

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAHIA

Contendo uma Parte Official por despacho de 5 de Março de 1888 do Ministerio das Obras Publicas

PROPRIETARIO DIRECTOR.—L. de Mendonça e Costa

ENGENHEIRO CONSULTOR.—C. Xavier Cordeiro

REDACÇÃO—Conde Barão, 18—Lisboa

## A' ULTIMA HORA

Pela segunda e **ULTIMA VEZ** a nossa folha não sae á hora prescrita para a sua distribuição, devido á mudança da typographia e doença do director tecnico.

## AVISO IMPORTANTE

Distribuimos hoje ao commercio o modelo das **NOVAS NOTAS DE EXPEDIÇÃO** adoptado pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, e chamamos a attenção para o artigo explicativo que vae na pagina 20 d'este numero.

Com este numero é enviado a todos os nossos assignantes o indice do 2.º volume respectivo a 1889.

## SUMMARIO

Quebras naturaes que experimentam as mercadorias durante o tempo de transporte, por Euzébio Page—A viação em Lisboa—Producto total das linhas portuguezas em 1889—Parte official, portarias de 4 e 10 de janeiro de 1890—Tarifas de transporte—As novas notas de expedição da Companhia Real—Notas de viagem XII—A linha do P. L. M.—O fogo da Companhia Perseverança—A casa Nicaise & Delouve—Obras publicas de Lamego—Linhas portuguezas—Linhas hespanholas—Centro Ultramarino—Museu Industrial e Commercial do Porto—Boletins financeiros—Cotações—Receitas dos caminhos de ferro—Linhas estrangeiras—Notas varias—Companhia real dos caminhos de ferro atravez d'Africa (relatorio)—Anuncios.

### QUEBRAS NATURAES QUE EXPERIMENTAM AS MERCADORIAS DURANTE O TEMPO DE TRANSPORTE

**D**ESDE o primitivo estabelecimento dos transportes, que se tem suscitado esta questão entre o carregador e o transportador, confirmando-se a dificuldade de a resolver equitativamente, quando é certo que hoje, apesar do aperfeiçoamento relativo dos nossos transportes maritimos e terrestres, ella se encontra ainda sem solução e quasi irizada dos mesmos escolhos que antes.

Todos os homens de negocio reconheceram sempre, que as quebras naturaes, produzidas, durante o tempo de transporte, pela dissecação, pela evaporação, por filtrações ou derrame, não deveriam ser consideradas a cargo do transportador, e que este reconhecimento deveria ser convertido na lei, para que a má fé por parte do carregador e o desleixo ou abandono pela do transportador não encontrassem auxilio n'uma legislação vaga e mal definida.

Temos estudado esta questão, de tanta gravidade e transcendencia, e para isso temos recorrido aos mais adeantados paizes da Europa, e quasi todos elles têm

estabelecido na sua legislação as condições de prova que incumbem ao transportador, sem que haja excepções ou deferencias, antes muito claramente estabelecem que este deve provar a sua irresponsabilidade, ficando por conseguinte o transporte por caminhos de ferro, sujeito ás mesmas disposições, applicaveis a qualquer outra empresa de transportes terrestres ou maritimos.

As companhias de caminhos de ferro de todos os paizes têm apresentado quadros de quebras, pretendendo sempre que se fixe e determine em que consistem as proporções ordinarias das quebras naturaes, e se estabeleça o quanto por cento em proporção ás distancias percorridas.

Tratámos de examinar o estabelecido a este respeito, pelos governos das nações estrangeiras, e vemos que todas, excepto a Hollanda, se tem absteido de determinar definitivamente os quadros de quebras naturaes, servindo unicamente os extra-officiaes como indicio ou ponto de partida, nos casos em que haja litigio, sendo tão varia a legislação estabelecida, que em caso de questão de quebras naturaes se tem de recorrer aos tribunaes, de fôrma que poucos artigos são aquelles em que se acha determinado o tanto por cento accete por quebras, durante o transporte, augmentando-se ainda estas difficuldades com as differenças que necessariamente devem existir entre os transportes effectuados no inverno, e os que se verificam no verão.

Quer dizer que em nenhum paiz, ha typos claros para resolver estas duvidas e tão somente os destinados a illustrar os tribunaes, evitando demoras e despesas nos processos litigiosos.

O quadro extra-official de quebras, apresentado por M. Palaa, no seu dictionario francez, legislativo e regulamentar de caminhos de ferro, comprehende 38 artigos ou classes.

O mesmo numero de eguaes artigos ou classes estabelece a notavel obra «*Tarifas internacionaes consideradas sob o ponto de vista do contencioso*», elaborada por mr. Lackmam, addido ao ministerio das obras publicas, da Belgica.

O quadro apresentado por mr. Alfredo Picard, inspector geral de pontes e calçadas e conselheiro de estado em França, na sua grande obra. «*Os caminhos de ferro francezes—Estudo historico do regimen e constituição da rede*» ao traçar o projecto de convenção internacional de caminhos de ferro, contem 19 classes.

Mr. Henry Bonnet, advogado do tribunal d'Appellação no seu importante trabalho intitulado: «*Obrigações e responsabilidades das companhias de caminhos de ferro em materia de transportes*», consigna, que com o fim de se evitarem difficuldades que poderiam advir fixando-se o limite em que a quebra deveria ser considerada como uma consequencia natural da viagem, as companhias tinham apresentado um quadro das mercadorias sujeitas á quebra, indicando em relação a cada uma, os tantos por cento de diminuição



«Este quadro, diz o mencionado auctor, não tem todavia, outro valor mais do que o de offerecer indicações uteis, e uma base de apreciação, que não obriga os tribunaes, nem quanto á cifra da quebra, nem quanto á nomenclatura das mercadorias que ali estão indicadas.

O quadro de quebras naturaes por dissecação, evaporação ou derrame, apresentado pelas companhias de caminhos de ferro de Hespanha, comprehende 92 artigos ou classes, e suppomos que não será acceite pelo governo.

Entre as obras que temos á vista, a que poderá fornecer mais detalhadas indicações sobre os casos de restricção de responsabilidades das companhias porteadoras, é o *Regulamento geral de transportes por caminhos de ferro na Hollanda*, publicado em 1876, porque, como se verá pela traducção que fazemos do seu artigo LXVI, têm-se allí em conta as considerações devidas ao transportador e ao carregador, fixando-se tambem excepções de responsabilidades por quebras.

E' esta a traducção a que acima nos referimos.

«Casos especiaes de responsabilidade.

«Artigo 66.º 1.º

«Com relação ás mercadorias, que pela sua indole, estão sujeitas ao perigo de se damnificarem totalmente ou em parte, ou de deteriorar-se particularmente por meio de ruptura, oxidação, avaria interna, derrame extraordinario, combustão espontanea, etc., etc... as empresas de caminhos de ferro não são responsaveis pelos danos assim originados.

«Não responderão por tanto:

«a) Pelas damnificações dos artigos chamados perigosos, como o são o acido sulphurico, agua-forte e outras materias corrosivas, nem pelas que se volatilizam com facilidade».

«b) Pela fractura das mercadorias quebradiças, como moveis delicados, vidros, ferro fundido, vasilhas varias ou cheias, garrafas e garrafões de vidro, pães d'asucar fracos, etc., etc...»

«c) Pelo derramamento ordinario ou verduras das materias fluidas pelas juntas, costuras, ou fendas das pipas e mais taras, sempre que estas não apresentem deterioração visivel no exterior.

«d) Pelos danos causados nas mercadorias que fermentam facilmente, que se perdem ou se prejudicam com as geadas ou com o calor.

«e) — Pela oxidação dos metaes.

«f) — Pelas quebras de peixe fresco ou salgado, outras, fructas, hortaliças e legumes.

«2.º — No que diz respeito ás mercadorias que se transportam em wagons abertos, não são as empresas responsaveis pelos danos causados pelos perigos a que se acha exposta esta fórma de transporte.

«As tarifas indicam quaes as mercadorias, que, por serem consideradas n'uma classe inferior, se transportam em wagons abertos, entendendo-se que o remetente, (carregador ou consignatario) se conforma com esta condição quando não reclame explicitamente que se transporte a sua mercadoria em wagons fechados ou com cobertura, fazendo esta reclamação em uma nota no talão de expedição.

«Dado este caso, as empresas estão auctorizadas a applicar um preço superior ao fixado nas mencionadas tarifas.

«Quando, em consequencia de convenio particular se transportam em wagons abertos, mercadorias que n'outros casos se deviam transportar em wagons cobertos, as quebras, ou perdas visiveis de peso, ou mesmo a de volumes completos, não se podem acceitar como

pertencendo ao caso do perigo immergente d'este meio de transporte ou expedição.

«3.º — Emquanto ás mercadorias que, não obstante a sua especial natureza exigir que sejam devidamente empacotadas para o transporte, com o fim de as preservar de qualquer deterioração ou perda, em virtude da respectiva declaração do remetente no talão, são enviadas sem serem convenientemente acondicionadas, as empresas não são responsaveis pelos danos que advenham da falta de embalagem ou da sua má qualidade.

«Com respeito ás mercadorias que, em consequencia das condições das tarifas ou do contracto com o remetente, são, por conta d'este, carregadas e pela do consignatario descarregadas, não podem ser as empresas responsaveis pelos danos que no transporte se originarem, em consequencia do perigo a que está sujeito um carregamento ou descarga, feita menos convenientemente ou mal dirigida. Pelo contrario, serão o remetente e o consignatario que deverão responder por qualquer damno causado no material de caminhos de ferro, em consequencia d'estas operações, ou durante o tempo em que ellas se effectuam.

«5.º — Em quanto ás mercadorias que se remetem acompanhadas por conductor, não são as empresas responsaveis pelos danos occasionados por culpa d'este.

«6.º — Nos casos citados, nos paragraphos 1 a 5 deve-se entender, que o prejuizo que possa sobrevir por um facto do qual as empresas não são responsaveis, resulta effectivamente d'esse facto, emquanto não se prove o contrario.

«7.º — As izenções determinadas nos casos dos paragraphos 1 a 5 não são applicaveis, quando se provar que o prejuizo se deu por culpa do seu pessoal.

«8.º — Não se indemnizarão as quebras se, em todo o trajecto percorrido a diminuição em *mercadorias seccas* não se elevar a mais de 1 % —: e em *mercadorias humidas* entre as quaes se acham comprehendidas: o pão, madeira de tinturaria em pó ou raspas, cascas, raizes como a cenoura, alcaçus, tabaco fresco em folha, lã de ovelhas, pelles, couros, fructas verdes e seccas, cereaes, sementes, beterraba, tripas (intestinos), chifres, cascos, ossos moidos ou em bruto, peixe secco, lúpulo verde e em semente, a mais de 2 % do peso consignado no talão e devidamente comprovado pela estação de sahida.

Esta percentagem de quebras tem applicação em qualquer das estações ou postos de vigilância que se acham indicados e descriptos no mencionado talão, correspondentemente ao peso exacto indicado. Estes tantos por cento porém, não serão contados na bonificação pela diminuição do peso, quando e sempre que se demonstre que a perda, tendo em vista as circumstancias, não se originou como consequencia da classe de mercadorias, ou que a mencionada percentagem que resulta do referido caso não está em concordancia com a classe de mercadorias e com as circumstancias do caso sujeito.

«Fica reseryado, todavia, ás direcções das companhias de caminhos de ferro, mediante a approvação dos Ministerios da Marinha e do Commercio, o direito de estabelecerem uma percentagem mais elevada do que 2 % para as mercadorias que se carregam sob a responsabilidade do remetente, e se descarregam sob a do consignatario, para a delimitação da responsabilidade da diminuição de peso, conforme em taes casos com a natureza das mercadorias.»

Ficou pois demonstrado tudo quanto dissémos no principio d'este artigo, isto é, que existe grande difficuldade em se determinar os tantos por cento de quebras que experimentam as mercadorias durante o praso do transporte, e não será facil o chegar-se a uma conclu-



são, senão depois de minuciosos estudos, que as companhias devem empregar, de accordo com os representantes de todas as industrias, do commercio, e da agricultura, a qual todavia, não poderá ser definitiva enquanto as companhias não chegarem a fazer a sua exploração com grande perfeição e justiça, e os expedidores procederem tambem com a maior boa fé.

Madrid, dezembro de 1889.

EUZEBIO PAGE.

### A VIAÇÃO EM LISBOA

Honrou-nos o nosso collega *Gazeta de Obras Publicas*, respondendo n'um longo artigo, no seu numero de 12 do corrente, á pequena referencia que lhe fizemos no nosso numero anterior, e começa por nos chamar defensores da companhia Carris.

Antes de tudo, ponhamos as coisas no seu devido campo, para que o nosso estimavel collega não continue n'um erro que o pôde fazer orientar mal a discussão: Não somos defensores da companhia Carris; defendemos a ordem, o aceio, a dignidade da viação n'uma capital como a nossa.

A companhia que apresente serviço mais commodo, mais frequente, mais proprio d'uma cidade emfim, merecer-nos-ha naturalmente a preferencia, como devia merecer a todos, se não fosse costume entre nós guerrear o que é regular para sympathisar com o que não o é.

O nosso estimavel contradictor declara que deixou o passe dos americanos, porque quer ter a liberdade de tomar o primeiro carro que lhe appareça e accrescenta «preferimos gastar mais, como gastamos, com o Ripert, Vição e até com os «Piratas», como a companhia pittorescamente chama aos carros de diferentes donos.»

Ora aqui está já a prova de que a companhia Carris presta maiores serviços ao publico visto que o nosso collega confessa que deixando o passe dos americanos, gasta mais.

Pela nossa parte, comquanto utilisemos indistinctamente todos os carros, não fazemos o mesmo e não nos temos dado mal, porque achamos sempre vantagem na liberdade que nos dá o passe de assignatura.

Será porque temos uma certa sympathia por elle? Talvez, e razões temos para isso; razões que o collega provavelmente ignora, mas que vamos lealmente dizer-lhe, aproveitando o ensejo para reivindicar para nós a prioridade d'um pequeno serviço que julgamos ter prestado ao publico de Lisboa, uma iniciativa de que resultaram vantagens que tantas pessoas estão disfructando, sem saberem qual a origem.

Foi o director d'esta folha, e auctor d'estas linhas, que, em novembro de 1885, conseguiu da companhia dos americanos uma redução de preços em favor dos empregados dos caminhos de ferro, ao mesmo tempo que obteve do sr. administrador delegado da companhia real, que esta adiantasse o importe dos bilhetes, descontando-o mensalmente ao seu pessoal.

Da acquiescencia dos srs. Dr. Bizarro, então director da companhia dos americanos, e Fontes Ganhado, da companhia real, ao contracto cujas bases foram dadas por quem estas escreve, resultaram essas duas vantagens para o pessoal dos caminhos de ferro, exemplo que depois foi seguido pela camara e mais tarde pelas repartições publicas, e para a companhia dos americanos, o augmento dos bilhetes annuaes de menos de 1.000 que então tinha, a mais de 4.000 que ultimamente teve.

Ahi tem o collega uma rasão da nossa sympathia.

Se os passes annuaes são bons dil'o a *Gazeta d'Obras Publicas* declarando que sem elles se gasta mais, e concordando que se anda em carros menos commodos, na seguinte phrase:

«E' inegavel que o andamento do americano é mais commodo, mas o do Ripert, em compensação, é mais rapido.»

Certamente que é mais rapido o andamento dos outros carros, porque são elles que impedem o transito dos americanos, que lhe tomam a dianteira para logo depois pararem, quasi sempre de proposito para estorvar aquelles, sem contar as vezes em que as pobres alimárias, extenuadas, se deitam. Prohibam-n'os de andar continuamente sobre os rails e verão que se dá justamente o contrario.

Depois o nosso amavel contendor tem uma dialectica deliciosa, para provar que só os Riperts teem prestado serviços á cidade.

E querem saber como?

Fazendo com que os americanos reduzam preços e melhorem o serviço.

Por outras palavras: os Riperts fazem bom serviço... com os carros americanos.

De fórma que, se a companhia Carris mantivesse as suas tarifas, não augmentasse as carreiras, não melhorasse o seu material, então é que o Ripert não tinha prestado serviços!

Singular argumento este!

Emquanto á differença no preço das carreiras, segundo o destino dos carros, tenha o collega paciencia, mas foi a companhia Ripert que a inventou, e ainda a mantém em muitos casos.

Se os carros competidores teem a unica carreira da Graça, onde os americanos não vão, em compensação estes teem a do Poço do Bispo e a do Principe Real, ambas abandonadas por aquelles, sem consideração para com o publico, têm a da Circulação, e começam o serviço ás 5 horas da manhã até á 1 e meia da noite, o que não succede nem mesmo em outras capitães.

E se, finalmente, quer a prova de qual das companhias faz mais concessões ao publico, veja o que succedeu com os antigos passes do Ripert para o Lumiar, e veja as condições que este impunha quando, em junho ultimo, se lhe fallou ainda em assignaturas.

Concedia-as, mas sem validade aos domingos e dias santos, nem para os carros de banhos. etc.

Decididamente é uma benemerita.

Terminando, diz-nos o collega que não queria atacar uma companhia e defender a outra; não fomos nós que o collocámos n'esta situação, foi o nosso contradictor que disse que entre as duas companhias preferia o Ripert.

Bem pelo contrario, o nosso fito é outro: melhorar o serviço de viação em Lisboa, e havemos de tratar d'esse nosso ideal por fórma bem diversa, do que defendendo ou atacando esta ou aquella empresa, mas dando o exemplo de eguaes serviços nos outros paizes e promovendo que não se consinta nas nossas avenidas todo e qualquer vehiculo que não seja digno d'ellas.

### PRODUCTO TOTAL DAS LINHAS PORTUGUEZAS EM 1889

Accertaram quasi por completo as nossas previsões, no ultimo numero, áparte as tropelias typographicas que nos fizeram transpor entre si duas verbas e errar os algarismos de outras.

Indicámos como producto provavel da rede de leste e norte e ramaes 2781 contos e o ultimo boletim da



companhia que hoje publicamos fixa-lhes 2792 contos. Nas linhas de Cintra e Torres e Cintura supposémos 309 contos e a companhia fecha a sua nota approximada com 322.

Para as de Torres-Figueira-Alfarellos havíamos calculado 208 contos (que saíram 288 e ainda como da linha de Cascaes!) e são 216.

Em Cascaes o nosso calculo foi absolutamente exacto; 16 contos lhe arbitramos e 16 contos teve de receita.

A differença, portanto, nas 4 contas cujo producto total approximado já nos é dado pela companhia, representa differença a mais de 1 por cento apenas, que não foi por nós imprevisita porque no ultimo periodo do nosso artigo do numero anterior já bem claro o dissemos.

Assim os erros typographicos nos não estragassem um trabalho que pela primeira vez foi feito em Portugal e que tão escrupulosamente procurámos que sahisse certo!

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

### 2.<sup>a</sup> repartição

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 19 de dezembro do anno findo: ha por bem approvar o projecto, datado de 20 de novembro do mesmo anno, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de um viaducto metallico de 4 metros de vão sobre o canal do Alviella, ao kilometro 0,946 da ligação do ramal de Santa Apollonia a Bemfica com a linha de leste em Braço de Prata, em substituição do viaducto de 31 metros approved por portaria de 18 de julho de 1888.

Paço, em 4 de janeiro de 1890.—*Eduardo José Coelho.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste, norte e Beira Alta.

Sua Magestade El-Rei, tendo em attenção o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, de 14 de novembro do anno findo: ha por bem approvar o projecto datado de 2 do mesmo mez, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de modificação da parte de pedra da ponte do Zezere (primeira) no 3.<sup>o</sup> lanço da 2.<sup>a</sup> secção do caminho de ferro da Beira Baixa, devendo os quartos de cones ser revestidos com empedrado e sustentados até a altura das maximas cheias, por um muro de espera, ficando em vigor as disposições da portaria de 22 de agosto de 1888, que por esta não são alteradas.

Paço, em 10 de janeiro de 1890.—*Eduardo José Coelho.*

Para o director da fiscalisação do caminho de ferro da Beira Baixa.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

Está submettida á approvação do governo, pela Companhia Real, a refórma das tarifas especiaes de grande velocidade, no sentido de as tornar applicaveis ás linhas da nova rede, Cintra, Torres, Figueira e ramal de cintura.

As principaes modificações introduzidas n'estes projectos são algumas de grande importancia, como vamos notar, graças ao conhecimento que d'elles temos.

A tarifa n.<sup>o</sup> 1 applicavel ao transporte de generos frescos, comestiveis, taes como peixe, fructas, doces, etc. ficará sendo applicavel entre todas as estações das duas redes, e além d'isso os preços excepçionaes que hoje são applicados para as fronteiras ficam sendo-o como *maximos*, isto é, quando por menor percurso resulte vantagem na applicação dos typos da tarifa, são estes os que se applicam.

A tarifa n.<sup>o</sup> 2 para grupos de collegiaes, é ampliada

para Cintra, Mafra, Torres, Caldas, Vallado e Figueira da Foz. Além d'isso as viagens poderão realizar se aos domingos e dias santos, o que não succedia agora que só eram permittidas nas vespersas d'aquelles dias.

A tarifa n.<sup>o</sup> 3 teve uma complicada refórma, muito vantajosa para o publico, especialmente para as pequenas remessas de valores, que são as que mais abundam nas nossas linhas ferreas.

As fracções que são hoje de 200.000 réis, passam a ser de 100.000 réis, e além d'isso os percursos de 50 a 100 kilometros que hoje constituem um só grupo, foram subdivididos em 3, sendo um de 51 a 60 kilometros, outro de 61 a 70 e outro de 71 a 100.

Estas duas modificações dão muita economia ao publico, e casos haverá em que esta represente mais de 40 %.

## AS NOVAS NOTAS DE EXPEDIÇÃO DA COMPANHIA REAL

Com o presente numero distribuimos a todo o commercio, para seu conhecimento, um modelo das novas notas de expedição que a Companhia Real adoptou desde 1 do corrente.

Estes documentos divergem bastante dos que até hoje estavam em vigor e careciam de muitos requisitos para constituirem base legal do contracto de transporte, em conformidade com os artigos 369.<sup>o</sup> a 376.<sup>o</sup> do código commercial.

As novas notas teem no verso o extracto das principaes condições do transporte, tanto em conformidade com as tarifas geraes, como d'accordo com aquelle código e regulamentos em vigor.

Pela adopção d'este modelo ficam supprimidos os antigos boletins de garantia, para as remessas em que a companhia tenha que fazer réservas ao acceitar os volumes, passando estas a ser feitas e assignadas pelo expedidor no verso das novas notas.

D'estas réservas será feita menção em termos resumidos (por exemplo: reserva por arcos soltos, por taboas rachadas, por humidade ou molha, etc.) em toda a escripturação das remessas, o que decerto facilitará as entregas, e evitará grande numero de questões entre o publico e o pessoal da companhia.

Assim um consignatario, ao receber a senha B, já sabe o que o expedidor lhe envia e como lh'o envia, e portanto não fica em duvida, se recebe um volume em mau estado, se a avaria se deu antes ou depois da entrega ao caminho de ferro.

Tudo quanto tende a definir responsabilidades entre o publico e as empresas é um bom serviço para ambas as partes.

Para as expedições dentro do paiz preenche-se um exemplar; para as internacionaes o modelo é quasi identico, em papel rosa, sendo exigidas:

Expedições de transito ou transferencia para as estações, ou alfandegas portuguezas para onde as mesmas são permittidas.....	2	exemplares
Simple expedições de exportação ou reexportação para Hespanha.....	3	»
Expedições de transito para Hespanha..	4	»
Simple expedições de exportação ou reexportação para França ou mais além.....	5	»
Expedições de transito para França ou mais além.....	6	»



## NOTAS DE VIAGEM

## XII

## A linha do P. L. M.

Antes de partir para a Suíça, paiz que apenas conhecemos pela geographia e pelas descripções que d'elle fazem, encantados, os viajantes que todos os verões vão admirar, em toda a sua plenitude, as bellezas naturaes e artisticas que ali se reúnem, façamos o que deve fazer todo o viajante que não quer perder tempo nem dinheiro, o dupplo capital que convem sempre poupar em viagem, para que não cheguemos, se não ao *deficit* monetario, ao aborrecimento de gastarmos inutilmente tempo que poderíamos ter empregado melhor.

Tomemos, pois, informações de como e por onde nos devemos dirigir, da capital da França ao montanhoso paiz que desejamos visitar, e, para isso, vamos ao boulevard Haussmann, á agencia Lubin, que é fonte limpa, para estes casos.

Esta agencia representa uma enorme commodidade para os *tourises*, pela vantagem de reunir ali tudo de que elles podem precisar paraprehenderem qualquer viagem.

Empregados attenciosissimos dão ao visitante todos os esclarecimentos, sobre o melhor caminho a seguir, e a maior economia nos bilhetes, que ali mesmo se vendem sem o menor augmento de preços; sobre os horarios que se podem aproveitar e os hoteis que ha nos differentes pontos, hoteis para os quaes se podem obter ali tambem coupons, mediante os quaes o viajante encontra por toda a parte commodidade e economia.

A boa organização dos serviços d'esta agencia, a sua honradez, e a competencia do seu pessoal, são vantagens inapreciaveis que aqui pômos em relevo, porque d'ellas nos utilisámos, sem que um só momento tivéssemos de que nos arrepender. Fallamos, pois, por experiencia.

Para ir de Paris á Suíça ha, entre outros, tres caminhos principaes.

1.º por Mulhouse, 592 kilometros a Bâle; segue-se pela linha de Leste a Chaumont, Belfort, ou por Delle (611 kilometros) entrando na Suíça por Bâle, Zurich, para descer o paiz, acabando a viagem em Genebra ou sahindo pelo Saint-Gothard;

2.º pelo P. L. M. por Dijon Pontarlier, 557 kilometros, a Lauzanne, ou a Berne 574 kilometros, no primeiro caso começando a visita pelo lago de Genebra e no segundo vindo de Berne a Thun, para seguir pelos lagos para o norte.

3.º pelo P. L. M. por Dijon, Mâcon, Amberieu e Culoz a Genebra, 625 kilometros, o que permite seguir, em sentido ascendente, a viagem mais bella que se pôde fazer no paiz helvetico.

Ora n'uma viagem de recreio e instrucção, o passageiro, se deve attender á via que maior rapidez lhe offerece entre os dois pontos extremos, tambem não lhe deve ser indifferente, mórmente quando aproveita comboios de dia, escolher o mais interessante caminho, o que lhe offerece mais ridentes panoramas, e que mais apreço lhe pôde merecer pela importancia e pela belleza do paiz atravessado.

E' por isso que a maior concorrência se dirige pela linha do P. L. M., e ainda n'esta, em vez de preferir o menor percurso, por Pontarlier, Lauzanne, que é, como vimos, de menos 68 kilometros do que por Genebra, prefere este, por ser o mais attrahente, o que, por si só, constitue a mais encantadora viagem que se pôde fazer nas linhas ferreas francezas.

Já no nosso segundo artigo, (1) tratando da pequena excursão a Corbeil, dissémos com que commodidade se viaja na linha do P. L. M., como aquellas estações são vastas e elegantes, como o material circulante é confortavel, como o serviço é rigorosamente regular.

As grandes viagens que fizémos depois, nas linhas d'esta companhia mais nos convenceram d'esta verdade.

Em cada uma das carruagens ou compartimentos-salões, 1.ª e 2.ª classes—ha, á disposição dos passageiros, um elegante *Guide-album*, descriptivo da linha, bem encadernado em percalina, espirituosamente escripto, com aquella verve franceza que faz as delicias da litteratura amena, umas 300 paginas primorosamente impressas a duas côres, illustradas por grande numero de gravuras, entermeiadas de luxuosos annuncios.

Este album, o fiel companheiro dos que viajam n'aquella linha, foi tambem o nosso guia para o conhecimento dos logares que iam observando; d'elle nos soccorremos para mil pequenos detalhes que deixámos inscriptos na nossa carteira para os dármos aqui ao leitor.

Quem parte de Paris para Genebra tem, especialmente, dois comboios rapidos diarios.

O que parte de Paris á noite dá-nos o agradável rompor da manhã entre a larga cadeia de montanhas do Jura, que separam a Suíça da França.

Indo no comboio das 8 e 40 m. da manhã, um bello rapido, temos em compensação as admiraveis vistas de todo o caminho. Preferimos este.

A partida de Paris o comboio sae da estação de Lyon, ladeando os grandes depositos de vinhos de Bercy, onde se reúnem os nossos liquidos, com os da Hespanha e da Italia, para se dividirem pelas diversas fabricas, onde uma preparação cuidada e intelligente os transforma, dando-lhes, com o nome d'origem franceza, o *bouquet*, o aroma, o paladar que os nossos vinicultores não sabem dar-lhes.

Sahidas as velhas fortificações da cidade, vemos, á direita, a pequena villa de Coufflans, cujo castello servia outr'ora de habitação aos arcebispos de Paris.

Pouco depois, em Charenton, a villa notavel pelo seu grande hospital d'alienados, passamos o Marne, n'uma ponte de 154 metros.

Mais além atravessamos a pequena villa de Brunoy, patria do grande Thalma, o heroe da scena franceza, villa rodeada de pequenos logares poeticamente recostados nas duas margens do Yeres, que o comboio atravessa n'uma ponte, á altura de 30 metros.

Segue-se depois a antiga floresta de Sénart.

A linha vae pelas margens do Sena, até Fontainebleau, a elegante villa cujo vastissimo palacio é um dos mais notaveis edificios da França, não fallando da sua floresta que é tambem um dos pontos mais apreciaveis das circumvisinhanças de Paris.

Não resistimos. ainda a respeito do palacio, a dar uma nota da sua enorme area, dizendo, segundo uma descripção que temos presente, que, elle, só, cobrê um espaço de 6 hectares.

Atravessado um novo viaducto, de Changis, de 30 arcos, á altura de 20 metros, encontramos-nos em plena região vinhateira, cujos productos são bem conhecidos, para depois chegarmos a Moret, entroncamento da linha do Bourbonnais, que se separa para a direita, seguindo por Nevers, Moulins, etc., para o sul da França.

Novo viaducto de 20 metros d'altura faz-nos atravessar o Sena.

Em Sens destaca-se de novo da linha principal o ramal que liga Orleans a Châlons.

(1) Veja-se o n.º 40-d'esta folha.



Mais 42 kilometros e paramos na estação de Laroche, na embocadura do canal da Borgonha no Yonne.

Temos aqui um bello buffete, bem servido, vasto, aceiado, e o entroncamento da linha de Fontenay para Nevers.

Passada esta estação e as de Tonnerre e Tanlay entramos no tunnel de Lezinnes; depois temos uma elegante ponte de 5 arcos, o tunnel de Pacy, de 1000 metros com a cota de 41, e finalmente, entre Blaisy-Bas e Malain, o grande tunnel d'aquelle nome, de 4.100 metros que passamos, no rapido, em cinco minutos.

Entramos então n'um paiz d'aspecto triste, bem differente dos verdejantes campos que nos acompanharam até aqui.

Grandes tunneis, trincheiras e viaductos sem interrupção, dão á viagem uma variedade de aspectos que interessa vivamente o viajante, e faz adivinhar a custosa construcção de tão repetidas e difficeis obras d'arte, em que a engenharia franceza soube brilhantemente triumphar das difficuldades naturaes do traçado.

Estamos chegados a Dijon, a importantissima capital da *Cote-d'or*.

Fiquemos por aqui, até o proximo numero, em que seguiremos a nossa viagem por Mâcon.

### O FOGO DA COMPANHIA PERSEVERANÇA

Desde que se publica a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* foi, na tarde de 4 d'este mez, a segunda vez que vimos a nossa redacção ameaçada de ser devorada pelo fogo.

Da primeira o fogo lavrando alta noite no andar superior ao nosso, vinha lamber-nos as janellas; foi atalhado a tempo, conseguindo o esforço do pessoal d'incendios—que é uma das poucas instituições bem organisadas que temos em Lisboa—localisar o onde havia começado.

D'esta vez, porém, o caso era mais sério. Em toda a parte trazeira do predio que occupamos desenvolvia-se um medonho incendio que em meia hora alastrava por duas grandes officinas de fundição da companhia Perseverança, pondo em grave risco a nossa habitação que, separada da enorme fogueira por um estreito pateo, não resistia já incolume, começando pequenas labaredas a apparecer nos caixilhos, a quebra dos vidros pelo fortissimo calorico, factos que nos annunciavam que em breves momentos teriamos em casa a desagradavel visita das grandes farchas de fogo que de tão perto nos alumiavam com o seu clarão deslumbrante.

Se tal não succedeu, se ainda d'esta vez tivemos a felicidade de sahir incolumes de tão grande perigo, se hoje escrevemos aos leitores na nossa meza de trabalho collocada no mesmo sitio, devemol'-o, á par da providencial circumstancia da variação do vento mais para Oeste, a esforços e dedicações, e é para deixar aqui consignado o nosso reconhecimento ás pessoas que nos ajudaram n'essa lucta, que registramos este facto nas columnas do nosso jornal.

Entre outras começaremos pelos bombeiros municipal n.º 223 e voluntario da Imprensa Nacional, n.º 18, Alfredo Galvão, que acertadamente evitaram que o fogo progredisse no nosso edificio.

Ao mesmo tempo entrava-nos em casa, cheio de dedicação e arrojo, um cavalheiro que se precipitava para a janella onde era maior o perigo, e onde o calor era mais insupportavel, fazendo-se acompanhar por uma pequena bomba manual com o auxilio da qual em breves momentos, apagando as pequenas chammass que ali come-

çavam, e as da parte do barracão incendiado que mais nos punham em perigo, conseguiu afastar o maior receio a quasi certeza que havia da communicação de fogo para nossa casa.

Esse apparelho que não conheciamos, era um extinguidor Lewis, manobrado pelo benemerito representante da companhia em Portugal o sr. Pio Rosado.

Foi a primeira vez que o novo extinguidor entrou em funcções n'um incendio, e se os seus resultados não mereceram senão o nosso modesto applauso, porque de todos foram ignorados, visto as circumstancias em que o liquido foi empregado, não é menos certo que, se maiores serviços lhe não devemos, foi porque a violencia do ataque era muito superior á do perigo, e tanto que bastou que uma pequena porção do liquido orvalhasse uma parte incendiada para que ás chammass succedesse um fumo branco e dissipado elle apparecessem negreando as madeiras completamente apagadas do fogo que n'ellas lavrava.

Ao sr. Pio Rosado, chefe de repartição no Ministerio da Fazenda que é aqui o representante da companhia ingleza, devemos alem d'isso outras muitas attensões e a descripção completa do apparelho, systema de funcionamento, etc. o que nos dará assumpto para um proximo artigo que bem o merece este utilissimo invento.

### A CASA NICAISE & DELCUVE

A antiga casa Nicaise & Delcuve, estabelecida em La Louvière (Belgica) constituiu-se em *Sociedade Anonyma dos Ateliers de Nicaise & Delcuve* com o capital de 1.500:000 francos representado por 3:000 acções de 500 francos cada uma.

A nova sociedade adquiriu todas as officinas da antiga firma Nicaise & Delcuve, e, respeitando a primitiva situação activa e passiva, cumprirá todos os contractos effectuados pela anterior direcção da importante casa, a partir do dia 1.º de agosto.

São já bastante conhecidos na Belgica e no estrangeiro as officinas de construcções metalicas de Nicaise & Delcuve, que não obstante terem tido um iniciamento de existencia relativamente modesto, conseguiram, graças á competencia dos seus proprietarios, occupar um lugar distincto entre os primeiros estabelecimentos industriaes.

Data de 29 de agosto de 1867, a fundação da casa Nicaise & Delcuve, e como se denonstra pelos livros de escripturação, durante os seus vinte e dois annos de existencia, esta sociedade conseguiu apurar um producto liquido annual de 11 % sobre o capital empregado na sua constituição, o que representa comprovadamente que foi sempre prospera a situação financeira da empresa que é hoje propriedade da Sociedade Anonyma dos Ateliers Nicaise & Delcuve.

Em 31 de julho de 1889, as encomendas executadas e em via de execução elevavam-se a 2,051:606;65 francos, e desde o dia 1 de agosto, até ao 1.º de janeiro de 1890 receberam-se mais encomendas no valor de 1:089,377;62 francos o que prefaz a importante quantia de 3:140:984;27 francos.

Os fins da nova Sociedade, são promover a venda ou aluguer de:

- 1.º—Material fixo ou circulante para caminhos de ferro e tramways.
- 2.º—Material para os trabalhos de construcção de estradas, canaes e portos.
- 3.º—Pontes metallicas, coberturas, pilares, e toda a qualidade de obra de caldeiraria.



4.º—Todos osapparelhose machinas em uso em officinas, de todos os generos e especialmente das fabricas de gaz.

Os ateliers Nicaise & Delcuve occupam um vastissimo terreno cuja superficie total é de 50:050 metros quadrados, dividida em duas partes distinctas; uma que segue ao longo da rua que dá accesso aos edificios da gare de La Louvière, n'uma extensão de 110 metros, e a outra que acompanha em 300 metros o caminho de ferro de Mons a Manage, o que lhe dá grande importancia industrial. A fachada, de 56 metros, é para a estrada de Soignies a Mariemont, tendo outra de 280 metros que dá para as ruas recentemente construidas.

Todos os edificios da casa Nicaise & Delcuve são da mais aperfeiçoada construcção, tendo sido rigorosamente estudadas todas as installações das differentes officinas.

### OBRAS PUBLICAS DE LAMEGO

O nosso estimavel assignante, o sr. engenheiro Filipe Pelouro, enviou-nos ha dias já, copia de um officio que S. Ex.ª dirigiu á associação dos engenheiros, expondo o estado lastimoso em que encontrou aquelle districto, pela falta de pessoal habilitado, e organisação devidamente dada a um tão importante serviço publico.

A falta de espaço impediu-nos de dar publicação a esta exposiçáo, que, de resto, já o nosso collega *Gazeta das Obras Publicas*, publicou, limitando-nos a chamar a attenção do sr. ministro para este estado de cousas, confiados em que S. Ex.ª saberá pôr-lhe cõbro.

### LINHAS PORTUGUEZAS

**Ramal de Vizeu.**—A Companhia Nacional de caminhos de ferro rescindiu o seu contracto com a Empresa constructora do ramal de Vizeu, e vae concluir, sob a sua directa administração, a construcção do mesmo ramal.

Foram dadas ordens terminantes e as mais efficazes providencias, para que os trabalhos se activem por fórma, que, até ao dia 1 de setembro, a linha esteja em exploração, desde Santa Comba a Vizeu.

Logo que a Companhia tomou sobre si a conclusão do ramal, mandou liquidar todas as expropriações que estavam pendentes.

Foi para Santa Comba o engenheiro da Companhia, sr. Diniz da Motta, para fazer implantação de todas as estações do ramal.

Em Anvers embarcaram mais tres machinas, procedentes da Allemanha, e destinadas ao serviço d'aquella linha, onde já se acham outras trez, e muitos wagons.

A Companhia mantem quasi todos os tarefeiros, que estavam contractados, com a empresa, mas sob condição de desenvolverem a maior actividade possivel, e auxiliarem a Companhia no firme proposito de concluir as obras, dentro do menos espaço de tempo possivel.

N'estas condições, devem ficar satisfeitos os que se queixavam das demoras na construcção do ramal.

**Pessoal da Companhia Real.**—Foi nomeado engenheiro chefe da exploração d'aquella companhia o sr. Augusto Luciano Simões de Carvalho que era director de 2.ª circumscripção hydraulica e foi chefe da construcção nas linhas do Minho e Douro, tendo sido

encarregado até ha pouco dos estudos de parte da rede ao norte do Mondego.

Tambem foi nomeado chefe do serviço de Fiscalisação o sr. Arthur de Sousa Tavares Perdigão, por ter pedido a sua reforma o antigo chefe d'aquelle serviço o sr. Filipe Vaudevalde.

Foram promovidos a inspector chefe da repartição de reclamações o sr. Alfredo de Moraes Sarmiento que era a gente commercial em Coimbra, e agente commercial do Oeste o sr. D. Henrique Barrilaro antigo chefe de secção no serviço do Trafego.

### LINHAS HESPAÑHOLAS

**De Soria a Sanguessa.**—Pelo Ministerio do Fomento, de Hespanha, foi concedida auctorisação ao sr. Marquez de Guadalmina para construir um caminho de ferro entre Soria e Sanguessa, segundo os projectos apresentados pelo mesmo sr. ao respectivo ministro.

**Nas Antilhas Hespanholas.**—Tendo-se previamente consultado as commissões de Fazenda e do Ultramar, do Conselho d'Estado do paiz visinho, foram as companhias de caminhos de ferro de Porto-Rico auctorisadas pelo ministerio do Ultramar, para empregarem indistinctamente as travessas metallicas ou de madeira.

**Do Porto de Santa Maria a Rota.**—Pelo grande incremento que estão levando as obras da construcção do caminho de ferro do Porto de Santa-Maria a Rota, tudo leva a crêr que esta importante linha será aberta á exploração no proximo mez de fevereiro.

Para que a nova via ferrea possa ser inaugurada, só falta construir tres kilometros.

Por estes dias deve-se realisar a experiencia da ponte do Salado que já está completamente terminada.

**De Salamanca á Fronteira.**—Diz o *Imparcial* que a Companhia dos Caminhos de Ferro de Salamanca á Fronteira Portuguesa tomará conta, desde 1 de fevereiro, da linha de Salamanca a Medina.

Esta mesma companhia e a concessionaria da transversal, accordaram fazer uma estação em Salamanca, cujo custo não baixará de 3.000:000 pesetas.

Para a construcção das officinas correspondentes pediu-se ao *ayuntamiento* uma subvenção de 100:000 pesetas e terrenos gratis para a installação das mesmas officinas.

**De Siguënza a Utrillas.**—A provincia de Aragón, na visinha Hespanha, vae ser dotada, com um melhoramento importantissimo, que dará immenso desenvolvimento aos interesses geraes do povo aragonez, fazendo augmentar em grande escala a exportação de ferro, carvão, e outros ricos mineraes, que constituem a maior riqueza do solo de Utrillas, Gargallo, Pallomar, e outras localidades da mesma provincia.

Referimo-nos ao novo caminho de ferro de Siguënza a Utrillas, Alcaniz e Caspe, cujas obras começarão no dia 1 de janeiro, e o com prompto acabamento, do qual muito terão a lucrar os caminhos de ferro directos, e do Valle de Zafan a S. Carlos de la Rapita, visto que é por essas linhas que então se fará o transporte do excellente carvão de Utrillas, para a Catalunha, e para a região que fica situada entre S. Carlos de la Rapita e o estreito de Gibraltar.

A industria catalã consome annualmente 600:000 toneladas de carvão, que serão transportadas muito facilmente pelo caminho de ferro directo.

Para a outra região acima mencionada, irão todos os annos 500:000 toneladas, pelo caminho de ferro de Valle do Zafan.



## CENTRO ULTRAMARINO

O nosso collega *Correio de Portugal* transferiu a sua redacção para a travessa de S. Nicolau 71 1.º onde foi fundado pela empresa um Centro Ultramarino que tem sempre á disposição do publico os jornaes de Lisboa e provincias—os ultimos telegrammas da Agencia Havas—as partes da barra com relação aos navios de ou para Africa—os preços correntes da praça e todos os aprestes de escripta.

Agradecemos o convite que, para frequentar este Centro, nos foi enviado.

## MUSEU INDUSTRIAL E COMMERCIAL DO PORTO

Recebemos e agradecemos convites para visitar, antes da sua abertura ao publico, a exposição de desenhos e obras d'arte dos professores das escolas industriaes da circumscripção do norte os srs. Michelangelo Soa, Vittorio Giuseppe Fiorentini e Giovan Battista Cristofanetti, que se inaugurou no dia 12 e deve conservar-se até 10 de fevereiro proximo.

O sr. M. A. Soa, architecto, expõe: parte 1.ª — geometria descriptiva e intersecção dos solidos. — 2.ª Aplicações praticas da geometria descriptiva á theoria das sombras. — 3.ª Perspectiva parallelas e accidental. — 4.ª Ornato: linear geometrico, flora, fauna, e mixto (symbolico). — 5.ª Figura humana: anatomia, systema das proporções, expressão humana, retrato, composição figurativa. — 6.ª Architectura: A—Elementos (as *Ordens*, segundo Vignola); B—Composição architectonica: projectos originaes (architectura greco-romana e Renascença italiana); C—Analyses e restaurações (antiguidade romana e Renascença italiana).

O sr. V. Fiorentini — Engenheiro-mechanico expõe projectos executados (em parte) para grandes empresas particulares, etc.; engenharia mechanica: A—Utilização de força hydraulica; B—Telodynamica (transporte de força a distancia); C—Construcção de machinas; D—Construcções metallicas.

O sr. G. B. Cristofanetti: Escultor-cinzelador—Ourivesaria de prata e ouro: composições originaes do expositor (em photographia; as obras estão em poder de S. S. o Papa Leão XIII, de S. M. o rei de Italia, de S. Ex.ª o general Mezzacapo, chefe do estado-maior italiano, do Ex.º sr Marquez da Foz, etc., etc.

## BOLETINS FINANCEIROS

*Bolsa de Paris, em 10 de janeiro de 1890.*

A liquidação de dezembro foi algum tanto agitada, mas enfim realisou-se em muito boas condições.

O 3% foi compensado a 87,60; o amortisavel a 91,70 e o 4 1/2 a 106 fr. Ao fechar da bolsa, hoje o 3% mantem-se a 87,62 o amortisavel a 92,50 e o 4 1/2 % a 106,55 tendo já tido 107,10, subida que é devida, neste ultimo, aos boatos que correm d'uma conversão facultativa pela qual o portador de 4 1/2 receberia 3,70 de 3% em troca de 4,50 de 4 1/2.

Ora para egualar o preço do 3% seria necessario elevar o 4 1/2 acima de 108 fr. D'ahi a causa da melhoria.

Os fundos estrangeiros fortemente impressionados pela crise monetaria de Londres e Berlim e sobretudo pela elevação da taxa do desconto a 7% do Banco de Inglaterra, estiveram paralyzados toda a semana.

O Italiano (ex-coupon de 2,17) faz 93,30, o Portuguez 63,90, o Turco 17,80.

O Exterior Hespanhol foi, naturalmente, o mais affectado, baixando até 70,75 para se reelevar a 71 fr. com a noticia d'umas certas melhoras na saude do jovem rei.

Os valores de credito pouco variaram, á excepção do Banco de França que tomou de novo uma grande alta, até 4:340, o *Credit Foncier*, (ex-coupon de 30 fr.) é muito procurado a 1:305. Os outros valores conservam-se sem modificações.

Nada ha a dizer sobre as acções das nossas grandes companhias, senão que se mantem pouco mais ou menos nas mesmas condições do boletim precedente; a 1:358 o P. L. M.; 1:760 o Norte (ex-coupon de 18 fr.) 1:187 o Meio-dia e 1:392 o Orleans.

Os estrangeiros mantem boa tendencia a 313 os Lombardos, 360 o Norte de Hespanha, 312 o Madrid Zaragoza, e 625 os Portuguezes.

O Suez (ex-coupon de 32) está estacionario a 22,82; o Panamá tem-se cotado a 82.

G. Pessard.

*Bolsa de Lisboa, 15 de janeiro de 1890.*

Se o anno de 1889 não acabou bem, sob o ponto de vista monetario, com a alta do juro no Banco d'Inglaterra a 6%, facto que mais ou menos se reflectiu em todos os mercados, o anno de 1890 começou, para o nosso mercado, peor, com a subida do juro no Banco de Portugal, á mesma taxa de 6%.

Como causa proxima da alta indica-se a necessidade do banco se resarcir das avultadas importações de numerario que tem continuado em grande escala, tendo ainda esta semana entrado 50:000, libras de Londres.

Como causas remotas apontam-se duas: uma a emigração de capital para o Brazil; outra o contrabando de cereaes hespanhoes, com que enriquecem alguns especuladores que exportam para Hespanha os soberanos.

Em todo o caso o commercio, de pequeno tracto principalmente, é o que mais soffre com a medida, pois paga 6%, *maximum* da taxa do banco, enquanto que os que podem, pelos seus recursos de credito, entregar-se a largas operações d'especulação sobre valores brasileiros, e a outras menos licitas, como é o contrabando de cereaes continuarão provavelmente a ter dinheiro por menos que o *maximum* da taxa do banco do Portugal.

A medida do banco foi, ainda por outro lado, reflectir se desfavoravelmente na agricultura, fazendo com que os devedores por emprestimos em conta corrente garantida ao Credito Predial fiquem pagando 6 1/2% em vez de 5 1/2% de juro, pois é sabido que o Credito Predial conta os juros d'aquellas operações a taxa superior em 1/2% á do banco de Portugal.

Affigura-se-nos, pois, que o systema do banco de França, affixando uma taxa *minimum* de juro em vez d'um *maximum* como faz o banco de Portugal, á imitação do banco de Inglaterra, é preferivel, pois que não soffreriam com elle os que não tem culpa das negociações dos especuladores d'alto cothurno. A questão limitar-se-hia, portanto, a haver sufficiente energia para exigir a estes o juro correspondente aos encargos que causam ao Banco de Portugal com as suas operações perturbadoras do equilibrio do mercado.

Se o anno não começou bem, relativamente ao mercado monetario, em relação ao financeiro vae peor ainda.

O procedimento da Inglaterra, soccorrendo-se a processos de pirataria para nos despojar de territorios sujeitos ao dominio portuguez em Africa, para arranjar dotes para os herdeiros da rainha Victoria, a quem as camaras inglezas não parecem muito dispostas a votar mais subsidios: o procedimento da Inglaterra levantando contra si a opinião publica de todos os paizes, trouxe necessariamente uma depressão assaz importante nos nossos fundos no estrangeiro, e consequentemente fraqueza ao mercado interno, impressionado com o estado d'irritação dos animos em todo o paiz.

A irritação chegou ao ponto do commercio suspender as encomendas feitas para Inglaterra, e os fabricantes se recusarem á compra de materias primas d'origem ingleza. Os depositos de nacionaes no banco inglez, tem sido levantados tambem, accentuando-se por estas diversas maneiras o odio ao inglez que dizendo-se nosso *fidel aliado* tem em todos os tempos tratado de expoliar a briosa nação portugueza.

Felizmente o serviço altissimo prestado ao paiz pelo gabinete demissionario, não duvidando arcar com a impopularidade de momento, impediu que o plano de Lord Salisbury tivesse effeito. Em vez do pretexto para se occupar Lourenço Marques e S. Vicente, o gabinete inglez encontra deante de si a perspectiva de uma irreparavel perda para o seu commercio, para a sua industria e para a sua navegação, tanto mais que a nossa marinha mercante nos ultimos annos tem adquirido notavel desenvolvimento relativo.

Voltando, porém ao registro dos acontecimentos do nosso mercado na ultima quinzena, sob o ponto de vista restricto em que os consideramos, consignemos ainda a alta do cambio do Rio a 25 1/8 d., devida á utilização de creditos em Londres de subcriptores para a ultima emissão de acções do Banco do Brazil, que fez uma chamada de 9:000 contos.

E' de crer que a alta do cambio aproveite ao nosso mercado para a transferencia de capitales portuguezes para Portugal, sobretudo agora, que é a epoca de liquidações de juros e pagamentos de coupons de valores brasileiros.

B. dos Santos.



## Cotações dos títulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro

BOLSAS	TITULOS	DIAS													
		2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—	—
Lisboa . .	Acções C. <sup>as</sup> de Ferro Portuguezes . . . . .	—	111.000	110.000	—	—	110.000	105.000	106.000	104.000	110.500	100.000	—	—	—
	» Nacional . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Carris de Ferro de Lisboa . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	83.500	—	—
	» Ascensores » » . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. <sup>as</sup> de Ferro Portuguezes . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional . . . . .	—	82.000	82.000	—	82.000	82.000	82.000	—	82.000	—	81.000	—	—	—
	» C. de F. Atravez d'Africa . . . . .	—	84.750	—	—	84.600	87.650	84.600	84.500	84.500	83.000	83.500	—	—	—
Paris . . .	Acções C. <sup>as</sup> de Ferro Portuguezes . . . . .	—	623,00	—	—	620,00	610,00	—	—	610,00	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal . . . . .	206,25	212,50	211,00	—	—	212,50	213,75	—	213,75	212,50	212,50	—	—	—
	» Norte de Hespanha . . . . .	—	360,00	—	—	363,00	363,00	—	—	368,00	—	—	370	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante . . . . .	—	310,00	—	—	310,00	310,00	—	—	310,00	—	—	—	—	—
	» Andaluzes . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. de Ferro Portuguezes . . . . .	363,50	363,00	—	358,00	367,00	368,50	368,50	366,00	363,00	361,00	360	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal . . . . .	339,50	312,00	312,00	312,50	312,50	311,25	312,50	312,00	312,50	311,00	310	—	—	—
	» Norte Hespanha, 1. <sup>a</sup> hypotheca . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa . . . . .	483,00	483,00	483,00	483,00	483,00	483,00	483,00	483,00	483,00	483,00	483,00	—	—	—
	» C. <sup>a</sup> da Beira Alta . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres . .	Obrig. C. de F. Atravez Africa . . . . .	96,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterd.	Obrig. C. F. Atravez Africa . . . . .	96	96	96	96,50	96,12	96,37	96,50	96,50	96,50	96,50	96,50	—	—	—
Bruxellas.	Obrig. C. de F. Atravez Africa . . . . .	98	98	97,25	97,25	97,25	97,25	97,25	95,75	97,25	97,25	97,25	—	—	—

## RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERIODO DE EX- PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1889			1888			TOTAES		DIFFERENÇA A FAVOR DE	
		KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	1889	1888	1889	1888
PORTUGAL		de a	Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Companhia Real	17 23 Dezemb.	580	57.550:000	29:224	580	56.920:000	98:437	2.723.882:000	2.553.680:000	170.202:000	-
	24 31 " "	"	68.580:000	118:244	"	68.120:000	117:448	2.792.462:000	2.624.800:000	170.662:000	-
	17 23 Dezemb.	82	3.222:000	39:292	82	4.096:000	49:954	312.438:000	292.638:380	19.799:620	-
	24 31 " "	"	10.044:000	122:487	"	12.561:620	153:490	322.482:000	303.200:000	17.282:000	-
	17 23 Dezemb.	168	2.826:000	46:821	152	2.702:000	47:776	204.791:000	140.607:440	64.183:860	-
	24 31 " "	"	43.938:000	82:964	"	7.692:760	50:610	213.729:000	148.300:000	67.429:000	-
	3 9 Dezemb.	473	43.716:720	28:877	361	9.939:730	27:533	612.823.225	513.703:695	97.119:530	-
	Sul e Sueste	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Minho e Douro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Beira Alta	10 16 Dezemb.	253	7.838:377	30:984	253	9.083:410	31:904	373.762:376	348.656:734	25.105:642
	17 23 " "	"	8.460:745	33:444	"	8.034:902	31:738	382.223:421	326.694:633	55.531:488	-
	10 16 Dezemb.	34	875:083	25:737	34	934:860	27:496	54.673:769	54.442:880	232:889	-
Guimarães	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HESPAÑHA			Pesetas	Peset.		Pesetas	Peset.	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha	17 23 Dezemb.	2863	4.334:288	471	2863	4.378:643	481	69.018:038	69.018:038	4.639:791	-
	24 31 " "	"	4.485:453	548	"	4.379:437	481	70.503:494	65.757:384	4.746:107	-
Madrid-Zaragoza-Alicante	17 23 Dezemb.	2672	4.229:432	460	2672	4.064:469	398	52.794:671	50.360:700	2.433:971	-
	24 31 " "	"	4.100:778	411	"	4.093:419	409	53.803:641	51.435:949	2.439:830	-
Andaluzes	17 23 Dezemb.	894	271:004	303	894	246:479	273	42.826:063	41.476:924	1.349:141	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Almansa-Valencia-Tarragona	1 10 Dezemb.	393	406:442	1.034	393	312:683	795	10.994:739	10.436:202	538:537	-
	11 20 -	-	408.864	1.040	"	312:799	795	11.403:602	10.769:001	634:601	-
Madrid-Caceres Portugal	17 23 Dezemb.	429	75:444	173	429	70:262	163	3.333:730	3.068:395	267:335	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(1) Compreende as linhas de Leste e Norte e ramaes de Caceres e Oubra. — (2) Idem idem de Lisboa a Cintra e Torres e ramal de Cintura — (3) Idem idem de Torres á Figueira e Alfarellos.



## LINHAS ESTRANGEIRAS

**Da Russia á Asia Central.**—O ministro das finanças da Russia, concedeu uma subvenção de 7 milhões de rublos para se construir um caminho de ferro de Petrovsk a Tiflis e a Bakou porto no mar Caspio.

A nova linha terá principalmente uma importancia strategica de primeira ordem, por isso que permittirá o transporte rapido de tropas do interior da Russia para a Asia Central.

**Austria-Hungria.**—Começou do dia 1 de dezembro a vigorar na Austria Hungria, uma reforma cuja grande utilidade facilita immenso as viagens.

Mr. Baross, ministro do commercio na Hungria ordenou que a venda dos bilhetes de caminhos de ferro se façam não só nos *guichets* das gares, como também nos *guichets* dos correios e telegraphos, nos hotéis, e nos escriptorios especiaes. Os bilhetes serão validos por uma *zona* (ida e volta) e em todos os comboios, tendo este valor uma duração illimitada. Poder-se-ha utilisal-os quando se queira, e alem d'isso compral-os para se enviarem ás provincias a qualquer amigo a quem se queira convidar.

Para mais ampla elucidação do publico estão á sua disposição uns folhetos explicativos.

A Austria-Hungria vae, como se vê, adoptando ideias novas na exploração das suas linhas ferreas, sendo a principal a da venda de bilhetes por zonas, de que já nos occupámos n'um dos nossos numeros do anno findo.

Esta agora, porem, já existia também em Portugal onde um empregado superior d'uma das nossas linhas a communicou ha mezes a pessoa d'esta redacção, fazendo até, esse assumpto o objecto de uma conversa entre o nosso director e o sr. sub chefe do serviço commercial dos caminhos de ferro do Oeste de França;

Temos, pois, testemunhas de que já em Portugal nasceu a ideia da venda de bilhetes de caminhos de ferro fóra das estações.

Podemos accrescentar que aquelle digno funcionario francez nos expoz as difficuldades que essa medida trazia, na questão da fiscalisação, as quaes, até certo ponto, não julgamos irremoviveis, especialmente fazendo-se a venda só em estabelecimentos que offereçam garantia, e para os comboios de correio das pequenas linhas como Cintra e Cascaes.

**Reducção de tarifas nas linhas da Roumania.**—O director dos caminhos de ferro roumaicos, apresentou um projecto de reducção de tarifas nas linhas ferreas da Roumania, projecto que já foi approvado pelo conselho de instrucção, mas que no entretanto não logrará attrahir sobre si as attensões geraes, nem dará logar a grandes discussões, visto que pouco mais se adeanta aos systemas já estabelecidos nas diversas vias ferreas, e muito principalmente ao da raducção dos preços nas viagens circulatorias.

Não obstante isto deve-se reconhecer que a apresentação do mencionado projecto ao parlamento da Roumania, é uma prova evidente de que a ideia de diminuir as tarifas para os viajantes proporcionalmente ao trajecto percorrido, vae encontrando adeptos dedicados, até mesmo nos paizes mais affastados do grande centro europeu, como o é a pequena nação dos Balkans.

As principaes bases da nova refórma feita nas tarifas roumaicas, são as seguintes:

As reducções das tarifas dos passageiros começam:

Para a 1.<sup>a</sup> classe desde 120 kilometros

» a 2.<sup>a</sup> » » 80 »

» a 3.<sup>a</sup> » » 60 »

representando estes numeros de kilometros as distancias médias, segundo as notas estatisticas ultimamente publicadas.

A diminuição do preço da viagem, far-se-ha na proporção da distancia percorrida, attingindo o seu maximo de 60 % na ordem seguinte:

500 kilometros para a 1.<sup>a</sup> classe.

400 » » 2.<sup>a</sup> »

300 » » 3.<sup>a</sup> »

Como se vê a distancia para a maxima reducção é menor nas classes mais inferiores.

Os wagons de 4.<sup>a</sup> classe especialmente destinados ao transporte de camponeses, engatar-se-hão todas as vezes que forem necessarios.

**O aquecimento dos wagons.**—Vae passar por uma transformação vantajosissima para o publico o systema de aquecimento dos wagons de passageiros, nos comboios da companhia P. L. M.

Em todas as locomotivas será applicado um apparelho com a ajuda do qual o vapor, partindo da caldeira por tubos dirigidos a todos os wagons, será distribuido para umas pequenas caldeiras fixas collocadas em cada compartimento.

A definitiva installação d'este novo systema, depende unicamente do resultado das experiencias que se vão effectuar nos comboios rapidos 5 e 8 de Paris a Vintimille, e que tudo leva a crer será o mais satisfatorio possivel.

**Viajantes para a Expôsição.**—Para se fazer uma idéa do grande interesse, que em todos os povos do globo, despertou a Exposição Universal do anno findo, e da enorme affluencia de visitantes que ella attrahiu á capital da França, basta ver o movimento de viajantes em Paris, na gare do Norte, durante o tempo da Exposição Universal de 1878, e da de 1889.

Em 1878 houve: viajantes chegados 2.467:576; saídos 2.417:601.

Total 4.885:177.

Em 1889 houve: viajantes chegados 3.510:985, saídos 3.495:658.

Total 7.006:643.

Como se vê o movimento de passageiros, só n'esta gare, foi, durante a exposição de 1889 de mais 2.121:466 passageiros, do que na Exposição de 1878.

**Novos tramways em Paris.**—Segundo consta ao nosso collega *La Revue universelle des chemins de fer*, terminou o inquerito aberto pela prefeitura do Sena, sobre o pfojecto da construcção de duas novas linhas de tramways funiculares em Paris, resultando das observações consignadas nos registros depositados na Hotel de Ville, ser o mencionado projecto approvado por unanimidade.

As duas linhas em questão partirão, uma da praça da Trindade, e outra da praça Cadet, devendo ambas alcançar o bairro de Montmartre.

O meio de tracção empregado será o de machinas fixas, sendo a acção transmittida por tramway, como o da nossa linha da Estrella.

As machinas serão collocadas, a primeira na praça de Tertre, e a segunda entre a rua Remey e a rua Clignancourt. A extensão total de cada uma das linhas será de 2 1/2 kilometros, empregando-se nas vias os rails de aço.

Calcula-se em 4 milhões a despeza total, e o custo da exploração parece que não excederá a 1.000,000 francos.



**Os caminhos de ferro na Noruega.**—O total dos rendimentos dos caminhos de ferro noruegueses, durante o anno financeiro de 1888-89, findo em 30 de junho proximo passado, apresenta os resultados seguintes:

Este total que no anno antecedente fôra de 8.550:000 francos, elevou-se no indicado prazo a 9.415:000 francos, o que representa um excesso de 875:000 francos.

Além d'isso deve-se mencionar que na principal linha ferrea da Noruega, actualmente explorada por uma companhia que conta no seu seio elementos inglezes e scandinavos, houve um augmento de receita no valor de 317:500 francos, proveniente do desenvolvimento do trafego de mercado e da grande affluencia de *touristes*.

A extensão da rede norueguesa é hoje de 1:500 kilometros, cujo custo total foi de 1:125,000,000 francos.

**Caminho de ferro aereo, em Paris.**—A sociedade fundadora dos caminhos de ferro *glissants*, aperfeiçoados, vae segundo consta, pedir ao Conselho Municipal de Paris, auctorisação para construir um caminho de ferro aereo, de trez kilometros de extensão, indo da praça Clichy a La Villette, por cima do *trottoir* central dos boulevards exteriores. O novo caminho de ferro será do systema *glissant*.

Segundo o projecto apresentado, haverá comboios, partindo a todos os minutos, podendo-se assim transportar 12:000 viajantes por hora.

### NOTAS VARIAS

**Os edificios da Exposição.**—Por deliberação do ministro da guerra francez, as principaes construcções do Campo de Marte, poder-se-hão conservar nos seus primitivos logares.

Um espaçoso terreno situado entre a communa d'Issy e o Sena, será posto á sua disposição para n'elle se effectuarem as manobras dos alumnos da Escola Militar. Este terreno comprehende cincoenta hectares, completamente isolados de qualquer outra habitação.

O ministro da guerra tenciona adquirir á municipalidade de Paris a propriedade do bosque de Vincennes, para ali crear uma nova caserna de cavallaria.

**A ponte sobre a Mancha.**—A opinião dos membros da Sociedade dos Engenheiros Civis de Paris que se reuniu sobre a presidencia de M. Contamin, para examinar o projecto da ponte sobre a Mancha apresentado por M. M. Schneider e Hersent, a que nos referimos no numero anterior, foi favoravel ao mesmo, declarando-se que a empresa não apresentava difficuldades impossiveis de se vencer.

Alguns membros da Sociedade, propozeram modificações na construcção dos pilares, e na maneira de ser collocado o taboleiro, mostrando-se sempre M. Hersent nas melhores disposições de examinar as alterações propostas.

No mesmo sentido se expressou M. Pradel, engenheiro do Creuzot, dando explicações cabaes de todos os pontos do projecto, que produziram excellente effeito na assembléa.

Finalmente, admittiu-se a possibilidade da empresa, o que é essencial, e pela attitude com que a Sociedade acolheu o projecto Schneider Hersent se conhece que ella é favoravel á construcção da ponte sobre a Mancha.

A folha official do governo francez, publicou um decreto, declarando approvada a convenção estabelecida, entre o ministro das obras publicas em nome do esta-

do, e a Companhia do Caminho de Ferro do Norte, para a concessão de todas as vias ferreas, tanto construidas, como por construir, que sirvam os caes do porto de Calais.

Em vista d'isto foram declarados de utilidade publica todos os trabalhos que hajam de se executar para o estabelecimento das vias projectadas.

**As viagens maravilhosas.**—Parece que ha uns tempos a esta parte, uma violenta febre de viagens á roda do mundo atacou os fleugmaticos inglezes, e as excentricas e estouvadas *yankes* a quem as narrativas engenhosas de Julio Verne, communicaram o enthusiasmo pelo que é extraordinario e imprevisto.

O certo é que o progresso enorme que se tem manifestado em todos os meios de transporte, dando aos grandes comboios que percorrem o globo, velocidades verdadeiramente raras e vertiginosas, tem auxiliado os arrojados empreendimentos dos modernos viajantes convertendo em realidade o que até ha pouco tempo não passava de audaz phantasia d'um ou outro romancista mais fecundo e intelligente.

A tradicional viagem de Phileas Fog, o heroe de Julio Verne, que deu a volta ao mundo em 80 dias, está sendo sobrepujada pelas de alguns viajantes que n'este momento se dispõem a conclui-las em 60 dias.

Pois bem. Este encurtamento que já era importante, foi agora ainda excedido por isso que, pelo que adeante relatamos se pode fazer a viagem á volta do mundo em 66 dias e meio.

O comboio correio que faz serviço entre New-York e S. Francisco da California, e que até aqui gastava sete dias e sete noites em percorrer esta distancia, acaba de transpor ha pouco em 108 horas e meia ou sejam quatro dias e quatro noites e meia.

O trem, que se compunha de cinco wagons do correio e um de passageiros, marchou com a velocidade média de mais de 85 kilometros por hora, de que resultou o ser encurtada ainda em dois dias e meio, a viagem á roda do mundo.

O «Album de estatistica graphica do ministerio das obras publicas de França» dá curiosissimos apontamentos de comparação entre as viagens antigas e as da actualidade, comprehendendo tambem as das differentes épocas intermédias.

Diz elle:

«Para se ir de Paris a Marselha, no seculo XVII, eram precisos pelo menos quinze dias; em 1782 já bastavam oito, em 1814 gastavam-se cinco, em 1834 fazia-se o trajecto em tres dias e meio, e finalmente hoje é essa distancia percorrida em treze horas approxadamente.»

**Os ateliers de Mr. Eiffel.**—Com o titulo de «Companhia dos Estabelecimentos Eiffel», constituiu-se em sociedade anonyma a antiga empresa de construcções mechanicas Eiffel.

O capital nominal da nova Sociedade, será de 6 milhões, representados por 12:000 acções emitidas a 350 francos, sendo o capital effectivo de 4:200:000 francos. A cargo da nascente empresa ficaram todos os vastos ateliers de Mr. Eiffel, com as suas patentes d'invenção, edificios e officinas de machinas. Toda a antiga clientela foi considerada tambem como pertencendo á nova Sociedade que continuará os contractos especiaes, etc., etc., tendo-se avaliado tudo em 2 milhões, que serão pagos em acções das já acima mencionadas, ficando portanto um saldo liquido de 2 milhões de francos.

Todas as acções foram tomadas pelo Banco Internacional, e pelo grupo de estabelecimentos de credito que primitivamente fundára a Sociedade da torre Eiffel, de



tórma que não haverá subscrição publica, nem por enquanto os ditos valores serão cotados no mercado.

A Mr. Eiffel foi reservada a direcção da empresa, cargo que o celebre engenheiro desempenhará com o titulo de Presidente do Conselho d'Administração.

O custo da Torre Eiffel.—Segundo um documento que a administração da Torre, publicou a somma das despesas geraes feitas com a construcção d'esta gigantesca obra eleva-se a 7.514.094 francos.

Esta quantia excedeu a que se tinha calculado, que era de 7.233.834 francos; todavia o excesso que houve (280.715 francos), em consequencia de gastos imprevistos, é relativamente insignificante, tratando-se d'uma obra de tão notavel importancia.

### PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**Almanach do Occidente.**—Recebemos este elegante brinde que a empresa faz aos seus assignantes e que constitue um bonito album onde se encontram registrados, com illustrações a proposito, todos os factos do anno findo, os retratos das pessoas eminentes fallecidas, interessantes vistas do paiz e estrangeiro, etc.

Agradecemos a offerta de tão apreciavel publicação.

**Horario das correspondencias da ultima hora.**

—A acreditada *Casa Favorita* de machinas de costura, na praça dos Restauradores, 50 e 52, teve a boa lembrança, ao apresentar ao publico a nova machina Pfaff, de que é unico agente em Lisboa o sr. Santos Diniz, dono d'aquella casa, de imprimir no seu cartão um quadro da hora a que se devem lançar no correio as correspondencias para os differentes destinos, prestando assim um bom serviço a todos, que pela nossa parte lhe agradecemos.

### COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

Relatorio do conselho d'administração  
(Continuação)

#### RECEITA DA EXPLORAÇÃO

Sabeis, senhores, qual é a receita do nosso caminho de ferro até á época, em que o rendimento bruto não exceder 2:500.000 réis por anno e kilometro.

Vamos porém mostrar-vos, qual a quantia cobrada directamente nas estações e qual a cobrar do governo de Sua Magestade.

Exercicio do 1.º semestre de 1889

60 kilometros, Loanda a Quilunda:

Quantias cobradas nas estações de Loanda, Cidade Alta, Cacuaco, Quifangundo, Funda e Quilunda... 5:170.190

Complemento de garantia de juro do custo da construcção:

A receber do governo de Sua Magestade segundo o artigo 22.º do contracto..... 30:828.010

A receber do governo de Sua Magestade para despesas de exploração conforme o artigo 23.º..... 36:000.000

Total para 60 kilometros em 6 mezes. 71:998.200

ou 1:199.7970 por kilometro e semestre, o que corresponde á receita annual garantida pelo governo de Sua Magestade de 2:399.7940 por cada kilometro e anno.

E' grande o desembolso, que o governo de Sua Ma-

gestade tem de fazer, e sel-o-ha assim, a nosso vêr, até que o caminho de ferro atinja o seu terminus natural —Cuango; crêmos porém, que logo que a nossa linha chegar a servir os ricos concelhos de Cazengo, do Goulungo Alto e os que circundam Ambaca, a receita cobrirá as despesas de exploração, tendo o governo de Sua Magestade unicamente de pagar o juro das despesas de construcção.

O quadro seguinte mostra o movimento de passageiros durante o 1.º semestre d'este anno:

#### MÉDIA MENSAL DE PASSAGENS

1.ª classe .....	125
2.ª " .....	89
3.ª " .....	1:533

Dizendo-vos que a 3.ª classe tem sido quasi exclusivamente occupada pelo indigena, vemos que elle reconheceu immediatamente a vantagem das communicações rapidas e sabe utilizar-se e tirar partido d'este beneficio. Se isto assim é em percurso tão limitado, como é de Loanda a Cabiri, tão pouco povoado comparativamente com a zona alto-plana, qual será o movimento, que se deve esperar desde que a locomotiva vá até Ambaca e ainda a Malange e Cassange e possa n'um só dia transportar o preto a distancias, que para percorrer precisa actualmente de semanas? Verdade é, que o Estado livre do Congo assegurou, ainda ha pouco, os capitães necessarios para a ligação de toda a zona de terreno banhada pelo Cuango e seus afluentes com a foz do Zaire por meio de caminhos de ferro e navegação a vapor; esta ligação desviará do nosso caminho de ferro enorme movimento, mas o governo de Sua Magestade decerto obviará a este grande prejuizo, levando a locomotiva a Cassange, e offerecendo assim aos habitantes do sertão um transporte na extensão de 700 kilometros, que não terá receio da concorrência dos 1:500 a 2:000 kilometros, que o Estado livre do Congo terá de percorrer.

Se o governo portuguez, porém, entender que os nossos receios são infundados e que a linha deve por largo tempo terminar em Ambaca, não sois vós, senhores, que soffrereis prejuizo, porque o nosso caminho de ferro tem o seu rendimento kilometrico de 2:399.7940 réis garantido, parte apurado nas estações e o restante pago pelo governo.

Devemos agora dar-vos conta do estado de adeantamento da construcção.

Referindo as distancias á origem, para mais facil intelligencia, temos:

#### LINHA COMPLETA EM 95 KILOMETROS

Sendo de Loanda ao kilometro 90..... 90  
" Dokilometro 111 ao 116 (Cunga)..... 5

falta portanto assentar a linha em 22 kilometros, para termos ligada com Loanda a primeira estação importante da nossa linha.

Este assentamento é porém atacado por dois pontos (Loanda e Cunha), o que para o effeito de tempo o reduz a 11 kilometros; e como em agosto o avançamento a partir de Loanda foi de 6 kilometros, é fóra de duvida que, a não haver caso de força maior, a linha será ainda n'este anno aberta á exploração até Cunha, na margem direita do rio Cuanza.

Do kilometro 116 (Cunga) ao 140, complemento da 3.ª secção, estão:

As terraplenagens concluidas e a concluir-se nos ultimos 10 kilometros; não ha duvida, que a secção estará prompta a receber a linha, quando o assentamento lá chegar.

Do kilometro 140 ao 180 (4.ª secção) começou o ata-



que, e já no fim de agosto tínhamos 4 kilometros em meia construcção de terraplenagens.

A 5.<sup>a</sup> secção do kilometro 180 ao 220, não tendo condições de transporte possível de material e pessoal, será atacada logo que os trabalhos da 4.<sup>a</sup> secção facilitem as communicações; para abreviar a construcção mandámos porém atacar a 6.<sup>a</sup> secção, kilometro 220 ao 260, para onde os rios Cuanza e Lucalla dão transporte, relativamente facil, até a foz do Luinha.

D'esta fórma a 5.<sup>a</sup> secção terá dois ataques, um pela 4.<sup>a</sup>, outro pela 6.<sup>a</sup> secção; n'esta 6.<sup>a</sup> secção (kilometro 220 ao 260) estão feitas as installações em 26 kilometros e o ataque de trincheiras; havendo em 31 d'agosto ultimo um volume de 20:000<sup>m</sup> de excavação em trincheiras.

É n'esta secção, que temos de atravessar o rio Luinha por uma ponte de 107 metros de extensão. O taboleiro metallico já esta encommendado, e as fundações e constuccões dos pilares devem começar brevemente. O que desejamos e esperamos conseguir com o ataque immediato da 6.<sup>a</sup> secção, é que esta e parte da 5.<sup>a</sup> estejam promptas, quando o assentamento da via chegar, a partir de Loanda, a meio d'esta ultima secção, obviando á demora, que deveria resultar da ponte sobre o Luinha, se assim não procedessemos.

Tivemos, na verdade, um augmento nos prazos, em que segundo o ultimo relatório d'esta gerencia contavamos terminar a 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> secções: foi este devido em parte ás chuvas torrencias e não vulgares, que, ainda n'este anno, cahiram em Angola desde fevereiro a maio, e em parte a faltas do sub-empregado geral, faltas, que por contractos posteriores imaginamos ter remediado. É natural, pelo que ha muitas dezenas d'annos se tem observado na provincia d'Angola, que o periodo de chuvas constante desde 1887 para cá tenha terminado, seguindo-se agora um periodo de estiagem. Crêmos, portanto, que nenhuma causa, quer natural, quer de administração, virá impedir o methodico desenvolvimento dos trabalhos de construcção.

O pessoal empregado nos trabalhos de construcção pela Companhia, Sociedade constructora e sub-empregado é o seguinte:

Engenheiros .....	5
Conductores.....	14
Pessoal menor.....	45
Artifices e diversos misteres.....	294
Trabalhadores.....	2:000 a 3:000

O material existente em Loanda é o seguinte:

Carris para uma extensão de linha de kilometros .....	81
Placas giratorias.....	3
Mudanças de via.....	6
Postes telegraphicos.....	700
Portas.....	115
Janellas .....	124
Prumos para vedações .....	2:700
Asnas para coberturas de edificios....	88
Chapa de ferro galvanizado para coberturas—metros quadrados.....	40
Tijolos.....	106:000
Telha de Marselha.....	33:000
Basculas romanas de 500 kilos.....	1
» » 1:000 kilos.....	4
Reservatorios para agua.....	6
Travessas para kilometros.....	49
Pontes de 2 metros.....	6
» 3 » .....	19

Pontes de 4 metros .....	13
» 10 » .....	1
Tubos para pequenos aqueductos de 0 <sup>m</sup> ,35—metros.....	200
Tubos para pequenos aqueductos de 0 <sup>m</sup> ,60—metros.....	190
Tubos para pequenos aqueductos de 0 <sup>m</sup> ,80—metros .....	250

#### EM SERVIÇO DE EXPLORAÇÃO E CONSTRUÇÃO

Locomotivas.....	9
Fourgons, wagons e plataformas.....	74
Carruagens-salões de 1. <sup>a</sup> , 2. <sup>a</sup> e 3. <sup>a</sup> classe	22

Resta nos, senhores, dar-vos conta do estado do trabalho de estudos e reconhecimentos, a que, de combinação com a Sociedade constructora do caminho de ferro d'Ambaca, margem direita do Lucalla, e Cassange, margem esquerda do rio Cuango. Cedo ou tarde será reconhecida a necessidade d'esta linha; e quando o fôr, e quando todos pedirem a urgencia da construcção, o paiz nos agradecerá a economia de tempo, que resultará de estudos, que não podem levar menos de dois annos a effectuar.

Está concluido o estudo até Malange, e em junho seguiu para Malange a brigada de estudos, que vai estudar o traçado até Cassange.

A despeza que fazemos com este trabalho não é perdida, quer a nova linha nos seja adjudicada, quer o seja a outra Companhia, porque de certo os poderes publicos, não esquecendo o serviço que prestamos, fixarão um valor a trabalho tão importante. Para provar aos mais decréntes a necessidade d'esta linha e como a sua construcção se imporá, basta que transcrevamos as seguintes palavras do grande explorador Livingstone escriptas em 1855 e confirmadas ha dois dias, se pôde dizer, pela grande Companhia, que o governo belga acaba de crear ou auxiliar decididamente.

(Continua).

## MATERIAES DE CONSTRUÇÃO

Nos armazens de J. LINO se encontra o mais completo sortimento dos artigos necessarios á construcção urbana taes como:

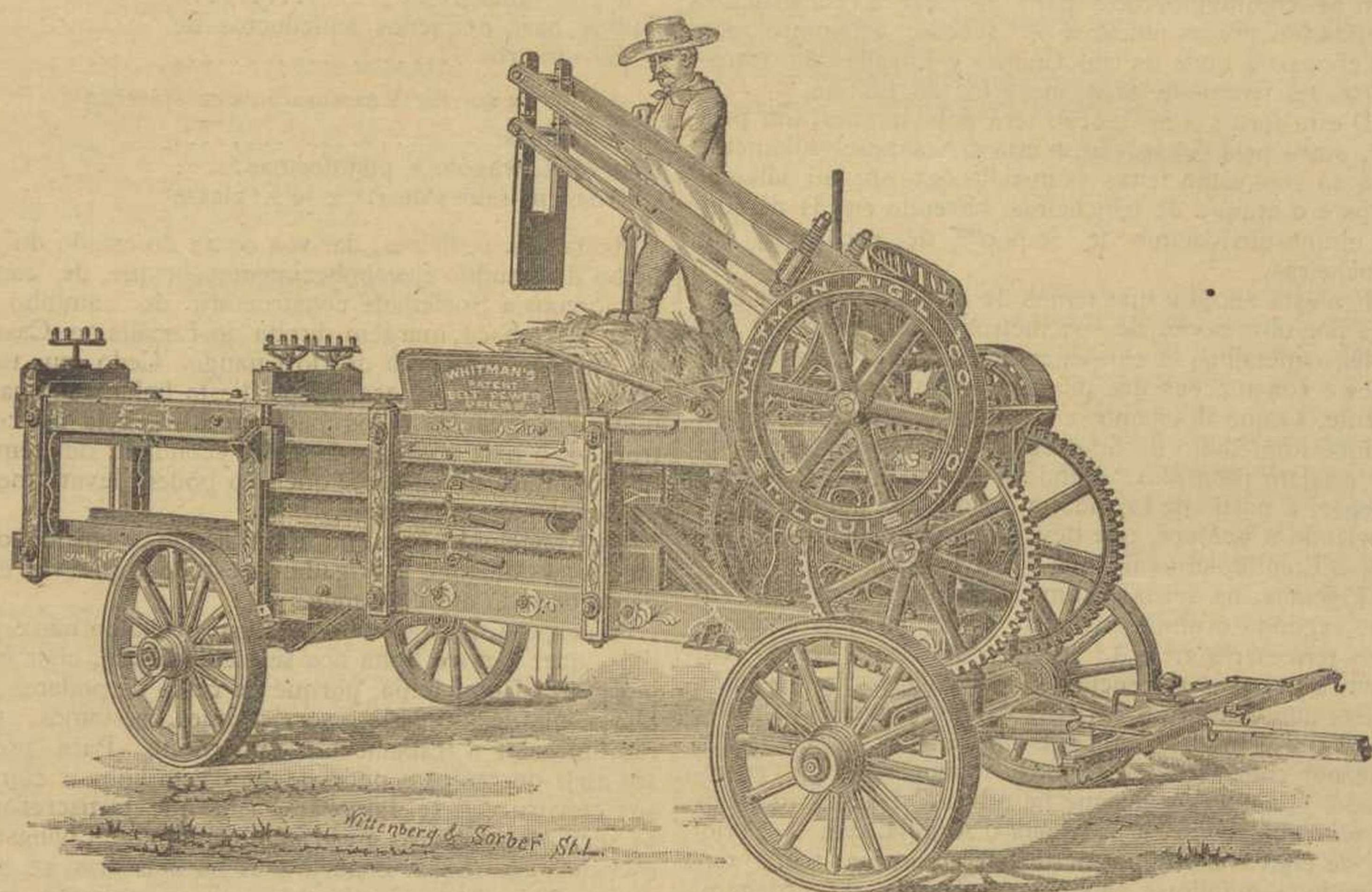
Madeiras de todas as quadras.	Pozzolana dos Açores.
Vigamentos.	Tijolos de todas as dimensões.
Taboados.	Tijolos refractarios inglezes.
Barrotames.	Barros refractarios, idem.
Portas feitas.	Ladrilhos de mosaicos nacionaes e estrangeiros.
Soalhos aparelhados.	Azulejos brancos e de cores.
Parquets nacionaes e estrangeiros.	Vazos e balaustres para platibandas.
Madeiras para marcenaria.	Telha franceza legitima das melhores fabricas de Marselha.
Madeiras para carruagens.	Placas esmaltadas para numeração.
Molduras para guarnecimentos.	Ornatos em zinco.
Recortes de madeiras.	Feltro asphaltado.
Fasquiados, etc., etc., etc.	Pregaria d'arame.
Utensilios para obras.	
Material ceramico.	
Tubos de grés da melhor qualidade.	
Cimento de Portland.	

Além de todos os referidos artigos, para facilitar aos srs. proprietarios e architectos a aquisição de quaesquer outros materiaes de que necessitem para suas obras, J. LINO encarrega-se de os fornecer com a maior promptidão e nas melhores condições possiveis, podendo para esse fim dirigir-se pelo correio a J. LINO, rua nova do Caes do Tojo, 35, ou pelo telegrapho a

LINO—LISBOA



# Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa



## PRENSAS COMPRESSORAS DE PALHA E FENO WHITMAN

PREMIADAS EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

Estas machinas são d'um transporte facil, trabalhando com a força de 4 cavallos, produzem 600 fardos por dia.

Movidas por 2 cavallos, com o auxilio de 3 homens, podem comprimir 200 fardos de 55 kilos cada um, em 10 horas de trabalho.

A força da pressão é de 300 kilogrammas por metro cubico e póde regular-se com toda a facilidade, o tamanho e peso dos fardos.

São muito simples, solidas e de facil manejo, apresentam grande vantagem para o transporte da palha e feno, e tornam-se de immensa utilidade para os exercitos, a que estão adoptadas na Russia e Italia.

Os fardos ficam impermeaveis e incombustiveis.

UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL

A Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa

Ala poente do Mercado 24 de Julho-Aterro da Boa Vista—Lisboa



**POZZOLANA DOS AÇORES**

OU

**CIMENTO HYDRAULICO****GERMANO SERRÃO ARNAUD****Lisboa — Caes do Sodré, 84, 2.º**

Material approved por todos os engenheiros, nacionaes e estrangeiros, para obras hydraulicas, taes como: aqueductos, cannos, tanques, muralhas, poços, doka, caes, canaes, etc., etc.

Tem sido empregado nas obras do arsenal de marinha, da companhia das aguas, caminhos de ferro portuguezes, alfandega do Porto, barras da Figueira e S. João da Foz, pontes em Abrantes e na Regua, e de muitas outras de vulto como aterro da Boa Vista em Lisboa, doka de Ponta Delgada, na ilha de S. Miguel, e encaçamento do rio Alviella.

Os jazigos de pozzolana que exploramos na ilha de S. Miguel (Açores) permitem-nos fornecer este material em quaesquer proporções por maiores que sejam as exigencias dos pedidos, sendo 5 kilogrammas a quantidade minima para vendas.

**HUGHES, CHEMERI & C.<sup>a</sup>****83, Gracechurch St.****LONDRES****COMPRADORES DE CALAMINA, BLEUDA, MINERAL DE ZINCO****FABRICANTES DE FOLHA DE FLANDRES, SOLDADURA****ETC. ETC.****ESTANHO A PREÇOS CORRENTES**

**F**ABRICAM folha de Flandres de todos os tamanhos e qualidades, especialmente adoptadas para caixas de conserva, bolachas, etc.

Podem pedir-se catalogos e listas de preços

**Société Annonime des Ateliers****Nicaise & Delcuve****LA LOUVIÈRE — BELGICA****OFFICINAS DE****CONSTRUÇÕES METALLICAS****PONTES, COBERTURAS, GAZOMETROS****Material fixo e circulante de caminhos de ferro e tramwais****Cruzamentos e mudanças de via****Parafuzos — Escapulas. — Chapins e barretas****Basculas para wagons. — Reservatorios****Signaes. — Placas rotatorias****Pontes rotatorias para machinas. — Discos****Gruas hydraulicas****Carruagens, Wagons, Wagonetes, Tenders**

**Especialidade de roda com centro de ferro forjado**  
**Systema privilegiado**

**Guindastes moveis. — Peças de forja**  
**Fundição de ferro e cobre**

Privilegio para um systema de guindaste movel com contrapeso de equilibrio automatico e leito de rotação ou fixe, todo em ferro e aço.

**SOCIEDADE ANONYMA**

DAS

**OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO**

DE

**MALINES****DIRECTOR GERENTE — DIVOIRE**

**Material para Caminhos de ferro**  
**e linhas americanas**  
**Rodas para locomotivas, tenders,**  
**wagons e tramwais.**

**FUNDIÇÃO E CALDEIRERIA****MALINES — BELGICA****EMPRESA INSULANA DE NAVEGAÇÃO****CARREIRA A VAPOR PARA AS ILHAS DOS AÇORES E MADEIRA**

No dia 5 de cada mez, ás 10 horas da manhã, para S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal e Flores.

No dia 20 de cada mez, ás 10 horas da manhã, para a Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira e Fayal.

**LISBOA****84, CAES DO SODRÉ 2.º****O AGENTE****Germano Serrão Arnaud****Comissões, Consignações, Transitos****AGENTES DE ALFANDEGA****IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO****TRANSPORTES****FORFAI****CASAS EM:**

**MADRID, Jesus Ma-**  
**ia, 6 — VALENCIA DE**  
**ALCANTARA (Hespanha)**  
**LISBOA, Rua Augusta, 188**

Esta casa tem correspondentes  
activos em todas as fronteiras e encarrega-se  
de qualquer commissão que lhe confiem.

**A nova HARRISON KNITTER****MACHINA PARA FAZER MEIAS**

Faz meias de algoão de qualquer estylo e tamanho, lisas e com ribetes. Faz toda classe de vestidos, seja de lã, de seda ou de algodão, e em mais de 100 differentes desenhos artisticos, tudo sem outros aparatos. Estes artigos se usão em todas as partes, por todo o mundo tanto no inverno como no verão.

Se precisa Agentes compradores.

Para Catalogos illustrados e todos outros pormenores dirigir a

**WILLIAM HARRISON, Privilegiado,**  
**133, Portland St., Manchester, England.**



Tem obtido os mais  
altos premios,  
sempre triumphante.

Com  
Sellos de  
garantia.



# DYNAMO OERLIKON—Patente C. E. L. BROWN

Para lampadas d'arco e de incandescencia

**Trabalhos Electricos. Accumuladores**

Construcção de uma simplicidade especial

Fios induzidos, completamente rodeados de ferro

Commercial effectivo 95 p. c.  
segundo o tamanho da machina

**Marcha silenciosa**

NENHUM AQUECIMENTO

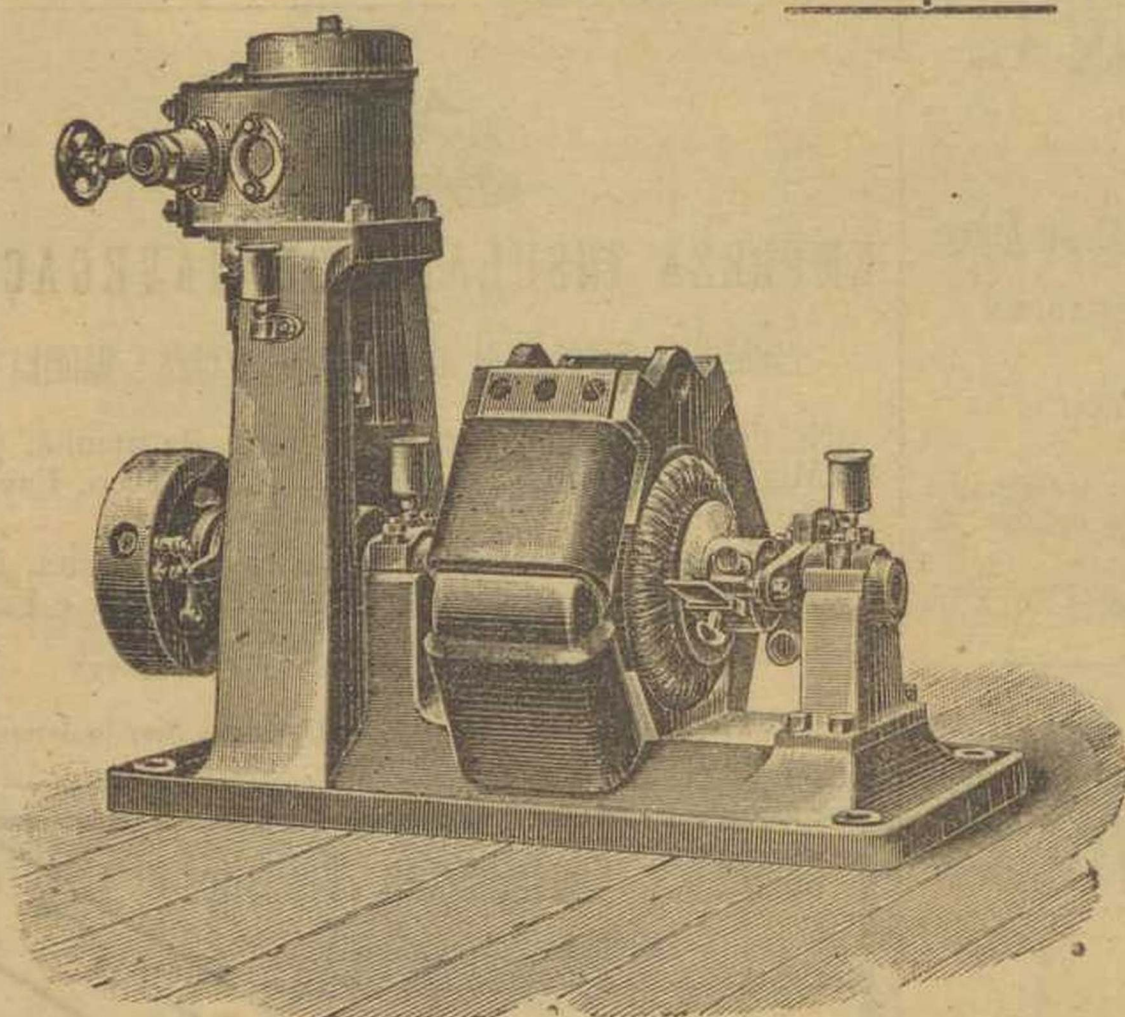
Funcionamentos em faiscas

Grande duração das escovas e conductores

Efeito util electrico até 96,5 p. c.

**VELOCIDADE MODERADA**

**SERVIÇO MUITO SIMPLES**



Regulador automatico de tensão, privilegiado, que serve para obter uma luz regular e sem oscillações e para prolongar a duração das lampadas de incandescencia. O dynamo pôde trabalhar com carga variavel e o numero de revoluções da transmissão pôde variar até 50 p. c.

## LAMPADAS D'ARCO

**Previlegiadas**

que produzem uma luz muito regular. A construção d'estas lampadas é muito simples e não precisa de limpeza alguma interior para mais de **2:000 horas** de illuminação consecutiva.

**Machinas de vapor de grande velocidade**  
Ligadas directamente aos dynamos

Indispensaveis em toda a installação electrica para theatros, casinos e estabelecimentos publicos ou particulares que não disponham d'um motor já installado para outras applicações.

**OCCUPAM MUITO POUCO ESPAÇO**  
**DISPENSAM TRANSMISSÕES E CORREIAS**

Grande economia no custo, sendo o seu preço sempre inferior a metade do das machinas de vapor ordinarias, não chegando á terça parte nas de uma força de certa importancia

Para grandes forças applica-se-lhes o systema **COMPOUND**

EMPREGADAS NA ILLUMINAÇÃO DO THEATRO REAL DE MADRID

Transmissão de força, Regulação automatica. Efeito util, garantindo até 80 p. c. segundo o comprimento da transmissão e a força

**CAMINHOS DE FERRO ELECTRICOS**

Pequenos motores industriaes. Machinas e ferramentas dos systemas mais aperfeçoados para trabalhar os metaes e a madeira

**UTENSILIOS E FERRAMENTAS DE MÃO**

Apparelhos de transporte para elevar pezos, a braço e a vapor  
Accumuladores do systema mais aperfeçoadado

**Officinas de construcção de Oerlikon, perto de Zurich (Suissa)**

20 installações para 50 lampadas d'arco e 9:000 incandescentes executadas ou em via d'execução na Peninsula Iberica



# Extracto das principaes condições do transporte

1.<sup>a</sup> Toda a expedição será apresentada com um exemplar da presente nota, preenchido e assignado pelo expedidor.

2.<sup>a</sup> A Companhia receberá e entregará todas as remessas nas suas estações e armazéns.

3.<sup>a</sup> Só se considera a remessa entregue ao caminho de ferro, depois de ter sido dada pela estação a respectiva «senha» ou recibo ao expedidor, ou a quem o represente.

4.<sup>a</sup> As remessas que pesarem menos de 10 kilogrammas só poderão ser transportadas por grande velocidade.

5.<sup>a</sup> Os donos das remessas de gado, seus creados ou agentes, coadjuvarão a carga e a descarga das mesmas.

6.<sup>a</sup> Não se accepta remessas destinadas a estações, que tenham denominação idêntica ou parecida em mais d'uma linha, sem que, na nota d'expedição, se indique claramente a que linha o transporte é destinado.

7.<sup>a</sup> Igualmente não se accepta expedições para pontos não servidos pelo caminho de ferro ou por serviços de reexpedição.

8.<sup>a</sup> A Companhia tem o direito de abrir os volumes para verificar se é, ou não é exacta a declaração do seu conteúdo. Se a declaração for falsa e tendente a diminuir o preço do transporte, este será taxado pelo triplo do preço correspondente. Se a declaração for exacta, a Companhia reporá os volumes no estado em que estavam antes da verificação.

9.<sup>a</sup> A Companhia não é obrigada a transportar objectos cujo acondicionamento não seja sufficiente. Se o expedidor quizer correr o risco das avarias que a mercadoria possa soffrer em consequência de falta ou insufficiencia de acondicionamento, a Companhia effectuará o transporte sempre que o expedidor complete e assigne a declaração abaixo.

10.<sup>a</sup> Ainda mesmo que o expedidor isente a Companhia de responsabilidade por qualquer avaria que possa resultar da falta de, ou insufficiente acondicionamento, a Companhia poderá recusar-se a fazer o transporte, quando haja fundamento para recear que o extravasamento ou avaria da mercadoria, cause prejuizo ou damno aos generos que conjunctamente tenham de ser carregados.

11.<sup>a</sup> A Companhia não é obrigada a transportar objecto algum de peso superior a 5000 kilogrammas, nem de dimensões que não sejam proporcionadas aos meios de condução de que dispõe e á segurança da marcha dos comboios. As condições d'estes transportes dependem de ajuste previo e especial.

12.<sup>a</sup> Não é obrigatorio para a Companhia, o transporte de mercadorias em porte a pagar, quando forem sujeitas a deterioração, ou quando o seu valor seja inferior á importancia do transporte.

13.<sup>a</sup> A Companhia só responde pelo genero declarado na nota de expedição, não se admitindo prova, nem supposição de que haja sido outro o transportado.

14.<sup>a</sup> Nas remessas de dinheiro e valores e outros quaesquer que se apresentem ou tenham que apresentar-se selladas pelos expedidores, a Companhia só responde pela integridade dos sellos, pelo peso e pela conservação dos involucros.

15.<sup>a</sup> A Companhia não responde pelas quebras naturaes dos generos transportados, nem pelas faltas ou avarias devidas á influencia atmospherica, a casos fortuitos, de força maior, vicio proprio dos objectos transportados, culpa do expedidor ou do consignatario. Nas remessas a granel tambem não é responsavel pelas perdas ou avarias devidas á falta de acondicionamento.

16.<sup>a</sup> Sendo a carga feita pelo expedidor, a Companhia não responde pelas perdas e avarias devidas ás más condições do carregamento.

17.<sup>a</sup> Nas avarias e faltas internas, a Companhia só é responsavel quando no acondicionamento externo se note provas de pressão demasiada, esmagamento ou rotura por violencia; e signaes de molha ou de derrame de liquido sobre o volume durante o tempo que tenha permanecido sob a sua responsabilidade.

18.<sup>a</sup> As reclamações devem ser feitas á Companhia no acto da entrega das remessas aos consignatarios e a sua indemnisação baseada na presença de factos ou documentos comprovativos da natureza e detalhes das mercadorias perdidas ou avariadas.

19.<sup>a</sup> A Companhia não pode ser obrigada a pagar indemnisações por perdas e avarias de mercadorias acondicionadas em vasilhas de barro, vidro, ferro fundido, pelles, ou em caixas de madeira tenue, sempre que outros acondicionamentos não garantam sufficientemente a mercadoria.

20.<sup>a</sup> Não é obrigatorio para a Companhia a entrega das remessas sem a respectiva senha, a não ser por mandado da auctoridade competente.

21.<sup>a</sup> O caminho de ferro declina toda a responsabilidade por qualquer irregularidade ou omissão na presente nota de expedição, pelas consequências de falsa ou insufficiente declaração dos generos a transportar, pelos atrasos occasionados por ordem das auctoridades civis, administrativas ou fiscaes, pela falta de chaves para a abertura dos volumes a verificar ou por falta de esclarecimentos, de guias, certificados de origem, de transito, etc., ou de quaesquer outros documentos que a lei fiscal exija e que o expedidor deva fornecer.

22.<sup>a</sup> A Companhia não póde ser feito abandono dos objectos transportados, mesmo que tenham soffrido avaria.

23.<sup>a</sup> Não sabendo escrever, deve o expedidor substituir-se, na assignatura da nota de expedição, por duas pessoas idoneas, alheias ao serviço da Companhia.

24.<sup>a</sup> Serão de conta do consignatario as despesas originadas pela reparação de taras, assim como as de alimentação e guarda dos animais transportados.

25.<sup>a</sup> O caminho de ferro não póde ser obrigado a conservar por mais de 2 mezes nas suas estações, as mercadorias ou quaesquer objectos transportados. Passado este praso terá o direito de proceder á venda da mercadoria em hasta publica, com previo annuncio no jornal official, e depois de se indemnisar de todas as despesas, fará entrega das sobras, se as houver, a quem de direito fór. O praso que acima se estipula é reduzido a 24 horas, quando se trata de generos sujeitos a adulteração.

26.<sup>a</sup> Fica além d'isto, este transporte sujeito a todas as condições das tarifas que lhe forem applicadas e á legislação em vigor.

## Declaração a que se refere a condição 9.<sup>a</sup>

Eu abaixo assignado, expedidor da remessa de que consta esta nota, comprometto-me a pôr a coberto o caminho de ferro das reclamações a que poderá dar lugar o transporte dos generos retro indicados em consequencia de

O Expedidor

(assignatura)



COMPANHIA REAL

DOS  
Caminhos de Ferro Portuguezes

## Nota de expedição

## Serviço Nacional

Velocidade

No.

Na estação de \_\_\_\_\_ às \_\_\_\_\_ horas da \_\_\_\_\_ do dia \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 189 \_\_\_\_\_

entregou ..... morador em .....

<i>rua</i>	<i>n.º</i>	<i>os objectos abaixo designados para serem expedidos</i>
------------	------------	---

para a estação de ..... à consignação de .....

<i>morador em</i>	<i>rua</i>	<i>n.º</i>	<i>devendo a expedição ser feita em</i>
-------------------	------------	------------	---

T. n.º 8 (Dezembro — 89 — 200:000 ex.)

[illegible]

Portes anteriores ou desembolsos a cobrar do consignatario

Recebida e conferida a remessa em	a	de	de 189
-----------------------------------	---	----	--------

## O Chefe da Estação

○ Expedidor

N. B. — O presente documento não deverá ter emendas nem rasuras, a não ser que sejam reservadas convenientemente pelo expedidor, por meio de declaração por elle assignada.

Portes e outras despesas	Pagas		Detalhe		A pagar	
	₹		Companhia Real.....		₹	
	₹		Linhas Combinadas.....		₹	
	₹		Camionagem.....		₹	
	₹				₹	
			Desembolsos.....		₹	
	₹				₹	

(=) Pago ou a pagar

Vide condições no verso.

Custo, em qualquer estação, de dois exemplares d'este impresso, 5 réis.—Aos empregados das estações é prohibido o prestarem-se a preencher estas notas aos expedidores.