

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAHNA

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

## Os annexos d'este numero

### (Ascensor Municipio-Bibliotheca)

Vista, parallelamente do Arsenal da Marinha, da torre metallica levantada sobre a praça do Municipio.

Vista perpendicularmente ao Arsenal da Marinha, da torre e viaducto, communicando com o largo da Bibliotheca.

## SUMMARIO

Projecto d'um ascensor entre a Praça do Municipio e o Largo da Bibliotheca. — (Conclusão). Raul Mesnier.  
Carta da Suissa. — (Do nosso correspondente).  
Parte official. — Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, portarias de

14, 17, 24, 28, 30 de abril, 4, 6, 9, 11, 16, 25 de maio e 10 de junho e decreto de 1 de maio.

Publicações recebidas. — O livro branco. — Mappa d'África.

Carteira dos accionistas.

Societins financeiros. — De Lisboa, por J. F. — de Paris, por G. Pessard.

Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.

Receltas dos caminhos de ferro.

Exposições. — A exposição de Praga, A exposição electrica de Francfort.

Linhas portuguezas. — Ascensor de Guindães, Atravez d'África, Beira Baixa, Comboios de Cintura, Comboios curtos, Bilhetes de ida e volta, Viagens circulatorias Internacionais.

Linhas hespanholas. — A estação do Riofrio. — De Bilbao a Portocolete. — De Linares a Carolina. — De Los Blancos a Descargador. — De Haro a Pradoluengo. — De Almeria a Fondon. — De Canjajar a Almeria. — De Durango a Zumarraga. — De Benahudux a Gador. — De Sahagun a Ribadesella. — Linha mineira. — A estação de Orense. — De Bidasoa a Vera. — De Infesto a Ribadesella. — As tarifas do Norte. — De Huesca a Barbastro. — De Linares a Almeria. — A linha de Oeste. — De Marcilla a Estella.

Linhas estrangeiras. — Franca. — Brazil. — Austria-Hungria. — Italia e Inglaterra.

Companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta. — Relatorio annual

Arrematações.

Avisos de serviço.

Annuncios.

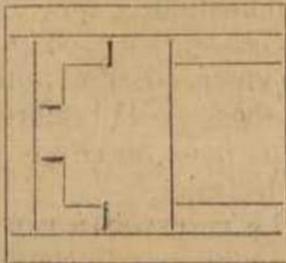
## Projecto de um ascensor entre a Praça do Municipio e o Largo da Bibliotheca, em Lisboa

(Conclusão)

ANTES que descrevamos os processos de segurança, multiplos n'este systema, apontemos summariamente a construcção da torre:

Compõe-se esta torre de 8 montantes verticaes  $M_1, M_2, M_3, \dots$ , ligados entre si por fortes travessas de ferro U, como IJ (fig. 1), KL (fig. 2); deixando entre si espaços vãos  $P_1, P_2, \dots, P_4$  e c. A secção de cada montante tem a fôrma U contraventada de distancia em distancia convenientemente, como se vê no croquis abaixo.

Nas faces externas dos montantes, arrebitem-se chapas como  $N_1, N_2, N_3, \dots$ , e sobre ellas fixam-se as travessas



IJ, KL de ferro U de forte typo, ligando o encontro de cada duas travessas, arrebitando por cima e por baixo do angulo que formam os seus banzos, dois esquadros forjados, de chapa, que consolidam o todo. Sobre as travessas como KL (fig. 2)

arrebitem-se placas de chapa, tendo bastante espessura para se lhes fixarem por meio de um numero conveniente de parafuzos, 4 cremalheiras, das quaes só se representou uma, cortada, em  $R R'$  (fig. 2), collocadas duas a duas, symetricamente, nos compartimentos respectivos da torre.

Ao nivel do sólo em AA, (Praça do Municipio), estabelece-se, como base, um forte quadro de ferro fundido, solidamente ligado a um macisso de cantaria; os pés dos montantes verticaes, encastram-se n'este quadro, por fôrma que todos os montantes entrem simultaneamente em jogo, na hypothese da flexão transversal, sob a acção de forças que actuem contra a torre. Estas forças são as que resultam, sobretudo, da pressão do vento por  $m^2$  de superficie exposta, e é na hypothese de vento de tempestade, que o momento d'inercia da base dos montantes está calculado.

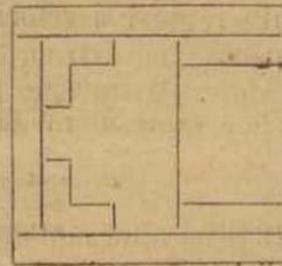
## Projet d'ascenseur entre Praça do Municipio et Largo da Bibliotheca, á Lisbonne.

(Suite et fin)

Avant de décrire les procédés de sécurité, qui sont multiples dans le système, établissons sommairement la construction de la tour.

Celle-ci se compose de 8 montants verticaux  $M_1, M_2, M_3, \dots$  reliés entre eux par de fortes traverses en fer à U représentées par IJ, (fig. 1) KL, (fig. 2): laissant entre elles des espaces ou panneaux vides tels que  $P_1, P_2, \dots, P_4$ . La section de chaque montant forme un U, contreventé aussi par des fers à U, convenablement espacés, comme dans le croquis ci contre.

On rive sur les faces externes des montants, des tôles comme  $N_1, N_2, N_3, \dots$  et sur celles-ci on fixe les traverses



IJ, KL... en fer à U, de forçchantillon, reliant deux travertses à leur rencontre, en rivant par dessus et par dessous l'angle que forment leurs ailes, deux équerres forgées, en tôle, qui consolident le tout. Sur les traverses telles que K L (fig. 2),

on rive des plaques en tôle ayant assez d'espace pour fixer au moyen d'un nombre convenable de boulons, 4 cremailières, dont une seule est représentée, brisée em  $R R'$  (fig. 2): elles sont placées deux par deux, symétriquement, dans les compartiments respectifs de la tour.

Au niveau du sol en A, A, Praça Municipio, est établi un fort cadre en fonte, solidement ancré sur un massif en maçonnerie de pierre de taille. Les pieds des montants verticaux s'encastrant dans ce cadre, de manière à ce que tous les montants entrent simultanément en jeu, dans l'hypothese de la flexion transversale, sous l'action de forces agissant contre la tour. Ces forces sont celles qui résultent de la pression du vent par mètre carré de superficie exposée, et c'est dans l'hypothese d'un vent de tempeête que le moment d'inertie de la base des montants a

E' necessario entretanto observar, que a hypothese da acção violenta do vento, contra a torre, é forçada, porque esta, no local que occupa, está abrigada de toda a parte, á excepção do lado do Tejo; e por conseguinte o effeito do vento pouco lhe será sensível.

Em B B acha-se o andar de chegada, ao nível do largo da Bibliotheca. E' formado por uma varanda, supportada por consolas, ligadas aos montantes verticaes. Esta varanda, de onde se disfructará uma vista magnifica, será rodeada de nma chapa formando guarda.

Do andar B B. por meio da escada de ferro *e e*, passa-se ao andar C C, onde estão montados: o tambor; os cabos; e um freio de cunhos S S (fig. 1), actuando sobre um tambor de caneluras H, preso sobre o eixo de G. N'este andar, um empregado manobra o freio, impedindo todo o excesso de velocidade, no caso dos dois guarda-freios das caixas se descuidarem do seu serviço, ou se os seus freios se desarranjarem ao mesmo tempo, hypothese inadmissivel.

Sobre o andar C C, acha-se o tecto E E.

Este tecto é formado por um tanque, de chapa de ferro, collocado sobre a armação da parte superior do andar C C: este tanque excede-a, supportado por consolas, o sufficiente para abrigar a varanda do andar B B; n'elle reuñem-se as aguas pluviaes, em seguida exgotadas por uma tubagem especial, que não está indicada. O accesso do andar C C ao tanque E E, faz-se por um orificio cylindrico U, fechado normalmente pela tampa U'. Uma haste ligada a esta tampa permite que se levante a mesma.

Para terminar, a torre é munida de pára-raios que a protege, bem como aos edificios visinhos, dos effeitos electricos.

Vamos agora descrever os importantes elementos de segurança de que este systema está munido, e que tornam impossivel qualquer desastre garantindo plenamente a exploração do ascensor.

Já fallámos dos tres cabos: dos quaes um só é o cabo de fadiga, sendo os outros dois, cabos de prevenção, para entrarem em jogo logo que se quebre o de fadiga.

Indicámos um freio de cunhos actuando sobre um tambor montado no eixo do grande tambor G, destinado a regular tambem o regimen da velocidade. Vamos agora indicar os freios manuaes e automaticos, que nas proprias caixas entram em acção, seja para regular a velocidade, seja para funcionar automaticamente, na extraordinaria hypothese de quebrarem os 3 cabos. Ao mesmo tempo descreveremos o processo de guiar o movimento das caixas durante o trajecto.

Tomemos a caixa D<sub>1</sub> (fig. 1): O reservatorio d'agua F<sub>1</sub> é dividido em dois compartimentos separados pelo corredor F<sub>1</sub>'. O espaço que divide estes dois compartimentos recebe as alavancas e mecanismos de aperto dos freios manuaes. A's paredes das caixas estão fixadas solidamente duas chapas em g<sub>1</sub>, g<sub>2</sub>, g<sub>3</sub>... g<sub>7</sub>, g<sub>8</sub>, g<sub>9</sub> (fig. 1), representadas em g<sub>1</sub>, g<sub>2</sub>, g<sub>3</sub>, g<sub>4</sub>, g<sub>5</sub>, g<sub>1</sub>', g<sub>2</sub>', g<sub>4</sub>', g<sub>5</sub>' (fig. 2) e paralelas entre si; atravez d'estas chapas passam os eixos h<sub>1</sub> h<sub>2</sub>, de duas rodas dentadas r r' fixadas sobre o eixo, bem como dois tambores de fricção n n' (fig. 2) apertados cada um por dois cunhos diametralmente oppostos, por meio das alavancas K K' K'' K'''; estas alavancas giram em volta de eixos fixados ás chapas g<sub>1</sub>, g<sub>4</sub> e g<sub>9</sub>.

A's extremidades dos grandes braços, articulam-se por meio de pequenos tirantes, aos balanceiros l l', cujas partes médias giram sobre munhões nascidos em porcas que se movem sobre a haste O O'. O sentido da ros-

eté calculé: il faut cependant faire observer, que l'hypothese de l'action violente du vent, au sommet de la tour est forcée, car eu égard à la nature de l'emplacement, la tour est abritée de tous cotés à l'exception de celui que regarde le Tage; elle est pour ainsi dire placée au fond d'un entonnoir, et l'action du vent ne lui sera guère sensible.

En B B se trouve l'étage d'arrivée, au niveau de Largo da Bibliotheca; il est formé par un balcon supporté par des consoles que se relieut aux montants verticaux. Ce balcon, d'ou s'étend une vue magnifique, est entouré d'une tôle pleine formant garde fou.

De l'étage B B, au moyen de l'échelle en fer E E, on passe à l'étage C C, ou est monté le tambour des câbles, et un frein à sabots S S (fig. 1), agissant sur un tambour à canelures H, claveté sur l'axe de G.

Dans cet étage un employé fait manœuvrer le frein, empêchant tout excès de vitesse, au cas ou les deux conducteurs des freins des cages négligeraient leur service; ou si leurs freins se dérangeraient tout d'un coup, hypothese inadmissible.

Au dessus de l'étage C C se trouve le toit E E.

Ce toit est formé par un bassin en tôle placé sur la charpente en fer de la partie supérieure de l'étage C C. Le bassin déborde, supporté par des consoles, suffisamment pour abriter le balcon de l'étage B B. Ce bassin reçoit les eaux pluviales qui sont ensuite écoulées au moyen d'une tubulure spéciale, qui n'est pas indiquée. L'accès de l'étage C C au bassin E E, se fait par un orifice cylindrique U, fermé en temps normal, par un couvercle U'. Une tige à poignée reliée à ce couvercle permet de le soulever, agissant de l'intérieur.

Pour terminer, la tour est munie d'un paratonnerre qui la protège, ainsi que les bâtiments voisins, des effets électriques des orages.

Nous allons maintenant décrire les éléments importants de sécurité dont le système est muni, et dont la réunion rend impossible quelque accident, garantissant tout à fait l'exploitation de l'ascenseur.

Nous avons déjà parlé des trois câbles qui sont en jeu, desquels un seul est le câble de fatigue, les deux autres étant des câbles de prévention pour entrer en jeu dans le cas de rupture du câble de fatigue.

Nous avons indiqué un frein à sabots, agissant sur une poulie à frein, montée sur l'axe du grand tambour G, qui doit être manœuvré par un employé, destiné à veiller aussi à la régularité de la vitesse. Nous allons maintenant ajouter les freins à main et automaticos, qui, dans les cages elles mêmes, entreront encore en jeu, soit pour régler la vitesse, soit pour fonctionner aussitôt, automatiquement, si l'extraordinaire hypothese de la brisure des 3 câbles s'effectuait. En même temps nous décrirons le procédé pour guider les cages dans le trajet.

Prenons la cage D (fig. 1): Le réservoir à eau F<sub>1</sub> est divisé en deux compartiments réunis par le couloir F<sub>1</sub>'. L'espace qui sépare ces deux compartiments est destiné à loger les leviers et mécanismes de serrage des freins à main. Contre les parois de la cage sont fixées solidement deux tôles g<sub>1</sub>, g<sub>2</sub>, g<sub>3</sub>... g<sub>7</sub>, g<sub>8</sub>, g<sub>9</sub> (fig. 1), représentées en g<sub>1</sub>, g<sub>2</sub>, g<sub>3</sub>, g<sub>4</sub>, g<sub>5</sub>, g<sub>1</sub>', g<sub>2</sub>', g<sub>4</sub>', g<sub>5</sub>' (fig. 2), parallèles entre elles. A travers ces tôles passent les axes h<sub>1</sub>, h<sub>2</sub>, de deux roues dentées r, r', clavetées sur l'axe, ainsi que deux tambours de friction n, n' (fig. 2), pressés chacun par deux sabots diamétralement opposés au moyen des leviers K, K', K'', K'''; ces leviers tournent autour d'axes fixés aux tôles g<sub>1</sub>, g<sub>4</sub>... g<sub>9</sub>.

Les extrémités des grands bras sont articulées au moyen de petits tirants aux balanceiros l, l', dont le milieu tourne sur des tourillons ménagés dans les écrous, qui se meuvent sur la tige O O'. Le sens de la vis d'un écrou est

ca de uma porca é contraria ao sentido da rosca da outra, girando com o volante as porcas app oximam-se ou affastam-se apertando ou alargando os cunhos. A haste  $O O''$  pode mover-se no sentido longitudinal, de maneira que a acção do freio é sempre repartida igualmente pelos 4 cunhos e sobre as duas rodas dentadas; engranzando estas com as duas cremalheiras oppostas, é claro que o movimento das caixas será regulado pelo das rodas dentadas, e dependente da energia com que estiverem apertados os cunhos. Para que a haste occupe uma posição determinada, passa atravez uma guia cylindrica fixada ao pavimento da caixa, e sustêm-se por meio d'uma mola espiral, apoiando se d'um lado sobre a guia, e do outro contra um anel saliente da haste. O conductor deve sempre ter os cunhos em contacto com os tambores cannelados, afim de estar sempre prompto o apertar instantaneamente o seu freio sem deixar adquirir á caixa força viva.

O cabo principal passa atravez do balanceiro  $p''$ ; este balanceiro apoia-se tambem na travessa  $g_4 g_4'$  por meio da mola  $p'''$ ; o balanceiro liga-se á caixa por meio de 4 varões como  $g$ , os quaes por meio de tirantes como  $q' q''$  actuam sobre o pequeno braço das alavancas  $u$ ; a extremidade do grande braço das alavancas  $u$ , actua n'uma ligação de movimento dentado  $s'$ , a qual é comprimida por uma mola  $s$ ; esta ligação gira com o eixo  $h_2 h_2$  e pôde mover-se longitudinalmente sobre uma chaveta. Outra ligação de movimento  $t$  fazendo corpo com uma roda  $s'$  com cadeia de Galle, está solta no eixo  $h_2 h_2$  e fica immovel, logo que a ligação não engranza com ella. Uma cadeia Galle  $t''$  passa na roda  $s''$ , abraçando um quarto da circumferencia, passando para isso n'uma pequena roda  $t'$ ; a extremidade da cadeia tem um pequeno contrapeso  $t'''$  que a torna tensa; em  $t_4$  a cadeia está articula a um tirante  $t_5 t_8$  comprimindo por meio d'um anel  $t_7$ , uma mola em espiral contra uma espera  $t_5$  solidamente fixada á caixa. Se o cabo principal quebra, é claro que o systema de suspensão sollicitado pelas molas e pelo proprio peso, faz girar em torno do seu eixo a alavanca  $u$ , engatando as duas ligações de movimento  $s' t$ ; então a cadeia Galle puxa a haste  $t_4 t_8$ , esta comprime a mola completamente, a roda dentada pára e por consequencia a caixa tambem, sem perigo para as pessoas que estiverem dentro; então o conductor desengata as ligações e continua a subida com os outros dois cabos  $v v'$ , procedendo em seguida ás reparações. As caixas são guiadas por meio de pequenos rodizios  $m_1, m_2, m_3$  e  $m_4$  que rolam sobre os rebordos das cremalheiras, com uma pequena folga.

Com processos de segurança tão numerosos e efficazes, juntos á escolha cuidadosa da materia prima de que serão fabricados todos os órgãos do systema, nenhum receio deve haver com respeito á segurança do serviço do ascensor.

Para terminar, outra precaução introduzimos na construcção das caixas: consiste em as fazer completamente de rotula, para que os viajantes não se inclinem muito para fóra, em risco de bater com a cabeça nas travessas da torre que se acham bastante proximas das paredes da caixa.

As portas das caixas dividem-se em 3 compartimentos, ligados com dobradiças e dobrando-se uns sobre os outros para o interior, em fórma de biombo: ou então movendo-se em corrediça lateralmente: qualquer outro systema, pode ser empregado comtanto que a manobra das portas não deixe nenhuma saliencia exterior.

Raul Mesnier.

contraire au sens de la vis de l'autre, de manière que, tournant  $O O''$ , les écrous se rapprochent ou s'éloignent, en serrant ou desserrant les sabots. La tige  $O O''$  est libre de se mouvoir dans le sens longitudinal, de manière que l'action du frein est toujours répartie également sur les 4 sabots et actionne les 2 roues dentées; Celles-ci engrenent avec les deux crémaillères opposées. Il est clair que le mouvement des cages sera réglé par celui de la roue dentée qui dépend de l'énergie de serrage des sabots. Afin que la tige occupe une position déterminée on la fait passer à travers une bâti cylindrique  $O' O''$ , fixé au plancher de la cage, et on la soutient au moyen d'un ressort spiral s'appuyant d'un côté sur le bâti, et de l'autre contre un épaulement ménagé sur la tige. Le conducteur doit toujours tenir les sabots en contact avec les tambours à cannelures afin d'être prêt à serrer à l'instant son frein, sans laisser à la cage le temps d'acquérir de la force vive.

Le câble principal passe à travers le balancier  $p''$ ; ce balancier s'appuie aussi contre la traverse  $g_4, g_4'$  au moyen du ressort  $p'''$ . Le balancier se relie à la cage par 4 tringles telles que  $g$ , lesquelles au moyen de tirants comme  $q', q''$  agissent sur le petit bras de leviers  $u$ . L'extrémité du grand bras des leviers  $u$  agit sur un manchon d'embrayage denté, lequel est pressé par un ressort  $s$ . Ce manchon tourne avec l'axe  $h_2 h_2$  et peut se mouvoir longitudinalement sur une clavette. Un autre manchon d'embrayage  $t$ , faisant corps avec une roue  $s''$ , à chaîne de Galle, est libre sur l'axe  $h_2 h_2$ , et se tient immobile tant que le manchon ne s'embraye pas avec lui. Une chaîne Galle  $t''$  passe sur la roue  $s''$  en embrassant un quart de circonférence, puis repasse, à cet effet, sur une autre petite roue  $t'$ : l'extrémité de la chaîne est sollicitée par un petit contrepoids  $t'''$  qui la tient tendue. En  $t_4$  la chaîne est articulée à un tirant  $t_5 t_8$ , qui presse au moyen d'un épaulement  $t_7$ , un ressort en spirale contre un arrêt  $t_5$  solidement fixé à la cage. Si le câble principal se brise, il est clair que le système de suspension, sollicité par les ressorts et par son propre poids, fait tourner autour de son axe le levier  $u$  qui embraye les deux manchons  $s' t$ : alors la chaîne Galle tire la tige  $t_4 t_8$ ; celle-ci bande le ressort jusqu'à refus, la roue dentée s'arrete et par conséquent la cage aussi, sans péril ni dommage pour les personnes qui se trouvent dedans. Alors le conducteur débraye les manchons, continue avec les deux autres câbles  $v, v'$ , et on procède ensuite aux réparations. Les cages sont guidées par les petits galets  $m_1, m_2, m_3, m_4$  qui roulent sur les rebords des crémaillères avec un très faible jeu.

Grâce à des procédés de sécurité aussi nombreux et aussi efficaces, et au choix tout particulier de la matière première dont sont fabriqués tous les organes du système, aucune crainte ne doit agir sur l'esprit public, quant au service de l'ascenseur.

Pour terminer, nous avons introduit une autre précaution dans la construction des cages, précaution qui consiste à les faire complètement grillagées pour que les voyageurs ne se penchent pas trop au dehors, au risque de se frapper la tête contre les traverses de la tour, qui se trouvent assez proches des parois de la cage.

Les portes de la cage se divisent en 3 compartiments reliés à charnière longitudinalement, et se repliant les uns sur les autres à l'intérieur, à la manière d'un paravent, ou se mouvant en coulisse latéralement, ou bien par tout autre système pourvu que la manœuvre des portes ne laisse à l'extérieur aucune partie saillante.

Raul Mesnier.

## Carta da Suissa

(Do nosso correspondente)

A sua *Gazeta* tem-se occupado por tantas vezes das linhas ferreas suissas, já nas suas interessantes notas de viagens, já por informações particulares sobre o estado da rêde ferro-viario helvetica, que hoje não farei divagar a minha prosa pelas regiões dos caminhos de ferro, incitando-a, antes a descrever ainda que defficientemente, algumas das excursões que se podem fazer n'este paiz e que quasi todos os viajantes ignoram, mercê do prosaico ostracismo a que as votaram os guias officiaes.

Effectivamente algumas pequenas viagens encantadoras, devem tentar os *touristes*, que não estejam dispostos a regrar o seu itinerario pelo que toda a gente segue durante todo o verão e todos os verões.

E' n'esse sentido que vou fallar aos seus leitores, começando pela descripção d'uma excursão no lago de Zurich, um d'esses bellos passeios vulgarissimos na Suissa, o paiz privilegiado pela natureza para repositório brilhante das suas mais encantadoras bellezas.

Uma excursão no lago! Haverá no entusiasmo com que escrevo esta phrase algum tanto de paixão d'onde resulte uma bôa quantidade de hyperbole a esbater-se por ella toda? Talvez. Oh! mas uma excursão no lago de Zurich é tudo o que ha de mais encantador, delicioso, á hora em que um brilhante sol despenha sobre as aguas catadupas de luz, arrancando effectos phantasticos as nevadas montanhas distantes, ao feril-as com os seus raios, incisivos, de maravilhosa scintillação.

A *Societè des Mouches*, creada ha pouco em Zurich tem á disposição dos excursionistas elegantes embarcações a vapor que podem conter 30 a 40 pessoas. Estes barcos nada tem com o serviço regular, estabelecido entre o caes da Limmat, e os arredores de Enge, Riesbach, Goldbach e Wollishofen.

Tomemos um d'estes elegantes barcos e, subindo o lago, veremos desenrolar-se nas duas margens esplendidos panoramas; 21 aldeias, salpicam as costas, umas rodeadas de densos vergeis, outras á beira rio, mirando-se no azulado das aguas, ainda outras recostadas no fundo dos valles, olhando ás que lá em cima nos surgem corôando encantadoras collinas.

Ricos vinhedos bordam as duas margens, como que tapizando as bellas *villas* particulares que se acham disseminadas por ali, elegantemente.

Na parte superior do lago os Alpes de Glaris, colossos gigantescos ameaçam os ceus dirigindo para elles as pontas dos seus rochedos enormes, parecendo envaidecidos com o tom geral de grandiosa imponencia que espalham sobre o lago. Eis-nos em frente já, da vetusta Rapperswyl e da encantadora Ufenau, a perola do lago de Zurich.

Ufenau é uma pequena ilha, que acorda em nós todo um mundo delicioso de agradaveis recordações; velhos claustros em ruinas, attestam a vetustez do sitio, e o sino da velha igreja, quando ao romper do dia, ou ás Ave-Marias, geme as suas badaladas tradicionaes, parece que nos arranca á actualidade para nos engolphar nas lembranças da idade média, dos audazes cavalleiros andantes a quem aquelle mesmo sino tantas vezes despertou, da lenda do humanista Ulrich de Hutten que voluntariamente se veio exilar, ha seculos, n'aquella pequenina ilha.

Sobrancelheiro á ilha o castello de Rapperswyl, representa a imagem do feudalismo puro, com os fossos que o rodeiam a ponte levadiça, os rendilhados dos velhos

balcões, os alpendres dos portaes e as altas e esguias torres de poeticas ogivas.

Desembarcamos no pequeno porto, abandonando o vapor que volta para Zurich, e tomamos o caminho de ferro que nos deve conduzir ao paiz de Glaris. Costeamos n'elle as margens do lago superior (Obersée) onde se espelham as bellas florestas dos Alpes de Schwyz e passamos á planicie de Gasterland que separa a parte alta do lago de Zurich de Wallensée. E' esta uma das regiões mais fertes do paiz, graças ao canal de Linth, que permittiu a cultura dos terrenos outr'ora pantanosas e inacessiveis. De repente surge-nos o Glärnisch com os seus trez picos e a sua neve eterna.

Em Weesen o valle bifurca-se; á esquerda apparece-nos a romantica Wallensée, á direita o paiz de Glaris, notavel pelas suas extraordinarias cordilheiras.

Damos a preferencia a Glaris, onde nos conduz o caminho de ferro. E' encantadora a cidadezinha, collocada no centro d'um paiz selvagem de aspecto, e polvilhada de alegres e *coquettes* casas, *villas* admiraveis, etc.

As duas torres da cathedral, que dominam todas as outras construcções são de esplendido effeito. As ruas largas, aciadadas, bem cuidadas sempre e alegres; todas ellas apresentam aspecto moderno, visto que, em virtude d'um incendio medonho que quasi devorou a cidade em 10 de maio de 1861, Glaris foi reconstruida, surgindo das cinzas com toda a apparencia d'uma povoação moderna. No passeio publico torna-se notavel a fonte cujas aguas reflectem ao pôr do sol, em tons escarlates, os cumes do Glärnisch.

De Glaris seguimos no caminho de ferro a visitar as torrentes do Linth que conduzem ao lago de Zurich as aguas das geleiras de Tödi. Chegamos pois ás bellas aldeias alpinas, onde a actividade dos habitantes conseguiu estabelecer em solidas bases numerosas industrias. O fumo que sae das chaminés das grandes fabricas attesta o que dizemos.

Proximo a Schwanden, bella aldeia montanhosa, abre-se um caminho atravez do valle de Kleinthal que o rodeia e é d'uma belleza grandiosa. As quedas de agua de Leuggelbach e de Diesbach attrahem principalmente a attenção, pela sua pujança.

Chegamos a Linthal, a ultima povoação do valle, proxima dos celebres banhos de Stachelberg. De todos os paizes do mundo vêem *touristes*, passar ali o verão.

Nota-se aqui um conforto não vulgar, sobretudo em uma localidade que, como Linthal, parece ficar no fim do mundo. A linha ferrea acaba aqui e alguns kilometros depois a região torna-se inacessivel para carruagens e cavallos; apenas ha uns pequenos atalhos por onde os pastores conduzem os animaes ao pasto, e que são perigosissimas para o excursionista que se atreva a caminhar por elles, sósinho, pois se pode perder entre os rochedos, e a neve perpetua que ali ha constitue uma ameaça á vida do viajante.

Durante a estação calmosa, ha apenas um caminho praticavel de Linthal ás montanhas, por onde o excursionista pode aventurar-se sem guia e sem correr risco algum: é o Klausenpass, que conduz em dez horas de marcha de Linthal ao valle de Schächen e d'aqui a Altorf, capital de cantão de Uri. Esta localidade goza da fama de ser uma das partes mais encantadoras da Suissa montanhosa, em vista das numerosas bellezas que apresenta.

Podendo andar bem a pé, deve seguir-se este caminho, como nós fizemos. O sacco das provisões cheio, pozemo-nos a caminho, deixando a gare de Linthal e seguindo durante meia hora o atalho que costeia o Linth, o qual vêmós a nossos pés. De repente notamos á esquerda um surdo ruido, vindo das montanhas e

grandes nuvens de agua nos rodeiam, é o Fätschbach, uma especie de cratera vulcanica que vomita agua e espuma em torrentes, em vez de fogo e lava.

E' a mais bella queda d'agua de cantão de Glaris, notavel pelas suas numerosas cascatas.

Eis-nos, ao sahir da floresta, na região chamada a *morada de Maio* «*Maiensessen*», nome que lhe vem do facto de não ser habitavel senão durante o estio.

Respira-se ali a bella tranquillidade de campo, o conforto, o bem estar, a mais sorridente alegria.

Chegamos, passadas duas horas e meia ao ponto culminante da cordilheira que separa Glaris e Uri, em frente do valle de Linth. Ha aqui, mesmo no cimo do monte um pequeno rio, celebre pelas tradições locais e que serve de fronteira aos dois citados cantões da Suissa.

Conta-se uma historia curiosa acerca da dilimitação de fronteiras dos dois cantões, quando ainda não havia a divisoria official. Cada um dos cantões enviou, em um dia de outomno, um correio cuja partida se fixou ao primeiro canto do gallo, e que se devia dirigir para a capital de cantão rival. Succedeu que o gallo de Uri cantava muitas horas antes do de Glaris. O correio de Uri levava tal andamento que começava já a descer o valle de Linth quando o de Glaris começava todo esbaforido a ascensão da montanha. Quando se deu o encontro o de Glaris pediu ao outro para marcar a fronteira no sitio até onde elle podesse leval-o ás costas. A proposta foi accete. O de Glaris, installou no dorso o de Uri, mas não teve forças para o levar se não até junto do pequeno rio a que acima nos referimos. Aqui, tendo perdido as forças o pobre correio cambaleou e cahiu redondamente morto. O local foi logo admittido como fronteira e ainda hoje o é.

Transpomos agora a barreira alpestre de Uri, para entrarmos no Urnesboden, valle que se estende entre a cadeia de Todí e a Jagerstöcken, e cujas margens são accidentadas de precipicios.

A verde pradaria atravessada pelo Fätschbach é ornada de *villas* e *chalets* elegantissimos; domina-a uma collina encimada por uma capella onde se reúnem aos domingos todos os montanhesees catholicos.

E' um verdadeiro encanto, passar aqui a estação do verão, entre as mimosas flôres de todas as especies, que polvilham o solo dos Alpes, e onde os chocalhos dos rebanhos que pastam e o ruido do moinho distante dão a nota genuinamente campestre.

Parece incrível que aqui se possa viver no inverno; mas é verdade. Ha montanhesees muito pobres, que não podem emigrar para climas mais temperados; aqui ficam isolados, separados do mundo, sem outro alimento mais de que o leite das cabras e as batatas das suas modestas plantações, esperando resignados a volta do estio, e arriscando-se á morte pela fome, se por acaso o feno falta ás cabras, e portanto a elles o leite.

Dirigimo-nos até o valle superior onde começa uma região pedregosa. O caminho não é mau; em cima ha um *chalet* para abrigo e uma cruz commemorativa.

O panorama é esplendido, destacando-se o *cemiterio do Diabo*, assim chamado em virtude d'uma accumulção de rochedos gigantes, de fórmulas humanas, e d'um aspecto verdadeiramente dramatico, que recortam o azul do ceu. A' esquerda veem-se as ruínas de Gemsfayrenstock, e á direita a de Klariden.

O estreito de Klausen está na linha de separação das aguas de Linth e do Reuss. Dos dois lados dos Klariden em todas as direcções pequenos rios em torrentes; a oeste a nascente de Fätschbach, a este a de Schachenbach. Os dois regatos affastam-se para se unirem depois em Argowia, defronte do velho castello de Habs-

bourg, no ponto em que o Reuss e o Limmat misturam as suas aguas com as do Aar.

Subimos ás nascentes do Schächenbach, contornando-as até o valle de Balmwand que é atravessado pela novel mas já potente torrente. Descemos por um caminho em zig-zags á sombra de magestosas muralhas de rochedos, até a extremidade do valle onde se encontra a pequena aldeia de Aesch, e d'onde contemplamos as quedas d'agua de Stäube, rivaes das de Fätschbach, e que se contam no numero das bellezas de Zurich.

As bellezas de Klausenpass attrahem ali, no estio, legiões de *touristes*; os habitantes de Uri e de Glaris servem-se por esta via a mais curta e mais pratica, durante a estação. Se acaso está fechada, é tudo obrigado a voltar por Zurich.

Trata-se de converter este atalho, em uma estrada praticavel para carruagens.

A construcção d'uma estrada reclamará sobretudo em Balmwand, e nas nascentes do Linth, todos os recursos da arte technica. A despeza está avaliada em 2 milhões de francos, dos quaes a Confederação Suissa pagará 80 0/0, e os cantões de Uri e Glaris os 20 0/0 restantes.

Quando posta ao alcance de todos, por carruagens de Altorf a Glaris, esta região será aberta a todos, e attrahirá uma porção enorme de *touristes*.

No valle de Schächen ha uma estação de estio, de verdadeira fama. E' a de Unter-Schächen, que se destaca n'um pittoresco valle, ao fundo do qual se veem as geleiras azues de Ruchen.

Unter-Schächen é a primeira aldeia que encontramos no valle, com uma igreja.

Perto ha uma outra aldeia Spiringer, de cujo dominio faz parte o Urnerboden.

Subindo a Schächenbach, entramos em declives escarpados, atravessamos a pequena aldeia de Witterschwanden; a estrada atravessa a torrente de Schächenbach, para ir até a margem direita.

Quem quizer conhecer um quadro de épocas antigas admire os montanhesees d'aqui, que se conservam hoje ainda como outr'ora; o contacto com os *touristes*, em nada lhes alterou os habitos e costumes patriarchaes.

Sae-se d'aqui para entrar no valle de Reuss. Encontra-se logo Bürglen, patria do Guilherme Tell, bonita aldeia, rodeada de montanhas, florestas e pradarias, tomamos o caminho que conduz ao burgo de Altorf. A vegetação aqui é soberba, abundantissima, exuberante tanto nas collinas como nos jardins, cheios de arvores de fructos e mimosas flôres.

A collina é dominada por um velho mosteiro.

Altorf é uma pequena cidade onde se encontram muitas casas de construcção antiga. A cada passo parece reviver a lenda de Guilherme Tell. Todos os edificios publicos teem o escudo de Uri com a sua cabeça de touro. Está cheia, esta localidade, de recordações que se ligam á Confederação Helvetica, e parece conservar a vida do primitivo povo suiso.

A partir de Altorf temos a livre escolha entre muitas direcções, porque pelo caminho de ferro do Gothard, podemos transportar-nos ou ás altas montanhas do lago dos quatro cantões, ou aos lagos italianos. Este itinerario é tentador, preferimos lhe, porem, por esta vez, uma simples viagem circulatoria, á *vol-d'oiseau*, e Zurich é o nosso ponto de destino como foi o de partida.

Tomamos os confortaveis wagons da Companhia do Gothard; passamos innumerous tunneis, costeamos rochedos de Axen, o lago dos quatro cantões, atravessamos Brunnen, Schwyz, Rothkreuz, para chegar a Zurich. Por este caminho ou pelo de Arth-Goldau até Zarg, e d'ali a Zurich, que V. já descreveu nas suas

*Notas de Viagem*, podemos terminar uma das mais belas excursões circulatorias que pôde offerecer a Suíça aos seus visitantes.

T. C.

## Parte Official

### Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral de obras publicas e minas

2.ª Repartição—Caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o auto, datado de 15 de dezembro ultimo, de exame e provas dos dois taboleiros metallicos da ponte do Almonda, ao kilometro 100,055 do caminho de ferro de leste, a fim de se reconhecer se os referidos taboleiros estão nos casos de ser entregues definitivamente á exploração: ha por bem, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, de 23 de janeiro ultimo, approvar o mencionado auto e mandar declarar nos termos de ser abertos definitivamente a circulação publica os dois taboleiros da mencionada ponte.

Paço, em 14 de abril de 1891.—*Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

Para o director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, tendo em consideração as precarias circumstancias, a que ficaram reduzidos os operarios e suas familias, que trabalhavam na fabrica de rolhas, em Silves, ultimamente incendiada, e urgindo facilitar trabalho aos mesmos operarios: ha por bem determinar, que o preço do transporte da cortiça de qualquer das estações das linhas ferreas de sul e sueste, que se destine á estação de S. Bartholomeu de Messines, seja reduzido de 50 por cento desde esta data.

Paço, em 17 de abril de 1891.—*Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 16 do corrente mez: ha por bem approvar o projecto datado de 21 de janeiro ultimo, da modificação da ponte do Ceitel ao kilometro 57,200 da linha ferrea de leste, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

Paço, em 24 de abril de 1891.—*Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

Para o director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes apresentado as contas da liquidação da garantia de juro, relativa á exploração das duas primeiras secções da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, durante o semestre decorrido desde 1 de julho a 31 de dezembro de 1890, na importancia de 28:967\$655 réis, e com referencia a parte da 3.ª secção da mesma linha durante o semestre referido na importancia de 21:314\$889 réis, e mostrando-se da mesma conta que o producto bruto kilometrico no referido semestre foi inferior ao minimo necessario para o estado deixar de pagar o maximo fixado no artigo 28.º do contracto de 23 de novembro de 1883:

Ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 16 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas, approvar a referida liquidação como provisoria, visto não estar ainda feita a medição rigorosa da linha, e ordenar:

1.º Que a mencionada companhia seja paga a quantia de réis 28:967\$655, importancia da garantia do juro relativamente ás duas primeiras secções da referida linha durante o periodo decorrido desde 1 de julho a 31 de dezembro de 1890:

2.º Que a verba de 21:314\$889 réis, relativa a parte da 3.ª secção, fique para ser paga, quando estejam concluidos todos os trabalhos da linha de ligação directa do ramal de Alfarellos com a linha da Figueira da Foz, em conformidade com o disposto nas portarias de 3 de junho de 1889 e 12 de novembro de 1890.

O que para os devidos effeitos se comunica ao respectivo director fiscal.

Paço, aos 28 de abril de 1891.—*Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

Para o director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Senhor.—O decreto com força de lei de 30 de julho de 1879 mandou que os empregados estranhos ao quadro da secretaria d'estado das obras publicas, commercio e industria, mas que ali serviam por virtude de despachos ministeriaes, fossem temporariamente conservados no mesmo ministerio. Aquelle decreto, cuja promulgação foi dictada por um sentimento de equidade, teve por fim não despedir violentamente empregados que, embora illegalmente admittidos, podiam ser utilizados em outros serviços; e, por isso, foi inscripta no orçamento do estado uma verba para os vencimentos d'esses empregados, verba que o governo contava ver extinta em bem poucos annos,

Não aconteceu, porém, assim, apesar de haver sido ampliado o

quadro de amanuenses pela reorganização dada á secretaria do ministerio em 28 de julho de 1886. Succedeu o contrario, pois a verba orçamental, em vez de diminuir ou de se extinguir, foi crescendo, tendo o numero de amanuenses temporarios passado de quinze a vinte e cinco.

Por despacho de 17 de novembro do anno proximo findo fiz cessar a pratica de se ir tornando definitivo o que fôra considerado temporario e de effeito transitorio pelo mencionado decreto de 30 de julho de 1879, preenchendo-se as vacaturas, que os amanuenses temporarios iam deixando quando mudavam de situação. Parece, porém, conveniente substituir aquelle despacho por uma providencia bem definida, para acabar com esse mal, que não só perturba como desmoralisa o serviço.

Eis a razão, senhor, porque venho propôr á sabia approvação de Vossa Magestade o presente projecto de decreto, por meio do qual, e nos limites das attribuições do poder executivo, tenho a esperanza de pôr termo a uma situação, que não só pôde provocar illegalidades, mas acarreta ao thesouro uma despeza desnecessaria.

Existem nos quadros da exploração dos caminhos de ferro do estado, Minho e Douro e Sul e Sueste, logares, que podem com vantagem ser desempenhados pelos amanuenses temporarios do ministerio das obras publicas; bastará que nas vacaturas que occorrerem nos quadros d'essas explorações sejam elles de preferencia collocados, e ainda em certos logares dos quadros das direcções de fiscalisação dos caminhos de ferro, a que se refere o decreto de 21 de fevereiro do corrente anno.

E estendendo-se esta providencia, que reputo de muita conveniencia para o serviço publico, e vantagem para o thesouro, aos agentes de 3.ª classe, que ficaram addidos na ultima refôrma approvada pelo mencionado decreto, estou convencido de que dentro em pouco tempo se terá conseguido uma normalidade na constituição e funcionamento de muitos serviços do ministerio a meu cargo com vantagens immediatas.

São estas as razões que fundamentam e justificam o seguinte projecto de decreto

Ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 1 de maio de 1891.—*Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

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

Artigo 1.º Para as vagas, que de futuro occorrerem, de amanuenses de 3.ª e 2.ª classe, nas direcções de exploração dos caminhos de ferro do Minho e Douro e Sul e Sueste, e nas de amanuenses das direcções de fiscalisação, a que se refere o decreto de 21 de fevereiro do corrente anno, serão de preferencia nomeados, quando satisfaçam ás condições dos regulamentos respectivos, os coadjuvantes e amanuenses temporarios do ministerio das obras publicas, e os agentes fiscaes de 3.ª classe addidos, a que se refere o mencionado decreto de 21 de fevereiro.

Art. 2.º Enquanto existirem os empregados addidos e temporarios, a que se refere o artigo 1.º, não serão propostos, pela direcção geral das obras publicas e minas, para a nomeação dos mencionados logares de caminhos de ferro, outros individuos, seja a que titulo fór.

Art. 3.º Os coadjuvantes e amanuenses temporarios do ministerio, e os agentes de 3.ª classe, que, depois de nomeados nos termos do artigo 1.º, não acceitarem a nova collocação, serão immediatamente dispensados do serviço, supprimindo-se no orçamento a respectiva verba de vencimento.

§ unico. Exceptuam-se os coadjuvantes e amanuenses temporarios, que já existiam no ministerio ao tempo da promulgação do decreto com força de lei de 28 de julho de 1886, aos quaes é permitido não acceitarem a collocação em caminhos de ferro.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 1 de maio de 1891.—REI.—*Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva das obras publicas e minas de 20 do corrente mez: ha por bem approvar o projecto e respectivo orçamento na importancia de réis 1:900\$000 da construcção de um caes descoberto para deposito de cortiça, prolongamento de um aqueducto, mudança de posição de dois cruzamentos, fornecimento e assentamento de uma placa giratoria, e ampliação do recinto da estação de S. Bartholomeu de Messines no 1.º lanço da 4.ª secção do caminho de ferro do Algarve.

O que se comunica ao director da construcção do caminho de ferro do Algarve para os effeitos devidos.

Paço, em 4 de maio de 1891.—*Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

Para o director da construcção do caminho de ferro do Algarve.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 2 de abril ultimo, da variante entre kilometros 6,600 e 6,944 do troço do caminho de ferro americano da Gollegã por Torres Novas e Alcanena, apresentado pela companhia concessionaria da referida via ferrea, com as seguintes condições:

1.º Que deve ser alterada, o menos possivel, a inclinação da rampa

da estrada districtal n.º 129, Santarem á estrada real n.º 56, contigua ao caminho de ferro, e que por elle é cortada;

2.º Que a companhia indemnizará os proprietarios dos predios confinantes com a via ferrea e com a referida estrada de quaesquer prejuizos, que lhes resultem da execução da variante.

Paço, em 11 de maio de 1891.—*Thomás Antonio Ribeiro Ferreira*.  
Para o director das obras publicas do districto de Santarem.

Hei por bem exonerar a seu pedido o fiscal principal, José de Sousa Freire Bandeira de Mello, do cargo de chefe da 1.ª secção da repartição do movimento e trafego da primeira direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro, para que foi nomeado por decreto de 24 de março ultimo.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 30 de abril de 1891.—REI.—*Thomás Antonio Ribeiro Ferreira*.

Por ordem superior se annuncia que, por despacho de s. ex.ª o ministro, de 8 do corrente mez, foram prorogados por tres mezes os prazos fixados na condição 4.ª e no § 1.º da condição 64.ª do alvará datado de 2 de abril findo, publicado no *Diario do Governo* n.º 76, de 8 do mesmo mez, pelo qual foi concedido á companhia do caminho de ferro de Guimarães construir e explorar por noventa e nove annos um caminho de ferro de via reduzida, em leito proprio, de tracção a vapor, para transporte de passageiros e mercadorias entre Guimarães e Fafe.

Ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 9 de maio de 1891.—O conselheiro director geral, *Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eca*.

Tendo sido exonerado, a seu pedido, por decreto de 30 de abril findo, do cargo de chefe da 1.ª secção da 3.ª repartição da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro o fiscal principal José de Sousa Freire Bandeira de Mello; em conformidade com o disposto no artigo 51.º do decreto de 21 de fevereiro ultimo com relação ao provimento do referido cargo, e attendendo ao disposto no artigo 42.º do mesmo regulamento, visto haver addidos ao quadro: ha por bem Sua Magestade El-Rei ordenar que seja aberto concurso documental e de provas escriptas, unicamente entre os fiscaes principaes effectivos e addidos da 1.ª e 2.ª direcções fiscaes de exploração de caminhos de ferro, para o preenchimento do mencionado cargo.

O que se comunica ao conselheiro director geral das obras publicas e minas, para os devidos effectos,

Paço, em 6 de maio de 1891.—*Thomás Antonio Ribeiro Ferreira*.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um protesto, datado de 8 de abril findo, da companhia portugueza de caminhos de ferro do sul, contra as disposições da portaria de 30 de março ultimo, que approvou com modificações o projecto do caminho de ferro de Faro a Villa Real de Santo Antonio, apresentado pela referida companhia em 25 de setembro de 1889;

Conformando-me com o parecer, de 23 de abril findo, da junta consultiva de obras publicas e minas:

Ha por bem revogar tão sómente a clausula da alludida portaria, que determina—poder o governo mandar construir independentemente das estações e apeadeiros, consignados no projecto approvado pela mesma portaria, outras estações ou apeadeiros que o governo ulteriormente julgue convenientes ou necessarios—ficando em vigor para os devidos effectos a mencionada portaria de 30 de março de 1891 com todas as demais clausulas.

Paço, em 13 de maio de 1891.—*Thomás Antonio Ribeiro Ferreira*.

Para o director da fiscalisação da construcção do caminho de ferro de Faro a Villa Real de Santo Antonio.

Sua Magestade El-Rei, conformando se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 4 do corrente mez: ha por bem approvar os projectos datados de 12 de março ultimo, de caes cobertos e respectivas vias de serviço dos mesmos caes, a construir nas estações de Paço de Arcos, Oeiras e Estoril, do ramal de caminho de ferro do Caes dos Soldados a Cascaes, apresentados pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

Paço, 16 de maio de 1891.—*Thomás Antonio Ribeiro Ferreira*.

Para o director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 14 do corrente mez, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 14 de abril proximo passado, de modificação nas linhas da estação de Alfanellos do entroncamento da linha ferrea do norte com o ramal d'aquella denominação, e na parte da Cordega ao kilometro 198,684 da mencionada linha ferrea do norte, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

O que se comunica ao respectivo director fiscal para os devidos effectos.

Paço, em 25 de maio de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco*.

Para o director da 1.ª direcção fiscal da exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 11 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar, com as condições constantes da parte do mesmo parecer, que por copia acompanham a presente portaria, o novo perfil longitudinal, sem data, da 1.ª, 2.ª e 3.ª secções do caminho de ferro de Vendas Novas a Santarem, apresentado pela companhia dos caminhos de ferro meridionaes, e remetido pelo respectivo director fiscal com o seu officio n.º 135-C de 20 de março ultimo.

Paço, em 25 de maio de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco*.

Para o director da fiscalisação da construcção do caminho de ferro de Vendas Novas a Santarem.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 14 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 21 de abril proximo passado, para a collocação de um apeadeiro, que se denominará da Golada, ao kilometro 41,200 do caminho de ferro de Vendas Novas a Santarem, apresentado pela companhia dos caminhos de ferro meridionaes.

O que se comunica ao respectivo director fiscal para os devidos effectos.

Paço, em 25 de maio de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco*.

Para o director da fiscalisação da construcção do ramal de caminho de ferro de Vendas Novas a Santarem.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a primeira conta da liquidación da garantia de juro da companhia nacional de caminhos de ferro concessionaria do ramal de caminho de ferro de via reduzida de Santa Comba Dão a Vizeu, relativa ao periodo de trinta e sete dias, decorridos desde 25 de novembro a 31 de dezembro de 1890, no primeiro semestre do anno economico de 1890-1891: ha por bem conformando-se com o parecer, de 14 de maio findo, da junta consultiva de obras publicas e minas, approvar a referida liquidación e determinar:

1.º Que as liquidações de garantia de juro do citado ramal de caminho de ferro se façam por semestres de annos economicos;

2.º Que não se devem deduzir do rendimento total d'esta linha as verbas provenientes do serviço da mesma linha, como pede a companhia nacional de caminhos de ferro;

3.º Que, attendendo a que os trabalhos se não acham ainda concluidos, se deve considerar, para os devidos effectos, como provisoria esta liquidación de garantia de juro, correspondente ao primeiro periodo da exploração da mesma linha, decorrido de 25 de novembro a 31 de dezembro de 1890;

4.º Que, por esta liquidación, se pague á companhia nacional de caminhos de ferro a importancia total de 6:345\$789 réis.

O que, para os devidos effectos, se comunica ao director da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Paço, em 10 de junho de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco*.

Para o director da 2.ª direcção fiscal da exploração de caminhos de ferro.

## Publicações recebidas

**O Livro Branco.**—Documentos apresentados ás Côrtes durante a sessão legislativa de 1891.

Na historia das nossas tristes negociações com a Inglaterra sobre a questão ingleza, figura o livro que acabamos de receber como um padrão da nossa dignidade. É esta a unica critica que podemos fazer depois da leitura das energicas notas com que um ministro portuguez em 1891 sustenta perante uma nação mais forte, o nosso brio abatido até então, durante um longo periodo de identicas negociações. Esse ministro foi o sr. Barbosa du Bocage; inscrevamos-lhe aqui o nome com o respeito de quem, sem o conhecer senão pelas suas obras, o admira por ellas, e por ellas o julga digno da gratidão do paiz.

**Mappa d'Africa.**—A livraria Gomes, do Chiado, enviou-nos o seu excellente mappa em que são indicados com a possivel fidelidade, os territorios que nos ficam depois do tratado com a Inglaterra assignado em 11 do corrente, os que nos ficavam segundo o de 20 de agosto e os que se nos attribuiam segundo o mappa da com-

missão de cartographia de 1886, chamado o «mappa côr de rosa».

É uma bella publicação que recommendamos aos nossos leitores como um bom serviço prestado pelo intelligente director d'aquella casa aos que desejam apreciar os resultados praticos d'esta questão.

## Carteira dos Accionistas

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Nos termos do art.º 32.º dos estatutos é convocada pelo conselho de administração a assemblea geral da Companhia para se reunir em sessão ordinaria na estação do Rocio em Lisboa, no dia 26 de junho proximo futuro ao meio dia.

#### Ordem do dia

1.º—Apresentação das contas respectivas ao exercicio de 1890, do relatorio annual, do parecer do Conselho fiscal e votação das suas conclusões;

2.º—Renovação parcial dos Conselhos de administração fiscal, nos termos do art.º 43.º dos estatutos.

Os depositos de acções ao portador poderão effectuar-se nos termos do art.º 29.º dos estatutos, até ao dia 11, inclusivé, do mez de junho proximo futuro :

Em Lisboa—Na sede da companhia.

Paris—Na sociedade geral do Credito Industrial e Commercial e no Credit Lyonnais.

Londres—Na dos banqueiros Glyn Mills Currie & C.ª

Berlim—No Bank für and Industrie

Em conformidade com o art.º 32.º dos estatutos é convocada pelo Conselho de administração a reunião de uma assemblea geral extraordinaria d'esta companhia para o dia 26 do proximo mez de junho pelas 2 horas da tarde sendo o local da reunião na sede da Companhia, em Lisboa.

#### Ordem do dia

Votação e discussão das convenções e contractos necessarios para rescisão, modificação ou transferencia a terceiros dos contractos existente com a sociedade de Madrid-Caceres-Portugal, e com as Companhias dos Caminhos de ferro de Oeste de Hespanha e do Grande Central Hespanhol, bem como das auctorisações precisas para quaesquer accordos, transacções ou operações financeiras que se tornem necessarias á realisacão e execução d'aquellas convenções e contractos.

Os depositos das acções ao portador poderão effectuar-se nos termos do art.º 29.º dos estatutos, até ao dia 11, inclusivé do mez de junho proximo futuro.

Em Lisboa—Na sede da Companhia;

Paris—Na sociedade geral do Credito Industrial e Commercial e no Credit Lyonnais.

Londres—Na dos banqueiros Glyn Mills Currie & C.ª

Berlim—No Bank für And industrié.

Lisboa, 25 de Maio de 1891

Faz-se publico que o 8.º sorteio para a amortisação de 101 obrigações d'esta Companhia, do typo de 4 % relativo ao 1.º de julho do corrente anno, se realisará, em sessão publica, no dia 16 do corrente, pela 1 hora da tarde, na sede da Companhia, Estação Central de Lisboa.

São prevenidos os portadores de obrigações de 4 1/2 % d'esta Companhia, de emissão de 40.000, 2.ª serie, que o 4.º sorteio de 25 obrigações de 400 marcos ou 90\$000 réis, correspondente á amortisação do 1.º de julho de 1891 d'este anno, se realisará no dia 16 do corrente, pela 1 hora da tarde, na sede da Companhia, Estação Central de Lisboa.

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Faz-se publico que no dia 20 do corrente pelo meio dia, na sede d'esta companhia, á rua de Bellomonte, n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortisar, segundo o disposto no art.º 17 dos estatutos. Porto, 1 de junho de 1891.

## Boletins financeiros

Lisboa, 15 de junho de 1891.

A situação financeira melhorou sensivelmente no estrangeiro, onde a confiança no credito do paiz parece quasi restabelecida. Outro tanto talvez se não possa dizer com relação á nossa situação interna, pois, se mantem, por circumstancias extraordinarias, a crise monetaria, que nos ultimos dias da segunda quinzena de maio havia attingido proporções verdadeiramente em-

baraçantes para o commercio. Continua a falta de prata e a exportação de ouro para Londres, especialmente pela alfandega do Porto, tem ido n'un crescente enorme, mantendo-se por isso a procura de libras sterlingas e por consequencia o agio para a compra d'esta especie metallica. Pela estatistica, feita sobre as participações telegraphicas do Porto sabemos que a exportação de libras sterlingas para Inglaterra, só pela alfandega d'aquella cidade, se elevou, de 1 a 14 do corrente, a mais de 200.000. Os dias de maior exportação foram a 4 (35.127) — a 6 (60.000), — a 9 (17.000) — a 13 (20.136) — a 14 (32.000). A affluencia das libras ao mercado tem sido grande e o seu premio variou entre 120 a 150 reis. Nos ultimos dias correu que o Banco de Portugal suspendera a compra das libras por já se achar habilitado com o capital disponivel para satisfazer os seus compromissos, mas, apesar d'isso, ainda houve no mercado, até sabbado pelo menos, compras na especie sem diminuição no agio. Com o apparecimento das libras coincidiu o desaparecimento successivo da prata o que veio aggravar, por outra forma, a crise monetaria, pela enorme difficuldade que começou a haver para trocos. As Associações Commercias de Lisboa e Porto têm procurado occorrer a esta necessidade facilitando o troco das notas, o que nas duas cidades tem representado em média 2.400 notas de 5\$000 reis trocadas por dia. Espera-se da Inglaterra mais dez toneladas de prata fina para cunhar, não se sentindo ainda nos mercados a influencia das ultimas cunhagens realisadas na Casa da Moeda, que até ao fim do mez de maio se deviam ter elevado a 450 contos e que já hoje devem orçar pelo dobro.

Regressou de Paris o sr. ministro da fazenda e todas as informações que temos são conformes em assegurar que a missão, de que s. ex.ª ia encarregado, foi corôada do melhor exito, ficando assegurado o pagamento do coupon da divida externa, sem necessidade de exportarmos ouro, até abril de 1892. Acerca dos planos financeiros do sr. ministro da fazenda correm diversas versões mais ou menos completas, nenhuma por ora confirmada por s. ex.ª que se limitou a declarar-as phantasiosas. No entretanto, cremos que algumas d'ellas se não distanciam muito da verdade, como por exemplo a adopção do typo da União Latina para o regimen monetario portuguez, a exploração da industria dos alcools como meio de crear novas receitas e o arrendamento dos caminhos de ferro do estado. Parece que tambem faz parte do programma financeiro do sr. Marianno de Carvalho a remodelação completa da nossa administração colonial sobre a base da formação de grandes companhias, justamente como n'este momento acaba de resolver em França o Conselho Colonial sob a presidencia de M. Jules Ferry.

Realisou-se no dia 11 a installação do novo Banco Portuguez e Brasileiro, elegendo-se a mesa da assemblea geral. O sr. barão do Alto Mearim, um dos incorporadores do novo banco, agradecendo, em seu nome e no dos collegas, especialmente ao sr. Paulo Mayrinck e Faro e Oliveira os bons serviços prestados para a realisacão d'este pensamento, disse que o novo banco era susceptivel de grande desenvolvimento pela multiplicidade de operações que poderia realizar no Brazil e que muito poderiam concorrer para estreitar mais ainda as relações commercias entre os dois paizes. A seu ver a situação economica e financeira do Brazil é esplendida dando as mais solidas garantias aos capitaes ali collocados, porque ainda ha muito a explorar, sob todos os pontos de vista, n'aquelle riquissimo paiz.

Como acima dissemos, a situação modifica-se sensivelmente, accentuando-se principalmente a melhoria nos fundos portuguezes que em Londres ficaram a 48 3/8 e em Paris a 48. Em Lisboa as inscrições tambem subiram, sendo, como é natural, grande a procura. Nas praças estrangeiras o dinheiro abunda regulando a taxa de desconto bancario a 3 % em Paris e a 4 % em Londres, Berlin e Amsterdam. O cambio do Brazil sobre Londres continua oscillante, não tendo ainda attingido o limite de 18 a que subiu quando entrou o novo ministro da fazenda sr. Americo Braziliense. A situação politica, que é ali muita tensa, explica o estado de hesitação e de receio que se nota nos mercados financeiros do Brazil.

Estado da Bolsa de Lisboa—ultimas cotações da quinzena:— Divida externa fundada 3 %—51,24, 51,50;— Divida interna fundada (an.) 52,17, coupon 52,18;—obrigações emprést. 1888, 4 % réis 19\$500, idem 4,5 % coupons 70\$200;—acções do Banco de Portugal 107\$000 réis;—obrigações prediaes (5 p. c.) assentamento 91\$000 réis, idem de 4,5 % 84\$600.

Bolsa de Paris, 12 de junho.

A alta accentuou-se desde o meu ultimo boletim e a renda franceza, aproveitando com a approximação do coupon sóbe em proporções verdadeiramente excepcionaes. Esta subida persis-

tente encontra rasão de ser não somente na continuação do descoberto que, na ultima liquidação teve um *déport* de 37 centimos mas ainda, e sobretudo, nas consideraveis compras de 3% effectuadas pelas caixas economicas, seguidas hoje, em favor do 3% novo por conta da caixa de depositos e de consignações.

D'este modo os dois 3% animados mutuamente, não podem deixar de attingir em breve os mais altos cursos. De resto, é este o fim que teem em vista as grandes casas bancarias, que empregam os meios para conseguirem este resultado. Todavia resta ver se d'aqui ao fim do mez não se produzirá um pouco de reacção que faça os compradores aos actuaes cursos, torcer a orelha no acto da liquidação, por não terem aproveitado a alta para venderem um pouco.

Não antecipemos, porém, e desejemos antes que tudo acabe melhor.

O 3% fica a 95,65 e o novo, muito procurado, retoma o curso de 93,75.

Os fundos internacionaes estão firmes: 93,65 o italiano, 48 1/8 o Portuguez e 74 3/8 o Exterior.

Os valores bancarios mantem-se sem alteração; 1:275 o Foncier, 5:870 o Banco de França e 2:720 o Suez. Este ultimo tem melhorado em consequencia do persistente augmento de productos do canal.

Os austriacos fazem 625, o Norte de Hespanha 325 e os Portuguezes 280. Não se conhecem ainda aqui os termos exactos do contracto realisado entre estas duas ultimas compauhias, mas crê-se que este contracto deve ser favoravel aos Portuguezes por lhes aliviar os seus encargos actuaes, e consequentemente promover o melhoramento das suas finanças. Com esta esperança e com a certeza do crescente augmento de receitas das linhas, a cotação actual não pode explicar-se senão por motivos verdadeiramente excepçionaes e que não devem subsistir. Esta é a verdade.

G. Jossard.

Cotações dos titulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e Estrangeiro

BOLSAS	TITULOS	1891 - JUNHO - DIAS														
		1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	—	
Lisboa . . .	ACCÕES Comp. Real Portugueza . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	» Ascensores mechanicos, . . . .	-	-	70.000	-	-	-	-	-	-	70.000	-	-	-	-	
	OBRIG. Comp. Real Portugueza . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	» Nacional . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Paris, . . . .	» Atravez d'Africa . . . . .	69.500	67.500	69.500	-	-	69.500	70.000	70.000	70.300	71.000	-	-	72.000	-	
	ACCÕES Comp. Real Portugueza . . . .	290	285	292,50	292	300	280	290	282,50	285	-	-	-	277	-	
	» Madrid-Caceres-Portugal . . . . .	-	464	457,50	-	472,50	470	480	482,50	485	-	-	-	-	-	
	» Norte de Hespanha . . . . .	-	-	-	308	-	-	315	322	-	-	-	-	-	316	
	» Madrid-Zaragoza-Alicante . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	» Andaluzes . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	OBRIG. Comp. Real Portugueza . . . . .	270	268,50	275	-	275	274	276	275	288,75	-	-	-	-	-	
	» Madrid-Caceres-Portugal . . . . .	262	262,50	267	-	274	274	280	288	295	-	-	-	-	-	
	» Norte Hespanha, 1.ª hypotheca . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	» Atravez d'Africa . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
» C.ª da Beira Alta . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Londres . . . .	» Atravez d'Africa . . . . .	75	75	75	-	75	76	75	75	75	-	-	-	-	-	
Amsterd . . . .	» Atravez d'Africa . . . . .	70	71	74	-	72	75	72	71,75	71,75	-	-	-	-	-	
Bruxellas . . . .	» Atravez d'Africa . . . . .	66	66	66	-	66	73	75	75	75	-	-	-	-	-	

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				Observações	
		1891			1890			Totaes		Differença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilo metricas	Kil.	Totaes	Kilo metricas	1891	1890	1891	1890		
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida (1) . . . . .	28 3 Jun.	689	49.845:430	72:344	684	46.622:900	68:462	4.444.997:810	4.055.452:890	89.544:950	-	(1) Comprehede as linhas de Leste e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra e as da nova rede Cintra-Torres, ramal de Cintura, urbana e Cascaes.
	Nova rede garantida (2) . . . . .	28 3 Jun.	468	2.590:000	45:446	468	2.900:000	47:261	68.440:000	60.634:000	7.776:000	-	
Sul e Sueste . . . . .	30 6 Maio	475	41.874:950	24:999	475	42.987:295	27:344	240.708:065	200.971:730	39.736:335	-		
	7 13 »	»	43.820:250	28:463	»	42.999:690	27:367	254.228:345	243.974:420	10.256:895	-		
	14 20 »	»	42.504:470	26:348	»	42.029:735	25:325	266.729:485	226.004:455	40.728:330	-		
Minho e Douro . . . . .	19 25 Março	340	45.975:363	46:986	340	44.085:981	44:429	494.670:249	484.206:503	10.463:746	-		
	26 1 Abril	»	46.454:370	47:542	»	48.134:606	53:337	207.824:649	199.344:409	8.483:540	-		
	2 8 »	»	47.075:738	50:222	»	47.693:381	52:039	224.900:357	247.034:490	47.865:867	-		
Beira Alta . . . . .	7 13 Maio	253	7.481:947	28:387	253	5.466:635	20:244	424.294:720	429.427:335	-	5.432:645		
	14 20 »	»	4.968:753	49:639	»	5.930:344	23:440	429.263:473	435.357:679	-	6.094:206		
	21 27 »	»	4.046:500	48:247	»	4.902:393	49:377	433.879:973	440.260:072	-	6.380:099		
Guimarães . . . . .	23 29 Abril	34	950:975	27:969	34	1.004:425	29:544	44.849:464	43.059:856	4.789:306	-		
	30 6 Maio	»	4.138:785	33:493	»	4.076:650	34:666	45.987:946	44.436:505	4.851:441	-		
	7 13 »	»	4.132:485	33:299	»	904:345	26:509	47.420:434	45.037:820	2.082:344	-		
Norte de Hespanha . . . . .	24 27 Maio	2933 P	4.343:894 P.	458	2945	4.238:463	424	27.625:427	25.224:485	2.400:642	-		
	28 3 Junho	»	4.322:683	450	»	4.298:984	445	28.947:840	26.523:466	2.424:344	-		
Madrid-Zaragoza-Alicante . . . . .	24 27 Maio	2672	4.076:898	403	2672	4.045:451	485	22.059:997	24.497:823	362:474	-		
	28 3 Junho	»	4.458:942	433	»	4.452:466	434	23.248:909	22.649:989	568:920	-		
Andaluzes . . . . .	7 13 Maio	894	264:743	296	894	263:806	295	5.462:404	4.885:390	276:744	-		
	14 20 »	»	270:666	302	»	268:243	300	5.432:770	5.453:604	279:466	-		
Zafra a Huelva . . . . .	24 27 Maio	180	42:042	233	180	46:305	237	887:955	900:735	-	42:780		
	28 3 Junho	»	47:432	264	»	46:840	260	935:087	947:395	-	42:508		
Almansa-Valencia-Tarragona . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(2) Comprehede a linha de Torres-Figueira e ramal de Alfanellos.

## Exposições

**A exposição de Praga**—Realisou-se no dia 15 de maio, a inauguração d'esta exposição, a que presidiu o archiduque Carlos Luiz.

Devido á incessante actividade do conselheiro imperial Richard Janh e do engenheiro Krizick, os trabalhos avançaram com a maxima rapidez, trabalhando-se para isso dia e noite.

A estes dois cavalheiros se deve a bôa disposição das installações.

São cerca de cem os pavilhões, alguns dos quaes verdadeiramente sumptuosos.

Na galeria das machinas, estão expostos osapparelhos dos grandes constructores de Praga.

Não faltam na exposição os attrativos indispensaveis aos amadores de todas as grandes diversões: balão captivo, fonte luminosa, montanha russa; emfim Praga a cidade das cem torres, attrahirá este verão uma enorme concorrencia de estrangeiros.

As pessoas que desejem aproveitar-se da publicidade que offerecem as montanhas russas, para affixação de cartazes, poderão dirigir-se a M. Arthur Gobiet em Karolinenthal (Praga).

Os annuncios nas montanhas russas, a parte mais frequentada da exposição, custam 150 francos por metro de comprimento, por 1<sup>m</sup>,25 de altura, comprehendendo aqui o custo das pinturss.

**A Exposição Electrica de Francfort.**—Será dividida em quatro secções: a de caminhos de ferro e signaes conterà quatro caminhos de ferro de accumuladores, de corrente electrica recebida por cabos aereos, e dos que usam cabos subterraneos. Na secção dedicada a telegraphos e telephones os srs: Siemens e Halske apresentarão um instrumento para fazer chegar os telegrammas em letra de imprensa ás proprias casas dos destinatarios. Na sessão de electrolysação haverá nma collecção completa de artigos de aluminio, fabricados pela companhia de Neuhausen, entre as quaes figurará uma lancha construida sómente d'esse metal.

No que diz respeito á transmissão da força, a exposição receberá 100 cavallos, do jardim de Las Palmas, 100 de Offenbach, e 100 de Lauffeu-ou-Neckar. O cabo que estão collocando os srs. Siemens, é para uma corrente de 20:000 volts.

## Linhas portuguezas

**Ascensor de Guindaes.**—Inaugurou-se no Porto, no dia 3 do corrente, este ascensor, da Ribeira á Praça da Batalha. Não assistimos ás experiencias, como tencionavamos, porque a empresa, tendo convidado a imprensa local não considerou a de Lisboa. Transcrevemos por isso do nosso estimavel collega, *A Actualidade*, a parte da sua noticia que a ella se refere. Diz assim:

«O elevador vence um trajecto de 412 metros. Uma terça parte do trajecto tem 49 % de declive e o restante 7 %.

«Como os componentes parallellos relativos á inclinação de 49 % e a de 7 % dariam grandes differenças, procurou-se compensal-as por um artificio, que consiste em equilibrar na forte rampa de 49 % o carro descendente por outro collocado n'uma linha auxiliar parallelá á primeira e que se move no trajecto da forte rampa.

«Escolheu-se para processo de tracção o funicu-

lar, que se move por adherencia sobre os tambores motores actuados pelas machinas a vapor.

«Relativamente aos meios de segurança, os ensaios a que se tem procedido provam a sua efficacia.

«Foram figuradas as mais perigosas hypotheses e em todas ellas tão victoriosamente se saiu o systema, que os meios de segurança foram capitulados de potentes.

«O freio dos carros divide-se em duas cathogorias distinctas: uma, modera immediatamente a velocidade dos carros, caso se quebrem os mesmos, ou caso se não quebrem, immobilisa-os; caso se quebrem os cabos, a velocidade modera-se immediatamente e entram em jogo os freios de immobilisação. A acção dos freios exerce-se sobre os carris, prendendo-se os carros a elles na parte superior e inferior. D'esta fórma não ha descarrilamento possivel.

«O carro não pôde abandonar a linha e as condições de segurança d'ella são taes, que nenhuma, em outro systema, as eguala. Assim o demonstraram as experiencias a que se procedeu ultimamente na presença dos peritos nomeados pela camara.

«Caso o carro suba completamente cheio, nunca poderá levar mais de sete toneladas de pezo. Pois nas experiencias foram os carros carregados com perto de cincoenta toneladas e os wagons subiram e desceram perfeitamente. Simplesmente na occasião de se partir o cabo, a paragem não foi tão rapida como será em outra qualquer occasião.

«As experiencias a que ainda hontem se procedeu, deram o melhor resultado. Ha apenas um pequeno solavanco no engate do carro de contra-pezo para a forte-rampa, mas esse inconveniente, conta o sr. Raul Mesnier, distincto engenheiro que honra o paiz, remedial-o em breve, apesar de se contar que esse mal seja atenuado pela pratica do serviço dentro de poucos dias».

**Atravez d'Africa.**—Foi ganho pela Companhia Atravez d'Africa, o processo que corria nos tribunaes inglezes entre esta companhia e o ex-sub-empiteiro sr. João Burnay.

Na primeira instancia já ha dias a sentença do tribunal fôra favoravel á companhia, como dissémos no nosso numero anterior. O processo subiu em appellação ao tribunal superior cujo veredictum foi tambem favoravel á Companhia.

O sr. Burnay foi condemnado na multa e nas custas do processo.

**Beira-Baixa.**—Tem tomado a maior actividade nos ultimos tempos a construcção d'esta linha para que se possa com muita brevidade abrir até Alcaide, pelo menos.

A abertura até Covilhã, é esperada com o maior interesse havendo já importantes transportes que esperam esse meio de viação para seguirem áquella cidade.

**Comboios de Cintura.**—Estão já promptas as carruagens que hão de servir n'estes comboios. São as antigas mixtas da linha de Cintra, de corredor cenral, que eram de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> e ficaram agora classificadas em 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup>

**Comboios curtos.**—Os comboios 17 e 18 entre Ovar e Porto que pelo actual horario, só deviam começar em 1 de julho foram postos em serviço já desde 20 do corrente. A companhia foi forçada a isso em vista da affluencia de passageiros aos outros comboios.

**Bilhetes de ida e volta.**—Vae em breve ser alterada a tarifa de bilhetes de ida e volta nas linhas da Companhia Real, havendo-os entre umas e outras linhas, o que hoje não ha. Os preços soffrerão pequenas alterações; fallaremos d'ellas na secção respectiva, quando a tarifa se publicar.

**Viagens circulatorias internacionaes.**—Desde 15 do corrente começaram as linhas francezas a vender, conjunctamente com os seus bilhetes de excursão com itinerarios facultativos, os bilhetes circulatorios dos 6 itinerarios combinados com a Hespanha e Portugal.

Trabalha-se para se estabelecer a reciprocidade, vendendo as linhas portuguezas bilhetes de itinerario facultativo em França, conjunctamente com os dos itinerarios fixos na península.

Quando veremos tambem no nosso paiz os bilhetes de excursão á vontade do passageiro, systema que tão bons resultados tem dado em França, Suissa, Italia, etc.?

### Linhas hespanholas

**A estação de Riofrio.**—Foi inaugurada no principio do mez findo a estação de Riofrio, situada entre a de Salinas e o apeadeiro de S. Francisco, na linha de Bobadilla a Granada.

**De Bilbao a Portugaete.**—Consta que varios capitalistas de Bilbao, estão resolvidos a construir uma nova linha ferrea, entre esta cidade e Portugaete, pela margem esquerda do Nervion e paralela á que hoje existe.

**De Linares a Carolina.**—Continuam sem interrupção os estudos do caminho de ferro, que partindo da estação de Linares, na linha de Puente Genil, vae até Carolina, passando por Guarroman.

**De Los Blancos a Descargador.**—Foi adjudicado, sem subvenção do Estado, a D. Geraldo Felipe Torrens, a construcção do caminho de ferro economico de Los Blancos a El Descargador.

As estações da linha serão em Los Blancos, El Estrecho e El Porvenir ou Descargador.

**De Haro a Pradoluengo.**—O sr. D. Alberto Garcia Serrano, sollicitou do ministerio do Fomento, a concessão d'um tramway a vapor de Haro a Pradoluengo.

**De Almeria a Fondon.**—Estão terminados os planos, perfil e memoria descriptiva do caminho de ferro economico de Almeria a Fondon, feitos por uma sociedade belga.

**De Canjayar a Almeria.**—Devem começar dentro em breve os trabalhos do caminho de ferro de Canjayar a Almeria.

Todos os municipios das povoações por onde deve passar a linha, approvaram o traçado e subvencionam a construcção.

**De Durango a Zumarraga.**—Foi arrendada esta linha ferrea á empreza da de Bilbao a Durango.

A assembléa geral do caminho de ferro de Durango a Zumarraga, approvou o contracto de arrendamento, tendo-o discutido préviamente com grande interesse.

**De Benahudux á Gador.**—Começaram já os trabalhos do terceiro troço do caminho de ferro de Linares, comprehendido entre Benahudux e Gador.

O engenheiro militar encarregado do ramal de Guerra, visitou o primeiro e segundo troço que estão quasi terminados, com o fim de examinar a terreplenagem dentro da zona militar de defeza.

**De Sahagum a Ribadesella.**—O deputado Carlos Maria Cortezo, apresentou ao Congresso um projecto de lei, referente a um caminho de ferro que partindo de Sahagum, terminará no importante porto de Ribadesella, nas Asturias.

Este projecto é de grande utilidade para as provincias de Valencia, Leon, e Oviedo.

**Linha mineira.**—A Sociedade anonyma dos phosphatos de Penafior (Sevilha) está procedendo aos estudos d'um caminho de ferro economico que ligará a estação de Penafior com a La Puebla de los Infantes, e districto mineiro d'este povo.

**A estação de Orense.**—A Direcção Geral de Obras Publicas approvou o projecto da estação definitiva da cidade de Orense,

Os trabalhos de construcção vão recommençar brevemente.

**De Bidasoa a Vera.**—Dizem de Irun, que torna a ser assumpto quasi resolvido a continuação do caminho de ferro das minas de Bidasoa até Vera.

**De Infiesto a Ribadesella.**—Em breve começarão os trabalhos d'um novo caminho de ferro de via estreita que unirá as importantes povoações de Infiesto e Ribadesella.

O concessionario é o engenheiro dos caminhos de ferro do Norte, D. Pedro Rivéra.

**As tarifas do norte.**—A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte, resolveu que as suas tarifas provisórias de preços reduzidos para o transporte de cereaes, farinhas etc., com destino a Barcelona, Tarragona e outros portos do Meio-Dia, continuem vigorando durante o anno que termina em 14 e 30 de abril e 24 de maio de 1892, respectivamente.

**De Huesca a Barbastro.**—A Direcção Geral de Obras Publicas, auctorizou o sr. D. Dionisio Casanal a estudar um projecto do

tramway de Huesca a Barbastro, devendo ter concluido este trabalho no prazo d'um anno,

**De Linares a Almeria.**—Dizem de Almeria, que em junho de 1892 se abrirão á exploração publica os troços do caminho de ferro de Linares a Callajeras, e de Almeria a Santa Fé.

O peimeiro tem 70 kilometros, e o segundo 30.

**A linha do Oeste.**—Affirma um collega de Zamora, que no dia 24 do corrente, ficará terminada a grande e elegante ponte de ferro do caminho de ferro transversal.

As outras pontes estão ainda muito atrazadas.

Começaram em Bejar, os trabalhos de perfuração do tunnel, pela parte norte,

**De Marcilla a Estella.**—Deve ser brevemente apresentado no Congresso, o projecto de lei do caminho de ferro de Marcilla a Estella, pelos deputados d'esta provincia, que o defenderão nas Côrtes.

### Linhas estrangeiras

#### FRANÇA

O ministro das obras publicas elaborou já o programma dos trabalhos de caminhos de ferro que tenciona emprender em 1892.

Durante 1891, abriram á exploração 692 kilometros. O programma do proximo anno, comprehende principalmente as linhas da companhia do Meio-Dia, cuja execução tem sido retardada, em virtude da influencia da phylloxera nos campos.

Na rede de Oeste, construir-se-hão 237 novos kilometros; na de Paris-Lyon-Mediterraneo 66 kilometros; na de Orleans 45 kilometros; na de Meio Dia 274 kilometros e mais 208 na de Orleans, se forem approvados os projectos de diversas linhas submettidos á approvação do parlamento.

O total para 1892 será pois 622 ou 830 kilometros.

#### BRAZIL

Vemos pelo relatorio do caminho de ferro Paulista publicado, em 26 de abril ultimo que o trafego d'esta linha, tem consideravelmente augmentado nos ultimos annos.

De 1886 a 1890, o numero de passageiros que se utilisou da linha elevou-se de 197:651 a 347:444 e a quantidade de mercadorias transportada foi de 200:000 a 300:761 toneladas. As mercadorias carregadas nos navios pertencentes á companhia, que não excederam 2:280 toneladas em 1886, attingiram 9:975 em 1890.

As receitas e despezas dos ultimos cinco annos foram :

	Receitas	Despezas	Producto liquido
1886 .....	2:977\$410	1:415\$600	1:563\$810
1887 .....	2:916\$467	1:386\$566	1:529\$710
1888 .....	3:577\$121	1:474\$410	2:102\$700
1889 .....	4:487\$396	1:852\$494	2:634\$902
1890 .....	5:082\$283	1:724\$753	3:357\$629

No anno findo a companhia distribuiu um dividendo de 17% relativo a um capital de 20.000:000\$000 réis. O seu fundo de reserva é de 400:000\$000 réis, e o especial de 20:000\$000 réis, destinado a fazer face aos encargos impostos pela divida externa, a qual está actualmente reduzida a libras 98:994, pagaveis em 1898.

A companhia, em vista da sua situação prospera, resolveu beneficiar o publico e o commercio, reduzindo as tarifas a partir de 1 de fevereiro. Os directores decidiram comprar uma linha explorada por uma sociedade ingleza.

A extensão total do caminho de ferro Paulista, em 31 de dezembro de 1890, era de 250 kilometros tendo custado 17:467 contos. A receita kilometrica que era apenas de 11:649\$000 em 1887, elevou-se a 19:607\$000 em 1890. O material circulante da companhia comprehende 37 locomotivas, 1:188 wagons de mercadorias e 88 carruagens para passageiros. Os seus navios fazem carreiras a uma distancia de 200 kilometros.

O caminho de ferro Paulista, deve a maior parte da sua prosperidade ao desenvolvimento que tem a cultura do café, na região que elle atravessa.

#### AUSTRIA-HUNGRIA

Está-se fazendo sentir dia a dia a influencia das novas tarifas por zonas.

As informações concernentes aos mezes de janeiro e fevereiro são particularmente interessantes; o numero de viajantes transportados, sóbe a 11.510:046 accusando um augmento de 1.578:957 sobre os mezes correspondentes do anno precedente.

Durante o mez de fevereiro transportaram-se 5.700:000 passageiros, o que nunca succedeu nos dez ultimos annos.

As receitas totaes foram de 7.370:000 florins isto é mais 62 florins

apenas do que em igual periodo do anno precedente. Brillhante resultado que deve animar todas as outras linhas ferreas do mundo a implantarem o systema de tarifa por zonas, muito bom para augmentar o movimento e... diminuir as receitas.

**ITALIA**

Deu entrada no ministerio das obras publicas um pedido de concessão da construcção e exploração de um caminho de ferro funicular de Sala a Bare, na linha de Lecco-Como, ao estabelecimento do Monte-Bare, o qual medirá 1:300 metros de extensão.

A Sociedade pede ao governo um subsidio de 2:500 liras por cada kilometro, durante 70 annos.

No dia 29 de março, foi aberto ao publico o troço da linha de Licata-Terranova, na Sicilia, cuja extensão é de 33<sup>1</sup>/<sub>2</sub>20, que faz parte da linha complementar de Siracusa a Licata.

No novo troço comprehendem-se as estações de Falconara, Butera e Terranova de Sicilia.

**INGLATERRA**

Acaba de ser posto em vigor nas linhas da City and South London Railway Company (o subterraneo de Londres) um novo systema para indicar os passageiros o nome da estação proxima.

Applicado ás almofadas das portas de cada wagon, ha uma placa com as palavras: *estação seguinte*; logo por baixo d'esta placa ha uma abertura oblonga, atravez da qual apparece o nome da estação mais proxima. Ao sair o comboio de uma estação o conductor dá movimento a uma mola por meio da qual faz apparecer por detraz d'essa abertura o nome da estação immediata, repetindo a manobra em todas as estações.

O systema, que é novo na Europa, já de ha muito está applicado nas linhas ferreas dos Estados-Unidos.

**Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta**

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal apresentados á Assembléa Geral de 30 de abril de 1891

**SENHORES**

Não vos podemos apresentar, relativos ao anno de 1890, resultados tão satisfatorios, como os do exercicio de 1889.

Os acontecimentos politicos dados em Portugal, o estabelecimento das quarentenas, cuja duração não foi inferior a trez mezes; a colheita mediocre dos vinhos e das batatas, influiram desfavoravelmente nas receitas; todavia, no seu conjuncto, o nosso trafego local continuou progredindo, e ter-se-hia conseguido realizar uma receita superior á de 1889, se não fosse a concorrência feita á nossa linha de Figueira pela linha de Alfarellos, concorrência a que já nos referimos o anno passado.

Eis detalhadamente as receitas e despesas do exercicio de 1890:

**Receitas**

As receitas brutas, deduzidos os reembolsos e impostos (cuja importancia é de 102:693 <sup>fr.</sup> 20) elevaram-se a.....	1.977:077 <sup>fr.</sup> 95
isto é, por kilometro e por anno 7:814 <sup>fr.</sup> 53.	
As de 1889, attingiram.....	2.055:119 <sup>fr.</sup> 19
A differença é pois de.....	78:041 <sup>fr.</sup> 24
ou seja 3,8 %.	
Não obstante, a concorrência de Alfarellos, notaram-se os seguintes augmentos:	
Passageiros.....	17:353 <sup>fr.</sup> 81
Bagagens.....	2:320 <sup>fr.</sup> 19
Recovagens.....	20:086 <sup>fr.</sup> 36
A diminuição que ha, é, nos transportes de pequena velocidade, que apenas produziram.....	1.066:703 <sup>fr.</sup> 96
emquanto que em 1889 foram de.....	1.164:804 <sup>fr.</sup> 52

**Despesas**

O augmento do numero de comboios na linha da Figueira para garantir as communicações rapidas na direcção do Porto, e a carestia accentuada do preço dos combustiveis, influiram naturalmente em alguns capitulos das nossas despesas. Comtudo, e não obstante esta dupla causa, podemos manter o total das nossas despesas nas mesmas cifras do anno passado, isto é, 959:492<sup>fr.</sup>74 em 1890, contra 959:587<sup>fr.</sup>69 em 1889, o que representa uma despesa de 3:792<sup>fr.</sup>45 por kilometro explorado e por anno. Estas cifras são de tal modo reduzidas que não nos parece possível o diminuir-as ainda; as economias realisadas em certos capitulos obtiveram-se por novos melhoramentos na organização dos serviços, mas em nada influiram para que nos descuidássemos na conservação de material nem nas obras dos edificios e da via; fizemos

mesmo algumas melhorias nas machinas e nas carruagens, assim como nas gares e edificios diversos.

**Excedentes das receitas sobre as despesas.** — O excedente das receitas sobre as despesas é de 1.017:585,21, menos 77,946<sup>fr.</sup>29 do que o do anno precedente.

A proporção das despesas para as receitas brutas é de 46,2 %.

Como explicámos já no nosso ultimo relatorio o saldo disponivel em 31 de dezembro de 1889, era de..... 266.846<sup>fr.</sup>27

A conta de exploração de 1890, saldou-se com um excedente de..... 1.017.585<sup>fr.</sup>21

O excedente total é de..... 1.284.431<sup>fr.</sup>48

Distribuiu-se aos portadores de obrigações:

Em 30 de junho de 1890. Uma prestação de 3 <sup>fr.</sup> 60 sobre o coupon n.º 15, isto é.....	436.021 <sup>fr.</sup> 20
Em 31 de dezembro de 1890. O saldo de coupon n.º 15 (3 <sup>fr.</sup> 60)...	436.021 <sup>fr.</sup> 20
Além d'isso descontou-se para direitos de sellos, e despesas relativas aos pagamentos dos coupons.....	62.701 <sup>fr.</sup> 85
Para despesas de installações novas, relativas ás contas do primeiro estabelecimento.....	15.877 <sup>fr.</sup> 25
Para constituição d'um Fundo de reserva, cuja explicação daremos mais adiante.....	16.765 <sup>fr.</sup> 967.386 <sup>fr.</sup> 50

Resta pois um saldo de..... 317:040<sup>fr.</sup>98

do qual, com o vosso consentimento, reservaremos para installações ou novas aquisições e para despesas imprevistas..... 135:000<sup>fr.</sup>00

O excedente é de..... 182.044<sup>fr.</sup>98

o qual se juntará as sommas que os resultados do primeiro semestre de 1891, nos permittam distribuir aos portadores de obrigações em 30 de junho proximo.

**Conta de primeiro estabelecimento**

Esta conta figura no balanço, em..... 65.618.135<sup>fr.</sup>55

o que dá para o exercicio de 1890, um pequeno augmento de..... 15.877<sup>fr.</sup>25

que se decompõe, assim:

Acabamento das obras da ponte de Salmanha....	6.910 <sup>fr.</sup> 85
Construcção de barracas.....	4.758 <sup>fr.</sup> 34
Trabalhos de engrandecimento das gares communs e diversas.....	4.208 <sup>fr.</sup> 06
<b>Total.....</b>	<b>15.877<sup>fr.</sup>25</b>

Para fazer face aos riscos das pequenas gares, pareceu-nos conveniente organizar um fundo de reserva, da seguinte fórma:

- 1.º—15.000 fr.: descontados da quantia de 150.000 fr. destinada para prover ás necessidades imprevistas, em conformidade com as precedentes decisões;
- 2.º—4.765 fr.: representando approximadamente o premio que deveríamos pagar a uma companhia de seguros, para segurar as pequenas gares.

Esta reserva para seguros, era em 31 de dezembro, de 16.765 fr., mas foi incluída no balanço como 14.249<sup>fr.</sup>60, por se terem feito, d'ella, os trabalhos de reconstrucção d'uma pequena gare, em parte incendiada, e a installação de bocas de incendio.

Nunca deixámos de prestar as nossas attentões á questão do caminho de ferro Coimbra-Arganil Covilhã. No anno passado, renovámos perante as côrtes actuaes, o protesto que havíamos enviado ás camaras dissolvidas, e como recentemente para isso se nos offereceu occasião, lembramos ao sr. ministro das obras publicas as garantias que nos confere o contracto de 3 de agosto de 1878, e o nosso firme proposito de as defender contra qualquer ataque.

Nada ha a dizer sobre a reclamação feita ao governo, por intermédio da Companhia, em nome e por conta da Empresa Geral de construcção.

No decorrer do anno, um dos nossos mais devotados collegas, o sr. Julio de Vilhena, foi convidado para o ministerio da marinha e colonias. Em virtude da incompatibilidade legal, o sr. Vilhena, resignou então as suas funções de administrador da Companhia da Beira Alta.

Usando da faculdade que nos confere o art. 26.º dos estatutos, designamos para o substituir o sr. conde de Villar Secco, o qual serviu desde 4 de junho de 1890, até 13 de abril de 1891, data em que deu a sua de-missão. O sentimento que nos produziu a sua re-

tirada, foi compensado pela satisfação que experimentamos propondo-vos a chamada ao conselho do sr. Vilhena, a quem hoje não sobrecarregam já os mesmos impedimentos e responsabilidades.

Os administradores que sahem este anno, são os srs.: conde de Ficalho (D. Francisco de Mello), Poppe e Tourangin. São reelegiveis.

Conforme ordena o art. 38.º, tendes que eleger os membros do conselho fiscal para o exercicio de 1891.

Quando tiverdes ouvido o parecer do conselho fiscal sobre o relatorio e contas que vos são apresentadas, submetteremos á vossa approvação as resoluções inscriptas na ordem do dia.

**Relatorio do conselho fiscal**

Senhores :

Verificamos o balanço e as contas do exercicio de 1890, e notamos a regularidade de toda a escripturação.

Os resultados obtidos da exploração são menos favoraveis do que os do anno precedente, com effeito

As receitas, deduzidos os reembolsos e impostos sobre os transportes elevaram-se a .....	1.977.077fr.,95
e as despesas, comprehendendo a renovação da via (105.669fr.,29) foram de...	959.492fr.,74
havendo apenas um saldo de .....	1.017.585fr.,21
isto é, menos...	77.946fr.,29
do que no exercicio de 1889.	

Junto aos 266.846fr.,27 que formam o saldo d'este ultimo exercicio, este excedente, ainda permittiu o pagamento da totalidade do coupon n.º 15 de 7fr.,20, o dos impostos e despesas relativas a este coupon, e o desconto, alem d'isso, do seguinte :

Para despesas de installações novas relativas á conta do primeiro estabelecimento .....	15.877fr.,25
Para constituição d'um fundo de seguros .....	15.000fr.
e para um anno de pagamentos tirados a este fundo de seguros, sobre os edificios de que sois os proprios seguradores...	1.765fr.

O saldo de 317.044fr.,98, depois de deduzidos 135.000fr. para fundos de prevenção a fim de se fazer face ás despesas imprevistas servirá para formar uma parte da prestação que se pagará no dia 30 de junho proximo, relativa ao coupon n.º 16 das obrigações da nossa Companhia.

(Continua.)

**Arrematações**

**Caminhos de ferro do Sul e Sueste**

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 27 do corrente mez, serão abertas, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, as pro-

postas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 80 lampeões para illuminação de carruagens.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 20\$000 réis, o qual será, posteriormente, elevado ao definitivo de 5 % da importancia da arrematação por aquelle dos licitantes, a quem a adjudicação fór feita, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria respectiva, e este na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos ditos caminhos de ferro.

As condições da arrematação estão patentes na respectiva secretaria, largo do Carmo 32, onde podem ser examinadas, durante os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

**Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes**  
**Arrematação do buffete da estação de Cintra**

Esta Companhia acceita propostas até o dia 22 de junho de 1891, para a arrematação do buffete da estação de Cintra, a partir de 1 de julho do corrente anno a 31 de dezembro de 1892, prevenindo-se os licitantes de que, em caso de haver propostas com o mesmo preço, será accite licitação verbal no proprio acto da abertura da proposta.

Estas propostas serão abertas no dia 22 de junho de 1891, pela uma hora da tarde, na estação de Lisboa (Caes dos Soldados), Secretaria da exploração d'estes caminhos de ferro. As condições da arrematação estarão patentes n'esta secretaria nos dias não santificados das 11 horas da manhã ás 4 horas da tarde e na estação de Cintra.

As propostas deverão estipular claramente o preço fixo, pelo qual aos concorrentes convenha arrematar este buffete desde 1 de julho de 1891 a 31 de dezembro de 1892, considerando-se nullas e de nenhum effeito as que se apresentarem fóra d'estas condições ou forem recebidas depois do dia 22 de junho do corrente anno.

As propostas devem ser dirigidas em carta fechada á Secretaria da Exploração dos caminhos de ferro portuguezes, em Lisboa, Caes dos Soldados, indicando exteriormente arrematação do buffete de Cintra.

**Avisos de serviço**

**COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES**

**Festas de S. João na FIGUEIRA DA FOZ**

Nos dias 23 e 24 de Junho de 1891

Por motivo d'estas festas haverá bilhetes especiaes de Ida e Volta em 2.ª e 3.ª classe, para a Figueira da Foz de varias estações das linhas do Norte e Oeste, por preços muito reduzidos e validos para

**Ida** nos dias 21 a 24, pelos comboios ordinarios

**Volta** " " 24 a 25, " " " "

Para preços dos bilhetes e demais esclarecimentos, veja-se os cartazes affixados nos logares do costume.

Typ. do «Commercio de Portugal»

**100 \$000 A 200 \$000 RÉIS DE LUCRO MENSAL**

Poderão ganhar-se só com um pequeno Capital de 50\$000 réis, como Representante Depositario Geral de um artigo exclusivo de primeira necessidade universal, privilegiado e premiado. As pessoas que possam cumprir as condições exigidas, receberão immediatamente instrucções detalhadas logo que indiquem a sua direcção com clareza a **MR. RICHARD SCHNEIDER** — Inventor e fabricante em Paris, 22 rua d'Armaillé, 22, em Paris. — A casa recebe e encarrega-se da venda de todos os productos de Portugal nos mercados de França.

**DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS**

DE

**João Carlos da Fonseca**

62 — RUA DE VASCO DA GAMA — 66

**LISBOA**

Tubos de grès para canalisações. — Ladrilhos para pasquet. — Cimentos. — Tijolo e barro refractario. — Balaustres para platibandas. — Estatuas e vasos para ornamentos.

**Preços limitadissimos**

**CONSTANTINO AUGUSTO PEREIRA**

COM

**Carpinteria Mechanica**

NA

Rua do Instituto Industrial, 15, 1.º E

CONSTRUÇÕES mixtas, metallicas de propriedades, chalets e lagos, bem como todos os demais trabalhos para que está devidamente habilitado. DECORAÇÕES de salas em diversos estylos. FORNECIMENTO de Parquet nacionaes e estrangeiros, telha de Marselha, Vitraux, ferragens, mosaicos e azulejo no estylo de Alhambra. Encomendas de portas e caixilhos em todos os systemas para as provincias e Africa.

Catalogos e instrucções patentes no escriptorio da officina

**LISBOA**

Sociedade Anonyma das Officinas de Construcção  
DE  
**MALINES**

DIRECTOR GERENTE-DIVOIRE

MATERIAL PARA CAMINHOS DE FERRO  
LINHAS AMERICANAS  
RODAS PARA LOCOMOTIVAS, TENDERS, WAGONS  
E TRAMWAYS

FUNDIÇÃO E CALDEIRARIA

**MALINES-Belgica**

COMPANHIA NACIONAL  
DE  
**FUNDIÇÃO E FORJAS**

*Sociedade anonyma de responsabilidade limitada*

CAPITAL RÉIS 337:500\$000

*Caldeiraria, Serralheria e Fundição*

MACHINAS e caldeiras a vapor, tectos de ferro e zinco, vigamentos de ferro, apparatus de distillação, bombas, fogões de cosinha, tubos de ferro, etc. Todas as obras da especialidade.

OFFICINAS: Em Lisboa. Rua de Luiz de Camões, (a St.º Amaro).  
No Porto—Fundição do Ouro.

Escriptorio: Rua Luiz de Camões, 10. — (Alcantara)

FABRICA A VAPOR  
DE  
**Moagem, Pão e Massas**

FRANCISCO CARMELLO MELLEIRO

Successores

*Arco de Jesus, n.º 3, á Ribeira Velha*

LISBOA

Recebem-se encomendas para exportação

**ALMEIDA & C.<sup>A</sup>**

2—TRAVESSA DO ATHAYDE—6

LISBOA

Encarregam-se de todo o genero de **obra em metal**, vendem e collocam campainhas electricas, telephones, pára-raios e tubos acusticos, encarregam-se de nickelar, dourar, pratear e platinar, fornecem e concertam apparatus de physica, de telegraphia electrica e quaesquer instrumentos de precisão, verificam-se pára-raios.

2, Travessa do Athayde, 6

**LOUÇA DE PÓ DE PEDRA**

Manufacturada na Beal Fabrica estabelecida

EM

**SACAVEM**

Proximo á estação do caminho de ferro

ARMAZEM E DEPOSITO GERAL — 128, Rua Bella da Rainha, 128

Vulgo, Rua da Prata — LISBOA

Acceitam-se encomendas para as provincias do reino e para o ultramar.

Na fabrica vende-se louça a retalho.

**H. PARRY & SON**

Officinas de machinas, caldeiras

E

**CONSTRUCÇÕES NAVAES**

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36

ESTALEIRO

NO

LISBOA

GINJAL

**ESPINGARDAS**

De 1 e 2 cannos, de vareta e de carregar pela culatra. Cartuxos vazios e carregados, holsas de rede para caça, chumbeiros, polvorinhos e mais artigos proprios para caçadores.

Carabinas Colt de 12 e 15 tiros, cargas vazias ou carregadas para as mesmas, e machinas para as carregar.

Carabinas Flobert Remington, Varnault e de outros systemas, cargas de bala e de chumbo para as mesmas

Alvos de ferro montados sobre tripés para carreiras de tiro.

Rewolvers de fogo central, fogo lateral e fogo circular, cargas para os mesmos. Rewolvers legitimos americanos, systemas Smith, Wesson e Smith Patent, recebidos directamente de Nova-York; cargas para os mesmos. Preços sem competencia, e fazem-se descontos vantajosos para revender.

F. A. Ventura, travessa de S. Domingos, 48 a 56

LISBOA

**Lyceu Portuguez**

32—RUA DE S. MAMEDE (AOS CALDAS)—32

LISBOA

Este novo estabelecimento de educação e ensino, estabelecido em uma casa nobre, vasta e hygienica, com 26 janellas, por onde recebe bastante ar puro e saudavel, tem uma camarata com todo o aceio e esplendido lavatorio, uma perfeita e ampla casa de jantar e casa de banho, um lindo e extenso jardim com cascata e estufa; reune todas as commodidades necessarias a casas d'esta ordem; e tem admiraveis vistas para o mar e diferentes pontos da cidade.

RECEBE ALUMNOS INTERNOS, SEMI-INTERNOS E EXTERNOS

Director-proprietario — **Godinho Corrêa.**

# La Union e el Fenix Español

COMPANHIA DE SEGUROS REUNIDOS

CAPITAL DE GARANTIA 1.620:000\$000

Segura contra fogo, explosão de gaz, e raio, bem como effectua seguros maritimos e de vida

DIRECTORES

**LIMA MAYER & FILHOS**

59, RUA DA PRATA, 59 — LISBOA

## D. M. DA COSTA RIBEIRO & C.

Effectuam transacções em todos os ramos bancarios e commerciaes

Tomam e saccam letras sobre todo o reino.

Compram e vendem papeis de credito.

Taxam sobre todas as praças de Hespanha, mesmo sobre as menos importantes.

Tomam papel, saccam e dão cartas de credito, circulares sobre a França, Italia, Inglaterra, Suissa, Allemanha, Belgica e todas as principaes praças estrangeiras.

*Agentes do Banco de Guimarães  
Correspondentes do Banco Comercio  
e Industria, do Porto,  
e do Banco Commercial de Coimbra  
Agentes geraes da fabrica  
de alcool em S. Christovão, Faro.*

ESCRITORIO

23 — Calçada de S. Francisco — LISBOA

Telephone n.º 313

## BANCO

# Nacional Ultramarino

BANQUE COLONIALE PORTUGAISE

Capital 12.000:000\$000 — Realizado 3.600:000\$000

SÉDE EM LISBOA

RUA DOS CAPELLISTAS, 74

SUCCURSAES

EM LOANDA MOÇAMBIQUE

Agencias em Benguella, Mossamedes, S. Thomé  
S. Thiago de Cabo Verde, Lourenço Marques, Quillimane e Goa

AGENCIAS nas principaes cidades da Europa e America, e em todas as principaes povoações do reino e ilhas.

Sacca e remette, e faz todas as operações bancarias em relação com o continente e com as diversas agencias já indicadas.

GERENCIA

Governador. — Conde de Ottolini.  
Vice-governadores. — Conselheiro  
A. Joaquim de Castro Gonçalves,  
Luiz Adolpho de Sommer.

CONSELHO FISCAL

Conde de S. Januario.  
Eduardo Pinto da Silva e Canha.  
Alfredo Mendes da Silva.

# Companhia de Seguros FIDELIDADE

FUNDADA EM 1385

CAPITAL 1.844:000\$000 RÉIS

LISBOA

13, Largo do Corpo Santo

— ESCRITORIOS —

LISBOA

Praça do Commercio

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TANTO TERRESTRES  
COMO MARITIMOS

Agencias nas seguintes localidades

Abrantes, Alcobaca, Alemquer e Meroana, Almada, Alvaizere, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Cadaval e Rio Maior, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco, Castello de Vide, Cea, Celorico da Beira, Cintra, Coimbra, Coruche, Com'la Dão (Santa), Elvas, Ericeira, Evora, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodres, Guimarães, S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Mortola, S. Miguel, Montemor-o-Novo, Nazareth, Oeiras, Olibo, Oliveira, Ovar, Pernambuco, Porto, Sacavem, Santarem, Sernache do Bom Jardim, Setubal, Teresira, S. Thiago de Cacem, Thomar, Torres Novas, Torres Vedras, Viana do Castello, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourem, Villa Real, Vizeu.

# BRIQUETTES

DE

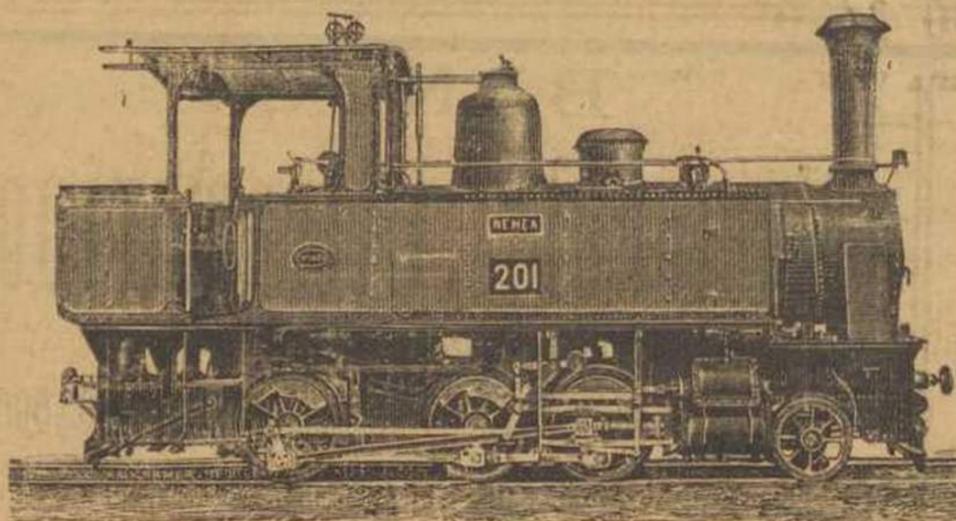
Carvão nacional para cosinhas, da Companhia Carbonifera e Industrial do Pejão

Para fogões pequenos, a 90 réis a arroba, em saccas de 3 arrobas, posto nos domicilios.

Para fogões grandes, circulares, a 100 réis a arroba, em saccas de 3 arrobas posto nos domicilios.

ABAFADORES para accender fogões, sem tiragem, a 700, 800 e 900 réis.

Na Companhia Real Promotora de Agricultura Portugueza, rua 24 de Julho, recebem-se encommendas e prestam-se todos os esclarecimentos. O deposito é na rua do Instituto Industrial, 39, onde se recebem igualmente todos os pedidos.



Enviam-se gratis os catalogos a quem os pedir

FABRICA DE LOCOMOTIVAS

## KRAUSS & C.<sup>A</sup>

MUNICH E LINZ S. D.

### LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

PARA VIA LARGA OU REDUZIDA

SYSTEMA, O MAIS UTIL DE LOCOMOTIVAS COM TENDER  
PARA VIAS PRINCIPAES E SECUNDARIAS, TRAMWAYS  
Construcções de edificios e exploração de minas

OUTRAS CONSTRUCÇÕES: — Omnibus a vapor, locomoveis, bombas d'incendio a vapor, aparelhos de vacuo e de vapor para a extracção de materias feccas, etc., cylindros a vapor para nivelamento de calçadas.

Agente geral em Hespanha—JULES LAHOUSE-BARCELONA

## FONSECAS, SANTOS & VIANNA

BANQUEIROS

120—Rua Nova d'El-rei—120

(vulgo dos Capellistas)

LISBOA

SOCIOS

Francisco izidoro Vianna, Carlos Ferreira dos Santos Silva, Francisco da Silveira Vianna, Pinto da Fonseca & Irmão

SUCCURSAL NO PORTO

Pinto da Fonseca & Irmão

143—Praça de D. Pedro—143

Compram e vendem fundos publicos nacionaes e estrangeiros, acções de bancos e companhias.

Tomam e saccam letras sobre todas as praças estrangeiras e do reino.

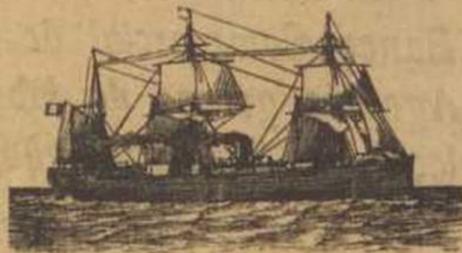
Recebem generos e fundos publicos á consignação.

Recebem depositos em conta corrente a juro convencionnal, á vista ou a prazo.

Fazem todas as operações de casa bancaria e de comissão.

## Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 22 de Junho o paquete

**TAGUS**

Para o Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos-Ayres

O paquete MOSELLE esperado em 18 ou 19 de junho para

Vigo, Southampton e Antuerpia

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

Ha a bordo do todos estes paquetes cozinheiro e creados portuguezes.

AGENTES

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

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