 a 45 kil.; no Midi, attinge 48 kil.; em Orleans, 56 kil. e em o norte de Milão é admittido que a velocidade pôde algumas vezes attingir, sem perigo, 64 kil.

A experiencia, pois, parece demonstrar que em linhas estabelecidas em condições semelhantes não ha perigo na velocidade até 48 kil., salvo o caso de circumstancias especiaes, mormente quando as linhas não forem vedadas.

c) — redução das estações.

As estações intermedias, quando o seu movimento é pequeno, são reduzidas a uma simples paragem de comboios, apenas com um caes ou passeio descoberto.

Os inglezes preconizam o seu caes ou passeio elevado para dispensar a presença d'um agente especial.

A illuminação está a cargo da mulher do operario da via, ás vezes mesmo d'uma pessoa estranha. E' a economia a todo o transe.

d) — redução dos signaes.

Os signaes não podem ser suprimidos, mas são reduzidos ao minimo em todas as estações, que não sejam terminaes ou em que não haja cruzamentos.

Bastam, em geral, os signaes semaphoricos, ou os discos manobrados desde os passeios, e como bloqueio o emprego do paupiloto.

e) — suppressão das vedações.

E' medida geralmente adoptada, sobretudo para as regiões rurais.

Na Austria, na Dinamarca, na Allemanha, na Italia, na Romania, as linhas economicas não são vedadas; na França e na Hollanda não ha a obrigação de vedar. Mesmo na Belgica, onde as antigas linhas eram vedadas, o caminho de ferro do Estado, depois de proceder a experiencias, resolveu supprimir as vedações, excepto em casos muito particulares.

Orleans affirma que os accidentes nas linhas não vedadas são extremamente raros.

Do caminho de ferro de Madraza vem uma observação curiosa e que nós achamos perfeitamente plausivel, e é que os animaes mortos em linhas vedadas são em maior numero que nas linhas não vedadas, nas quaes elles se acham como encurralados.

f) — suppressão das casas de guarda e adopção de cancellas baratas:

E' esta a tendencia geral, e até para a suppressão das cancellas, mesmo dos guardas.

O Estado belga declara que em 1893 teve nas passagens de nível guardadas *vinte e um accidentes*, dos quaes *nove* mortaes, e nas passagens sem guarda sómente *dez accidentes*, dos quaes *sete* mortaes.

O oeste francez informa que não tem havido sensivelmente mais accidentes nas passagens sem guarda do que nas passagens com guarda.

As informações dos outros caminhos de ferro são mais ou menos accordes com estas.

2.º — quanto á exploração :

g) — *venda de bilhetes em transitio*.

E' o systema dos carros americanos, applicado já e em vigor nos comboios das linhas suburbanas de Lisboa.

Posto que este systema esteja adoptado em muitas linhas economicas, ha algumas divergencias da parte das administrações, algumas das quaes julgam preferivel confiar a venda ao agente em serviço nos pontos de paragem, que geralmente é a mulher do operario da via ou pessoa estranha habitando nas proximidades da estação.

Ha até administrações que encarregam, por via de regra, a distribuição dos bilhetes e das senhas de bagagens, e bem assim o despacho dos pequenos volumes e dos cães, a pessoas que não pertencem ao pessoal do caminho de ferro, por exemplo aos estalajadeiros da localidade.

Tal é o caso da maior parte das linhas francezas, do caminho de ferro do Mediterraneo (Italia) das linhas prussianas, saxonias e bavaras.

A principal, senão a unica difficuldade da venda em transitio é a tentação da fraude e a impossibilidade da fiscalização

h) — *reducção do pessoal de via*:

Depende das circumstancias de cada linha; em geral a inspecção periodica por pessoal superior, além do ordinario, é supprimida sem inconveniente.

i) — *reducção do pessoal das estações, bifurcações, etc.*

Tem aqui cabimento a observação immediatamente acima, e relaciona-se com as economias, a que se referem as alíneas c), d), e f).

Na Grã-Bretanha e em algumas das linhas continentaes o pessoal dos trens collabora na manobra das agulhas e dos wagons de mercadorias.

Em alguns paizes, por exemplo na Baviera, e ahí em larga escala, o serviço dos apeadeiros é entregue a pessoas que teem outras occupações.

j) — *supressão do fogueiro*.

O fogueiro ás vezes é suprimido, ou substituido por um rapaz; o resultado, porém, segundo a opinião geral, não parece economico. Na maior parte das linhas o fogueiro é indispensavel.

k) — *emprego de comboios mixtos*.

A opinião é varia. Em regiões essencialmente ruraes, os comboios mixtos são applicados sem inconveniente, mas não faltam administrações, que mesmo no caso dos caminhos de ferro economicos intenderam mais conveniente separar os serviços de grande e pequena velocidade.

l) — *apropriação do material circulante*.

A apropriação dos typos de locomotivas, de carruagens, de freios, etc., fornece tambem elementos importantes para a simplificação ou efficacia do serviço e portanto para a sua economia, mas depende das particularidades de cada linha, que se não coadunam com o estabelecimento de regras geraes prefixas.

m) — *simplificação das formalidades para obter as concessões das linhas e a aquisição de terrenos*.

Neste ponto parece que é a Inglaterra que mais precisa de reforma da legislação para poder dar desenvolvimento á sua rede de caminhos de ferro secundarios, tendo, como diz e largamente explica o sr. Meik, muito a aprender dos paizes do continente.

Antes de concluir esta synopse dos trabalhos do congresso, não podemos deixar de nos referir ás tarifas directas.

Os processos de tarifação são differentes conforme os paizes.

Em França a companhia das Landes taxa directamente os transportes combinados com a companhia do Midi por meio d'uma expedição unica.

A rede de via reduzida, que, com a bitola de um metro, se acha em relação immediata com o leste francez, vae mais longe, pois que tem tarifas e expedições directas, não só para todas as linhas francezas, mas até para o trafego internacional.

Na Belgica as linhas secundarias não adoptaram o systema das tarifas directas. Na Russia vigoram as tarifas directas, mas com taxas differentes das que são proprias das grandes linhas respectivas e que teem por caracter a variação com as distancias.

Em geral convem, sob este ponto de vista como sob muitos outros, haver uma certa liberdade de acção da parte da administração da linha secundaria, e é por isso que muitos votam contra a absorpção das pequenas linhas pelas administrações das grandes linhas, cuja indole é muito diversa.

Foi a presente questão uma das mais cuidadosamente estudada nos relatorios, mas nem por isso as conclusões do congresso foram menos inanes, como vemos pelo teor de cada uma.

Para o primeiro ponto:

«E' de interesse publico que as administrações das grandes linhas concedam ás linhas affluentes todas as facilidades desejaveis por todos os meios possiveis.»

E para o segundo:

«E' para desejar que os governos concedam aos caminhos de ferro economicos todas as facilidades possiveis, quer quanto á sua construcção, quer quanto á sua exploração, evitando todavia favorecer as concorrências abusivas em relação ás linhas existentes.»

(Continúa).

CA. Luciano.

Na Africa do Sul

E' tal a importancia de tudo quanto se refira aos caminhos de ferro estabelecidos no sul d'Africa, que não fugimos ao desejo de transcrever as informações seguintes que encontramos n'uma revista estrangeira.

Algumas d'essas informações são já nossas conhecidas, como porem todas ellas se relacionam mais ou menos directamente com o nosso caminho de ferro de Lourenço Marques, bom é relel-as para que mais se accentue a necessidade de nos occuparmos a valer d'aquella magnifica linha.

Diz o artigo:

Foi só em 1892 que a cidade de Johannesburgo ficou ligada ao mar por meio de uma linha ferrea. Actualmente Johannesburgo está em communicação com 5 portos das costas do sul e sudoeste d'Africa a saber: Cidade do Cabo 1.622 kilometros, Porto Izabel 1.149, East London 1.071, Durban ou Porto do Natal 704 e Lourenço Marques 637.

Um troço commum na extensão de 16 kilometros liga todas estas linhas de Johannesburgo ao entroncamento de Elandsfontein.

E' por esta pequena linha, a unica de dupla via na Africa do sul, que se faz todo o enorme trafego de mercadorias das referidas linhas. Bem que os comboios se succedam n'ella com curtos intervallos, a agglomeração é grande, o que determina sensiveis demoras.

Em Elandsfontein o caminho de ferro de Lourenço Marques bifurca para o norte para seguir para Pretoria; o do Natal toma o sudoeste e de Durban, East-Londen e Porto Izabel segue para o oeste e o da Cidade do Cabo divide-se em tres ramos, depois de ter atravessado todo o Estado Livre d'Orange.

A linha da Cidade do Cabo faz só quasi todo o trafego de passageiros, e Porto-Izabel quasi tem o exclusivo do transporte de mercadorias destinadas ao Transvaal.

O valor total das mercadorias transportadas nos 11 primeiros mezes de 1895 elevou-se a libras 4.052.313 e d'este total 3.062.304 libras passaram por Porto-Izabel.

O caminho de ferro de Durban a Johannesburgo foi inaugurado em 15 de dezembro de 1895.

O porto de Lourenço Marques, graças á segurança e ás facilidades naturaes que offerece á grande e á pequena navegação, é certamente o melhor situado para servir de ponto de entrada para quasi todas as mercadorias destinadas ao Transvaal.

O caminho de ferro de Pretoria, cujo traçado se eleva muito rapidamente, tem em algumas secções um rail de cremalheria que lhe permite transpôr as pendentes de 5 centimetros por metro.

Está projectada a construcção de um ramal para Barberton, centro do districto de Kaap, a uns 230 kilometros de Lourenço Marques e outras linhas devem ligar em Lydenburgo.

Apesar do porto de Lourenço Marques estar mal dotado de installações, o caminho de ferro portuguez, aberto ha um anno, transporta quasi 20 p. c. do trafego transvaaliano.

Todas as linhas ferreas do sul d'Africa são de via estreita de 1^m,07.

Esta largura convem muito ali, onde as linhas ferreas attingem até 1.750 metros d'altitude em Johannesburg.

Estes caminhos de ferro, principalmente o do Cabo, demonstram além d'isso que a via estreita se presta a um trafego muito importante.

Os inglezes adoptaram nas suas linhas, nos grandes percursos em que não ha conveniencia de estabelecer estações nem apeadeiros, um systema muito curioso.

Algumas estações são constituídas por simples hangars, sem edificios nem empregados; n'outros pontos os apeadeiros são indicados apenas pelos nomes fixados em 2 postes; quando um passageiro deseja tomar o comboio, agita uma bandeira se é de dia, ou accende uma lanterna se é de noite, signaes estes que obrigam o machinista a parar.

Como regra geral ha um só comboio por dia dos portos inglezes, do portuguez está havendo muito mais movimento (como ainda n'este numero refere o nosso sollicito correspondente de Lourenço Marques) para Johannesburg e Kimberley.

Nas proximidades da Cidade do Cabo as communições são mais frequentes, mas para além de Kimberley não se fazem mais do que 3 comboios por semana.

A rede ferrea do Cabo, comprehendendo os caminhos de ferro de Orange e o de Kimberley a Mafeking, tem hoje a extensão de 3.500 kilometros.

Reunidos estes aos que atravessam os territorios do Natal, do Transvaal e os de Lourenço Marques, teremos um total superior a 5.000 kilometros, o que é importante.

NOTAS DE VIAGEM

XVII

A Escocia — Edimburgo

Tenho-lhes falado das pontes da Escocia, mas nada lhes disse ainda d'este paiz original que se liga ao norte da Inglaterra e pelo qual os subditos britannicos teem uma grande veneração.

Começarei por Edimburgo, que é, sem duvida, uma das mais pittorescas cidades da Europa.

A sua posição na encosta de uma montanha, cujo cimo é adornado pelo bello castello, de uma imponencia extraordinaria, é unica e afamada em todo o mundo.

E' magico o effeito que produz no visitante aquelle colosso, que se eleva a um lado da cidade, dominando-a, como que soffocando-a com o peso das suas muralhas; cortando por completo o horizonte de toda aquella face; e aos pés d'elle, os mais verdejantes e copados jardins, formando o fundo do valle, ao lado dos quaes corre a lindissima rua Princes Street, ornada, do lado que defronta com a alta montanha do castello, de elegantes e sumptuosos edificios, animada por um movimento sempre activo de população, a pé ou em carruagens e tremvias.

E no valle a que me referi tambem não ha o silencio, o estacionamento dos jardins floridos.

E' que as flôres d'aquelle jardim, que apparecem vermelhas como papoulas, agitando-se entre as arvores, são discos da linha ferrea, e a espaços a verdura é atravessada por brancos rolos de fumo das locomotivas.

E' que a estação de Waverley é construida, a meio da cidade, no valle que a separa, e por esse valle se prolonga a linha até os tunneis por onde se dirige para o norte por debaixo da cidade, e para o sul, por sob os jardins.

Este valle separa a velha cidade da cidade nova; para lá do castello as ruas estreitas, tortuosas e ingrimes, os pittorescos habitos e fatos escocizes; para cá dos jardins e de envolta com elles, o artistico monumento da Escocia, o enorme edificio das galerias e museus d'arte e historia; e desde a vasta Princes Street ruas largas, casas modernas, maior quantidade de fatos da vulgar moda franceza, em que, em todo o caso, se accentua o uso dos tecidos em quadrados de côres vivas, caracteristico do paiz.

A estação do caminho de ferro é enorme interiormente, posto que de construcção exterior modesta.

Desce-se para ella por uma forte rampa, que parte da rua a que já me referi. Lá em baixo achamo-nos n'um dedalo de plataformas, oito ou dez, pelo menos, em todas as quaes o movimento é sempre constante.

Dão uma nota caracteristica da cidade os trajes especiaes da gente do povo, e especialmente o uniforme do exercito. Bellos soldados, altos, espadaúdos, são de um pittoresco extraordinario com as suas meias de lã até o joelho, o resto da perna nua, o saiote multicolor, a banda a tiracollo segurando sobre o ventre um adorno de pelles; o bonet esguio para traz, guarnecido de fita tambem de côres vivas, que lhe cae pelas costas.

Foi em Edimburgo que eu melhor comecei a apreciar as differenças de paralelo. Estamos a 56° de latitude norte e ahi o dia é quasi continuo.

Para nós, os meridionaes, faz um certo effeito original vêmos o relógio marcar 10 horas e ser dia claro, effeito que em mim se traduziu por... ficar sem jantar.

Acostumado a comer ao anoitecer, confesso que me esqueci de onde estava, e fui vêr a cidade, ora em tremvia, ora em ascensor no genero do nosso Camões-Estrella, até que, vendo que não anoitecia, tratei de procurar de comer. O creado do hotel abriu desmesuradamente os olhos quando eu lhe perguntei se podia jantar, e respondeu-me que o que eu queria era uma ceia. Tive que acceitar a comida, qualquer que fosse o seu titulo, e que contentar-me com o invariavel e enorme *beef* que verte sangue por todos os lados, e nos faz verter lagrimas, quando o pagamos pelos bellos 4 shillings, isto é, uma cousa muito parecida com 1\$160 réis ao cambio actual e de então.

Um pouco de peixe por 2 shillings, meia garrafa de vinho por igual preço, queijo, pão, e ahi temos uma conta de meia libra que me custará 2\$900 réis aqui, na rua dos Capellistas. Devem concôrda que é baratinho.

Ah! a Escocia, dizem os inglezes, é o paiz dos *tourists*. Sim, senhor, será o que quizerem, mas dos *tourists* inglezes. O viajante continental está acostumado a ser servido a toda a hora, e rapidamente e economicamente; não quer perder tempo e muitas vezes quer gastar pouco. Ora d'isto é que não ha na Escocia.

Na manhã que lá passei, levantei-me ás 7 horas e pedi um café. Apesar do meu hotel ser dos bons, responderam-me que só ás 8 horas e meia se podia servir.

Sahi, contrariado, a vêr a cidade, e entrei em diversas lojas de cafés e *restaurants* e só n'uma se prestaram a *fazer-me um café*. Sentei-me, esperei, chamei o homem, apressei-o, prometteu, fez-me perder a paciencia, até que, mais de meia hora depois, sahi desesperado sem vêr apparecer a appetecida beberagem!

E' que a vida ali começa tarde, posto que não tarde acabe. A's 11 horas da noite já a cidade estava em so-

cego, enquanto eu a contemplava da janella, vendo-a distinctamente á luz do crepusculo.

O mesmo me succedeu em Aberdeen, na cidade de granito, como lhe chamam na Escocia, certamente pela grande quantidade dos seus bellos monumentos, edificios respeitaveis e altas pontes sobre o Dee, na foz do qual é construida a cidade.

Ahi foi no hotel, onde não foram capazes de me servir um café antes das oito e meia da manhã.

E note-se que o hotel era de primeirissima ordem, o *Palace Hotel*, verdadeiro palacio com todas as sumptuosidades na ornamentação e todas as commodidades para o visitante.

Uma das maiores d'estas é a comunicação com a estação do caminho de ferro, por meio de uma galeria coberta, que passa em viaducto sobre a via publica e que nos permite chegar, do comboio ao hotel, sem ter que vir á rua.

Ah! como eu me lembrei do nosso *Avenida Palace*, com a sua porta de comunicação para Lisboa-Rocio entulhada... a bem da fiscalização aduaneira!

Como lhes disse, Aberdeen é uma bella cidade, muito interessante e pittoresca, ruas largas, muita viação de tremvias, agradaveis suburbios bem arborizados, mercados, pontes, enorme movimento commercial.

D'ali parte a linha ferrea, que vae a Balater e serve Balmoral, onde é a residencia de verão da rainha Victoria, seguindo sempre ao lado do rio, a meia encosta, e mostrando-nos os mais bellos panoramas sobre as montanhas Grampiau, que se elevam em alguns pontos a 4.300 pés de altura.

Para o norte sobe a linha que vae até o extremo da ilha, a Fraserburgh, e communica para a esquerda para Inverness.

Segui por esta linha, mas não espere o leitor que lh'a descreva. Não a vi.

Foi um comboio-hotel, aquelle.

Tratava-se de estar em Inverness ás 6 e meia horas da manhã, hora a que partiu o vapor do canal, que quasi todos nós queriamos aproveitar para visitar aquellas obras hydraulicas.

Para resolver a difficuldade, as companhias Great North of Scotland e Highland Railway puzeram um comboio que partiu ás 11 da noite e chegou, segundo me disseram, pelas 3 da manhã a Inverness. Este comboio era formado por commodos salões com camas, onde cada excursionista tratou de se alojar, prevenidos como estavamos de que só seriamos despertados á hora de sahir para o vapor.

Deitámo-nos, adormecemos, o comboio partiu, chegou, parou, e por cousa alguma demos, senão quando ás 6 horas o amavel director da *tournee* veio acordar-nos.

Que afinal, para vêr o canal Caledoniano, não valia a pena. Melhor me fôra ter seguido para o norte, até Wick e Thurso, o extremo mais elevado da Escocia a 58,60^o de latitude. Confesso que me ficou atravessado na garganta não ir até lá.

A garantia de juro da Beira Baixa

Foi assignado á 1 hora da tarde de sabbado 11 do corrente, no ministerio das obras publicas, o accordo definitivo entre o governo e a Companhia Real dos Caminhos de Ferro sobre a garantia de juro da linha da Beira Baixa, que o governo não pagava, em relação ao lanço da Covilhã á Guarda, apesar d'esse lanço ter sido aberto á circulação em maio de 1893.

O ramal chamado de Monte Barro, não incluído na concessão primitiva, deixa de ser feito. A Companhia, porém, cede ao Estado todos os terrenos por ella expropriados para esse ramal e as obras n'elle executadas.

A Companhia fará construir no Sabugal uma estação de typo de 3.^a ordem e poderá na Guarda construir uma estação especial.

A vedação da linha será concluída de harmonia com o que está feito nas demais linhas ferreas do paiz.

A Companhia é obrigada a construir officinas especiais de grande reparação para a linha da Beira Baixa, quando esta linha, por qualquer motivo, deixe de ser explorada cumulativamente com as do Norte e Leste.

A garantia de juro completa pela linha desde Abrantes até á Guarda liquidar-se-ha em relação ao periodo que decorreu desde o 1.^o de janeiro de 1895, na extensão total provisoria de 203.713 metros e 49 centímetros.

Ficaram assim resolvidas todas as questões, duvidas e reservas que a Companhia tivesse apresentado ou feito respeitantes quer á construcção quer á exploração, — quer á liquidação das garantias de juro relativas á linha da Beira Baixa.

A emissão de Guimarães

Das obrigações de 5 % que a companhia de Guimarães pôz em subscrição até sabbado ultimo foram tomadas pelos subscriptores 3.518, representando o capital de 267.368.000 réis, isto é, apenas 949 obrigações menos do que as offerecidas á subscrição, visto que das 6.000 emitidas 1.533 estavam tomadas firmes.

No estado actual dos mercados, e na situação de incerteza em que o governo continuamente colloca as empresas particulares, não deixa de ser lisongeiro o resultado d'esta subscrição.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia das docas do Porto e caminhos de ferro Peninsulares

Em harmonia com o disposto no artigo 44.^o do estatuto, convidado os srs. accionistas a reunirem-se em sessão ordinaria, que deverá ter logar pelas 12 horas da manhã do dia 30 do corrente, na rua do Rosario, n.^o 5, para os fins designados nos artigos 31.^o, 42.^o, 49.^o e 51.^o e nas cartas convocatorias.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 avril 1896.

Depuis quelque temps les inquiétudes de la bourse ont encore augmenté à la suite de l'aggravation du conflit entre le gouvernement soutenu par la chambre et le sénat, et la volonté du ministère de ne tenir aucun compte des votes de défiance de cette assemblée.

En outre la présence dans la capitale du chancelier de l'empire Allemand, soit disant venu pour régler certaines affaires personnelles, le différent anglo-egyptien, la retraite de Ménélick, etc... sont autant de questions que la spéculation voudrait résoudre et bientôt, avant de s'engager. Aussi tous ces incidents réunis ont-ils atteint notre 3 % que nous retrouvons en baisse à 101,30 fr.

L'amortissable recule à 100,50 fr. et le 3 1/2 faiblit à 106,15 fr.

L'Italien finit à 83,50 fr. les nouvelles d'Afrique paraissant meilleures. On s'occupe activement à Rome de l'emprunt de 140 millions 4 %. L'émission serait limitée, dit-on, à 90 millions seulement, et à 98 %.

L'Extérieure (coupon détaché) cote 61,50 fr. en faiblesse, conséquence de l'effet de la déclaration du congrès de Washington en faveur de la reconnaissance de l'état de belligérance des cubains insurgés.

La Rente Portugaise 3 % reste à 27 fr.

L'obligation des Tabacs s'inscrit à 475 fr. (ex-coupon).

Le tableau des ventes par la Compagnie des Tabacs de Portugal du cinquième exercice (1^{er} avril 1895 au 31 mars 1896) présente une augmentation de 103.309 kil. soit réis 392:644:7953.

Les Fonds Russes continuent à être soutenus par les demandes du comptant.

Les Fonds Serbes sont immobiles.

Les Argentins et Brésiliens stationnaires.

Nous retrouvons la Banque de France à 3525 fr. et la Banque de Paris à 800 fr.

Le Comptoir National d'Escompte s'avance à 575 fr. L'assemblée annuelle est convoquée pour le 23 avril. Le dividende de l'exercice 1895 est fixé à 25 fr. comme celui de l'année précédente.

Le Foncier se tient à 635 fr.

Le Crédit Lyonnais est ferme à 765 fr.

Il n'y a pas de changement sur le Crédit Industriel et Commercial qui s'inscrit à 575 fr.

La Société Générale (ex-coupon d'avril) ferme à 510 fr., ainsi que l'a fait remarquer le rapport, l'année 1895 a vu se développer encore le service financier de cette société et son activité.

La première assemblée générale des actionnaires du Crédit franco-portugais a eu lieu hier 27 mars.

Après avoir entendu la lecture des rapports, les actionnaires ont, à l'unanimité, approuvé tels qu'ils étaient présentés par le conseil, les comptes de l'exercice 1895, qui n'a comporté que dix mois d'opérations. Le dividende y afférant a été fixé à 4 fr. 16 par action, sous déduction des impôts.

M. Cochard a été nommé commissaire des comptes pour l'exercice 1896.

Le Crédit mobilier s'avance à 67,50 fr.; toutes les actions Porto-Rico sont maintenant possédées par cet établissement.

Le Mobilier espagnol a été l'objet de bons achats aux environs de 55 fr.

— Le compartiment des actions de nos grandes compagnies de Chemins de fer ne s'est pas modifié dans son ensemble, mais la fermeté continue à y régner.

Parmi les chemins secondaires, le Sud de la France faiblit à 206,25 fr. On appréhendait évidemment une réduction de dividende.

Les Autrichiens restent stationnaires à 755 fr.

Les Lombards valent 235 fr. La plus value depuis le 1^{er} janvier atteint 1.277,808 fr.

L'obligation Portugaise 3 % se maintient ferme à 128 fr.

La cote des actions des Chemins espagnols est la même depuis un mois. Il en sera probablement ainsi jusqu'à la réunion des Cortés, qui vont être élues prochainement, car c'est seulement à ce moment que le gouvernement pourra faire connaître exactement ses vues sur la question des chemins de fer.

— Valeurs industrielles. — Le Suez ne s'éloigne guère de 3.265 fr. Depuis le 1^{er} janvier la plus value des recettes atteint 1.550.000 fr.

La Rente Foncière s'inscrit à 175 fr. L'accord est devenu définitif entre la Société et le Crédit Foncier pour le remaniement du taux des prêts.

Le Bec Auer se traite à 1.335 fr. Il se confirme qu'un dividende de 140 fr. sera proposé par le Conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires qui aura lieu le 16 avril.

L'Agence Havas termine à 290 fr.

Le Petit Journal se tient à 1.370 fr. Le dividende du dernier exercice s'est élevé à 70 fr. — en diminution de 5 fr. sur celui de l'année précédente. Les recettes de 1895 ont atteint 15.773.899 fr. et les dépenses 11.572.292 fr. laissant un bénéfice de 4.201.598 fr.

Le Figaro cote 945 fr. et la part Petit Parisien 935 fr.

— Le marché des Mines d'Or manque d'entrain depuis quelque temps déjà; il semble que nos voisins d'outre mer cherchent tous les moyens possibles pour troubler la place de Paris, et éloigner insensiblement les capitalistes français des valeurs sud-africaines.

Les valeurs de cuivre sont mouvementées.

Le Rio clôturé à 475 fr. et la Tharsis à 138 fr. — La direction de cette compagnie vient de déclarer pour l'exercice 1895 un dividende de 17 1/2 % soit 7 sh. par action, après avoir porté à la réserve £ 58.000 et reporté à nouveau £ 15.000. — Le dividende de 1894 avait été de 10 %.

L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa 15 de abril de 1896.

A situação da nossa praça continua a ser bastante difficil. Ao desalento tão accentuado dos operadores manifestado até aqui veio juntar-se o novo agravamento da crise economica que vae avassallando o paiz. O movimento commercial vae-se retrahindo e causando, por isso, inquietações e sobresaltos, não só pelas consequências inevitaveis da sua depressão, mas tambem e principalmente pelas prevenções que ha a tomar para prevenir quaesquer

difficuldades na época das liquidações. Os negocios de exportação estão bastante reduzidos, tanto por ter sido pouco prospero o anno agricola, como pela crise nas provincias ultramarinas.

As industrias estabelecidas ou ampliadas á sombra da protecção pautal estão outra vez inquietas. Por um lado não se sabe qual será a pauta minima dos tratados que o governo está a negociar, por outro as alterações á pauta, ultimamente decretada, sobrecarregando certas materias primas tornam impossivel a continuação do exercicio de industrias d'ellas dependentes. Nos Açores, onde a industria de lacticinios tem uma grande importancia, reina grande descontentamento pelo prejuizo que para ellas resultarão do recente tratado com a Hollanda. N'este archipelago uma crise alimenticia grave está egualmente inquietando e sobresaltando as populações.

As medidas de fazenda continuam a ser vivamente criticadas e combatidas. Apesar, porém, dos protestos a commissão de fazenda tem ainda em cima aggravado muitas das taxas propostas, como sejam as dos sellos dos jornaes e bilhetes de transporte nos caminhos de ferro. A classe commercial e industrial continúa no seu trabalho d'estudo das diversas propostas afim de formularem as suas reclamações, que já se diz não serão attendidas ainda mesmo que o governo desista, o que é mais provavel, de addiar para a sessão de 1897 a discussão e votação das principaes d'ellas. No entretanto o descontentamento é geral como geral é a inquietação dos que serenamente vão seguindo a marcha dos acontecimentos.

*

No principio da quinzena o conselho geral do Banco de Portugal resolveu baixar para 5 p. c. a taxa de desconto das lettras representando effectivas transacções commerciaes, por praso não superior a tres mezes, tendo pelo menos uma firma considerada de primeira ordem. Ha quem considere esta resolução como contraria ás disposições dos estatutos, julgando até ser este um dos casos em que o governo pôde intervir, porque a taxa de desconto deve ser uma só e pela indicada resolução ficam duas, uma de 5, outra de 6. O que as conveniências do commercio estavam ha muito pedindo era a redução da taxa de 6, que o banco tem mantido inalteravel desde janeiro (25) de 1891, a 5 p. c.

*

As inscrições d'assentamento regularam de 36,11 a 36,21, as de coupon de 36,02 a 36,06, as obrigações de 4 p. c. (1888) a 16:500, as de 4 1/2 p. c. (int. ass.) a 49:200 e as de coupon a réis 48:200. As obrigações prediaes (6 p. c. ass.) attingiram 94:000, as de 5 p. c. (ass.) a 91:000 réis. As obrigações Loanda-Ambaca ficam a 77:000 com tendencia para a alta, devendo provavelmente attingir 80:000 réis antes do fim do semestre. Accões do Banco de Portugal regularam de 124:300 a 124:600 réis, do Lisboa & Açores a 109:500, do Commercial de Lisboa de 108:500 a 109:500 réis, do Nacional Ultramarino de 62:800 a 63:000 réis.

*

Já deram entrada na Casa da Moeda as primeiras remessas de prata para a cunhagem da moeda para a provincia de Angola por conta do Banco Nacional Ultramarino. Concluiu os seus trabalhos a commissão encarregada de dar parecer sobre o regimen monetario na provincia de Moçambique. É de parecer que se estabeleça o systema mixto de moeda portugueza e de moeda ingleza (rupias) dando a esta valor cambial, retirando da circulação as patacas ou pesos estrangeiros.

*

Os cambios não soffreram alteração sensivel. O cheque sobre Londres regulou a 41 7/8 e 42, sobre Paris 682 e 680. Melhorou para 9 1/16 o cambio Rio-Londres.

*

A exportação de vinhos pela barra do Douro no mez de março ultimo, apesar de um pouco paralyzado este commercio, foi ainda assim superior á de igual mez do anno de 1895 em 216.729,70 litros, tendo sido exportados em 1896, 4.474.953,08 litros que pagaram de direitos 12.285:035 réis, e o valor dos mesmos em réis 761.925:000.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v.....	42	41 15/16	Desconto no Ban-	
» cheque.....	41 13/16	41 3/4	co de Portugal.	5 0/0
Paris 90 d/v.....	680	681	No mercado.....	5 0/0
» cheque.....	683	684	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	280	281	res.....	227
» cheque.....	284	285	Cambio Brazil...	9 1/16
Francfort 90 d/v.....	280 1/2	281 1/2	Premio libra.....	1:220
» cheque.....	284 1/2	285 1/2		
Madrid cheque.....	950	955		

COMMERCIO PORTUGUEZ

Resumo comparativo do movimento de mercadorias,
de janeiro a agosto de 1894-1895

Importação para consumo

	1894	1895
Animaes vivos.....	706:007	1.188:099
Materias primas para as artes e industrias	9.798:978	10.002:933
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	3.077:571	3.438:414
Substancias alimenticias	8.708:856	9.016:486
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	1.090:293	1.106:349
Manufacturas diversas.....	1.564:198	1.771:452
Taras	43:020	48:639
Somma.....	24.988:923	26.572:372
Ouro e prata em barra e em moeda.....	92:723	1.092:523
Total.....	25.081:646	27.664:895

Exportação nacional e nacionalisada

Animaes vivos.....	1.134:017	1.697:185
Materias primas para as artes e industrias	3.735:920	3.981:794
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	563:542	674:826
Substancias alimenticias	8.697:197	10.202:367
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	54:315	78:276
Manufacturas diversas.....	1.132:804	1.125:538
Somma.....	15.337:795	17.760:006
Ouro e prata em barra e em moeda.....	3.420:291	1.528:270
Total.....	18.758:086	19.288:276

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias.	Reexportação ...	7.372:270	6.267:126
	Transito.....	1.198:043	1.384:717
	Somma.....	8.570:313	7.651:843
Ouro e prata em barra e em moeda.....	-	-	540
Total	8.570:313	7.652:383	

Companhia Internacional dos Wagons-leitos

As previsões que por varias vezes se fizeram relativamente á prosperidade d'esta importante empresa foram justificadas pelos numeros seguintes:

A receita das carruagens leito e restaurantes, elevou-se, durante o periodo de 1 de janeiro a 20 de dezembro, a 6.481.775 francos, contra 5.600.194 durante periodo igual em 1894, isto é, houve o augmento de 881.579 francos.

O dividendo do exercicio de 1895, será de 30 francos.

Este resultado tão notavel foi obtido só pela exploração dos wagons-leitos e sem nenhuma cooperação das duas sociedades annexas (Sociedade Geral de Construcção e Companhia dos Grandes Hoteis).

A participação da Companhia dos Wagons-leitos n'estas duas empresas é de 2.812.700 francos para a primeira, e de 3.250.000 para a segunda.

A companhia dos Grandes Hoteis foi fundada ha pouco mais de 20 mezes, estando por consequencia ainda no seu periodo de formação.

O primeiro exercicio de 8 mezes deixou o prejuizo de 45.000 francos, o segundo exercicio, começado em 16 de outubro de 1894 e fechado em 15 de outubro de

1895, deu um lucro de 57.000, o qual veio cobrir a perda anterior, havendo ainda um saldo positivo.

D'aqui se deve concluir que, passado este primeiro periodo de organização, a nova Companhia poderá contar com bons lucros.

Os Hoteis explorados actualmente são:

Avenida Palace, em Lisboa; Riviera Palace, em Nice; Hotel Internacional, em Brindisi; Pera Palace, em Constantinopla; Summer Palace, no Bosphoro; Ghesireh Palace, no Cairo; Maloya Palace, em Engadine, e o ultimo adquirido, Hotel de la Plage, em Ostende.

Atravez da Siberia

A linha do transsiberiano será, pela sua extensão, a mais importante de todo o mundo, pois medirá 7.560 kilometros, de Tcheliabinsk a Vladivostok.

O ponto inicial da grande linha é Tcheliabinsk, estação pertencente á rede dos caminhos de ferro da Russia.

A sua primeira direcção é para leste, atravessando as planicies banhadas pelo rios Tobal, Irtych e Obi. A partir de Krasnoïarsk, a linha inflecte-se para o sudoeste para ganhar Irkutsk e depois contornar a extremidade meridional do lago Baikal, seguindo durante algum tempo pela sua margem oriental.

Dirigindo-se depois para o nordeste, atravessará os valles de Ingoda, Chilka, Amur e Oussouri até Vladivostok, seguindo um traçado que não está ainda bem determinado por serem aquellas regiões quasi desconhecidas.

A enorme linha não sahirá nunca do territorio russo.

Para que a linha possa transpôr os grandes rios Tobal, Irtych, Obi e Tchoulum, serão indispensaveis pontes de grandes dimensões e de difficil construcção.

A travessia da cadeia de montanhas Sainsk, perpendiculares á direcção da linha entre Krasnoïarsk e Irkutsk apresentará enormes difficuldades.

A impetuosidade dos rios, a sua transformação durante o inverno em immensas lagôas que depressa gelam, serão tambem obstaculos difficeis de vencer.

Os trabalhos de construcção começaram em 1891, sendo atacados simultaneamente pelos dois extremos da linha.

A parte occidental ficou concluída até Omsk em fins de 1894; a parte oriental, entre Vladivostok e Grafaskaia, está muito adeantada.

Foi depois resolvido abandonar este systema, passando a trabalhar-se de modo a estabelecer no mais curto praso um caminho, parte fluvial e parte ferreo, ligando os troços da linha aos grandes rios russos que são navegaveis.

Seguindo esse plano, a secção onde os trabalhos se fazem com maior actividade é a de Atchinsk, sobre o Tchoulum, affluente do Obi em Krasnoïarsk sobre o Jenissei.

Outros processos serão adoptados. De Irkutsk, por exemplo, uma linha attingirá o lago Baikal, que será atravessado por vapores que conduzirão passageiros e mercadorias.

Quando esse lago gelar, em lugar de vapores adoptar-se-ha uma linha ferrea ligeira assente sobre o proprio gelo.

A despesa para a construcção d'esta gigantesca obra foi calculada em 350.210.500 rublos.

Desde 17 de janeiro que foi aberta á exploração a secção Tcheliabinsk-Ekaterinenburgo no Ural. Em consequencia d'isto o caminho de ferro siberiano está já em communicacão directa com S. Petersburgo e,

como a extremidade oriental da rede siberiana, que no anno passado ficava nas margens do Obi, chega hoje até Krasnoïarsk, a capital da Russia está ligada directamente a Jenissei.

Estre os dois terminus a distancia é já de 4.600 kilometros. Construidos mais 500 kilometros, o transsiberiano egualará a extensão do transcontinental americano, cujo percurso entre Nova-York e S. Francisco é de 5.100 kilometros.

Os trabalhos são feitos com ardor tal, na ultima secção, que a sua conclusão terá logar antes de 1.900, anno marcado para tal effeito.

Actualmente metade dos 2.400 kilometros que falta atravessar para attingir o oceano Pacifico, será, pelo menos durante o verão, percorrida pelos vapores do lago Baikal e Amur.

LINHAS PORTUGUEZAS

Ponte do Jamor. — Procede-se com toda a actividade á construcção d'esta ponte que deverá estar concluida no praso de cinco mezes. Foi adjudicada, como dissémos, á Empresa Industrial Portugueza por 56.945.000 réis.

Novo pedido de linha. — Foi ha dias distribuido na camara dos deputados um folheto contendo um pedido, feito pelo sr. Lazaro Bensabat, em nome de uma companhia ingleza, para a concessão de um caminho de ferro de Ambaca a Malange com um ramal para Lunda, e de Malange para Mossamba, com um ramal para Peho e outro para o Bihé, e mais a concessão de 1.000.000 hectares de terrenos na região do Bihé e de 3.000.000 hectares na de Lunda, tendo a tal companhia o direito exclusivo de construir e explorar, nos terrenos concedidos, estradas, canaes, caminhos de ferro, postos telegraphicos, etc., o de exercer ou aucto- rizar o exercicio da industria mineira, etc. Offerece-se a dar 60.000 libras em acções ao governo, e outros premios de consolação aos institutos de beneficencia.

O negocio não era mau...

Ora ainda não terão percebido estes senhores que nós já temos nas nossas possessões inglezas de mais?...

Carris do Porto. — Vão muito adeantados os trabalhos na estrada marginal da Foz, para o estabelecimento da tracção electrica nos carros americanos, como a que já existe na rua da Restauração.

Os carros que vão ser postos em circulação são muito elegantes, fazendo differença dos que já existem, nas plataformas, que são mais espaçosas e fechadas com uma porta metallica, tendo apenas um estribo de cada lado. Um dos carros já está assente sobre o leito.

Valle do Corgo. — Estão quasi concluidos os estudos do traçado d'este caminho de ferro, incumbidos aos distinctos engenheiros srs. Antonio Sarmiento e Armin- do de Andrade, esperando-se que estejam completos em breves dias, encetando-se em seguida os estudos de gabinete.

Depois de feitos todos os trabalhos que permittam conhecer a despesa total da construcção, desde a Regoa até Villa Real, reunirá a grande commissão, eleita em 14 de fevereiro, para se occupar da organização da companhia que tome a seu cargo a construcção e explora- ção da linha.

Loanda a Ambaca. — Vae abrir mais um troço d'esta linha até Bába, e conta-se que d'aquí a um anno a ex- ploração até Ambaca esteja aberta.

A companhia vae activar os estudos para Malange.

No Poço do Bispo. — A companhia real, obviando aos inconvenientes que causa ao publico a interrupção da passagem de nivel no Poço do Bispo durante o tempo em que o comboio de mercadorias tem que andar em manobras, resolveu, em 4 do corrente, proceder á con- strucção de uma *passerelle* n'aquelle logar.

LINHAS HESPAÑOLAS

Caminho de ferro do Norte. — Os engenheiros da divisão dos caminhos de ferro do norte, que foram a Bilbao com o fim de inspecionar as linhas ferreas da região, visitaram tambem as obras do caminho de ferro de Santander a Biscaia.

Noguera-Pallaresa. — Foi approvedo o novo orçamento dos trabalhos a fazer na linha de Noguera a Pallaresa na importancia de 5.710 pesetas.

Combinação de tarifas. — Estão tendo actualmente frequentes reuniões em Madrid os chefes dos serviços do trafego das com- panhias do Norte, Madrid-Zaragoza e Alicante e de Tarragona a Barcelona e França para tratar da preparação da infinidade de tarifas a estabelecer em consequencia do accordo a que chega- ram todas as linhas referidas, como noticiámos quando d'esse importante assumpto se tratou.

O novo jogo de tarifas a estabelecer terá o caracter de per- manente, pelo menos enquanto durar a harmonia que hoje rei- na. E' este o epilogo da luta travada ultimamente entre as tres linhas competidoras.

Estação de Cadiz. — O commando geral do segundo corpo de exercito resolveu favoravelmente o projecto definitivo da nova estação do caminho de ferro de Cadiz. No informe pede-se uma pequena modificação que consiste na construcção de um cami- nho militar de 10 metros de largo ao redor das fortificações, de- fendido por uma valla de madeira ou uma verga de ferro.

Salamanca a Bejar. — Foram dadas ordens para se inaugurar o caminho de ferro transversal na secção entre Salamanca e Bejar. O novo serviço deve começar hoje.

Torralba a Soria. — Contra toda a expectativa e contra o que é corrente em exploração de caminhos de ferro, esta linha dimi- nue de rendimento de anno para anno, sem haver para isso causa conhecida, a não ser a maneira muito especial de administral-a, com a qual se está perdendo presentemente todos os elementos de trafego.

O producto da linha em questão em 1894 foi de	247,833	pesetas
" " " " 1895 "	192,990	"
Diminuição em 1895	55,833	"

Explorando-se em ambos os annos o mesmo numero de kilo- metros — 104 — o producto annual kilometrico foi, por consequen- cia em 1894 de 2.383,00 pesetss, em 1895 de 1.846,15 pesetas, isto e: houve a diminuição de 536,85 pesetas por kilometro.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

As linhas francezas alteraram a marcha de algum dos seus comboios de modo a egualar á dos grandes expressos da Ingle- terra e da America.

Durante o corrente anno a Companhia d'Orleans organizará dois comboios que transporão a distancia entre Paris e Bordeus em 7 horas em logar de 8 h. e 43'. A companhia de Leão fará circular dois comboios entre Paris e Marselha, que gastarão n'es- te percurso 11 h. 30' em logar de 13.

Este augmento de velocidade será obtido apenas nos percur- sos em patamar e na subida das rampas, porque na descida será sempre mantida a marcha antiga dos comboios, o que melhor garantirá a segurança dos passageiros.

Durante o anno de 1895 foram de pouca importancia as módi- ficações que soffreu a extensão da rede ferro-viaria de França.

As grandes linhas apenas inauguraram 80 kilometros de via, o que eleva a 36.595 kilometros a extensão total de todas ellas.

Os caminhos de ferro locais tiveram desenvolvimento muito pequeno, pois só augmentaram 141 kilometros, medindo hoje toda a rede 3.871 kilometros de extensão.

Foi pedido durante o anno auctorização para se construir 153 kilometros de via estreita.

A sociedade industrial dos motores electricos e de vapor sys- tema Heilmann, que é a concessionaria dos accumuladores de

carga rapida, Muller e Tudor, obteve o direito exclusivo de explorar até 1910, as seguintes linhas de tremvias de Paris e departamento do Sena:

Da Magdalena a Courbevoie, pela ponte de Neuilly; da Magdalena a Neuilly; da Magdalena a Courbevoie, pela ponte de Bineau; da Magdalena a Levallois-Perret e da porta Maillot a Saint-Ouen. A tracção será exclusivamente por meio de acumuladores.

INGLATERRA

O conselho do condado de Londres resolveu negar todas as concessões para o estabelecimento de tremvias electricos com correntes aereas.

Foi recentemente adoptada a iluminação electrica nas caruagens do caminho de ferro de Great Northern Railway, na Irlanda, no trajecto entre Drogheda-Dublin.

As lampadas empregadas n'esta experiencia são alimentadas por pequenos dynamos collocados debaixo de cada vehiculo e postos em movimento por meio do eixo do proprio wagon. Cada wagon leva, por esta forma, o seu dynamo e tambem uma bateria de acumuladores que serve de regulador e ao mesmo tempo alimenta as lampadas durante a paragem do comboio nas estações.

CHINA

Um jornal americano dá conta de que se formou um syndicato anglo-americano que tomará a seu cargo a construcção de um caminho de ferro de Pekin a Hankow, n'uma extensão de cerca de 800 kilometros.

O capital do estabelecimento será fixado em 40 milhões de taëls, dos quaes 10 serão fornecidos pelo syndicato constructor e os restantes 30 milhões pela subscrição que se abrirá na China.

A linha será de via normal e calcula-se que o seu custo não excederá de 40.000 taëls por milha ou approximadamente 100.000 francos por kilometro.

PATENTES DE INVENÇÃO

Patentes de invenção concedidas provisoriamente

Augusto d'Oliveira Gomes — Precinto de folha ou ferro estanhado, para coberturas de batoques de quaesquer vasilhas, evitando derrames e subtracção de liquidos — 5 annos.

Augusto d'Oliveira Gomes — Novo processo de abertura facil de latas de conservas, por meio de um arame — 5 annos.

Axel Elis Malmstrom — Aperfeiçoamento nos fogões de petroleo com bicos sem torcida — 5 annos.

Emilio Estacio — Um tonico estomacal denominado espumantina esterilizada — 3 annos.

Adjuto Maria de Pina Castello Branco — Liquido para limpar e lustrar metaes — 3 annos.

Carl Moradelli — Aperfeiçoamento nos engates das viaturas do caminho de ferro — 1 anno.

Heinrich Simons — Apparelhos destinados á massagem dos musculos faciaes — 1 anno.

Orrin Burton Peck — Aperfeiçoamento em separadores centrifugos, que produzem a agitação do material, enquanto está submergido sobre a superficie rotatoria de separação, auxiliando assim o processo — 15 annos.

Orrin Burton Peck — Aperfeiçoamento em separadores centrifugos, por meio dos quaes as correntes aquosas são seguras sobre a superficie rotatoria de separação, sendo a sua força variavel — 15 annos.

Orrin Burton Peck — Aperfeiçoamento em separadores centrifugos, dos quaes resulta o material em estado de submersão formar um canal ou passagem cuja largura pôde ser variada — 15 annos.

John Albert Fairbanks — Aperfeiçoamento nas boias de alarme — 1 anno.

James Gilman — Um forno (muffla) para fixar as tintas de pintura das faianças ou porcellanas, pelo aquecimento gradual, continuo e simultaneamente crescente e decrescente das peças pintadas, antes ou depois de vidradas — 2 annos.

Eugéne Worms — Um novo processo para curtir pelles pela combinação de elementos mechanicos, physicos e chimicos, e com exclusão do emprego de acidos — 5 annos.

Luiz Fausto Guedes Dias — Um melhoramento na obtenção das armas de guerra portateis do systema Manlicher — 1 anno.

Alexandre Dunbar — Aperfeiçoamentos no machinismo para o acabamento de aduelas e a reunião d'estas para formar barris, cascos e outro vasilhame — 15 annos.

Guilherme João Carlos Henriques — Aperfeiçoamentos em machinas pneumaticas de escrever, importando simplificação das peças e maior rapidez e nitidez no trabalho executado — 10 annos.

MERCADO DE METAES

Cotações da casa Lewis Lazarus & Sons, de Londres

Londres, 10 de abril de 1896.

Cobre. — Baixou mais $\frac{6}{3}$ por tonelada. Em primeira mão, depois de transacções feitas a £ 44 $\frac{16}{3}$ a dinheiro e £ 45 a 3 mezes, houve depressão de valores em consequencia de vendas avultadas, vendendo-se umas 1.100 toneladas a £ 44 $\frac{10}{3}$ a dinheiro e a £ 44 $\frac{13}{3}$ a 3 mezes. Em segunda mão negociaram-se mais 700 toneladas a £ 44 $\frac{10}{3}$ e $\frac{12}{6}$ para datas até fim de maio; £ 44 $\frac{13}{3}$ e $\frac{16}{3}$ a 3 mezes, fechando a £ 44 $\frac{11}{3}$ a dinheiro; £ 44 $\frac{16}{3}$ a 3 mezes. Preço da liquidação £ 44 $\frac{12}{6}$.

Estanho. — Baixou $\frac{5}{-}$ por tonelada. De manhã venderam-se 250 toneladas a £ 59 $\frac{10}{-}$ e $\frac{12}{6}$ a dinheiro; £ 60 $\frac{2}{6}$, £ 60, e mais tarde £ 60 $\frac{3}{9}$ a 3 mezes. A tarde mais 80 toneladas a £ 59 $\frac{13}{9}$ e $\frac{12}{6}$ a dinheiro, £ 60 $\frac{5}{-}$, $\frac{3}{9}$ e de novo $\frac{5}{-}$ a 3 mezes, fechando a £ 59 $\frac{12}{6}$ a dinheiro; £ 60 $\frac{5}{-}$ a 3 mezes. Preço de liquidação £ 59 $\frac{12}{6}$.

Ferro. — Preços de liquidação: Scotch, $\frac{46}{5}$; Middlesbro', $\frac{38}{1}$; Hematite, $\frac{48}{3}$ por tonelada.

Prata. — Sem alteração a 31 $\frac{3}{16}$ d. por oz. Standard; 33 $\frac{5}{8}$ d. por oz. fino.

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

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

Zinco. — £ 15 $\frac{10}{-}$ por tonelada.

Antimonio. — £ 30 por tonelada.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de 2 cruzamentos completos e 6 croximas reversíveis

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 22 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 2 cruzamentos completos e 6 croximas reversíveis, 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 18.000 réis.

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

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, 24 de março de 1896.

Lançe comprehendido entre a estação do Porto, em Campanhã, e a estação central

Pelo presente se faz publico que, no dia 30 de maio do corrente anno, á 1 hora da tarde, no governo civil do Porto, e perante o ex.^{mo} conselheiro governador civil, se ha de proceder ao concurso publico para a adjudicação da construcção da parte restante dos tunneis e continuação da trincheira da estação central d'estes caminhos de ferro.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 2.100.000 réis e o definitivo será de 5 % da importancia total da arrematação.

O projecto da obra, condições da arrematação e caderno de encargos, podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã até ás 3 da tarde, na divisão do serviço de via e obras d'estes caminhos de ferro, na estação do Porto, em Campanhã. Porto, 28 de março de 1896.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de 200.000 escapulas de ferro

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 30 do corrente, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 200.000 escapulas de ferro.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 97.000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria dos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem d'esta direcção.

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

Lisboa, 9 de abril de 1896.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de massaroquinha

No dia 6 de maio, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 36.000 kilogrammas de massaroquinha.

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, 6 de abril de 1896.

Prorogação do praso para o concurso de material fixo da via

Esta Companhia prorroga, até 6 de maio proximo futuro, o praso para o concurso de carris, cruzamentos completos, croximas, agulhas, barretas, parafusos, tirefonds, escapulas etc., que estava annuciado para 22 do corrente, cujas condições e desenhos continuam a estar 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, 6 de abril de 1896.

Fornecimento e montagem dos taboleiros metallicos das pontes de Arzilla 204,880, Barro do Mago 253,480, da linha do norte, e Quatorze, 132,060 e Caia 272,070, da linha de leste.

Deposito provisorio 547\$500. Base de licitação 21:900\$000

No dia 6 de maio proximo futuro, pelas 2 horas da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão recebidas propostas para o fornecimento e montagem dos taboleiros metallicos das pontes acima indicadas.

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

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

Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me para com a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes a construir e montar os taboleiros metallicos das pontes de Arzilla, 204,880, Barro do Mago, 253,480 da linha do norte, e Quatorze, 132,070 e Caia 272,070 da linha de leste, na conformidade das condições patentes durante o praso d'este concurso e das quaes tomei pleno conhecimento pelo preço total de réis... (por extenso e letra intelligivel.) Lisboa, 7 d'abril de 1896.

Fornecimento e montagem dos taboleiros metallicos das pontes de Antuan, 286,860, Silvalde, 313,660 e Rio Largo 317,743 da linha do norte, e Valle de Fernando 176,395, Villa Nova 39,838 da linha de leste.

Deposito provisorio 196\$670. Base de licitação 7.860\$000

No dia 6 de maio proximo futuro, pelas 2 horas da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão recebidas propostas para o fornecimento e montagem dos taboleiros metallicos das pontes acima indicadas.

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

As propostas serão endereçadas á direcção da companhia na estação central de Lisboa (Rocio), com a indicação no sobrescripto: «Proposta para os taboleiros metallicos das linhas de norte e leste» e redigidas segundo a formula seguinte:

Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me para com a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes a construir e montar os taboleiros metallicos das pontes de Antuan, 286,860, Silvalde, 313,660 e Rio Largo 317,743 da linha de norte, e Valle Fernando, 176,395 e Villa Nova 39,838 da linha de leste, na conformidade das condições patentes durante o praso d'este concurso e das quaes tomei pleno conhecimento pelo preço total de réis... (por extenso e letra intelligivel). Lisboa, 7 de abril de 1896.

Fornecimento de anilhas de feltro

No dia 13 de maio, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 3.300 anilhas de feltro para caixas de lubrificação.

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

Typ. do Commercio de Portugal, rua Ivens, 35.

M. Gonsalves

Cirurgião-Dentista

RESIDENCIA

L. do Calvario, 22, 2.º

CONSULTORIO

R. N. do Almada, 69, Lisboa.

EXPOSIÇÃO IMPERIAL

AVENIDA-PALACE

Aberta todos os dias das 2 ás 11 da noite

ENTRADA 100 RÉIS

ESPLENDIDAS COLLECÇÕES DE

50 vistas de cada paiz, variando sempre cada semana

DURANTE ESTA SEMANA

LISBOA-BELEM E MAFRA

Guia Official dos Caminhos de Ferro de Portugal

UNICA publicação auctorizada pelas DIRECÇÕES

Proprietarios: fundador

José Duarte do Amaral & L. Mendonça e Costa

director

PREÇO 50 RÉIS

Companhia de seguros Fidelidade

FUNDADA EM 1835

CAPITAL 1.844.000\$000 RÉIS

LISBOA

13, Largo do Corpo Santo

ESCRITORIOS

LISBOA

Praça do Commercio

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TANTO TERRESTRES COMO MARITIMOS

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

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

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 a Estação Central.—Etablissement 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, 74—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, theatres, bains. Ascenseur, poste.

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

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

LISBOA Hotel Francfort.—T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio—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.—Redueção 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 Cuccos—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 á descreção—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 sallas e quartos, banhos Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diários.

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—illuminação electrica—luxuosos pateos—sala de jantar para 200 pessoas—banhos.

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

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

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

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

ROMA Grande Hotel Continental.—Proximo da Estação Central e de todas as antiguidades e attractivos, na parte mais 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.

TONICO AMARELLO



MARCA REGISTRADA

Magnifico especifico que tem a propriedade de dissolver e limpar as materias que a transpiração acida e oleosa deixa sobre couro cabelludo.

O Tónico Amarello limpa rapidamente a caspa e restitue o brilho natural ao cabelo.

SILVA TEDESCHI

Pharmacia Barreto—Rua do Loreto, 24 e 30—Lisboa

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.

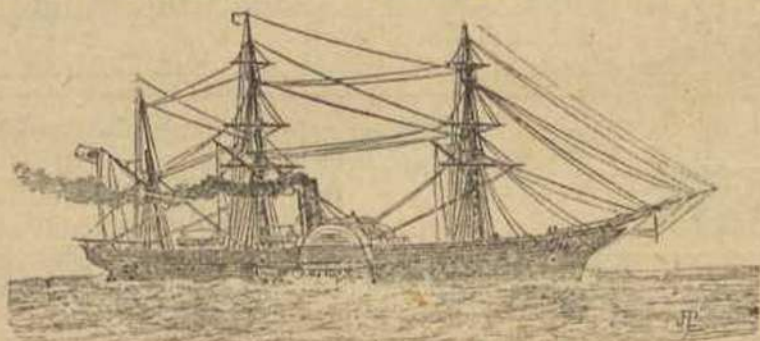
Deposito: rua Nova do Almada, 79

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

BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

NORDDEUTSCHER LLOYD



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 accettazione 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

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, inflammções de quaesquer orgãos, utero, ovario, ntestinos laucorrhéas, anemia e chlorose.

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

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



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

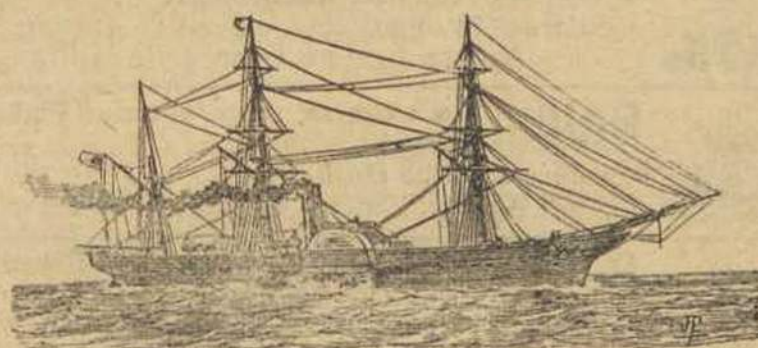
Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

O paquete **MAGDALENA**, sahirá a 20 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 incomodos 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 Capellistas, 31, 1.º

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

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

ANNEXO AO N.º 200 DA
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

TARIFA ESPECIAL N.º 4 — PEQUENA VELOCIDADE

(APPROVADA PROVISORIAMENTE POR DESPACHO DE 3 DE MARÇO DE 1896)

(Para começar a vigorar em 15 de abril de 1896)

Transporte de madeiras

1.º grupo: madeiras faceadas ou aparelhadas de pinho, casquinha ou pitch-pine, para obra de carpinteria.

2.º grupo: madeiras em bruto ou serrada, rolos, postes telegraphicos, travessas, barrotes, vigas, lâbuas, madeira para caixas de fructa, etc.

BASES

Designação	Percursos					
	Até 100 kilometros		De 101 a 200 kilometros		Alem de 200 kilometros	
	Typo por 1:000 kilogrammas e kilometro	Minimo cobravel por 1:000 kilogrammas	Typo por 1:000 kilogrammas e kilometro	Minimo cobravel por 1:000 kilogrammas	Typo por 1:000 kilogrammas e kilometro	Minimo cobravel por 1:000 kilogrammas
1.º grupo	25	1\$000	20	2\$500	15	4\$000
2.º grupo	17	680	15	1\$700	10	3\$000

Minimo de expedição ou pagando como tal { 2:000 kilogrammas não excedendo a madeira o comprimento de 6 metros.
6:000 kilogrammas se a madeira tiver mais de 6 metros mas não exceder a 12 metros.
9:000 kilogrammas se a madeira tiver mais de 12 metros e não exceder a 16 metros.

CONDIÇÕES

1.ª Os excedentes dos pesos minimos acima designados serão taxados por fracções de 100 kilogrammas.

2.ª Alem dos preços estabelecidos, cobrar-se-hão as despesas accessorias pelo peso effectivo transportado em conformidade com a respectiva tarifa.

3.ª É ampliado por mais quatro dias o praso da expedição, transporte e entrega, concedido pelo regulamento.

4.ª É concedido o praso de dez dias de armazenagem gratuita nas estações de chegada.

5.ª Estes transportes ficam sujeitos ás condições da tarifa geral em tudo que não for contrario ás disposições da presente tarifa.

6.ª Fica annullada e substituida pela presente a tarifa especial n.º 4 de pequena velocidade de 22 de junho de 1888.

Lisboa, 4 de março de 1896.

O director,

J. P. Favares Trigueiros.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com a Sociedade dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal

TARIFA INTERNACIONAL M. L. N.º 2—GRANDE VELOCIDADE

Para transporte de

PASSAGEIROS

Com bilhetes de ida e volta

Desde 1 de Maio de 1896

Praso de vali- dade — Dias	De Elvas às estações abaixo indicadas ou vice-versa	Classes	Preço em reis	Preço em pesetas
10	V. d'Alcantara, S. Vicente e Cáceres...	1. ^a	2\$430	13,50
		2. ^a	1\$890	10,50
		3. ^a	1\$080	6,00
20	Madrid.....	1. ^a	9\$450	52,50
		2. ^a	7\$020	39,00
		3. ^a	4\$320	24,00

Condições

1.^a Estes bilhetes são validos para todos os comboios ordinarios, que tenham ligação em Torre das Vargens entre as estações portuguezas supra indicadas e o ramal de Cáceres, e em Valencia d'Alcantara com os comboios hespanhoes.

Os passageiros de 1.^a classe, portadores de bilhetes d'esta tarifa, teem direito a occupar, desde ou até Torre das Vargens, logares de luxo sempre que os haja disponiveis, e pagando os supplementos previstos na tarifa respectiva.

2.^a E' concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem; os excedentes serão taxados pelos preços da Tarifa Geral combinada de grande velocidade, e em conformidade com as condições da mesma.

3.^a Não se concede meios bilhetes.

4.^a As mudanças de classe serão cobradas pelas diferenças do preço da presente.

5.^a Os passageiros portadores d'estes bilhetes não poderão ficar em outra estação que não seja a indicada no seu bilhete, como destino; caso o façam, terão que pagar a diferença entre o preço do seu bilhete e o que lhe corresponderia pagar pelos preços das Tarifas Geraes das duas Companhias, desde a estação de origem.

6.^a Ficam em tudo o mais em vigor as condições das Tarifas Geraes de cada uma das linhas, quando não sejam contrarias ás disposições da presente.

7.^a Pela presente é annullada e substituida a tarifa combinada M. L. n.º 6 de 12 de Abril de 1890.

Operações aduaneiras

1.^a As bagagens procedentes de Portugal e destinadas a qualquer das estações do visinho reino, comprehendidas n'esta tarifa, são verificadas pela alfandega hespanhola em Valencia d'Alcantara.

2.^a As bagagens procedentes de Hespanha, são verificadas pela alfandega portugueza nas estações de Marvão ou Castello de Vide.

3.^a As bagagens que entrarem em Portugal por qualquer das fronteiras de Elvas ou Valencia d'Alcantara para reentrarem em Hespanha pela outra, atravessam o reino em livre transito, sem que sejam verificadas pelas alfandegas portuguezas, ou tenham a supportar quaesquer gastos.

OBSERVAÇÃO IMPORTANTE

A estação de Elvas acceitará para pagamento d'estes bilhetes, moeda hespanhola ao par (180 réis por peseta).

Lisboa, 1 de Abril de 1896.

O Administrador-Director da Companhia

H. E. Boyer

PEQUENA VELOCIDADE

Tarifa Especial N.º 13

TRANSPORTE DE MERCADORIAS DIVERSAS
DE

FIGUEIRA A PAMPILHOSA

Em transito á destinação das Estações de
MEALHADA AO PORTO E MAIS ALÉM
ou vice-versa

DE FIGUEIRA A PAMPILHOSA OU VICE-VERSA

Preço por tonelada incluindo despesas accessorias

1. ^a serie.....	Réis	1\$450
2. ^a "	"	1\$300
3. ^a "	"	1\$000
4. ^a "	"	620
5. ^a "	"	600
6. ^a "	"	480
7. ^a "	"	240

CLASSIFICAÇÃO

MERCADORIAS	SERIES		MERCADORIAS	SERIES	
	Até 499 kilogrammas	Desde 500 kilogrammas		Até 499 kilogrammas	Desde 500 kilogrammas
A					
Adnellas.....(*)	3	4	Alhos.....	4	5
Adubos.....	4	7	Almagre.....	4	7
Aguardente	3	5	Alvaiade em barris.....	4	7
Agua em garrações ou em garra- fas, botijas e frascos, encaixo- tados ou em gigos.....	4	7	Amarras de ferro.....	4	7
Agua-pé.....	4	7	Amido (pós de gomma).....	2	3
Agua-raz	4	7	Anil.	4	7
Alcatrão	3	4	Antimonio	4	7
Alfarroba	4	7	Ancoras.....	4	7
Algodão em fio.....	4	7	Aparas de cartão e papel.....	4	6
Algodão em rama, em ballas ou baldos	4	7	Apparelhos inodoros e para gaz.	4	4
			Arame de todas as classes (rede e rolos.....	4	7
			Arcos de madeira para pipas, etc.(*)	3	4
			Archotes.....	4	7

MERCADORIAS	SERIES		MERCADORIAS	SERIES	
	Até 499 kilogrammas	Desde 500 kilogrammas		Até 499 kilogrammas	Desde 500 kilogrammas
Ardosia.....	4	7	D		
Arroz.....	4	7			
Arvores e arbustos.....	1	2			
Asphalto..... (*)	4	5			
Assucar.....	4	7			
Azeite em cascos, odres ou barris	4	5	Drogas finas (em caixas, latas ou garrafas)	4	7
Azulejos.....	4	7	Drogas ordinarias (a granel, em sacco, barricas, garrações, surrões, barris ou tambores de ferro).....	4	7
B			E		
Bacalhau.....	4	7	Encerados.....	4	7
Baga de sabugo e louro..... (*)	4	5	Enxofre em pedra ou flôr.....	4	7
Bagaco de azeitona.....	4	6	Esparto em bruto..... (*)	3	4
» de uva.....	4	7	Especiarias.....	4	7
Banhas em potes e barris.....	4	7	Estanho em bruto..... (*)	4	5
Batatas.....	4	7	Estopa em rama ou cardada....	4	7
Bebidas espirituosas.....	4	7			
» fermentadas.....	4	7	F		
» refrigerantes.....	5	5	Farelos e farinhas emballadas..	4	7
Beterraba..... (*)	4	5	Feno verde ou prensado.....	4	7
Betumes.....	4	5	Ferragens ordinarias emballadas	4	7
Bolacha emballada.....	4	7	Ferramentas ordinarias.....	4	7
Bolotas.....	4	7	Ferro e aço em arcos, barras, chapa, folha e lingotes..	4	7
Borras d'algodão..... (*)	3	3	Ferro forjado e aço em obra ordinaria.....	4	7
» de vinho.....	4	7	Ferro em fundições ordinarias e em obra de caldeireiro.	4	7
Breu..... (*)	3	4	Fio de lã ou linho.....	2	3
Brim para velame.....	4	7	Folha de Flandres em bruto....	4	7
Briquetes (agglomerados) de carvão de pedra..... (*)	4	5	» » » em obra.....	4	7
Bronze em bruto.....	4	7	Forragens verdes ou prensadas(*)	2	4
» em obra.....	4	7	Fructas seccas.....	4	4
C			» verdes.....	4	4
Cabos, cordas e cordelaria.....	4	7	G		
Cacau em sacco.....	4	7	Galha.....	4	7
Café em sacco.....	4	7	Gesso.....	4	7
Calafeto.....	4	7	Graxa de lustro.....	2	3
Calçado.....	1	3	Grossaria, canhamaco.....	4	7
Cal hydraulica ou commum....	4	7	Grude.....	4	7
Cannos de barro ou grez... (*)	4	5	Guano.....	4	7
Cantaria em bruto desbastada ou em obra ordinaria..... (*)	4	5	I		
Caparosa.....	4	7	Impressos emballados.....	1	1
Carnes frescas, fumadas ou salgadas.....	3	3	Instrumentos agricolas.....	4	7
Cartão.....	2	3	J		
Carvão de pedra.....	4	7	Junco em bruto..... (*)	3	4
» vegetal..... (*)	3	4	L		
Casca para cortumes..... (*)	2	2	Lã em bruto, lavada ou suja...	4	7
Castanhas..... (*)	4	4	Ladrilhos mosaicos..... (*)	3	4
Cautchouc em obra.....	4	7	Lagedo.....	4	7
Cebolas.....	4	5	Latão em bruto..... (*)	3	4
Cera em bruto ou em velas.....	4	7	Latão em obra ordinaria.....	1	2
Cereaes (trigo, aveia, cevada, centeio, milho e favas seccas). (*)	4	5	Legumes seccos..... (*)	4	5
Chá.....	4	7	» verdes..... (*)	4	4
Chapéus de feltro ordinarios...	4	7	Letras de imprensa (chumbo)...	4	4
Chocolate.....	4	7	Liaças de vimes..... (*)	3	4
Chloreto de cal.....	4	7	Lignites.....	4	7
Chumbo em bruto..... (*)	4	5	Linho em rama ou cardado....	4	7
» em obra ordinaria... (*)	4	5	Livros.....	4	7
» de caça.....	4	7	Lona.....	4	7
Cimento em barricas.....	4	7	Louça de barro (encarnada ou preta) sem responsabilidade...	4	7
Cobre em bruto..... (*)	3	4	Louça ordinaria (pó de pedra) sem responsabilidade.....	4	7
» em obra ordinaria.....	4	7	Louça fina (sem responsabilidade)	4	7
Coke..... (*)	4	5			
Colla.....	4	7			
Conservas alimenticias.....	4	7			
Coiros e pelles cortidas ou sola..	4	7			
» » » frescas e seccas..	4	4			
» de polimento.....	4	7			
Cortiça em bruto..... (*)	2	2			
» em quadrados ou rolhas.	1	2			
Cremor tartaro.....	4	7			
Crina em bruto.....	4	7			
Crystaes finos.....	4	7			
Cutelaria ordinaria.....	4	7			

MERCADORIAS	SERIES		MERCADORIAS	SERIES	
	Até 499 kilogrammas	Desde 500 kilogrammas		Até 499 kilogrammas	Desde 500 kilogrammas
M					
Machinas e machinismo (excepto de costura).....	3	4	Sardinha salgada.....(*)	5	5
Machinas de costura emballadas	4	7	» em latas (encaixotadas).	2	3
Madeiras exoticas em bruto.....	4	7	Sarro de vinho.....	4	7
Manteiga em latas ou barris....	4	7	Sebo em pão ou em rama.....	4	7
Margarina.....	3	3	» refinado e margarina.....	4	7
Marmore e alabastro em bruto ou desbastado.....(*)	4	5	» em vellas.....	3	4
Massas alimenticias.....	4	7	Semeas.....	4	7
Mel.....	4	7	Serradura.....(*)	4	4
Melaço.....	4	7	Soda em barricas.....	4	7
Minérios (excepto os preciosos).(*)	4	5	Sola ou coiros curtidos.....	4	7
Mobilia.....	4	7	Stearina em vellas (encaixotadas)	4	7
Mós.....	4	7	Sucata de metaes (metaes velhos)	4	7
Moveis de ferro emballados.....	4	7	Sumagre.....	4	7
O			T		
Ocre.....	4	7	Tabaco em bruto.....	4	7
Oleos de linhaça.....	4	7	» fabricado.....	4	7
Oleados.....	1	2	Tamancos.....	4	7
Ossos seccoos em bruto.....(*)	4	5	Tapioca.....	4	7
P			Taras que conservam vasias egual volume que cheias e que não são frageis: vasilhame, canastras, cestos, latas, caixas, cylindros e tambores de ferro, bilhas de folha, etc., excepto toneis..	5	5
Papel de embrulho ou de imprimir.....	4	7	Taras que conservam sempre o mesmo volume, mas que se quebram facilmente: garrafas, garrafões, botijas, talhas, pannels de barro, etc., sem responsabilidade.....	4	7
Papel de escrever ou pintado..	4	7	Taras cujo volume reduz quando vasias: saccoes, ôdres, ceiras, alcofas, caixas desmanchadas, grossarias para enfardar, pannos de palha, aros de ferro usados, etc.....	6	6
Papelão.....	4	7	Tecidos (excepto os de seda) e feltros.....	4	7
Parafusos de ferro e aço.....	4	7	Telha de barro.....	4	7
Pedra em bruto, desbastada e de amolar ou em obra ordinaria.	4	7	Tijolos.....	4	7
Peixe secco ou salgado.....	4	7	Tinta de oleo em barris.....	4	7
» de escabeche ou de conserva, em latas ou barris....	2	3	Tintas finas em latas, etc....	4	7
Pelles ordinarias não curtidas...	4	7	Toucinho.....	3	3
Petroleo.....(*)	3	4	Trapo.....	4	6
Perfumarias.....	4	7	Tubos de ferro, chumbo, zinco..	4	7
Pez.....(*)	4	7	Tubos de grez ou barro.....	4	7
Piassaba.....	4	7	Typo de impressão (chumbo)...	4	7
Plantas vivas.....	4	7	V		
Poleame.....	4	7	Velas de sebo.....	3	4
Pós para gomma.....	4	7	Verga em bruto.....(*)	1	2
Potassa.....	4	7	Vestuario.....	1	3
Pozzolana.....	4	7	Vidraça em caixas sem responsabilidade..	4	7
Pranchões de Flandres.....	4	7	Vidro em obra em caixas sem responsabilidade.....	4	7
Pregos em caixas ou ceiras.....	4	4	Vidro quebrado.....	4	7
Productos chimicos não designados.....	4	7	Vime em bruto.....(*)	3	4
Q			Vinagre.....	3	3
Queijos seccoos.....	4	7	Vinho em caixas ou garrafas...	3	3
Quinquilherias.....	4	7	Z		
R			Zinco em bruto.....(*)	3	4
Redes para pesca.....	3	4	» em obra ordinaria.....	3	4
Rolhas de cortiça.....	1	2			
» de barro ou grez.....(*)	4	4			
Rotim em bruto ou em feixes...	4	7			
S					
Sabão.....(*)	5	5			
Sal marinho.....	4	7			

CONDIÇÕES

- 1.^a — Os preços d'esta tarifa serão applicados por fracções indivisiveis de 10 kilogrammas.
- 2.^a — O minimo de taxa é fixado em 50 réis.
- 3.^a — As remessas de peso inferior a 499 kilos disfructarão o preço da serie applicavel aos transportes desde 500 kilos sempre que a taxa por esta ultima serie seja mais reduzida.
- 4.^a — As expedições das mercadorias designadas na classificação com o signal (*) quando realisadas por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal, serão processadas pela taxa correspondente á serie de preço immediatamente inferior.
- 5.^a — Ficam isentas de direitos de armazenagem por 5 dias na estação da Figueira as remessas a que fôr applicada a presente tarifa, quando effectuadas por expedições não inferiores a 500 kilogrammas ou pagando por este peso.
A responsabilidade a que é sujeita a Companhia conforme as disposições legaes em vigor cessará, porém, logo que findar o praso marcado no art. 36.^o das disposições communs á grande e pequena velocidade das tarifas geraes.
- 6.^a — E' concedido o regresso gratuito de taras vazias ás remessas effectuadas por wagons completos dos generos abaixo designados:
Aguas mineraes, arroz, assucar, bolacha, cal, carvão vegetal, cereaes, cortiça, farellos, farinhas, petroleo, sal e sementes.
Para este fim requisitar-se-hão nas estações de partida vales de regresso, os quaes só surtirão effeito sendo acompanhados das cartas de porte das primitivas remessas.
Esta concessão caduca aos 30 dias da data da primitiva remessa.
A Companhia não responde por qualquer ruptura ou avaria de qualquer genero, que possam soffrer as taras vazias transportadas nas condições da presente.
- 7.^a — As mercadorias a granel serão as operações de carga e descarga feitas pelos expedidores e consignatarios, para o que serão postos á sua disposição os wagons com o praso de 24 horas para cada operação de carga e descarga.
- 8.^a — Ficam em tudo mais em vigor as condições das tarifas geraes, quando não sejam contrarias ás disposições da presente.
A presente annulla e substitue a tarifa especial n.^o 13 de 15 de Novembro de 1890 e sua ampliação de 12 de Fevereiro de 1892.

Lisboa, 1 de Abril de 1896

O ENGENHEIRO DIRECTOR DA COMPANHIA

Conde de Gouvea.