

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAHANHA

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—RUA DE SANTO ANTÃO, 109—LISBOA

SUMMARIO

Correspondencia entre as redes do Sul e Norte, em Lisboa.
Inauguração da linha da Beira Baixa.
Tarifas de transporte.
Distinções merecidas.
Guia illustrado de Lisboa e suas circumvisinhanças.
As basculas, Systema Dujour.
Estudo sobre a exploração de caminhos de ferro. (Continuação.)
Os caminhos de ferro na Europa em 1889.
Porto de Villa do Conde.
Cá e lá.
Carteira dos accionistas.
Boletins financeiros—de Lisboa, por J. F.—de Paris, por G. Pessard.
Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Receitas dos caminhos de ferro.
Linhas portuguezas—Pessoni de fiscalização da Beira Baixa—O estado das linhas portuguezas—Lisboa a Ambaca.
Linhas hespanholas—De Murcia a Granada—De Pamplena a Logroño—Os directos—Canfranc—De Valladolid a Ariza—De Alcoy a Gandia—De Bobadilla a Ronda—De Linares a Almeria—De Calatayud a Teruel—De Segovia a Aranda del Duero.
Linhas estrangeiras.—Italia—França—Alemanha—Austria-Hungria—Russia—Suissa—Africa.
Companhia Real dos Caminhos do Ferro Portuguezes.—(Conclusão do relatório.)
Avisos de serviço.
Arrematações.
Annuncios.

Correspondencia entre as redes do Sul e Norte

EM

LISBOA

ACHANDO-SE ainda para demora a construcção da linha dos caminhos de ferro Meridionaes, que se destina a ligar pelas estações de Vendas Novas e Sant'Anna, as duas redes que correm ao longo das duas margens do Tejo em direcção á capital, e mais demorada ainda, se não impraticavel por longos annos, a construcção de uma ponte que ligue essas duas margens, não se comprehende realmente como, para sub-sanar a solução de continuidade que existe entre duas redes tão importantes, como as do Norte e Leste, e Sul e Sueste, não se tenha posto em pratica um systema regular de travessia do Tejo em Lisboa.

Quem tem que percorrer o paiz de qualquer povoação do Norte a outra do Sul, ou vice-versa, é obrigado por um lamentavel descuro de uma providencia de tão simples adopção, a receber as suas bagagens n'uma das estações da capital, transportal-as á sua custa á outra, reexpedil-as ali e tomar novo bilhete, e isso ainda quando não é forçado pelo horario descoincidente das duas redes, a uma permanencia de algumas horas na capital.

O que succede com os passageiros e bagagens repete-se ainda mais aggravado com as mercadorias; mas tratemos primeiro d'aquelles.

A' boa dóse de incommodos a que este systema defeituoso obriga, devemos juntar ainda a somma das despesas avultadas, despesas que vão aggravar os gastos da

viagem sem o menor lucro para as duas empresas em que o passageiro tem que fazer o percurso.

Porque á falta de um transporte directo deve juntar-se a de regulamentação dos preços de fretagem ou carretagem em Lisboa, falta que é de responsabilidade de uma outra entidade que, n'este caso, tambem temos que chamar á autoria—a policia.

O viajante chegado á estação do Norte ou á do Sul para transportar as suas bagagens a esta ou áquella, tem que servir-se do moço de fretes, que sabe, na impunidade da licença, em que a policia o deixa viver, abusar da sua posição de elemento indispensavel para o passageiro se propôr seguir a sua viagem sem carregar com a mala ás costas.

A exigencia de uma quantia ultra-exagerada é a primeira carta jogada pelo moço de fretes, com a segurança de quem tem os trunfos todos na mão. Etem-os, com effeito.

Porque esse exagero tem um fim indirecto. A admiração do passageiro, a questão que a isso se segue regular e naturalmente, a transigencia, a pequeninas doses, do transportador, tudo isto leva tempo, e quanto elle mais aperta, mais imperiosa se torna a necessidade do passageiro terminar com esse ajuste, cedendo, afinal da sua parte, só para evitar os riscos de perder o comboio.

Do mal a menos; não succederia assim se houvesse na nossa cidade uma tarifa de moços de fretes, como se usa, em cidades muito menos importantes, no estrangeiro.

Mas não a ha porque a policia nunca se occupou d'isso e ninguém lh'o lembra.

Com as mercadorias o caso é outro:

Como o expedidor não acompanha os volumes, tem que servir-se de intermediario para lh'os transferir de uma a outra estação, e não só para isso, mas para lhe effectuar o *despacho aduaneiro* (!) visto que a mercadoria tem que atravessar a cidade.

Ora esse intermediario que sabe tambem, como o moço de fretes, que a sua intervenção é indispensavel, e que, peor do que aquelle, conhece que a sua classe não é numerosa e portanto pouco teme a concorrência; esse intermediario que igualmente não está subordinado á menor lei ou tarifa, esse intermediario a quem nada interessa baratear o preço dos seus serviços; o menos que leva por elles é a razão de 200 réis por 100 kilos ou 2.000 réis por tonelada, e mais uns tantos réis a titulo de operações aduaneiras, o que raro diminue o custo total de 3.000 réis por tonelada.

Junte-se a isto o transporte fluvial no vapor das linhas do Sul e Sueste, 1.000 réis, e digam-nos se para os 10 kilometros que são a maxima distancia entre a estação de lá e as de cá do Tejo não representa a bagatella do typo de 400 réis por tonelada e kilometro.

Note-se que não tratámos ainda do que se refere a despesas de alfandega.

Estas, para uma remessa pequena—os impressos, direitos de consumo e—outros, elevam o custo da travessia a um preço exorbitante; se a expedição é maior, prefere-se a companhia de um guarda que ganha 500 réis por carroça que acompanha, e transportando esta 500 kilos, ahí temos mais 17000 réis por tonelada, ou em total, 57000 réis só pela passagem em Lisboa.

Para se promover o desenvolvimento do trafego das vias ferreas dois elementos ha a empregar—baratear e facilitar.

Frequentes são os sacrificios que todas as nossas linhas se prestam a fazer para attrahir ao seu serviço o trafego que se permuta entre os diferentes pontos do paiz. N'este ponto, porém, não se pensou ainda ou o que se tem pensado nunca chegou a um caminho de realisação, e eis como o publico e as vias ferreas vão tendo prejuizos de que só se aproveitam—e bem—uns intermediarios.

Não nos venham dizer que é pouco importante a corrente de trafego entre o norte e sul do paiz, e que por isso não justifica a adopção de um systema mais rapido e economico de trasbordo.

Se com effeito elle é de pequena monta, não será causa d'isso o exagero das despesas a que obriga os expedidores.

Tomem-se as duas cidades entre as quaes a corrente de transportes seja mais intensa—Porto e Lisboa, por exemplo—grave-se o custo d'esses transportes com 57000 réis por tonelada e dir-nos-hão se o trafego não diminue.

E se pequena é essa corrente até hoje pelas causas que deixamos expostas, não é ella susceptivel de um augmento enorme? Pois as povoações do norte não são fartas em productos que as do sul consomem? Não succede o mesmo em sentido inverso?

Creemos que basta o projecto em execução da ligação d'estas duas rêdes para a justificar.

Emquanto essa ligação não se effectua crêmos de imperiosa necessidade que, por meio de um vapor directo do Barreiro ao Caes dos Soldados, se proveja ao transporte directo de mercadorias.

Emquanto aos passageiros e suas bagagens, um serviço de carros entre o Rocio e o Terreiro do Paço está-se tornando de imperiosa necessidade.

Inauguração da linha da Beira Baixa

Como era de prever, a abertura á exploração da maior secção d'esta linha entre Abrantes e Covilhã foi um facto dos mais notaveis do nosso anno corrente.

El-rei decidira presidir a esse acto e assim o effectuou, partindo em comboio especial que sahiu de Cintra no sabbado 5 ás 8^h15 da manhã, chegando a Castello Branco pouco depois das 3 da tarde.

Em cada uma das estações do transito o povo agglomerava-se, cheio de enthusiasmo, as musicas tocavam, os foguetes estrondeavam nos ares.

As reaes magestades eram victoriadas, trocavam-se cumprimentos e vivas, em que se manifestava sempre, a par do respeito pelos regios viajantes, o interesse com que os povos viam inaugurada a sua linha ferrea, pela qual tanto luctaram, porque representa para elles uma total transformação do seu viver, uma melhora consideravel das suas condições, uma inexaurivel fonte de progressivo engrandecimento.

No primeiro dia o comboio real, em que iam tambem alguns Srs.administradores, director geral e pessoal superior da companhia, directores da 1.^a e 2.^a direcção

fiscal, varios membros da imprensa etc, foi como dissemos até Castello Branco, onde se preparava uma esplendida recepção.

A cidade estava toda em festa. Ruas embandeiradas, janellas ornadas com riquissimas colchas, os pavimentos cobertos de verdura, sobressaindo o feno e o louro.

El-rei foi alojar-se no palacio do governo civil depois de ter assistido a um *Te-Deum* na Sé. A' noite queimou-se na Devesa um pequeno fogo de artificio, as ruas principaes illuminaram por meio de balões, luz electrica, fachos de gaz-mil, lampeões a petroleo, vidros de côres, tudo quanto podia reunir-se para dar brilhantismo áquella festa verdadeiramente phantastica.

Não exageramos, dizendo que illuminações de Castello Branco foram das melhores que se teem visto, concorrendo para isso o facto do seu foco ser reduzido a um pequeno espaço.

A familia real passeiou a pé pela cidade, assistindo aos cantares e dansas populares, sendo continuamente victoriada pela affabilidade com que tanto El-rei como a rainha fallavam com o povo que se lhes acercava.

Durante a noite até depois da 1 hora e desde a alvorada, isto é, desde as 4 horas, os foguetes, as bombas e as musicas nas ruas foram incessantes.

Vá esta nota que, dando a medida do regosijo com que o povo de Castello Branco acolheu a inauguração da linha ferrea, dá tambem a do pouco que esse mesmo povo deixou dormir os seus visitantes.

No dia seguinte El-rei assistiu a uma missa na Sé, depois visitou o quartel, e findo o almoço a que foram convidados os membros da imprensa de Lisboa que haviam concorrido á festa, tomou-se caminho da estação á 1 hora da tarde.

Ali, n'um elegante pavilhão ricamente adornado com tapeçarias da Persia e colchas da India, o Snr. arcebispo de Portalegre procedeu, na presença dos reaes viajantes e de milhares de pessoas, auctoridades locais, convidados e povo, entre o qual se contava um enorme numero de senhoras, á benção das locomotivas.

Durante as festas pode-se calcular que estariam na cidade não menos de 30:000 pessoas. Imagine-se, com a falta de accomodações que na cidade se nota, como se obteria alojamento.

Os populares ficaram, na sua maior parte, passeiam, do na rua durante a noite. Emquanto aos convidados, áparte os que lá tinham relações de amizade ou por interpostas pessoas obtiveram pousada em casas particulares, onde, como é natural, foram cavalheiramente recebidos, alguns ainda a custo obtiveram quarto n'um pessimo hotel dirigido por um selvagem semi-doido, que ora obsequiava alguns hospedes por uma forma puramente paternal, ora insulta outros com a brutalidade de um homem primitivo; os restantes só tarde conseguiram alojar-se.

Quem escreve estas linhas havia-se prevenido com alojamento onde as amabilidades do dono da casa, o Sr. Pinheiro, o compensou de sobejo das faltas de commodidade inevitaveis em tal occasião; mas não podemos deixar de consignar aqui a nossa extranhese pela falta de prevenção das auctoridades, pessoas influentes, imprensa etc, da cidade, não tendo constituido uma comissão que recebesse e guiasse os representantes da imprensa de Lisboa e lhes procurasse accomodações condignas.

Publicam-se ali dois jornaes; tinhamos direito a esperar d'elles ao menos um cartão de visita. Não se usa lá... adiante.

Partiu o comboio da estação ás 2 horas, entre vivas acclamações, seguindo a sua marcha triumphal pelo restante da linha, cujas estações estavam, como as ante-

riores, adornadas, algumas com um notavel bom gosto e elegancia, como Alpedrinha e Fundão, chegando á Covilhã depois das 5 da tarde.

Ahi o espectáculo, o effeito, era bem differente.

A cidade destaca-se na vertente da montanha, a uns 3 kilometros da estação, produzindo um panorama encantador.

Todos as sinuosidades d'aquelles montes cobriam-se de milhares de pessoas, das janellas pendiam colchas, nas ruas levantavam-se arcos triumphaes, os foguetes estouravam no ar e as musicas entoavam hymnos.

Em vez do enthusiasmo superficial de Castello Branco, as magestades e convidados eram recebidos com uma affabilidade verdadeiramente fidalga por todas as pessoas, sem excepção, a quem se dirigiam.

Ao sahir da estação, as damas e cavalheiros da cidade disputavam para os seus trens os viajantes como se estes fossem da sua familia; todos nos sorriam alegremente, dedicando-se a tornar nos a permanencia na cidade o mais agradável possível.

Ali tudo estava remediado: hotel muito rasoavel, alojamento em casas particulares não precisou ser sollicitado, offertas de serviços repetiam se a cada passo.

Singular povo este! Singular na sua affabilidade, na delicadeza de todos os seus habitantes, todos, podemos bem dizel-o, porque, ainda nas classes menos educadas, nas simples e ignorantes mulheres do povo, se encontra uma cortezia e attenção que nos surprehendeu.

O director d'esta folha pôde bem dizel-o. Não se attribua este facto ás festas nem ao regosijo publico. Dois dias de permanencia na Covilhã depois das festas, quando a cidade entrava já no seu infatigavel labor quotidiano, a menor pergunta dirigida ao primeiro homem do povo, ao mais modesto chamicheiro que desce a montanha conduzindo a sua alimaria carregada de lenha, tinha uma resposta attenciosa, reverente.

No dia 6 houve *Te-Deum* na Sé e recepção na camara municipal, depois, á noite, um bonito fogo de artificio e illuminações.

Menores, em quantidade de lumes, do que as de Castello Branco, faziam comtudo um effeito magico em vista da cidade ser em amphitheatro, tomando assim um aspecto encantador.

A familia real foi alojada na preciosa vivenda do sr. Candido Calheiros, no Refugio.

O dia seguinte, 7, foi consagrado á visita das importantissimas fabricas de tecidos de lã, isto é, das quatro mais importantes, porque esta industria absorve por tal forma a actividade da Covilhã que toda a cidade se pôde quasi considerar uma só fabrica, visto que raro é o predio em que se não ouvem os teares trabalhando continuamente.

Visitaram-se as fabricas Rato, Mendes Veiga, Campos Mello e Alcada e Monsaco, o que levou até depois das 6 horas da tarde.

Na visita a todos estes notaveis estabelecimentos evidenciou-se bem a sua importancia e o grau de aperfeiçoamento a que vae chegando a producção.

A primeira trabalha exclusivamente com motor d'agua. As tres restantes utilisam tambem o de vapor, tendo as mais aperfeiçoadas machinas eapparelhos e apresentando na sua exposição tecidos do mais apurado gosto e perfeição de fabrico.

Tencionamos dar detalhada noticia d'estes estabelecimentos logo que possamos reunir aos esclarecimentos que já temos sobre elles, os que os respectivos proprietarios nos prometteram. Então apreciarão os nossos leitores o que pessoalmente tivemos occasião de admirar n'aquellas enormes officinas em que trabalham não menos de 5:000 operarios.

Depois da visita ás fabricas el-rei foi lançar a pedra fundamental do novo hospital, no extincto convento de Santo Antonio, e á meia noite partiu para Lisboa sendo acompanhado pela maior parte dos convidados, jornalistas, etc.

D'estes, os poucos que ficaram, receberam ainda no dia seguinte, da parte do sr. Candido Calheiros a amabilidade de ser convidados para um banquete, significando-lhes este senhor o seu sentimento por não ter podido obsequiar os que já se haviam retirado, em vista da sua casa não o permitir, tendo sido posta á disposição de suas magestades.

Foi a chave de oiro com a qual, pela sua parte, o abastado capitalista fechou as festas.

Aqui lhe agradecemos a honra com que distinguu a nossa folha, como agradecemos a todos que n'aquella obsequiosa cidade nos encheram de favores, não podendo deixar de especialisar tambem os srs. drs. Oliveira Monteiro e Valerio, José Tavares, Mattos, da casa Campos Mello, que por muito repetidas provas de deferencia captivaram a nossa gratidão.

Voltaremos ali, mas, independente d'isso, voltaremos a fallar da Covilhã, que bem o merece.

Tarifas de transporte

Pequena velocidade na linha da Beira Baixa.—Aos nossos leitores que nos teem perguntado se já se acceitam mercadorias para esta linha, respondemos que, desde 7 do corrente a linha da Beira Baixa está definitivamente aberta a todo o serviço, tanto de grande como de pequena velocidade, acceitando-se expedições directas em todas as estações das linhas portuguezas, (excepto Sul e Sueste), e das estrangeiras em combinação, para aquella linha ou vice-versa.

Comboios tramways.—Começa em breve o serviço d'estes comboios que partirão da estação do Rocio servindo as estações e apeadeiros de Campolide, Sete Rios, Larangeiras, Rego (Jardim Zoologico), Entre Campos, Arieiro (Perna de Pau), Chellas, Marvilla e Braço de Prata, voltando ao Rocio pelo mesmo caminho.

Este serviço será feito por carruagens mixtas de 2.^a e 3.^a classe, muito commodas e tanto que foram para isso adoptadas as antigas mixtas de varanda e corredor central que circulavam na linha de Cintra.

Os bilhetes serão por zonas, sendo d'estas a 1.^a limitada pelo apeadeiro do Rego e a 2.^a d'este ponto até Braço de Prata. Os preços são:

Por qualquer percurso dentro d'uma zona

2.^a classe..... 80 réis

3.^a » 50 »

Pelo percurso de uma a outra zona

2.^a classe..... 90 réis

3.^a » 60 »

N'estes comboios não serão admittidas bagagens.

Os bilhetes são vendidos pelos conductores dentro das carruagens como nos carros americanos e outros.

Apeadeiros da Beira Baixa.—Foi resolvido pelo governo, sob proposta da companhia, que as distancias a applicar aos apeadeiros da linha da Beira Baixa, Mouriscas (ainda não aberto á exploração) Valle de Prazeres, Alcaide e Alcaria (quando abrir ao serviço) sejam as effectivas e não as de applicação á estação seguinte, como estava determinado.

Sempre assim o supposémos, e tanto que no nosso n.º 87 de 1 de Agosto, encontram os nossos leitores os preços exactos para o serviço de passageiros pelas distancias effectivas.

Crêmos desnecessario, já que fallámos d'essa tabella que publicámos, notar que um erro typographico transformou o preço de Abrantes á Covilhã, 2.ª classe 27570 em 57570. Bem se vê que sendo Tortosendo 27490, a estação seguinte pouco superior em preço podia ser.

Bilhetes de banhos da linha da Beira Baixa.—Damos em seguida por completo os preços e condições dos bilhetes de banhos (ida e volta) procedentes d'esta linha, a que já nos referimos no nosso n.º 88.

Estes bilhetes estão desde já á venda nas estações de Fratel a Covilhã e vender-se-hão até 15 de outubro, sendo validos para o regresso até 31 d'esse mez.

Preços dos bilhetes

Das estações da frente ás abaixo indicadas sem reciprocidade.	Covilhã a Castello Branco			Sarnadas a Fratel		
	1.ª clas.	2.ª clas.	3.ª clas.	1.ª clas.	2.ª clas.	3.ª clas.
Lisboa.. { Hom.	87500	67900	47900	77300	57800	47100
{ Senh.	77900	67400	47500	67700	57300	37700
Caldas.....	107900	87600	67000	97700	77500	57200
S. Martinho Cella e Vallado..	107200	87000	57500	97000	67900	47700
Figueira e Banhos d'Amieira.....	87000	67500	47800	77300	57800	47100
Aveiro.. { Hom.	97200	77400	57400	87500	67700	47700
{ Senh.	87900	67900	47900	87200	67200	47200
Espinho { Hom.	117000	87700	67200	97800	77600	57400
{ Senh.	107400	87300	67000	97200	77200	57200
Braga.. { Hom.	127500	97700	77000	117300	87600	67200
{ Senh.	117900	97300	67800	107700	87200	67000
Vianna.. { Hom.	137500	107700	77700	127300	97600	67900
{ Senh.	127900	107300	77500	117700	97200	67700
Ancora.. { Hom.	147500	117200	87200	137300	107100	77400
{ Senh.	137900	107800	87000	127700	97700	77200

Condições

1.ª—Estes bilhetes dão ao passageiro a faculdade de se apear tanto á ida como á volta, em qualquer estação intermédia (via directa) requisitando para esse fim, na estação de partida ou n'aquella em que deseje parar, e immediatamente á chegada do comboio uma senha suplementar de 500 réis.

Esta requisição será sempre feita mediante a apresentação do bilhete no qual a estação terá que fazer as indicações precisas.

A referida senha será conservada pelo passageiro para ser entregue á chegada ao ultimo destino, á ida ou á volta, e não poderá servir para outra estação nem para qualquer comboio que não seja o que n'ella estiver indicado.

Quando o passageiro quizer retomar o comboio para seguir além do ponto de paragem terá que apresentar o seu bilhete e senha ao chefe da estação para lhe ser devidamente datado e carimbado, sem o que nem o bilhete nem a senha terão validade.

2.ª—Os passageiros para as Caldas da Rainha, poderão indistinctamente seguir, tanto á ida como á volta, pelas vias Lisboa-Torres Vedras ou Entroncamento-Alfarellos, á sua escolha.

Os que se destinem a S. Martinho, Cella, Vallado e banhos d'Ameira, unicamente por Alfarellos.

3.ª—O praso de dois mezes fixado para o regresso poderá ser ampliado a mais um periodo até 30 dias, pagando o passageiro 20 por cento do preço do bilhete, ou até 60 dias, pagando 40 por cento.

Estas ampliações de praso só poderão ser pedidas na estação de Lisboa ou nas de destino indicadas nos respectivos bilhetes, mediante a apresentação d'estes e nunca em qualquer das estações intermédiás.

As requisições d'este genero poderão ser feitas até 50 dias depois da data da expiração do praso indicado no bilhete para o regresso do passageiro.

4.ª—Estes bilhetes podem ser utilizados em todos os comboios que tenham carruagens das classes correspondentes.

Os de 1.ª classe darão direito a occupar logares de luxo pagando-se as taxas supplementares respectivas.

5.ª—Os bilhetes de senhora não são validos para homem nem reciprocamente.

6.ª—Não se concede meios bilhetes.

7.ª—Todo o bilhete encontrado fóra das condições do presente é considerado nullo.

8.ª—E' concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem, taxando-se os excedentes pelas Tarifas Geraes de cada linha.

9.ª—O passageiro á partida deverá sempre declarar qual a via que deseja seguir quando lhe seja applicavel a condição 2.ª supra, ou apresentar a senha de paragem quando queira que a bagagem lhe seja expedida para a estação na mesma senha indicada.

Na falta d'esta declaração ou apresentação da senha conjuntamente com o bilhete, a bagagem será expedida para o destino d'este e pelo trajecto mais curto.



Distincções merecidas

De trez temos hoje que dar noticia aos nossos leitores, e felicitações aos agraciados.

O nosso sollicito collaborador, o sr. engenheiro Montenegro, auctor dos interessantes artigos que illustraram os numeros 85 a 88 d'esta *Gazeta*, recebeu a carta de conselho.

O distincto engenheiro sr. Vasconcellos Porto, encarregado da conclusão dos trabalhos da linha da Beira Baixa, e do qual tambem temos aqui publicado bellos artigos, recebeu, por occasião da inauguração d'aquella linha, a nomeação de ajudante de campo honorario de S. Magestade El-Rei.

O sr. Carlos Lamarão, antigo empregado da secretaria do conselho de administração da companhia real, foi pelo mesmo conselho nomeado sub-chefe d'aquella secretaria, justo premio da intelligencia, zelo e actividade de que tem dado sobejas provas.

A todos as nossas felicitações.



Guia illustrado de Lisboa

e suas circumvisinhanças

Confessamo-nos francamente entusiastas por tudo que pode concorrer para vulgarisar o conhecimento do nosso paiz, louvamos sempre o esforço d'aquelles que procuram levar ao conhecimento dos que visitam a nossa terra as bellezas que temos e a maioria das quaes só não passam desapercibidas aos extranhos, porque os naturaes, desconhecendo-as muitas vezes, desdenham-n'as sempre que podem.

E' por isso que nos encheu de prazer a leitura d'este primoroso livrinho que o seu editor, o nosso amigo sr. Manuel José da Silva, teve a coragem de publicar, e que representa um grande serviço prestado á nossa capital.

Dissémos coragem, e em verdade bem precisa ella é, n'este tempo em que todas as empresas se retrahem nos seus gastos, para dispender contos de réis na publicação d'um livro, por mais interessante que elle seja, como este.

Não deixará ella, porem, de ser coroada do melhor exito porque a *Guia Illustrada de Lisboa* é um livro indispensavel a todos, e de que só não farão aquisição os que absolutamente não poderem gastar 17000 réis.

Para o estrangeiro que conhece o nosso idioma, para o viajante de fóra da capital que vem aqui pela primeira vez, é incalculavel a vantagem que este livro offerece, facilitando-lhe o conhecimento de toda a cidade, dando-lhe os mais minuciosos esclarecimentos sobre todos os seus pontos mesmo os mais modestos, os seus monumentos, passeios, ruas, edificios, instituições etc.

O que não entende o portuguez encontra os mesmos dados em apurado francez.

O que já conheça a cidade encontrará ali ainda largo campo de novos detalhes que lhe serão novidade, tal é a copia de interessantes minucias que se encontram na *Guia Illustrada*.

Junte-se a isto a vantagem de servir como recordação de viagem, graças ás suas primorosas phototypias de todos os monumentos e logares notaveis, recordação que servirá igualmente para um elegante brinde a quem não acompanhou o viajante, e que ainda será um atractivo para que o seu possuidor se determine a emprender a viagem.

Finalmente, até para o nosso commercio, para os que não precisam de indicador sobre o que ha a ver em Lisboa, offerece conveniencia a *Guia Illustrada* porque, graças á engenhosa e bem elaborada carta de Lisboa, do nosso amigo e collega Caldeira Pires, a *Guia* serve de roteiro de todas as ruas de Lisboa e seus suburbios, indicando com uma precisão extraordinaria e uma facilidade pasmosa onde se encontra qualquer rua, praça etc., que se busque.

Aos que parecer extranho o largo espaço que consagramos á noticia d'este livro recommendamos que o vejam, que apreciem *de visu* o que elle é e o que elle vale e acharão a razão porque, sem o menor pedido, sem o interesse de fazer reclame, fallamos tão amplamente d'elle. Fazemol-o porque é um bom guia e porque desejamos que o seu editor, sendo feliz n'esta tentativa, a repita e a multiplique organisando guias de outros pontos de Portugal que bem necessarios se tornam e bem uteis são para o paiz.

As basculas Systema Dujour

Promettemos no final da noticia que demos no nosso n.º 86 sobre as machinas Trayvou para ensaiar materias, occupar-nos de outro aparelho da mesma casa. Referiamo-nos ás balanças automaticas que, pela primeira vez, foram applicadas em Portugal no vestibulo de bagagens da nova estação central do Rocio.

Damos hoje a gravura d'essesapparelhos cuja simplicidade, elegancia e bom funcionamento os recommenda por si proprio.

A balança automatica tem, entre outras muitas vantagens, a da rapidez dos seus movimentos, a de prescindir de um empregado para fazer a pesagem.

Construido o seu prato ao nivel do solo, como está ali, o carro com as bagagens pára sobre elle e logo o mostrador indica o peso d'esta.

O empregado encarregado da escripturação vê claramente a indicação do peso e o carro continúa a sua marcha para o carregamento.

Assim se evita a grande demora da descarga dos volumes do carro para a balança, nova carga para o carro, com os perigos e gastos de pessoal para esta dupla manobra, bem como o emprego de mais um homem para fazer o peso.

Alem d'isso nota-se a fôrma clara porque este é indicado, o que, evitando os frequentes enganões, diminue o numero de reclamações, ou prejuizos de erros de pesagem.

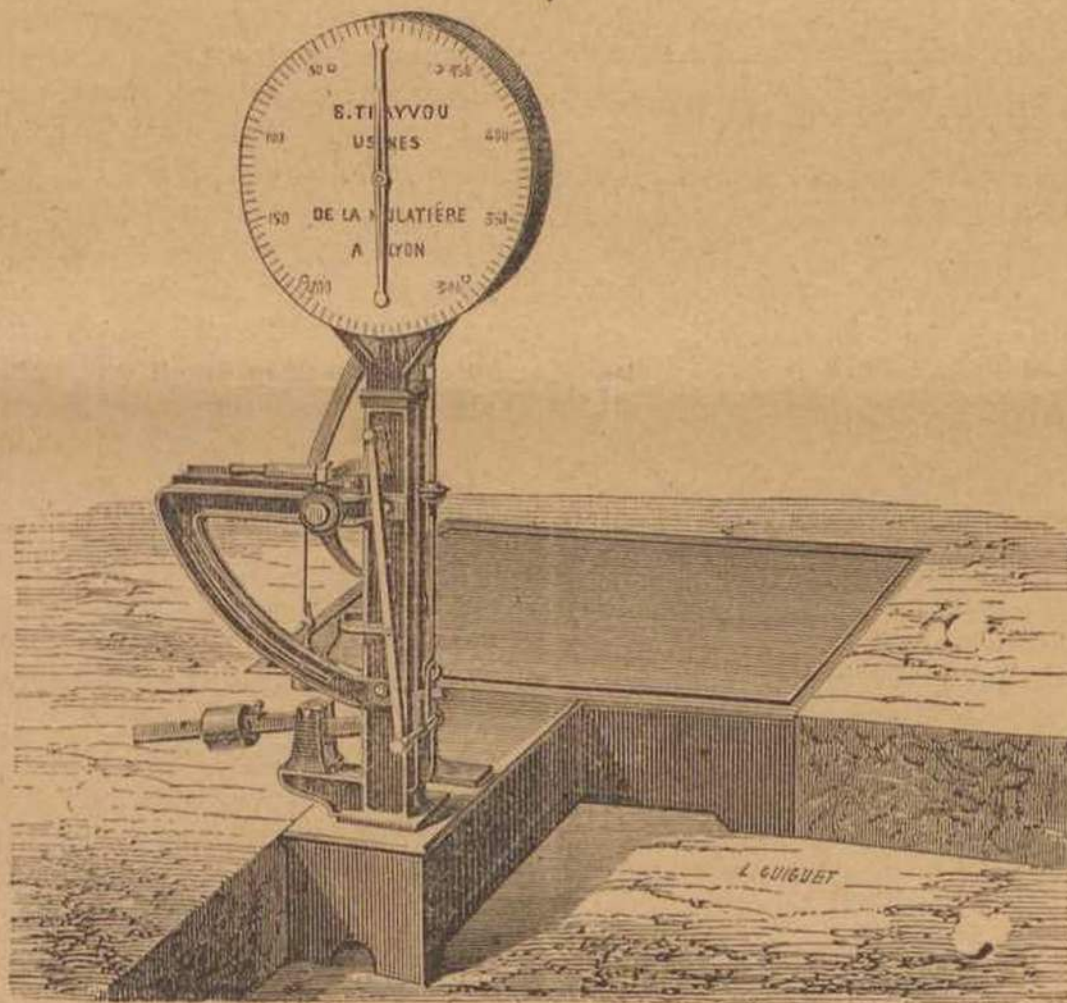
Applicado a estas balanças um pequeno cylindro que se enche d'agua, dentro da qual funciona um piston, o movimento do ponteiro toma uma fôrma precisa, sem a menor oscilação.

A construcção da placa de pesagem está calculada de fôrma que a entrada e sahida do carro não produza choque, nem affecte o bom funcionamento de nenhuma das partes da balança. Assim se consegue prolongar a sua duração em bom estado, o que é tambem condição muito attendivel.

Na estação do caminho de ferro do Norte, em Paris, vimos estas balanças funcionando excellentemente; em todas as estações principaes das linhas francezas, as balanças systema Dujour, da casa Trayvou, de La Mulatière, são adoptadas actualmente com grande apreço das companhias e do publico.

Na exposição de Paris mereceram ellas ao sr. Trayvou o primeiro premio.

Os typos adoptados até hoje são da força de 100, 200, 500, 1:000, 2:000 kilogrammas, indicando estes os pesos por fracções de 200 grammas, 500, 1 kilo, 2 ou 5, respectivamente.



As que estão funcionando em Lisboa, sendo da força de 1:000 kilos, indicam os pesos por fracções de 2, mas fácil é, pela collocação do ponteiro entre os dois pontos encontrar os pesos de numero impar de kilogrammas.

E' representante em Portugal da casa Trayvou, de La Mulatière, proximo de Lyon, o nosso amigo sr. August-Laverré, do Porto.



Estudo sobre a exploração de caminhos de ferro

(CONTINUAÇÃO)

CAPITULO VI

Exploração technica

2—**Freio Smith.**—O freio Smith funda-se em um principio inverso ao do freio Westinghouse. As alavancas dos freios são ligados á parede movel d'um folle collocado sob cada vehiculo. Um conductor geral liga os folles e alcança na machina um ejector de vapor que produz a aspiração do ar e o aperto dos travões; a depressão attinge cerca de $\frac{2}{3}$ atmospheras. O desaperto é produzido por um travão que faz reentrar o ar no tubo.

Vê-se que o freio Smith é d'uma grande simplicidade. Não é automatico; fizeram-se já algumas experiencias para tentar dar-lhe n'este ponto as qualidades do freio Westinghouse, mas ainda não foi possível chegar a obter bons resultados.

Como as fugas d'ar do tubo podem paralisar o aparelho, Mr. Hardy realisou um aperfeiçoamento que consiste em desdobrar o tubo em dois ramos, dos quaes um serve para apertar os freios da machina e do tender, e o outro os freios dos vehiculos. D'estes dois ramos, o primeiro, sujeito a ser menos manejado, está quasi ao abrigo de accidentes. A companhia do Norte desdobrou mesmo o tubo em todo o comprimento do comboio e munido d'um duplo ejector. Segundo as observações feitas pela commissão de inquerito de 1879, em França, obtinham-se com o freio Smith paragens a 300 metros, com a velocidade de 65 a 68 kilometros e sobre declives de 4 a 5 millimetros por metro. Era um pouco menos energico do que o freio Westinghouse.

3—**Freio Wenger.**—O freio inventado por M. Wenger, e experimentado na rêde de Orléans, funda-se como o freio Westinghouse no emprego do ar comprimido. O ar, accumulado em um reservatorio collocado sobre a machina, é conduzido por um tubo longitudinal para o espaço comprehendido entre dois embolos que se movem em um cylindro e transmittem o movimento aos cepos. O proprio cylindro fórma um reservatorio nas suas duas extremidades e recebe ahí o ar que os empanques dos dois embolos deixam passar. Quando o ar afflue no tubo, o ar do cylindro do freio escapa-se por um orificio que descobre um obturador ligado a um pequeno embolo e os cepos apertam-se.

Este freio é, até certo ponto, moderavel.

4—**Freio Achard.**—O freio Achard, experimentado, desde ha muito, na rêde do Leste de França, é um freio electrico.

Suspensão do leito dos vehiculos existe um molmete em torno do qual se enrola uma cadeia actuando sobre as alavancas dos freios para produzir o aperto. Este molmete é munido d'um volumoso electro-íman, collocado a pouca distancia do eixo, que attrahe e determi-

na assim, por contacto, a rotação da arvore do molmete desde que, fechando o circuito de duas pilhas collocadas nos fourgons de testa e de cauda do comboio, se estabelece a corrente e se produz a magnetisação. Alguns commutadores permitem ao machinista e aos guarda-freios travar instantaneamente todas as rodas do vehiculo.

Pelo relatorio apresentado em 1880, em nome da commissão de inquerito de França, a electricidade é fornecida, em quantidade sufficiente, no momento desejado, não sómente pelas duas pilhas, como tambem por um accumulador Planté. Procurava-se supprimir as pilhas e o accumulador, e substituil-os por uma machina Gramme, posta em movimento por um dos eixos do vehiculo.

5—**Freio Heberlein.**—Em um dos eixos do vehiculo está montado um tambor com o qual póde pôr-se em contacto um outro semelhante montado no eixo de um molmete. Ao redor d'este enrola-se uma cadeia que actúa sobre as alavancas dos freios e as faz funcionar pelo escape d'um contra-pezo. O escape effectúa-se com o auxilio d'um cordel.

Para que a acção do cordel não provoque paragens intempestivas nas dilatações soffridas pelo comboio em marcha, é necessario que os tensores d'engate dos vehiculos estejam bem apertados. Qualquer ruptura d'engate, partindo o cordel, põe o freio em acção e dá em resultado o funcionamento automatico. O freio Heberlein é, sobretudo, um freio perigoso; em França a commissão julgava difficil empregar-o habitualmente como freio de serviço. Uma experiencia official provou que um comboio de 12 carruagens, munidas de freios, poude parar depois de percorrer 250 metros com a applicação d'estesapparehos de contra-vapor.

Taes são as unicas indicações que podemos dar aqui sobre os diferentes systemas de freios continuos; ellas bastam para se comprehenderem os principios essenciaes em que se baseiam estes systemas.

A *Revue Générale des Chemins de Fer*, publicou em o seu numero de maio de 1879 uma excellente noticia em que indica claramente as condições a que devem satisfazer os freios continuos.

Carruagens e wagons.—Nos diferentes assumptos sobre que nos não temos manifestado até aqui, occupa o primeiro logar a questão technica cuja importancia reclama a attenção do engenheiro encarregado da construcção e da conservação. Tratava-se de satisfazer as trez condições de *segurança, conveniencia e economia*, que dão o problema da locomoção.

Caminho e via bem construidos e convenientemente conservados; fiscalisação e policia da linha exercida com vigilancia; finalmente locomotivas solidamente construidas e mantidas em bom estado. Obtido este resultado, a administração do caminho de ferro podia considerar perfeitamente garantidos e salvaguardados os seus interesses de empresario de transportes.

No estudo, porém, que fazemos, encontramos uma quarta condição: a administração acha-se aqui directamente em contacto com o publico, que tem as suas exigencias, na generalidade muito legitimas, e que devem ser necessariamente consideradas. Esta situação que deriva da natureza das suas relações com o publico introduz na questão um novo elemento que a administração não póde desprezar sem comprometter gravemente os seus interesses. D'ahi resulta que a tarefa do engenheiro torna-se mais complicada, porque o estado dos vehiculos, nos seus diferentes elementos, comprehenderá não sómente a parte technica e economica, como tambem a necessidade de satisfazer, o mais possível, as verdadeiras exigencias do publico que pede, em

troca do monopólio concedido e do preço de transporte geralmente muito remunerador, garantias de segurança e de conforto com os progressos realizados pela industria em todos os seus desenvolvimentos. Uma das principais preocupações do engenheiro do material dos transportes é a escolha dos tipos dos vehiculos.

Depois d'uma longa e dispendiosa experiencia reconheceu-se ser preciso reduzir o numero dos tipos diferentes ao minimum, tanto sob o ponto de vista da economia de despezas de construcção e conservação, como para a facilidade das relações existentes entre as diferentes linhas, relações que tendem a multiplicar-se cada vez mais e que não podem dar logar a um trafego vantajoso, senão com a condição de se effectuar por meio de vehiculos que não exijam disposição especial para a sua passagem d'uma linha para outra.

Por isso a tendencia das administrações dos caminhos de ferro é reduzir os seus vehiculos a um pequeno numero de especies cujo emprego se presta para transportes variados, podendo circular em todos os comboios e em todas as linhas.

(Continúa).

A. Urban.

Os caminhos de ferro da Europa em 1889

A direcção dos caminhos de ferro publicou no *Journal Officiel* a situação dos caminhos de ferro da Europa em 1889. Vê-se pelos quadros publicados que a extensão total dos caminhos de ferro da Europa, que era em 31 de dezembro de 1888, de 213:839 kilometros, elevou-se em 31 de dezembro de 1889, a 219:316 kilometros, isto é, apresentou um augmento total de 5:477 kilometros para 1889.

A tabella que abaixo reproduzimos dá o numero de kilometros abertos á exploração nos diferentes Estados da Europa em 31 de dezembro de 1889, e a relação das linhas inauguradas durante este ultimo anno:

DESIGNAÇÃO DOS ESTADOS	Extensão (kilometros)	Augmento em 1889 (kilometros)
Allemanha:		
Alsacia-Lorena	1:327	7
Baden	1:414	10
Baviera	5:562	73
Brunswick	136	12
Hessen-Darmstadt	981	"
Mecklemburg	988	74
Oldenburg	394	"
Prussia	26:115	729
Saxonia (reino)	2:364	55
Saxonia, ducados, cidades livres, etc.	640	18
Wurtemberg	1:618	25
Total	41:448	1:012
Austria-Hungria	26:598	826
Belgica	5:007	171
Dinamarca	1:969	"
Hespanha	9:678	95
França	36:370	1:111
Inglaterra e Irlanda	32:439	385
Grecia	682	57
Italia	12:807	456
Hollanda e Luxembourg	3:014	14
Portugal	2:060	150
Roumania	2:475	"
Russia e Finlandia	30:141	709
Servia	517	"
Suecia e Noruega	9:449	360
Suissa	3:007	131
Turquia, Bulgaria e Rumelia	1:649	"
Ilha de Malta	11	"
Totaes e médias	219:316	5:447

Vê-se por este quadro que o Estado que possui maior numero de kilometros de caminhos de ferro é a Allemanha; em seguida vem por ordem: a França, Inglaterra,

Russia e Austria-Hungria. Foi em França e na Allemanha que se desenvolveu maior actividade na construcção de novas linhas durante o anno de 1889. Em França inauguraram-se 1:111 kilometros, e em Allemanha 1:012. Os demais paizes foram menos activos.

Se julgarmos a fidelidade d'esta estatística pelo que se refere ao nosso paiz, devemos confessar que ella não nos merece grande credito.

Indica-se acima Portugal com 3:014 kilometros em 31 de dezembro de 1889, tendo aberto n'esse anno 14 kilometros. Nada d'isso é verdade. N'essa data tinhamos apenas 2:063 kilometros abertos á exploração e n'esse anno abriram-se 134, sendo 16 na linha de Torres-Figueira, 114 na do sul (Amoreiras a Faro) e 4 na do Minho (alfandega do Porto).

Bom é restabelecer a verdade, embora esta nos seja menos lisongeira.

Ponte de Villa do Conde

A Empresa Industrial Portuguesa continúa dando grande desenvolvimento aos trabalhos de montagem do taboleiro metallico da ponte de Villa do Conde, sobre o rio Ave.

Estão promptos os pilares e construido o estribo do lado de Azurara.

O estribo do lado da villa vae adiantado, faltando apenas construir a betonagem de parte da avenida, para sobre ella serem executadas as restantes alvenarias.

Foram já corridos os primeiros tramos do lado de Azurara até alcançar o primeiro pilar em que assenta, e na segunda feira 7 o central, operação que correu sem incidente.

Falta, pois, só o do lado da villa.

Quando ha dias ali estivemos, verificámos pessoalmente como a boa direcção d'estes trabalhos faz que, aproveitando se bem o tempo, sem desastres nem transbordos, a obra progrida rapidamente.

Terminada esta, teremos mais uma elegante ponte construida por uma empresa portugueza, á qual dá muita honra.

Cá e lá...

Para conhecimento dos eternos descontentes com o nosso ascensor Camões-Estrella que, apesar dos apezares, lá vae funcionando regularmente, transcrevemos do *Journal des Transports*, de Paris, a seguinte noticia que, tambem como o nosso estimado collega, publicamos excepcionalmente.

«La gaité de Belleville. — Un de nos lecteurs, qui signe pour la circonstance «A. Cook's Tourist», nous envoie la fantaisie suivante, que nous insérons à titre exceptionnel:

Franchissant déserts et rapides,
 Courant de Chine au Dahomey,
 J'ai campé sous les Pyramides,
 J'ai visité les Invalides
 Et le tombeau de Mahomet;
 J'ai vu la terre aux antipodes,
 Le Vésuve et les Patagons;
 A la barbe de tous les codes
 J'ai dévalisé les pagodes
 Pour garnir mes collections.
 Mais rien, dans mon itinéraire,
 Ne m'a surpris comme le jour
 Où j'ai — plaisir hélas! trop court —
 Pendant l'aller et le retour
 Vu marcher le funiculaire!

Que nos lecteurs se rassurent. Depuis la réception de cette poésie, le funiculaire s'est encore arrêté plusieurs fois.

Carteira dos Accionistas

Obrigações de 4 1/2 % sorteadas para pagamento do juro em outubro

N.º	1 a	32:791 e 950:939 a	983:740 no dia	1 de outubro
"	32:792	" 65:682 " 918:148	" 950:938	" 3 "
"	65:583	" 98:373 " 885:357	" 918:147	" 5 "
"	98:374	" 131:164 " 852:566	" 885:356	" 6 "
"	131:165	" 163:955 " 819:775	" 852:565	" 7 "
"	163:956	" 196:746 " 786:984	" 819:774	" 8 "
"	196:747	" 229:537 " 754:193	" 786:983	" 10 "
"	229:538	" 262:328 " 721:402	" 754:192	" 12 "
"	262:329	" 295:119 " 688:611	" 721:401	" 13 "
"	295:120	" 327:910 " 655:820	" 688:610	" 14 "
"	327:911	" 360:701 " 623:029	" 655:819	" 15 "
"	360:702	" 393:492 " 590:238	" 623:028	" 17 "
"	393:493	" 426:283 " 557:447	" 590:237	" 19 "
"	426:284	" 459:074 " 524:656	" 557:446	" 20 "
"	459:075	" 524:655 " 983:741	" 1483:740	" 21 "

Os portadores das obrigações, cujos numeros estejam comprehendidos em varios grupos da distribuição supra, podem apresentar todas as que tiverem, no mesmo dia e descriptas n'uma só relação, comtanto que alguns dos numeros estejam incluídos nos marcados para esse dia.

Depois do dia 21 de outubro só haverá pagamento ás terças e sextas feiras.

Boletins financeiros

Lisboa, 15 de setembro.

São decorridos quatro mezes depois que se manifestou a crise monetaria e, apesar dos esforços do sr. ministro da fazenda e do extraordinario alargamento dado a circulação financeira do paiz não só sob a responsabilidade do Banco de Portugal, mas tambem por conta da camara municipal do Porto, cuja emissão de cedulas se vae já aproximando dos 150 contos, ainda a situação se não pôde considerar desafogada, tendo desaparecido completamente da circulação a prata amoedada, parecendo indubitavel que a cunhagem da Casa da Moeda está sendo principalmente destinada a reforçar os depositos do Banco de Portugal, afim de o habilitar a, em tempo opportuno, começar o resgate do excesso de notas que lançou no mercado pela força das circumstancias. Assegura-se que o illustre ministro da fazenda trabalha activamente no projecto de remodelação da nossa primeira casa bancaria e que a publicação d'essa reforma, cuja importancia e alcance desnecessario é encarecer, coincidirá um a de outras medidas de vulto, que farão entrar n'um periodo normal regular a nossa administração economica e financeira. Estamos certos de que as reformas levadas a cabo pelo sr. ministro da fazenda, corresponderão em tudo e por tudo não só aos levantados creditos do seu nome e do seu talento mas tambem á confiança que o paiz deposita nas suas promessas de restauração das finanças portuguezas.

Na quinzena que hoje finda, os nossos fundos no estrangeiro baixaram novamente, mercê de novos boatos alarmantes postos em circulação nas bolsas de Paris e Londres, boatos que á força de repetidos, confirmando a existencia de um plano baixista, nos parece já dever sido reduzido, de uma vez por todas, as suas verdadeiras proporções por intermedio não só dos agentes officiaes do governo portuguez, mas tambem pelas casas bancarias de uma confiança, que decerto estão em condições de, pela sua respeitabilidade, assegurar a confiança que deve inspirar o credito portuguez. E mal se comprehende que, por exemplo em Londres, onde, se diz, causou impressão o facto de haver sido Portugal uma das nações que maior quantidade de ouro enviou no ultimo semestre, para Inglaterra, liquidando, com a maior pontualidade, todas as suas responsabilidades commerciaes por uma somma superior a tres milhões e meio de libras sterlingas, seja justamente em Londres que a baixa dos fundos portuguezes mais tenha persistido. Parecia que depois de tão notavelmente assignalado o credito de Portugal devia ser ali um mercado onde menos desfavorecido podesse ser, par qualquer propaganda menos honesta e menos leal o credito portuguez. Tudo isto é verdadeiramente inexplicavel.

Na quinzena e especialmente na semana finda, houve abundancia de dinheiro, tendo baixado consideravelmente no mercado a taxa cambial, desvanecidos os receios de que o Banco de Inglaterra augmentasse, como se disse, a sua taxa de desconto. A reserva

d'este poderoso estabelecimento bancario subiu mais 1 p. c. O preço de dinheiro (bancario) fôra no sabbado ultimo a 2 1/2 p. c. sobre Londres, 3 p. c. sobre Paris, 4 p. c. sobre Berlim e 3 1/2 sobre Amsterdam. Em Paris correu bastante animada na ultima semana a Bolsa, annunciadas as proximas emissões de *Credit Foncier* e de um grande emprestimo russo, que se diz já está tomado firme pelo *Banco de Paris e dos Paizes Baixos* parecendo fôra de toda a duvida que elle terá um extraordinario exito d'emissão sobretudo se esta coincidir um a visita da czarina á capital de França. Em Lisboa o dinheiro para descontos continuou facil regulado entre 6 e 7 p. c. Devido á influencia dos echos do estrangeiro as inscrições tiveram tambem uma baixa sensivel na Bolsa de Lisboa chegando a baixa até 47,90. As obrigações de 4 p. c. tiveram alguma procura mas o preço mantem-se fraco. As obrigações dos tabacos não conseguiram ainda attrahir a confiança publica, não tendo sido procuradas. Em acções bancarias a situação manteve-se inalteravel. Notamos uma pequena modificação favoravel nas cotações das obrigações *Loanda-Ambaca* (Caminhos de ferro atravez Africa)

Nos ultimos dias houve mais alguma procura de libras. Um facto para registrar. As companhias de navegação estrangeiras só recebem o pagamento das passagens em libras sterlingas. D'uma agencia de paquetes para o Brazil sabemos nós que recusando primeiramente notas em pagamento d'um bilhete de primeira classe, o que deu em resultado não poder seguir n'aquella viagem o individuo que sollicitava a passagem, recusou dias depois o pagamento em meias libras exigindo unicamente libras sterlingas!

O preço dos cheques sobre Londres regulou a 44, 44 1/8 e 44 1/4

A ordem do dia, na quinzena finda, foi a publicação, pelo ministerio da marinha, de importantes concessões de terrenos, com largos privilegios d'exploração, nas duas provincias de Africa, concessões individuaes, que parece servirão de base á formação de grandes companhias coloniaes, em que necessariamente predominarão os capitaes estrangeiros. Discute-se muito o processo seguido pelo governo n'estas concessões, parecendo melhor orientados os que sustentam que concessões de tão vasto alcance só deveriam ser feitas a companhias já constituídas, para evitar que o desastre soffrido pelos individuos, que vão tentar a organização de companhias com o favor de uma concessão importante, se reflecta no governo e consequentemente no paiz.

J. F.

Bolsa de Paris, 12 de Setembro.

Nos ultimos quinze dias o mercado de fundos tem provado uma excessiva firmeza e, salvo qualquer caso imprevisito, a taxa de 96 fr., ex-coupon de 75 centimos parece d'oravante absolutamente o fixado ao nosso papel. Notemos ainda que o coupon corta-se em 16 e estamos hoje em 12 a 96,60. Nada mais facil, pois, como se vê, do que as nossas previsões realisarem-se.

Os valores de bolsa, apesar de que muito firmes, estão geralmente menos animados. O *Foncier* faz 1:291, com o annuncio da sua proxima emissão de obrigações commerciaes, typo *Ville de Paris*, 1866 e 1886 com seis premios por sorteio por anno, 12 francos de juro, e reembolso a 400 francos. O preço d'emissão é de 480 francos.

Os fundos estrangeiros seguem placidamente, o Italiano a 90,50, o Portuguez oscila entre 37 e 38 e o exterior mantem-se a 71,70 proximamente.

Os Russos, como é natural, estão, ao contrario, d'uma firmeza excepcional. O Oriente, entre outros, acaba de subir 3 pontos a 71 3/16.

Cada vez se falla mais d'uma importante operação que se prepara para breve.

Trata-se d'um grande emprestimo russo que será emittido quasi inteiramente em Paris.

O Suez cota-se a 2:860 com tendencia para alta porque o augmento de receitas, desde 1 de janeiro, já se eleva a 13.473:000 francos.

Ha um certo movimento com o pobre Panamá, em virtude d'uma pretendida combinação tendente a retomar o negocio e permitir o acabamento do canal.

Poucas operações em caminhos francezes; salvo o P. L. M. que tem subido a 1:512, os demais conservam-se estacionarios.

Nos estrangeiros notamos a subida do Norte de Hespanha a 298,75 os Lombardos a 240 e os austriacos a 630.

G. Pessard.

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

BOLSAS	TITULOS	1891 — SETEMBRO — DIAS													
		1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	—
Lisboa . . .	ACCÕES Comp. Real Portugueza . . .	33.000	33.000	—	—	—	39.000	32.000	—	—	30.000	—	—	30.000	—
	» Ascensores mechanicos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» BRIG. Comp. Real Portugueza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	66.500	—	67.000	68.500	66.500	—
Paris	ACCÕES Comp. Real Portugueza	445	440	445	444,25	444,25	427,50	427,50	438,75	430	425,25	445	445	447	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	450,50	450	450	450	450	450	450	450	450	450	445	435	—	—
	» Norte de Hespanha	287,50	287,50	295	294,25	290	294,25	294,25	292,75	292,50	298,75	—	—	297	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	288,74	287,50	288,75	288,75	288,75	287,50	287,50	288,75	287,75	290	—	294	—	—
	» Andaluzes	426,50	425	426,25	426,25	426,25	427,50	440	427,50	430	425	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza	207	202	209	210	206,25	210	210	206,25	206	200	20	190	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	208,75	207,50	212	210	206	210	210	208	207,50	207,50	212,50	205	—	—
	» Norte Hespanha, 4. ^a hypotheca	394	394	396,50	396,50	396	396,50	396,50	396	397,50	397,50	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. ^a da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres . .	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterd . .	» Atravez d'Africa	62	62	62	60,50	60,50	60	61,95	61,50	61,50	60	60,50	60	—	—
Bruxellas . .	» Atravez d'Africa	65	65	65,50	64	64	64	64	64	64	64	65	64	—	—

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 metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	1891	1890	1891	1890	
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
	20 26 Agosto	689	58.554:050	84:984	689	62.980:450	94:408	4.811.455:280	4.780.330:700	30.824:580	-	(1) Compre- hendo as li- nhas de Les- te e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra e as da nova rede Cintra-Tor- res, ramal de Cintura, ur- bana e Cas- caes.
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Sul e Sueste	20 26 Agosto	468	4.850:000	28:865	468	5.500:000	32:737	419.688:000	410.974:000	8.714:000	-	(2) Compre- hendo a linha de Torres-Fi- gueira e ra- mal de Alfa- rellos.
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Minho e Douro	13 10 Agosto	475	45.340:430	32:295	475	44.240:070	29:894	444.416:605	407.905:625	33.210:980	-	
	20 26 " "	-	47.104:035	34:556	-	45.188:860	31:984	458.220:610	423.094:485	35.426:155	-	
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Beira Alta	6 - " "	253	6.105:274	24:434	253	8.793:222	34:755	493.887:775	242.936:442	-	2.687:948	
	13 12 " "	-	4.504:438	17:792	-	6.619:477	26:953	498.389:213	249.755:389	-	2.347:739	
	- 19 -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Nacional (Mirandella e Vizeu)	23 - Julho	405	4.407:785	40:540	55	568:692	10:340	34.024:597	48.695:515	45.326:082	-	
	30 29 Agosto	-	4.383:764	42:226	-	674:217	42:204	35.305:364	49.366:732	45.938:629	-	
	6 5 " "	-	4.341:673	42:777	-	611:933	42:035	36.647:034	20.028:655	24.618:379	-	
	13 12 " "	2933 P	4.560:534 P.	532	2933 P	4.513:080	515	49.501:100	42.516:097	2.985:003	-	
Norte de Hespanha	20 19 " "	-	4.568:747	534	-	4.534:064	522	47.069:847	44.047:438	3.022:689	-	
	27 26 Setemb.	-	4.623:845	553	-	4.575:024	537	48.693:662	45.622:482	3.071:480	-	
	13 2 Agosto	2672	435:334	350	2672	836:038	343	34.630:994	33.843:450	787:540	-	
	20 19 " "	-	975:461	365	-	924:480	346	35.606:653	34.767:932	838:524	-	
Andaluzes	- 26 -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	13 - " "	894	220:224	325	894	284:206	348	8.769:059	8.588:482	480:577	-	
	20 19 " "	-	285:248	319	-	289:526	324	9.054:277	8.878:009	476:268	-	
	- 26 -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Zafra a Huelva	20 - " "	180	55:971	311	180	48:561	270	4.486:986	4.478:900	8:086	-	
	27 26 Setemb.	-	54:268	304	-	47:993	-	4.544:254	4.526:893	41:364	-	
	- 2 -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Almansa-Valencia-Tarragona	11 - Agosto	460	325:940	709	460	245:060	533	7.445:036	7.453:843	261:494	-	
	- 20 -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Linhas portuguezas

Pessoal de fiscalização da Beira Baixa.—Sobre o pessoal que por parte do governo superintendeu na fiscalização da construcção d'esta linha dá um collega os seguintes esclarecimentos:

«Foi esta fiscalização primitivamente confiada pelo governo ao engenheiro sr. Antonio José Antunes Navarro, a quem, no começo do anno de 1889, se distribuiu uma outra importante commissão de serviço publico.

Tendo então os trabalhos grande desenvolvimento, tomou a sua direcção fiscal o engenheiro de obras publicas sr. Augusto Poppe, tendo como seus auxiliares os srs. Augusto Cesar de Abreu Nunes, Antonio Augusto Vaz da Silva, Nuno Campello de Andradê, João Antonio Alves de Sá e João Lino de Carvalho, chefes de secção.

O estado das linhas portuguezas.—O *Temps*, de Paris, publicou no seu n.º de 8 do corrente a seguinte noticia:

«Os delegados dos bancos de Paris e dos Paizes Baixos terminaram com resultado, que os deixou inte-

ramente satisfeitos, a inspecção das linhas da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes. Encontraram as linhas em excellente estado, e o material circulante, que é de primeiro ordem, pareceu-lhes abundante. O ministro da fazenda, que acompanhou El-rei durante a inauguração do caminho de ferro da Beira Baixa, e que chega amanhã, terça feira (8) a Lisboa, terá uma ultima conferencia com os delegados francezes, que deixarão Lisboa na quarta feira, a fim de apresentarem o seu relatório aos bancos de Paris e dos Paizes Baixos.»

Valha-nos isso; que nos façam justiça ao bom estado das nossas linhas!

Loanda a Ambaca.—Desde janeiro de 1880, em que foi inaugurada esta linha, até junho ultimo foram por ella transportados 61:388 passageiros que pagaram 31:516\$950 réis ou a media de 513 réis cada um. O rendimento total n'esses 30 mezes foi de 57.900\$510 réis.

Deve-se notar que nos primeiros tempos a exploração se limitava a um pequenissimo percurso em que não havia condições de sufficiente alimentação para o trafego da linha.

No 2.º trimestre d'este anno o movimento de passageiros foi de 11:624 produzindo 6.472\$490 e a receita do transporte de mercadorias 3:813\$830, havendo mais o producto de 481\$600 réis de outros transportes, o que dá o total de 10:767\$920 réis n'aquelle periodo.

O rendimento augmenta cada dia; a media diaria em abril foi de 96\$053 réis, em maio 122\$028 réis e em junho 136\$782 réis.

Linhas hespanholas

De Murcia a Granada.—Está finalmente decidida a construcção da estação de Raza, na linha de Murcia a Granada.

O edificio será construido no centro da povoação, sendo para isso necessario proceder-se a muitas expropriações.

Os trabalhos começarão ainda este mez, empregando mais de 400 operarios.

De Pamplona a Logroño.—E' esperado em Pamplona o representante do syndicato, constituido na Belgica, para construir o caminho de ferro de Pamplona a Logroño.

Os directos.—Brevemente ficará aberta a exploração a secção de Mora la Nueva a Fayon, no caminho de ferro directo.

Progridem tambem os trabalhos na secção de Fayon a Caspe.

Canfranc.—Foram visitados em Jaca os trabalhos da linha de Canfranc por uma commissão do conselho d'este caminho de ferro.

A locomotiva já chega até Ayerbe.

Com excepção das secções 3.ª e 4.ª todo o resto da linha se acha quasi concluido.

Affirma-se que em julho proximo já os comboios irão até Jaca.

Está já construida a grande estação de Savinánigo, que serve os banhos de Panticosa.

A commissão visitou tambem os trabalhos do tunnel internacional, que terá 8 kilometros.

De Valladolid a Ariza.—Consta que a casa Fives-Lille se vae encarregar tambem da construcção do caminho de ferro de Valladolid a Ariza.

De Alcoy a Gandia.—Estão quasi concluidos os trabalhos de perfuração e revestimento do tunnel de Beniarres, na linha em construcção de Alcoy a Gandia.

Parece que a linha deve ser inaugurada em abril proximo.

De Bobadilla a Ronda.—Foi já aberto ao publico o caminho de ferro de Bobadilla a Ronda.

De Linares a Almeria.—Escrevem-nos de Linares que estão ali os engenheiros encarregados de proceder ao estudo definitivo do primeiro traço de via ferrea de Linares a Almeria, que vae d'esta cidade até á estação de Baeza, na linha de Madrid a Sevilla.

Ainda não está determinado o local em que se deve construir a estação de Linares.

Estão-se realisando já as adjudicações de diversos traços da linha.

Os trabalhos devem começar brevemente.

De Calatayud a Teruel.—Devem começar brevemente os trabalhos do caminho de ferro de Calatayud a Teruel e Sagunto, os quaes ficarão concluidos em 1893.

Constituiu-se em Paris, por influencia d'um empreiteiro catalão, uma sociedade para a construcção d'esta linha.

De Segovia a Aranda del Duero.—Recebeu-se no governo civil de Segovia uma communicação da Direcção Geral de Obras Publicas, auctorizando a concessão feita pela deputação provincial d'aquella provincia a favor de D. Miguel Murux Galan, do projecto de via ferrea entre Segovia e Aranda del Duero.

Linhas estrangeiras

ITALIA

Diz o *Electrical Engineer*, de New-York, que se trata de construir em Napoles um caminho de ferro electrico 100 metros acima do nivel das vias publicas. Os rails serão suspensos entre torres, e os passageiros conduzidos á linha em ascensores. A força motriz será produzida por uma queda do Serreno. Este caminho de ferro gigantesco está destinado a ligar o Corso Victor Manuel, com as partes centraes da cidade. Será o mais importante caminho de ferro electrico do mundo.

Damos em seguida uma nota das receitas dos caminhos de ferro italianos em 1890-91, comparadas com as de 1889-90:

	Receitas de 1890-91	Receitas de 1889-90
Caminhos de ferro principaes.....	58.545.000	566.000
" " " complementares.....	10.416.000	464.000
Taxa sobre o movimento.....	17.748.000	203.000
Total.....	86.709.000	1.233.000

FRANÇA

O *Journal Officiel* publicou ha pouco o primeiro relatório das operações da missão dirigida pelo capitão Brosselard-Faidherbe, na região da Mellacorée no Niger. Mr. Brosselard apresenta um ante-projecto de caminho de ferro destinado a ligar a costa com o curso navegavel do Niger, partindo de Maoundoué, lugar situado a duas horas da embocadura da Mellacorée e que é excellente para uma gare maritima.

Este caminho de ferro que atravessa paizes muito populosos e muito ricos, e que contorna a bella região do Fouta Djalon, tem 312 kilometros de extensão. Pelos estudos da missão sabe-se que em vista da disposição do solo, o caminho de ferro pôde estabelecer-se em condições muito economicas.

Pelas vias actuaes o transporte da costa ao valle de Niger custa 1:000 francos por tonelada; pelo caminho de ferro não custará mais de 100 francos.

ALLEMANHA

Organisou-se em Hamburgo um syndicato para a construcção de caminhos de ferro pneumaticos, sendo o primeiro a construir o de Hamburgo a Büchen.

O caminho de ferro de tubo será subterraneo; a distancia entre as duas cidades é de 24 kilometros e o trajecto effectuar-se-ha em onze minutos.

A carruagem destinada ao transporte será de firma cylindrica, tendo um metro de diametro e dois de comprimento.

Conterá trez cylindros mais pequenos, da altura d'um homem, nas quaes se collocará o passageiro. Cada cylindro contem um apparelho cheio de ar comprimido, o qual começa a funcionar logo que o comboio se põe em marcha.

Quando os passageiros tomaram os seus logares fecha-se o cylindro e põe-se em communicação com o tubo pneumatico, sistema Mannesmann, o qual faz com que a velocidade do cylindro seja fraca na occasião da partida e depois de attingir o maximo diminua gradualmente á medida que o trem se aproxima do ponto terminus.

O maximo da velocidade é attingido trinta segundos depois da partida, occasião em que o passageiro sente um ligeiro movimento de *glissement*.

AUSTRIA-HUNGRIA

Em breve será aberta á exploração na Bosnia a linha de Serravejo a Kenjica que liga a grande linha ferrea da Save com o Adriatico por Serravejo e Mostar.

A construcção d'esta linha teve grandes difficuldades technicas.

A passagem atravez as montanha fez-se por meio de cremaieira em um percurso de mais de 18 kilometros.

RUSSIA

Trata-se activamente na Russia da construcção de novos caminhos de ferro. O conselho do Imperio, resolveu o problema do caminho de ferro de Kazan, graças a uma combinação proposta pelo ministro das Finanças. Decidiu-se construir uma linha de Wladikavkaz a Petrovsk, e uma serie de outras vias ligando entre si as principaes thermas do Caucaso; uma outra entre Kursk e Voranège e alguns ramaes de Schonía a Ivanovo.

O total do numero de *verstes* a construir é o seguinte:

1.º Razan-Kazan, 710 *verstes*.
2.º Pétrevsk com a via, ligando as thermas do Caucaso, 310 *verstes*.

3.º Kursk-Voranège, 210 *verstes*.

4.º Ramal de Ter-nolino Sérédá-Ounine, 20 *verstes*.

Total 1:250 *verstes*.

Estas construcções serão feitas por companhias particulares.

O governo russo começará brevemente a construcção d'uma nova linha ferrea, que deve ligar o caminho de ferro transcaspio com a cidade de Sarakhs, na fronteira russo-turca. A nova linha, que terá 325 kilometros de extensão será de grande importancia strategica, porque porá a Russia europeia em rapida communicação com o Pendjab e o Hérat.

A empresa tem tambem por fim facilitar a exploração na Persia, dos productos da Russia asiatica e principalmente do algodão.

SUISSA

Um rico proprietario mr. W. Barbey, propoz ao Grande Conselho do Vaud, de que faz parte, construir á sua custa uma linha ferrea de Sainte-Croix a Iverdon, sem subvenção alguma, mas com a condição de se suspender o serviço desde a meia noite de todos os sabbados até á mesma hora do dia seguinte; isto durante 25 annos.

A assembleia federal, aconselhada pelo governo do respectivo cantão, acceitou o offerecimento.

A linha é de 23 kilometros e a sua construcção está avaliada em 100:000 francos por kilometro.

AFRICA

A companhia allemã Este Africana tenciona empregar 65 milhoes no estabelecimento d'um caminho de ferro de Tanga a Karagwé.

Tanga é um pequeno porto de mar situado a cerca de 60 kilometros a Oeste de Zanzibar e Karagwé, está a cerca de 700 kilometros de Tanga. A linha projectada atravessa o paiz pertencente ao velho rei Rumanika. Partindo de Tanga o caminho de ferro projectado evitará de escalar as grandes rampas dos montes Usagara.

E' provavel que o traçado se dirigia para Oeste, para chegar a Tabora, importante centro da Africa Oriental interior. A partir d'este ponto seguirá para o Norte-Oeste, na direcção de Victoria Nyanza e de Karagwé, que está distante cerca de 150 kilometros da fronteira Oeste das possessões allemãs.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

(Relatorio do Conselho de Administração)

(Conclusão)

CAPITULO III

Linhas de Madrid-Cáceres-Portugal

No ultimo anno o encargo da exploração das linhas de Madrid-Cáceres-Portugal elevou-se á cifra de 470:026\$420. Havendo um augmento sobre o anno anterior de 171:001\$089.

Esta differença provém:

Diminuição nas receitas..... 45:157\$018
Augmento das despesas de exploração..... 39:015\$580

As causas que actuaram em Portugal para a diminuição das receitas produziram, como era de esperar, muito maior effeito em Hespanha, cessando quasi por completo o transporte de passageiros entre os dois paizes, e inteiramente o serviço de mercadorias de grande e pequena velocidade, em mais de 4 mezes.

As exigencias do governo hespanhol obrigaram-nos tambem a augmentar as despesas de exploração, principalmente pelo que respeita ao serviço da via.

Houve necessidade, além d'isso, de liquidar n'aquelle exercicio algumas contas em suspenso que, segundo deliberações tomadas anteriormente á entrega das linhas á Companhia do Grande Central Hespanhol, deviam ser repartidas por diferentes exercicios, por não poderem ser consideradas de exploração ordinaria e annual.

De tudo isto resultou que o nosso encargo de 1890, por virtude do contracto de 22 de outubro de 1885, subiu á avultada cifra aqui mencionada.

A semelhança do que se tem praticado desde 1882, os encargos da exploração das linhas de Madrid-Cáceres-Portugal, em 1890, foram lançados á conta especial, aberta para esse effeito, pela assemblea geral de 30 de maio d'esse anno, ficando essa conta elevada a..... 2.978:478\$391

A reserva especial para fazer face a esses encargos, era, em 31 de Dezembro de 1890, de..... 1.704:798\$574

Differença... Réis 1.273:679\$817

Esta differença comprehende o prejuizo na exploração das linhas de Madrid-Cáceres-Portugal, em 1890.

Os juros e amortisação correspondentes áquella differença, foram já levados aos encargos da conta geral da exploração em 1890, como acima se explicou.

Para liquidação da insufficiencia d'essa exploração no anno actual, e nos subseqüentes, resolvereis como acertado vos parecer, quando tiverdes conhecimento dos novos projectos de contractos para a transferencia ao norte de Hespanha, da exploração das linhas de Madrid-Cáceres-Portugal, e de Plasencia a Astorga.

As nossas relações com o Grande Central Hespanhol, a quem fizemos a entrega das mencionadas linhas, como fôra estipulado, têm sido sempre boas; mas circumstancias que occorrerem posteriormente, levam-nos, de commum accôrdo, a propôr-vos a rescisão do contracto.

Em relatorio especial tratará o conselho d'este importante assumpto, sobre que terá de deliberar a assemblea geral extraordinaria, especialmente convocada para esse fim.

Conclusão

O producto liquido das despesas e encargos da exploração, foi em 1890 de..... 316:738\$108

Saldo do exercicio anterior..... 2:333\$827

Somma..... 319:071\$935

Teremos de deduzir:

Para fundo de reserva ordinario, art. 46, n.º 1 dos Estatutos..... 3:167\$381

Donativo á Caixa de Soccorros dos empregados da companhia, segundo a deliberação da assemblea geral ordinaria de 11 de Junho de 1884..... 15:637\$950

Contribuição para a Caixa de reforma e pensões, deliberação da assemblea geral de 11 de Junho de 1887..... 9:216\$460

Dividendo já pago aos accionistas, 14 fr. ou réis 2\$700 sobre 68:328 acções..... 187:185\$600

Resto disponivel..... 103:864\$544

Poderemos portanto, dar como complemento de dividendo réis 1\$400 por acção.

Em vista das circumstancias actuaes, e para se attender ao deficit possivel da exploração das novas linhas nos annos proximos, o conselho é de parecer que esta quantia seja levada á conta do exercicio de 1891.

Tendo os srs. A. Bensaude e Adolpho de Lima Mayer apresentado a sua demissão de membros do conselho de administração da companhia, por motivo dos seus muitos afazeres que lhes não permitiam dedicar-se aos assumptos do serviço da companhia, ficamos privados da cooperação d'aquelles illustrados collegas, o que lamentamos.

O sr. Moret y Prendergast por motivos inteiramente particulares apresentou tambem a demissão de membro do conselho de administração, continuando todavia a prestar á companhia todos os bons officios em Madrid na resolução das questões que ali temos pendentes, como effectivamente tem feito, pelo que lhe estamos extremamente gratos.

A nomeação do sr. Conselheiro Marianno de Carvalho para ministro da fazenda, priva-nos do seu illustrado e competentissimo auxilio, tendo s. ex. dado desde logo a sua demissão de membro do conselho de administração da companhia.

Devendo o vosso conselho ser renovado annualmente na 5.ª parte dos seus membros em conformidade com as disposições do art. 13.º dos estatutos, procedeu-se ao respectivo sorteio, tendo a sorte designado os srs. Antonio Victor dos Reis e Souza, Constantino José Vianna, Francisco Van Zeller, Frederico Biester, e Guilherme da Silva Guimarães.

Cumpra nos lembrar-vos que tereis de fixar a remuneração annual do Conselho Fiscal de Administração.

Lisboa 11 de Junho de 1891.

As resoluções foram as que publicamos no n.º 85, no nosso artigo especial sobre esta assemblea.

Avisos de serviço

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Desde 8 de Setembro de 1891 deixa de funcionar a Estação Central de Santarém ficando por conseguinte annullada a tarifa de camionagens n.º 3 de 10 de Junho de 1891, para o transporte de passageiros, bagagens, recovas e mercadorias, entre a Central e a Estação de Santarém na linha de Leste.

FESTAS EM CASCAES nos dias 17 e 18 do corrente

Por motivo dos festejos que n'aquelles dias se realisarão em Cascaes haverá, alem dos comboios ordinarios os seguintes extraordinarios entre Alcantara-mar e Cascaes:

Partida de Alcantara-mar á 1 e ás 3 horas da tarde.
" de Cascaes ás 7 e 30 da tarde e á meia noite e 30 minutos.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 29 do corrente mez, serão abertas, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 8:000 kilogrammas de massarquinha.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 18\$000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem a adjudicação fôr feita, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria respectiva, e este na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos mesmos caminhos de ferro.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo do Carmo n.º 32, onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro horas da tarde.

Typ. do «Commercio de Portugal»

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 Commercio 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

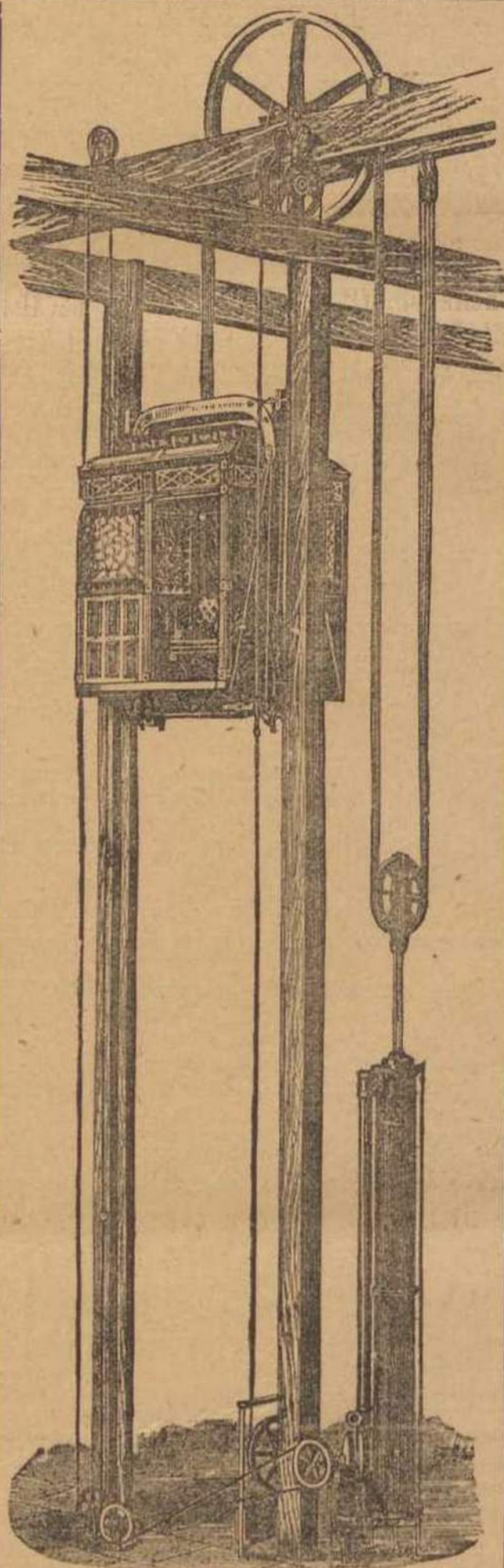
Richard Oakley & C.^a

50 - RUA DO CORPO SANTO - 1.º

Agentes para o reino de Portugal da celebrada casa

DE
SAXBY & FARMER
LONDRES

Ascensores hydraulicos, systema **OTIS**



Encarregam-se de obras de Engenharia civil e mechanica

Agente de companhias americanas de Ascensores

Contracta toda a classe de material para caminhos de ferro-carris, travessas, etc. Carvão de primeira qualidade.

Machinas e machinismo para Fabricas, Minas e diversos usos das primeiras casas de Inglaterra.

Dão-se orçamentos DETALHADOS e garante-se a boa execução das obras

CALDEIRAS TUBULARES INEXPLOSIVEIS

da mais moderna e perfeita construção

ESPECIALIDADE EXCLUSIVA DE

WALTHER & COMP.^A

KALK—Colônia S/Rheno

Ligação de tubos sem massa nem amiantho nem outros materiaes analogos

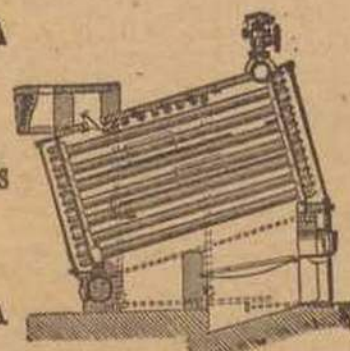
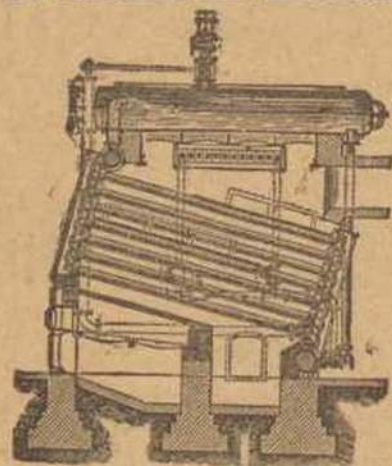
APPARELHO EHLERS

Para limpar automaticamente a agua do vapor.

EXPULSÃO MECHANICA DOS RESIDUOS DA CALDEIRA

Patentes de invenção na Alemanha e estrangeiro

VANTAGENS — Segurança—economia—aquecimento rapido—alta pressão—vapor secco—facilidade de desarmar (o que permite transportar-se por qualquer caminho)—montagem simples e facil—limpesa commoda—installação economica.
Premiadas nas exposições de Colonia 1875, 1876, 1888, Melbourne, 1880, 1881, 1889, Francfort S. Mein 1881 e Milão 1887.
Para o transporte por paizes montanhosos constroem-se as caldeiras de modo que a peça mais pesada não ultrapasse 120 a 130 kilogrammas.



Sociedade Anonyma

DE

Ateliers de Construction, Forges & Aciéries de Bruges

(Fusion des Usines FERD. FELDHAUS & ateliers J. DEJAECHER)

Bruges — BELGICA

PEÇAS D'AÇO COADO — Rodas — Peças de pontes — Pontes e coberturas em ferro e aço.
GEZOMETROS eapparehos para fabricas de gaz, destillação e cervejarias. — **CAIXAS DE LUBRIFICAÇÃO** em ferro e aço. — **RODAS E EIXOS** montados para **CAMINHOS DE FERRO**, wagonetes de minas etc.
Pontes e basculas. — Plataformas rotatorias. — Signaes de cruzamentos e mudanças de via. — Wagons para mercadorias. — Vias portateis. — Material para terras, minas, pedreiras etc., etc.

Adresse telegraphico: — **Ateliers — Bruges — BELGICA**

FABRICA DE LOCOMOTIVAS

KRAUSS & C.^A

MUNICH E LINZ S. D.

LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

PARA VIA LARGA OU REDUZIDA

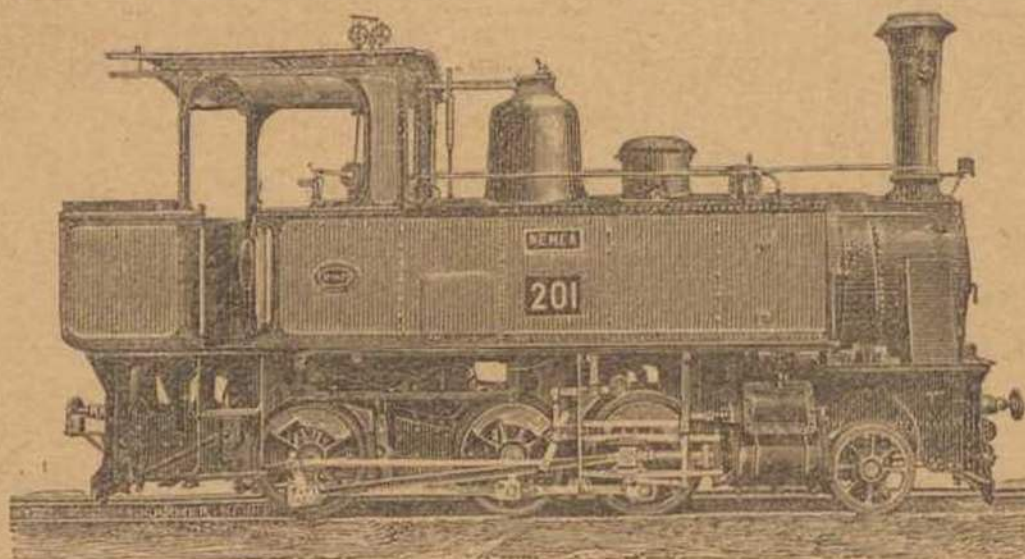
SYSTEMA, O MAIS ÚTIL DE LOCOMOTIVAS COM TENDER

PARA VIAS PRINCIPAES E SECUNDARIAS, TRAMWAYS

Construções de edificios e exploração de minas

OUTRAS CONSTRUÇÕES: — Omnibus a vapor, locomoveis, bombas d'incendio a vapor, apparehos de vacuo e de vapor para a extracção de materias secas, etc., cylindros a vapor para nivelamento de calçadas.

Agente geral em Hespanha — **JULES LAHOUSE-BARCELONA**



Enviam-se gratis os catalogos a quem es pedir

Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA

FUNDADA EM 1872

Lisboa — RUA 24 DE JULHO — A' rampa de Santos

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

Machinas a vapor, transmissões, rodas hydraulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metallicas, e em geral, todos os productos da industria metallurgica.

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

M. HERRMANN

Telegraphia e Telephones

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

TRANSMISSÃO DA FORÇA A DISTANCIA

Propulção e locomoção por meio da electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

APPARELHOS DE PRECISÃO

RESULTADOS GARANTIDOS

M. HERRMANN

6 e 8, Calçada do Lavra, 6 e 8
LISBOA

MALA REAL PORTUGUEZA

Empresa de navegação a vapor para o Ultramar
por contracto com o governo de Sua Magestade



Carreira para a Africa Oriental (Via Suez)

O paquete portuguez

LOANDA

Sahirá no dia 21 de setembro ás 3 da tarde para:

Moçambique e Lourenço Marques, com baldeação no primeiro porto para os portos do Ibo, Tungue, Angoche, Quelimane, Beira, Chiloane e Inhambane, fazendo escala por Marselha, Port-Said, Suez, Aden e Zanzibar.

Roga-se aos srs. passageiros e carregadores o obsequio de dirigirem os seus pedidos ao escriptorio da empresa — Rua ds Arsenal, 54, 1.º andar — recebendo-se encomendas na praça do Municipio, 6, até ao dia 19, inclusive.

La Métallurgique

Sociedade Anonyma de Construcção

SÉDE SOCIAL: 1, PLACE DE LOUVAIN

BRUXELLAS

Officinas de Construcção

TUBIZE. Nivelles et La Sambre

Material fixo e movel para Caminhos de ferro
linhas americanas e obras publicas

LOCOMOTIVAS — TENDERS — CARRUAGENS

WAGONS E WAGONETES

Gruas hydraulicas — Signaes — Mudanças e cruzamentos de via
PLACAS E PONTES ROTATORIAS

TRANSBORDADORES — RESERVATORIOS

Peças de forja diversas, molas e laminas — Rodas
Especialidade de rodas em ferro forjado

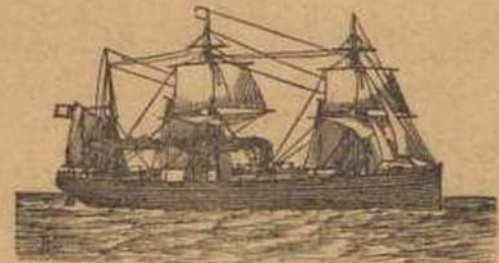
FUNDIÇÃO DE PEÇAS MECHANICAS E OUTRAS. PARAFUSOS, ESCAPULAS
E PREGOS. CONSTRUÇÕES METALLICAS DE PONTES E TELHADOS

Medalha de Progresso Vienna 1873 — Medalha de Prata
Paris 1878 — Medalha d'ouro e Diplomas de honra
Anvers 1885 — Certificado de 1.ª classe, Nova Orleans
1885 — Diplomas de honra, Bruxellas 1888 — Fóra de
Concurso. Paris 1889

Adresse telegraphico — *Métal, Bruxellas*

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 28 de setembro o paquete

CLYDE

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

O paquete «MAGDALENA» esperado em 21 ou 22 de
setembro para

Southampton e Antuerpia

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

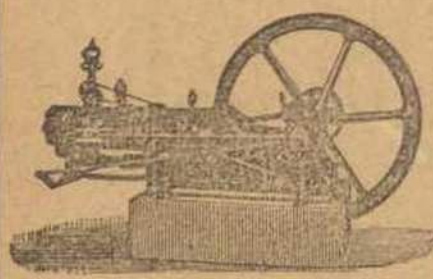
Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e creados portuguezes.

AGENTES

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

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

Fábrica de Motores á Gas en Mannheim



Benz. Nuevo motor horizontal y vertical.

— Horizontales, desde 1/4 a 50. — Verticales, de 1/4 a 8 caballos. —

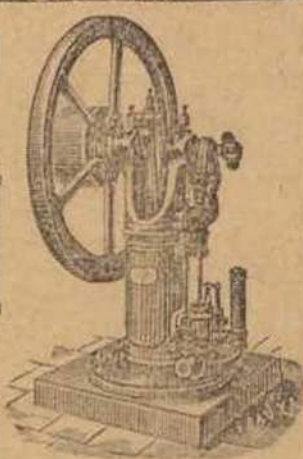
Miles de ejemplares
con más de 100.000 caballos de fuerza
en marcha

Benz. Nuevo motor gemelo con marcha enteramente uniforme. Especialmente para luces eléctricas. — Mas de 600 en aplicación.

desde 1 a 8 caballos. Marcha independiente de las fabricas á gas. Iguales ventajas que los de gas.

Agencia general para España y Portugal, Fundición

Tipográfica de **RICHARD GANS - 39 - PRINCESA - 39 - MADRID**



HENRI MOMMENS
159, RUE ROYALE, BRUXELLES

Bilhetes para caminhos de ferro e tramwais em papel e cartão de todos os systemas e formatos. Preços inferiores ao de todas as demais fabricas.

Fornecedor de mais de 200 companhias da Europa

ESPINGARDAS

De 1 e 2 camos, 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, systema Smith, Wesson e Smith Patent, recebidos directamente de Nova York; cargas para os mesmos. Preços sem competencia, e fazem-se de contos vantajosos para revender.

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

LISBOA

COMPANHIA NACIONAL

DE

FUNDIÇÃO E FORJAS

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

CAPITAL REIS 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

Sucessores

Arco de Jesus, n.º 3, á Ribeira Velha

LISBOA

Recebem-se encomendas para exportação

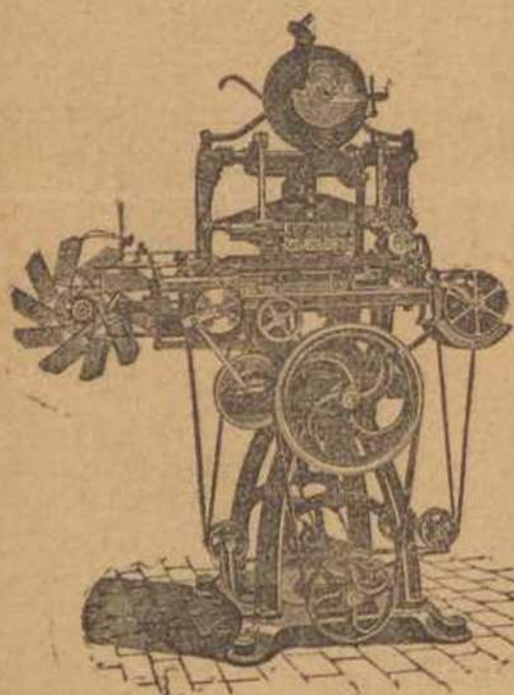
ALMEIDA & C.^A

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



GANDENBERGER'sche MASCHINENFABRIK

GEORG GOEBEL — DARMSTADT — ALLEMANHA

Fabrica ha muitos annos como unica especialidade

Toda a qualidade de

MACHINAS E APPARELHOS PARA CONTAR, IMPRIMIR, DATAR E PERFURAR

Bilhetes de Caminhos de Ferro

NOVIDADE NOTAVEL

Machina Universal para bilhetes de Tramways

Com esta machina imprimem-se bilhetes de qualquer genero e tamanho, a mesmo tempo **dos dois lados**, com diversas cores, **sahindo numerados**, perfurados e cortados **um a um** de tamanho desejado.

Por meio de um apparelho especial os bilhetes são contados automaticamente, e reunidos em pacotes de 100, em forma de livro ou de rolo. **O maior formato dos bilhetes pôde ser até 10 x 16 centimetros.**