

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

Proprietario director: **L. DE MENDONÇA E COSTA** — Engenheiro consultor: **C. XAVIER CORDEIRO**

Redactores: em Madrid, **D. Juan de Bona**; em Bruxellas, **Alb. Urban**, Engenheiro

REDACÇÃO — Conde Barão, 91 — LISBOA

## SUMMARIO

A pontamentos para a historia dos caminhos de ferro portuguezes, por A. M.  
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.  
Parte oficial. — Decreto de 8 de outubro. — Portarias de 20 de julho, 4, 8 e 12 de outubro.  
Congresso dos caminhos de ferro em S. Petersburgo.  
Notas de viagem. — III, Do Bussaco a Vizeu.  
Associação dos empregados dos caminhos de ferro.  
Viação electrica.  
Publicações recebidas.  
Choque de comboios na estação de Sheerness-Dokyard (Inglaterra).  
Hotel Internacional.  
Indústrias novas.  
Assembleia extraordinaria da Companhia Real.  
Carteira dos accionistas.  
Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.  
Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.  
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.  
Patentes de invenção.  
Linhas portuguezas. — Mormugão — Beira Alta — Mais dois ascensores — Caminho de ferro de Leixões.  
Linhas hespanholas. — Elgoibar a San Sebastian — Linha do Cantabrico — Serra de Alhamailla — O caminho de ferro electrico de Madrid — De Madrid a Barcelona — Plasencia a Astorga — Grande Central — De Santander a Solares — De Valladolid a Ariza.  
Linhas estrangeiras. — Alemanha — França — Russia — Inglaterra — Syria — Republica Argentina.  
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — Relatorio do conselho de administração.  
A' ultima hora.  
Avisos de serviço.  
Arrematações.  
Agenda do viajante.  
Annuncios.

## Apontamentos para a historia dos caminhos de ferro portuguezes

**P**UBLICOU ultimamente o nosso amigo e illustre engenheiro sr. Frederico Pimentel um livro, que modestamente intitulou apontamentos para a historia dos caminhos de ferro portuguezes, mas que nós por uma leitura rapida conhecemos ser um valioso trabalho, de que vamos dar uma breve noticia, visto que não cabe nas columnas do nosso jornal uma apreciação mais desenvolvida.

N'uma ligeira e bem escripta introducção descreve o intelligent engenheiro a traços largos como nasceu a industria dos caminhos de ferro, que teve por berço a laboriosa Gran-Bretanha, e como se aperfeiçoou e desenvolveu tão rapidamente, que, segundo os mais recentes dados estatisticos, por elle transcriptos, contavam-se 571:771 kilometros em exploração em todo o mundo em 31 de dezembro de 1888, dos quaes fazem parte 251:292 kilometros construidos pela grande república norte-americana, que é o paiz que mais se tem avantajado na execução de grandes obras, levadas sempre a effeito com a maxima rapidez e economia.

Segue a historia dos caminhos de ferro em Portugal, que é descripta em 15 capitulos.

No primeiro capitulo, destinado a mostrar a influencia económica do desenvolvimento da viação publica, encontra-se um mappa das receitas publicas por annos desde 1852 a 1890, no qual se vê que, sendo elles em 1852 apenas 10:280 contos, subiram a 37:585 contos

em 1890, notando-se que este augmento se accentuou e cresceu mais rapidamente depois de 1860, epocha em que principiou com mais algum desenvolvimento a exploração dos caminhos de ferro no nosso paiz. Com outros mappas relativos ao movimento aduaneiro, ao commercio dos vinhos e á importação dos generos estrangeiros de maior consumo e de primeira necessidade completa o illustrado engenheiro este capitulo, muito interessante pelos dados estatisticos que offerece.

O segundo capitulo começa pela exposição do plano geral dos caminhos de ferro em Portugal, elaborado em 4 de agosto de 1877 por uma commissão nomeada pela associação dos engenheiros civis, refere-se depois a um valioso relatorio do ex.<sup>mo</sup> sr. João Chrysostomo d'Abreu e Sousa, que inspirou o plano de 7 de fevereiro de 1879, segundo o qual era calculada em 2:451 kilometros a extensão das linhas ferreas de primeira ordem e em 1:079 kilometros a de segunda ordem, que constituiriam a rede total da viação accelerada.

Vem depois uma nota das linhas construidas, em construcção, estudadas e mandadas estudar até ao presente, e faz em seguida uma analyse critica das varias linhas incluidas no plano proposto, formulando a sua opinião sobre as linhas que devem ser construidas para se completar a rede ferro-viaria de Portugal, e termina pronunciando-se pela conveniencia de que as linhas sejam construidas por conta do Estado, o que julga mais vantajoso que o sistema de subvenção, e regeita o sistema de garantia de juro, que entende ser o mais prejudicial dos tres systemas até hoje ensaiados no nosso paiz, no que está completamente de acordo o auctor d'estas linhas.

Nos capitulos seguintes desde n.<sup>o</sup> 2 a 14 é relatada a historia de cada uma das linhas em exploração, e são referidos os factos mais importantes, taes como as condições dos diversos contratos e modificações que lhes foram concedidas durante a construcção e a exploração, o custo da sua construcção, os encargos que trouxeram ao Estado, e muitos outros esclarecimentos sobre as condições technicas e economicas das diversas linhas, completando-os com mappas demonstrativos do movimento de passageiros e de receita e despesa desde o principio da sua exploração até 1890.

Termina este importante trabalho com o cap. XV no qual são referidos alguns esclarecimentos sobre as circumstancias em que assentou a resolução de construir-se a linha ferrea de Salamanca á fronteira portugueza, e o resultado da exploração feito pelo syndicato portuense.

Expõe depois como falharam as esperanças dos iniciadores e defensores d'este melhoramento executado á nossa custa em paiz estranho, quaes as modificações feitas ao contracto primitivo, e os auxilios concedidos pelo governo portuguez para socorrer o syndicato portuense, que deu o dinheiro e tem a seu cargo a exploração d'esta desgraçada empreza.

Finalmente o livro do sr. Pimentel honra quem o escreveu, e é um trabalho de grande utilidade para todos os que desejarem conhecer as condições técnicas em que foram construídos os nossos caminhos de ferro, o seu desenvolvimento e a sua acção sobre o aumento da riqueza do paiz.

A. M.



## A nossa carta da Belgica

Bruxellas 10 de outubro de 1892.

Parece que todas as notícias dadas pelos jornaes a propósito da conferencia monetaria são pelo menos prematuras. Ainda até hoje nada foi decidido a tal respeito.

E' certo, todavia, que, há já algum tempo, o ministro dos Estados Unidos pediu ao gabinete de Bruxellas o seu parecer acerca do local em que se deveria reunir a conferencia monetaria, e que o gabinete respondeu que era Paris o preferido, pela grande preponderancia que a Bolsa de França occupa na União Latina. Depois d'isto, nenhum outro pedido foi dirigido ao gabinete de Bruxellas, nem aqui chegou qualquer informação n'este sentido até hoje.

Alem do que o *Statist* aconselha o governo inglez a retirar-se da conferencia que, segundo a opinião d'aquelle jornal, não pôde ter resultado algum pratico.

\*\*

No entanto o *Daily Telegraph* diz que Mr. Alfred de Rothschild foi nomeado representante da Gran-Bretanha na conferencia monetaria internacional que, accrescenta o jornal inglez, terá logar proximamente em Bruxellas.

\*\*

Em contrario do que foi afirmado por um jornal de Bruxellas, não se pensa em Antuerpia em renunciar ao projecto de Exposição e, segundo diz o jornal *Le Précureur*, houve ante-hontem uma prolongada sessão promovida pelo Comité executivo, na qual a direcção ficou definitivamente constituída. Foram nomeados o presidente e o vice-presidente, tendo aceitado os candidatos as suas nomeações.

«Em Antuerpia, diz o mesmo jornal, não ha costume de se dizerem as cousas sem as fazer. A nossa cidade tem por principio andar correctamente e hoje, que o Comité está organizado e removidos todos os obstaculos que aparecem sempre em emprezas d'esta ordem, poder-se-há dentro de algumas semanas pôr mãos á obra. De resto, sabe-se já que ha algumas semanas o Comité comunicou a sua decisão ao governo, que se mostrou favoravel ao projecto. Emfim, será preciso lembrar que a administração communal até já decidiu quaes os terrenos em que deverá installar-se a Exposição?»

«Diremos ainda mais: Em virtude das diligencias empregadas por algumas casas commerciaes de Antuerpia, teem chegado de varios pontos do continente diversas adhesões de expositores.

«Sob pena de commettermos uma indiscrição, diremos ainda que se pensa em reservar uma importante galeria para a arte militar, o que não será de certo um dos menores attractivos da Exposição Universal de 1894.»

\*\*

Os jornaes de Alem-Rheno dizem que em vista dos preços exorbitantes exigidos pelo syndicato westphaliano dos cokes, os altos fornos da firma Strumm em Essen acabaram os seus trabalhos, alimentando os fornos c4m

coke do nosso paiz, por um preço que regula por m. 4,50 a menos em tonellada.

\*\*  
O valor das exportações de mercadorias de New-York para Antuerpia na semana finda em 5 de setembro foi avaliado em 138:620 dollars.

\*\*  
O movimento do porto de Ostende, durante os sete primeiros mezes do anno, não deu resultados muito favoraveis. O numero de navios entrados não passou de 268, representando uma tonellagem total de 115:138 tonelladas.

E' esta a cifra menos elevada que se tem apurado nos ultimos tres annos.

Em 1890, durante o mesmo periodo, entraram 280 navios com 118:153 tonelladas e em 1891, 315 navios com 156:091.

Relativamente a 1891, o numero de navios este anno foi inferior em 47 e a tonellagem em 40:953.

A diminuição foi ainda maior na saida, sendo de 54 navios e perto de 44:000 tonelladas.

A. Urban.



## Parte oficial

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral das obras publicas e minas

2.º Repartição — Caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 9 de novembro de 1891 da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o novo projecto e orçamento na importancia de 7:569:000 réis, de transformação da estação de Vianna, dos caminhos de ferro do sul e sueste, datados de 23 de julho d'aquelle anno.

Outrosim determina o mesmo augusto senhor que o director dos caminhos de ferro do sul e sueste faça proceder á execução das obras por empreitadas parciaes ou tarefas, podendo despendar n'ellas, no corrente anno economico, até á quantia de réis 3:600:000.

Paço, em 20 de julho de 1892.—Pedro Victor da Costa Sequeira.

Para o director dos caminhos de ferro do sul e sueste.

Tendo o director dos caminhos de ferro do Minho e Douro participado a este ministerio, em officio n.º 7—T de 6 de fevereiro do corrente anno, que em virtude de ordens superiores constantes do officio de 25 de novembro de 1884 da direcção geral das obras publicas e minas denunciara a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes o contrato de serviço commun e combinado da estação do Porto, datado de 27 de dezembro de 1877 como era facultado pelo disposto no artigo 20.º do mesmo contrato; denuncia que o mesmo director comunicou á companhia em 27 de novembro de 1884, enviando-lhe o novo projecto de contrato dos serviços combinados das rôdes de leste e norte e do Minho e Douro e do serviço commun da estação do Porto, elaborado na direcção geral de obras publicas e minas;

Não tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes respondido até ao presente sobre este assumpto, apesar das successivas instâncias feitas em annos successivos por este ministerio e pela direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro:

Ha por bem Sua Magestade El-Rei ordenar, tendo em vista o parecer de 26 de setembro findo, da junta consultiva de obras publicas e minas, que o director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro, a quem se enviará por copia o referido novo contrato dos serviços combinados das rôdes de leste e norte e do Minho e Douro, e do serviço commun da estação do Porto, intime a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, para que dentro do prazo de um mez, a contar da data d'esta portaria, responda sobre este assumpto, sob pena de applicação das disposições legaes.

Paço, em 4 de outubro de 1892.—Pedro Victor da Costa Sequeira.

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

Sua Magestade El-Rei determina que a 1.<sup>a</sup> direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro proceda com urgencia e contrariaamente com a companhia real dos caminhos de ferro portugueses e a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro á rigorosa medição da linha ferrea do norte desde o poste kilometro 335 até o limite dos terrenos da mesma companhia, que confinam com os do recinto da estação do Pinheiro dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e bem assim á medição nas linhas ferreas do Minho e Douro entre o mesmo limite dos terrenos da referida companhia e o eixo da mencionada estação do Pinheiro.

Paço, em 4 de outubro de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para o director da 1.<sup>a</sup> direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Identica para o director dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Determina Sua Magestade El-Rei que a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro elabore e envie ao ministerio das obras publicas, commercio e industria, a conta por annos das importâncias cobradas do publico pela companhia real dos caminhos de ferro portugueses, pelo percurso de passageiros, bagagens, recovagens, etc., e todas as mercadorias de grande e pequena velocidade, entre o limite dos terrenos da mesma companhia e o eixo da estação do Pinheiro nas linhas ferreas do Minho e Douro, desde a inauguração da 5.<sup>a</sup> secção da linha ferrea do norte até 31 de dezembro de 1891, devendo a avaliação ser feita em conformidade com as respectivas tarifas e arredondamentos legaes.

Paço, em 4 de outubro de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para o director dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Propondo o director da exploração dos caminhos de ferro do sul e sueste que para se proceder á execução das obras na estação de Vianna, seja declarada a urgencia da expropriação de uma parcella de terreno pertencente aos herdeiros de Joaquim Filipe de Lemos Lobo Freire Pantoja, com a area de 1:757<sup>002</sup>,19, situada na freguesia de Nossa Senhora da Annunciação, concelho de Viana e distrito de Beja; e

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com os pareceres da junta consultiva de obras publicas e minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, a expropriação da mencionada parcella, marcada na planta parcellar que baixa com o presente decreto assignada pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, aos 8 de outubro de 1892.—REI.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portugueses apresentado a conta de liquidação da garantia de juro relativa á exploração da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos, durante o semestre decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1891, na importância de 50:282<sup>002</sup>,544 reis; e mostrando-se da mesma conta que o producto bruto kilometrico foi durante o referido semestre inferior ao minimo necessário para o estado deixar de pagar o maximo fixado no artigo 28.<sup>o</sup> do contrato de 23 de novembro de 1883:

Ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 5 de maio ultimo da junta consultiva de obras publicas e minas, aprovar a referida liquidação na importância de 50:282<sup>002</sup>,544 reis, garantia de juro relativa á linha de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, durante o periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1891, e ordenar:

1.<sup>o</sup> Que esta liquidação continue a considerar-se provisoria, visto não estar feita a medição rigorosa da linha;

2.<sup>o</sup> Que não se efectue o pagamento d'esta quantia sem que sejam cumpridas as prescrições do artigo 15.<sup>o</sup> da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892.

Paço, em 12 de outubro de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para o director da 1.<sup>a</sup> direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

## Congresso dos caminhos de ferro em S. Petersburgo

Resoluções tomadas nas sessões plenarias de 25, 26 e 29 de agosto de 1892<sup>1</sup>

### I E II SECÇÕES REUNIDAS

#### QUESTÃO IV

##### Esforço dos aros das rodas sobre os carris

Resumo e discussão das experiencias feitas para determinar directamente os limites extremos que pôde attingir o esforço exercido pelos aros sobre os carris.

Relator — Mr. Klemming.

As seccões, depois de terem tomado conhecimento do relatorio de Mr. Klemming, emittem o parecer de que, em virtude do grande numero de causas, que fazem variar os esforços exercidos sobre os carris pelos aros, não é possivel tirar conclusões dos estudos feitos até hoje sobre este assumpto, e manifestam o desejo de que sejam emprehendidas novas experiencias pelas administrações dos caminhos de ferro.

#### QUESTÃO V

##### Relação entre a via e as pontes e o material circulante

Letra A.—Condições de installação da via sob o ponto de vista das cargas, que devem percorrer-a.

Relator — Mr. Ast.

1) Para as grandes velocidades e para as grandes cargas de roda, o augmento das condições de estabilidade dos carris impõe-se como uma necessidade; podemos obter esse augmento, quer pelo alargamento da patilha, quer pelo adicionamento de placas ou cochins, quer por qualquer outro meio analogo.

2) Além d'isso, pôde recommendar-se a largura maior possivel da cabeça do carril com abaulamento superior de grande raio e as superficies lateraes adaptadas ao perfil dos aros das rodas; o angulo de eclissagem tão pequeno quanto o permitir o perfeito apertamento das eclisses; finalmente, *a maior superficie possivel para o alcance das eclisses sobre os carris.*

3) A altura da cabeça do carril, bem como a espessura da alma e da patilha, devem ser determinadas *tendo em conta as condições exigidas por uma boa lamination.*

4) O augmento de extensão dos carris constitue um meio excellente de melhorar a via, mas, como occasiona ao mesmo tempo o augmento da folga de carril a carril, exige tambem acrescimo de rigidez na ligação.

5) Parece haver tendencia para munir de chapins ou de cochins as travessas de madeira.

6) O Congresso recommenda, que sejam feitos com urgencia novos estudos theoricos e experimentaes relativamente á fadiga supportada pelas eclisses e á maneira por que estas devem resistir, e que se prosiga ao mesmo tempo nas experiencias de novos systemas de construcção.

N'estas condições ha motivo para inscrever a con-

<sup>1</sup> Para abreviármos quanto possivel a publicação d'estas resoluções, pela qual os nossos leitores nos tem mostrado uma natural curiosidade, preferimos d'oravante dal-as seguidamente pela ordem das questões, abstrahindo do extracto da parte das sessões, que apenas se refere á sua apresentação.

tinuação do exame d'este assumpto na ordem do dia da 5.<sup>a</sup> sessão do Congresso.

7) Seria para desejar, além d'isso, que o assumpto seguinte fosse posto em ordem do dia da 5.<sup>a</sup> sessão do Congresso:

*Condições reciprocas do estabelecimento da via e do material circulante.*

8) Emfim, conviria, que a Comissão internacional reunisse n'um quadro todos os elementos a determinar com as experiencias directas, e isto com o fim de obter dados comparativos.

*Letra B.*—Relação entre a superstructura das pontes metalicas e a sua sobre-carga.

Relator—Mr. Bélélubsky.

O Congresso adopta o programma seguinte dos assumptos a estudar na proxima sessão:

Obter dos diferentes caminhos de ferro as seguintes informações:

a) As cargas, que servem de base ao calculo das pontes.

b) Os methodos de calculo.

c) Os coefficientes de segurança.

d) As formulas empregadas para avaliar o peso dos taboleiros metalicos.

e) Os methodos seguidos para o reforço das pontes em vista de as apropriar á passagem das cargas de maximo pezo.

Além d'isso, o Congresso emite o seguinte parecer:

Parece desejavel, que a via e as pontes nas grandes linhas internacionaes sejam assás resistentes para permitir a passagem d'um par de vehiculos, tendo cada um quatro eixos de 14 toneladas com 1,20 de afastamento.

Finalmente, o Congresso dos caminhos de ferro associa-se aos votos, já formulados em 1889 em Paris pelo Congresso dos processos de construcção e de mechanica applicada, tendentes a um convenio internacional para a uniformidade dos methodos de ensaio dos materiaes de construcção e agradece ao governo frances os estudos preparatorios, que elle emprehendeu n'essa conformidade.

## QUESTÃO VI

### Vias dos comboios rapidos

Quaes são as medidas que permittiriam aumentar a velocidade dos comboios, sem deixar de lhes garantir a segurança na passagem das curvas de diferentes raios, das agulhas tomadas pela ponta e aferrolhadas, das pontes girantes, das passagens de nivel, etc.?

Relator—Mr. Findlay.

1) Convém quanto possivel modificar as curvas de pequeno raio das linhas principaes, de forma a poder obter n'ellas grandes velocidades, de preferencia a estabelecer regras strictas para reduzir as velocidades na passagem das curvas de pequeno raio.

2) Além d'isso, sob proposta de Mr. Bruneel, a secção registrou as informações interessantissimas fornecidas pelo relator e emitiu o parecer de que a questão, cujo texto foi ligeiramente modificado pelo relator, faça parte do programma da proxima sessão do congresso, com a redacção primitiva, e comprehenda, entre os pontos perigosos n'ella citados, os declives de grande extensão.

## QUESTÃO VII

### Fiscalisação da velocidade dos comboios

Investigação dos melhores meios de fiscalisação da velocidade dos comboios.

Relator—Mr. Giacomo Silvola.

As secções reconhecem que a maioria dos apparelhos de fiscalisação da velocidade dos comboios correspondem ao fim especial para que foram creados.

A escolha a fazer é questão de especie e depende essencialmente do fim que se quer attingir.

## QUESTÃO VIII

### Informações technicas da 1.<sup>a</sup> secção (1.<sup>a</sup> categoria)

Coordenação das informações technicas a recolher, segundo os formularios adoptados pelo Congresso, sobre:

*Letra A.*—Fractura dos carris em geral e desgasto dos carris de aço. (Formularios I e II); fractura dos carris em geral; desgasto normal e desgasto anormal dos carris d'aço.

Relatores MM. Bricka e De Busschere.

A secção julga que, em vista da tendencia geral para augmentar por toda a parte o peso dos carris, e dos processos do fabrico, é necessario proseguir o estudo do desgasto normal e da fractura dos carris, e propõe, por conseguinte, ao Congresso que a questão seja de novo levada á ordem do dia da 5.<sup>a</sup> sessão.

*Letra B.*—A conservação ordinaria das travessas metalicas. (Formulario III). (Conservação ordinaria comparada com a das travessas de madeira).

Relator—M. Kowalski.

Depois de discutidas as conclusões propostas pela 1.<sup>a</sup> secção da sessão de 20 (10) de agosto de 1892, o Congresso adopta a seguinte resolução:

Resultando das informações presentes, que a travessa metalica, quando collocada em condições de applicação racionaes, pôde produzir economia na despesa de mão de obra da conservação: convém continuar a colher os resultados obtidos pelo emprego das travessas metalicas.

### (2.<sup>a</sup> categoria)

Elaboracão d'um formulario de informações technicas a colher, em vista d'uma nova sessão do Congresso, sobre:

*Letra C.*—As travessas de madeira—(Duração das travessas de madeira das diferentes essencias, não injetadas ou injectadas, segundo os diversos processos).

Relator—M. V. Herzenstein.

As informações comunicadas ao relator M. Herzenstein e as experiencias por elle feitas demonstraram-lhe a conveniencia de redigir um formulario, cujo projecto apresenta.

Depois da discussão, a secção foi de parecer que se deveria adoptar este formulario para as informações technicas a recolher acerca das travessas de madeira em vista da 5.<sup>a</sup> sessão do Congresso».

(Continua)

## Notas de viagem

### III

#### Do Bussaco a Vizeu

Quem está no Luso é naturalmente tentado a ir a Vizeu.

Esta tentação vem, de ser frequente no Luso e Bussaco a visita dos vizienses, por ser aquella a sua estação d'aguas mais proxima, e das descripções que estes e outros visitantes fazem da viagem até Vizeu e da cidade.

Eu já conhecia uma e outra, e d'esta já falei aos leitores da *Gazeta* quando se inaugurou a linha de via

reduzida de Santa Comba a Vizeu. Não obstante uma segunda visita áquelle agradável sitio não era demais.

Eis-me, pois,  $6\frac{1}{2}$  horas da manhã dadas, na estação do Luso esperando o comboio da Pampilhosa, enquanto contemplava o lindo viaducto que galga o valle da Varzea á altura maxima de 41 metros e na extensão de 305, tendo por horizonte um pinheiral que, poucos dias antes, em meio de um calor horrivel, me refrescara o corpo e o espirito com a sua benefica e vivificadora sombra.

A linha corta este pinhal em trincheira, e, sempre subindo, atravessa, a breve trecho, o monte de Portinhos, n'um tunnel de 75 metros e o Salgueiral em dois, de 103 metros o primeiro e de 1:103 o segundo, dentro do qual sóbe 13 metros, entrando á cota de 188 e sahindo á de 201 metros.

Desenrola-se então á vista do viajante um bonito valle que se atravessa em dois viaductos, um de 135 metros e outro de 126.

Logo em seguida, tendo-se apenas tempo de contemplar á direita a pequena aldeia de Trezoi que dá o nome ao ultimo viaducto entra-se no tunnel que também tem igual nome (144 metros) que marca o ponto mais elevado d'aquella passagem. Descemos então atravessando mais cinco tunneis; a velocidade redobra para só afrouxar ao chegar á estação de Mortagua.

Passada esta, a natureza do terreno obrigou a novo rosario de obras de arte, começando por um viaducto de 45 metros sobre a estrada de Vizeu apresentando-se-nos em breve a grande trincheira de Valongo, uma das mais notaveis das linhas ferreas portuguezas, pelo enorme movimento de terras (130:000 metros cubicos) a que obrigou. Vencida esta, novos viaductos se apresentam, o de Breda, de 126 metros, o de Ocresa, 203 metros, o de Coial, 131 metros, em alvenaria, e o do Dão, 188 metros.

O panorama é encantador. Lá em baixo corre o Dão por entre enormes pedregulhos, formando ramilhetes de espuma aqui e ali; as duas vertentes do valle são cobertas de vegetação cuja rama verdejante se destaca de entre outras pedras enormes, escuras, formando um bello quadro que o sol illumina de chapa, elevando-se por detrás do monte que acabamos de atravessar.

Em breve se chega a Santa Comba Dão onde ha que deixar o comboio da linha da Beira Alta para tomar o da Companhia Nacional, cujo elegante material, aceia-do como poucos, nos espera á direita da estação.

Que o leitor que me seguir o itinerario se previna. Tem aqui meia hora. Junto mesmo á estação uma locanda que serve mal, mas que é *única*, e portanto convém tomar uma chavena de café e umas bolachas. Nem é conveniente continuar a viagem com o estomago vazio, só tendo almoço ao meio dia, não vale a pena tomar ali uma mais farta refeição, má e mal feita. Contentemo-nos com o *petit déjeuner*, e vamos tomar logar na commoda, luxuosa mesmo, carroagem da linha de via reduzida.

Oito horas e meia; em marcha. O comboio da Beira Alta seguiu a sua linha passando sobre uma pequena ponte de 10 metros; nós vamos descrever uma elegante curva para a esquerda, passando por debaixo d'essa mesma ponte, obliquamente, para tomarmos o caminho do norte.

O valle é lindo. Em breve atravessamos o Dão por meio de uma ponte de 118 metros em dois vãos metalicos.

Seguimos ainda a encosta do rio, mas em breve a deixamos para tomar o valle de Dunha, ribeira affluente do Dão, que acompanhamos até proximo da estação

de Tondella, onde a passamos n'uma bonita ponte metálica de 84 metros, sobre dois pilares de alvenaria.

Pára-se em Tondella, tendo já feito o mesmo em Tonda e esperando repetil-o em Tondellinha. Tres nomes de que só os ethnographos nos poderão dar a explicação, visto que alguma relação haverá entre estas tres denominações em que só a terminação varia.

Caso identico se dá entre as povoações que ficam no percurso da Pampilhosa á Figueira; quatro a seguir, todas acabam em *ede* (Murtede, Cantanhede, Limede e Arazede).

Dois kilometros depois da estação passa-se a ponte de Cannas, de pequena importancia.

Seguem-se as estações de Sabugosa e Parada de Gonta, um kilometro depois da qual se atravessa o tunnel de Santa Catharina, de 182 metros.

Ao kilometro 38,6, entre as estações de Torredeita e Figueiró, temos a mais importante obra d'arte da linha, o viaducto de Ortigueira que mede 184 metros em quatro vãos.

O valle é deliciosamente recortado pela corrente d'esta ribeira affluente do Dão, offerecendo os mais pittorescos pontos de vista.

Pouco depois d'este ponto começa uma extensa curva em que temos ainda duas estações, e pela qual trocamos a direcção norte que levavamos pelo nordeste e por ultimo leste, até entrarmos na estação de Vizeu.

E' esta uma construcção elegante e vasta, em relação ás demais da linha e ás condições d'esta.

A' porta esperam varios vehiculos. Tomemos um que não é caro e sobretudo admiraremos a rapidez com que os carros ali são levados, que bem contrasta com a morosidade do andamento dos trens e carros do Luso.

Cada terra com seu uso, diz o dictado, e é verdade.

Em Vizeu, nas grandes subidas como no caminho plano, os carros andam em desenfreada carreira. Muito commodo para os viajantes a quem agrada transportar-se rapidamente ao hotel; pouco perigoso para os transeuntes que não são muitos pelas ruas.

De hoteis o Mabilia é o melhor, o mais afamado; tem muito commodos aposentos e muito rasoavel mesa.

O aspecto de Vizeu é muito agradavel. Uma cidade aceiada, com um pequeno passeio arborizado, um vasto hospital com todos os melhoramentos dos mais modernos processos scientificos; os notabilissimos quadros do Grão Vasco a vêr na Sé; a interessante cava do Viriato, merecem bem uma visita e entretem um dia.

Alem d'isso o povo de Vizeu é, em geral, muito atencioso e as mulheres são deveras bonitas. Tanto basta para o viajante dar por bem empregado um dia que ali passe.

Os arredores facultam apreciaveis passeios, um dos quaes, pela estrada de Mangualde apreciei devidamente, visto que por ella regressei á linha ferrea da Beira, graças ao singular horario dos comboios da linha de Vizeu que não permitem que d'esta cidade se siga directamente em sentido ascendente, isto porque só duas vezes por semana ha comboio em relação com o da Beira, e ainda assim só com o da tarde que vae só até Mangualde. Nos dias em que este comboio é prolongado até Guarda, não se realiza o comboio de Vizeu a Santa Comba.

Verdade seja que, sendo Vizeu apenas a 20 kilometros pela estrada da estação de Mangualde e a 94 kilometros por caminho de ferro, comprehende-se bem que este não pôde fazer competencia á viação ordinaria, nem em tempo que, pela estrada, são 2 horas e meia, e por via ferrea seriam pelo menos 4, nem em preço, que é de 500 réis na diligencia, o que para o caminho de ferro daria 5 réis por kilometro.

## Associação dos empregados de caminhos de ferro

Do relatorio da gerencia d'esta associação, respectivo ao anno economico de 1891-1892 vamos extrahir alguns apontamentos de todo o ponto interessantes para a apreciação do seu estado de prosperidade e dos serviços que ella presta aos seus associados, que são em numero proximo de 1:500, tendo, só no ultimo anno, entrado 316 socios novos.

Desde a sua fundação a associação tem pago de subsidio 18:533\$920 réis, sendo 17:488\$620 por doença, 660\$300 por desemprego, 79\$000 para banhos e réis 306\$000 para funeraes.

A conta de receita e despesa durante o anno accusa um movimento de 7:083\$355 réis dos quaes 4:448\$200 foram abonados em subsidios, 2.221\$925 gastos em despesas geraes, incluindo ordenados a medicos e empregados menores, ficando um saldo de 413\$230 para o anno corrente.

O balanço em 30 de junho apresenta os seguintes resultados:

### Activo

|                           |                      |            |
|---------------------------|----------------------|------------|
| CAIXA                     | Séde.....            | 670\$295   |
|                           | Minho e Douro.....   | 2\$555     |
|                           | Figueira .....       | 136\$595   |
|                           | Guimarães.....       | 54\$175    |
| DEPOSITOS                 | Monte-pio Geral..... | 1:230\$020 |
|                           | Caixa Económica..... | 940\$085   |
| Mobilia e Utensilios..... |                      | 407\$910   |

### QUOTAS E DIPLOMAS EM COBRANÇA

|                    |            |
|--------------------|------------|
| Séde.....          | 290\$000   |
| Minho e Douro..... | 97\$000    |
| Beira Alta.....    | 35\$000    |
| Porto á Povoa..... | 23\$000    |
| Guimarães.....     | 11\$500    |
|                    | 3:898\$135 |

### Passivo

|                                    |            |
|------------------------------------|------------|
| Fundo permanente.....              | 2:733\$725 |
| Fundo disponivel.....              | 300\$000   |
| Móbilia e utensilios.....          | 407\$910   |
| Quotas e diplomas em cobrança..... | 456\$500   |
|                                    | 3:898\$315 |

## Viação electrica

Em Inglaterra, uma commissão mixta de senadores e deputados, está elaborando um relatorio ácerca dos carros electricos em geral, para o que foram consultados todos os electricistas eminentes.

D'aquelle relatorio deduz-se uma victoria completa para os caminhos de ferro electricos de todas as classes.

O general Hutchinson, consultado ácerca do maximo de declive a que se pôde chegar com a tracção electrica, diz muito claramente que viu linhas com rampas de 7,5 %, as quaes eram vencidas sem inconveniente algum. Mr. Preece, electricista da direcção dos correios, sendo interrogado ácerca da lentidão com que se adoptava a tracção electrica em Inglaterra, respondeu que, visto o desenvolvimento que nos Estados Unidos estavam dando a este sistema, só podia attribuir-a a um estado de estacionamento que condemnava; porém que a Inglaterra parecia querer sair d'esse lethargo em que jazia, e que d'isso era prova o carro electrico es-

tabelecido em Leeds, onde encontrará um modelo do que são as linhas americanas.

Mr. Preece chamou a attenção para a actividade com que d'este assumpto se trata nos Estados Unidos. N'este paiz, diz o sabio electricista, o primeiro caminho de ferro electrico foi inaugurado em 1884 e actualmente ha já 436 linhas com 5:851 carruagens-motoras, o que demonstra positivamente o bom resultado da sua exploração.

E' curioso que este sistema de locomocão não tenha até hoje causado n'aquelle paiz uma unica morte, ao passo que só em New-England os carros de vapor produziram 5:241 mortes, entre viajantes e empregados do movimento.

Diz Mr. Preece que o grande desenvolvimento que este ramo tem adquirido nos Estados Unidos é em grande parte devido á necessidade que ali ha d'este genero de linhas, em virtude do enorme movimento que existe entre as cidades e os seus arredores.

Ali não se conhecem prescrições municipaes e os engenheiros são eminentemente praticos. Se um projecto de viação offerece garantias de conveniencia, não se tem em conta a questão de esthetica, para nada absolutamente.

Os cabos aereos, que na Europa são motivo de reluctancia, são nos Estados Unidos uma demonstração de progresso e civilisação. Os cabos subterraneos, estão totalmente banidos.

Em Inglaterra, está-se installando actualmente, entre Hammersmith e New Road, um carro com cabo subterraneo, do sistema Lineff, com esperança de bom resultado, não obstante os inconvenientes que este sistema apresenta, especialmente no que toca á despesa.

Mercece toda a attenção este assumpto e visto que quasi todos os paizes da Europa e alguns da America introduziram nas suas linhas o sistema de tracção electrica, cujas vantagens ficam ligeiramente esboçadas, não seria inopportuno que no nosso paiz, cujo solo é geralmente accidentado e por isso se presta a experiencias d'este genero, se fizesse um estudo serio e profundo n'este sentido, que permittisse avaliar a realidade d'essas vantagens, que ainda assim estamos longe de pôr em duvida.

## Publicações recebidas

**Christophe Colombe et La Rabida, par Germond de Lavigne.** — O nosso excellente collega da *Gazette des Eaux*, o erudito auctor dos *Guias de Hespanha e Portugal*, não despresou o ensejo das festas, que a nossa peninsula agora commemora, para lhe dirigir uma amabilidade, publicando na *Revue Bleue*, e em folheto, um primoroso estudo sobre o grande navegador e o convento que lhe deu guarida, á sua entrada em Hespanha.

Conhecedor profundo da topographia peninsular, o sr. De Lavigne combate a affirmação de que o grande navegador desembarcasse n'uma praia selvagem, proximo de Palos, provando que elle deve ter ido por terra, por Beja, Mertola e Alcoutim.

Interessantissimo este trabalho, a que só temos que observar que a phrase *sollicité par le Portugal* é menos verdadeira, infelizmente, para os nossos creditos. Bem ao contrario. Foi em Portugal que no espirito de Colombo mais se arreigou a aspiração de descobrir o caminho da India pelo occidente; fallando com um pescador portuguez, que, perdido no alto mar, avistou ter-

ra desconhecida, e veiu referir esta sua aventura a Colombo, foi que este se determinou a emprehender a arriscada travessia do Atlântico, proesa que ofereceu a Portugal, e que o nosso rei D. João II *recusou*, fundando-se no parecer dos seus conselheiros.

O nosso velho e bom amigo refere-se, repetidas vezes, no seu trabalho, às descobertas dos portugueses, e ao nosso grande infante D. Henrique, cuja estatua, que a Sociedade de Geographia de Lisboa projecta erigir sobre o promontório de Sagres, a par da de Colombo, que será levantada no porto de Huelva, o sr. De Lavigne denomina *La véritable glorification des deux illustres navigateurs*.

Agradecemos, mais que o folheto que amavelmente nos ofereceu, a amizade provada d'este distinto confrade por tudo quanto é portuguez.

**Jornal de Minas.** *Publicação quinzenal.* — Começou a publicar-se esta nova folha, que vem indubitavelmente prestar grandes serviços á industria a que se dedica, e que não tinha, até hoje, um órgão na imprensa. A redacção é na rua Serpa Pinto, n.º 11.

Desejamos longa e prospera vida ao novo collega.

### Choque de comboios na estação de Sheerness Dockyard (Inglaterra)

A respeito das causas que produziram este desastre, de tão graves consequências, é interessante reproduzir o seguinte extracto do relatório do major Marindin.

Por elle se vê como o funcionamento dos freios de ar comprimido é ericado de inconvenientes, e de tão sérias consequências como o que originou este desastre, para o qual bastou o mais natural esquecimento de uma das prescrições do regulamento:

As recomendações que seguem são tiradas das instruções relativas ao emprego do freio Westinghouse, na rede do *London, Chatham and Dover Railway*.

«Os machinistas devem sempre assegurar-se de que a ligação das mangueiras de borracha entre a máquina e o comboio está feita convenientemente, e que as torneiras collocadas no encanamento geral estão abertas, à excepção da de traz do ultimo veículo com freio.

«A' chegada ás estações e aos entroncamentos, em que é necessária a paragem, e enquanto manobra para collocar a máquina deante do comboio a rebocar, o machinista não se deve fiar no freio continuo, mas regular a velocidade da sua máquina, assim de que a simples applicação do freio de mão sobre a locomotiva ou o tender, baste para parar o comboio ou a máquina.

«Antes de deixar uma estação, ou depois de ter juntado, sejam veículos, ou seja uma outra máquina a um comboio em transito, o conductor do *fourgon* da cauda deve assegurar-se de que as ligações das mangueiras de borracha estão convenientemente feitas, e que as torneiras collocadas no encanamento geral, excepto a de traz do ultimo veículo, estão abertas em toda a extensão do comboio, fazendo do seu *fourgon* uma applicação dos freios e examinando se elles foram desapertados pelo machinista.

«Durante a formação dos comboios, os agulheiros e os carregadores, depois de terem ligado as mangueiras entre os veículos, devem sempre abrir as torneiras do encanamento geral, excepto a de traz do ultimo veículo com freio; estes agentes devem sempre fechar as torneiras antes de desligar os tubos.»

#### Conclusões do relatório (Extracto)

Immediatamente depois do choque foi averiguado que as torneiras dos tubos de ligação entre a máquina e a primeira carruagem tinham ficado fechadas, de forma que, quando o freio de ar comprimido foi aplicado, não produziu o seu efeito senão sobre as rodas da locomotiva, sobre as quais actuava já o freio de mão.

A experiência demonstra que, não obstante os regulamentos, os machinistas dos comboios munidos de freios continuos, fiam-se nesses freios para fazerem parar os comboios nas estações, quer chegando a elas com uma velocidade demasiada, quer, como n'este caso, avançando muito longe antes de tomarem as precauções necessárias para produzir a paragem; e se uma estricta obediencia aos regulamentos não se pôde obter, a unica medida de segurança a tomar é impedir o emprego dos freios continuos nas estações, a menos que uma paragem urgente se torne indispensável.

### Hotel internacional

Vários collegas, em longas notícias encomiasticas, descrevem este novo estabelecimento que dizem ter visitado.

Não lhes seguimos o exemplo porque entendemos que tendo aquella casa sido franqueada á visita do público que o solicitasse, não era á imprensa que competia ir *pedir* licença para a visitar, mas ao agente da companhia em Lisboa que corria o dever de delicadeza de a convidar para isso.

Não o entendeu assim esse agente, está no seu direito, como os nossos collegas o estão em despender amabilidades com quem não as aprecia nem as merece.

### Industrias novas

Em conformidade com o decreto de 30 de setembro ultimo foram já apresentados na repartição da industria, do ministerio das obras publicas os seguintes requerimentos pedindo patentes de introdução de novas industrias, pedidos que são todos por 10 annos.

Por este resultado que é só o dos primeiros dias, se aprecia já a proficuidade da medida sabemente tomada pelo sr. ministro das obras publicas e que não sabemos a que attribuir não fosse tomada já nos ultimos annos, desde que um movimento sympathico á restauração do trabalho nacional se operou no paiz.

É com leis d'este alcance que os ministros se tornam uteis á nação e merecedores do reconhecimento d'esta, por serviços revelantes.

Empreza vidreira lisbonense.—Introdução do fabrico de loiça e utensílios de ferro esmaltado.

Antonio Theophilo Moreira Rato.—Fabrico de cimento artificial de Portland por via humida ou secca.

Alfredo Malaquias Correia Lage.—Fabrico de ferraduras e cravos para ferrar.

Estevão José de Sousa.—Transformar barras de chumbo em laminas do mesmo metal.

Alfredo Julio de Brito e Cunha.—Fabrico de chloreto de cal.

José Rodrigues Pires.—Fabrico de setins de lã e setins de algodão.

Antonio Bracourt.—Fabrico de ferro fundido, laminagem do mesmo, fabricação e laminagem de aço.

João Cândido de Moraes.—Fabrico por máquinas de limas e grozias de todas e quaisquer dimensões e formas, usadas na industria.

Caetano de Campos Andrade.—Tratamento completo dos minérios de ferro da respectiva zona do Alemtejo.

Alvaro Gomes de Sá.—Fiação mecanica a vapor de linhos diversos pelos sistemas allemão e belga, applicável ao fio de embolagem, fio do norte, fio de vela e fio de sapateiro.

Antonio Ramos Pinto.—Calçado feito a vapor, segundo o sistema adoptado em França e na Alemanha.

Alfredo Ferreira Dias Guimarães.—Galões de lã, linhos, vulgarmente conhecidos por ligas de merino ou de alpaca.

José Ferreira Gonçalves.—Botões de matéria cornea (unha e chifre) de osso e de madreperola.

### Assembléa extraordinaria da Companhia Real

Está convocada para o ultimo dia d'este mes esta assembléa, que não pôde realizar-se no dia 1, seguindo á sessão ordinaria, por ser para ella preciso, em conformidade com o artigo 43.º dos Estatutos, a comparecência de metade do capital social, e o deposito de acções não ter atingido aquelle minimo.

Em virtude, pois, do artigo 35.º dos mesmos Estatutos, sendo esta assembléa segunda convocação, delibera com qualquer numero de accionistas presentes ou representados e possuidores de, pelo menos, cinqüenta accões.

O deposito pôde ser feito até hoje, 16.

A crise violenta porque a companhia tem passado torna de todo o ponto importantes as reuniões das suas assembléas geraes, e, não obstante, perdida tem ficado, para os concorrentes e para todos os que por estes assuntos se interessam, a curiosidade com que esperam sempre que, da discussão emprehendida ou das propostas apresentadas, saia uma solução d'essas enormes dificuldades que teem assoberbado a administração da principal companhia do paiz.

Razões da maior força se teem opposto á realização d'esse desejo de todos; impossibilidades invenciveis teem esterilizado os maiores esforços que, no intervallo d'uma a outra assembléa, teem sido empregados para resolver esta difícil situação.

Mas se até hoje o caminho não está de todo andado; se a estreita vereda em que uma successão de factos lamentaveis embrenhou os negócios da companhia, tem parecido mais longa do que o nosso desejo quizera que ella fosse, é certo que n'esse percurso de mau trilho se tem avançado sempre, e o sufficiente já, crêmos, para encontrar a méta em breve lapso de tempo.

Louvamo-nos, para esta crença na actividade, prudencia e tino com que ultimamente todos teem trabalhado para esse desejado fim.

Estamos em tempo de commemoações colombianas, e, por fundadas esperanças, contamos que os negócios da companhia estejam já no periodo comparável aos tres dias que o grande navegador pediu de espera aos seus marinheiros para lhes mostrar a terra promettida.

## Carteira dos Accionistas

### Companhia real dos caminhos de ferro Atravez d'Africa

*Sociedade anonyma de responsabilidade limitada*

Para os fins expressos no artigo 48.º dos estatutos são convidados os srs. accionistas a reunir-se no dia 10 de novembro proximo, ás doze horas do dia, na casa da companhia, rua de Bellomonte n.º 49.

Porto, 3 de outubro de 1892.—O primeiro secretario da assembléa geral, *Alvaro Allão Pacheco*.

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Não tendo as accções depositadas no prazo dos estatutos para a assembléa geral extraordinaria convocada para as duas horas da tarde do dia 1.º de outubro proximo futuro atingido o capital necessário para que nos termos dos mesmos estatutos possa constituir-se e funcionar: é a mesma assembléa geral extraordinaria convocada novamente, em conformidade com o art.º 35.º dos referidos estatutos, e com o Código Commercial Portuguez, a reunir-se na sede da companhia no dia 31 de outubro pelo meio dia, podendo então deliberar com qualquer numero de accionistas, e qualquer que seja o capital representado.

Os depositos das accções ao portador poderão effectuar-se nos termos do art.º 29.º dos estatutos até ao dia 16 inclusivè do mes de outubro proximo futuro:

Em Lisboa na séde da Companhia.

Pm Paris na Sociedade Geral do Credito Industrial e Commercial e no Crédit Lyonnais.

Em Londres na casa dos banqueiros Glin Mills Currie & C.º

Em Berlim no Banck für Handel und Industrie.

Lisboa, 28 de setembro de 1892.

## Boletim financeiro

*Lisboa, 15 de outubro.*

Esteve relativamente animada a quinzena que hoje finda, sobretudo pela alta progressiva, e que já se pôde considerar firme, do cambio do Brazil, que veiu desafogar bastante o nosso mercado, facilitando em condições mais favoraveis as operações commerciaes, tendo descido o agio do ouro, havendo grande offerta de papel cambial e realizando-se compras de cheques sobre Lon-

dres ao preço de 44 3/4 e 45, sobre Paris a 635, 633, 630, sobre Berlim a 262 e sobre Madrid a 940.

Como, porém, nem tudo pôde correr bem, accentuou-se na quinzena a diminuição das receitas aduaneiras, não só por causa das medidas sanitarias, que fizeram quasi paralysar o movimento de importação, mas tambem pelo exagero, que começa a ser reconhecido, de alguns artigos do nosso regimen pautal, que o commercio julga prejudiciaes aos seus interesses e que o obrigaram a um retrahimento completo na aquisição de alguns productos estrangeiros que tinham consumo nos nossos mercados, mas que não podem com o excesso dos direitos.

Parece que o governo, logo que estejam concluidos os trabalhos da commissão encarregada de estudar as causas da diminuição das receitas aduaneiras, formulará uma proposta de lei, que apresentará ás camaras, corrigindo alguns d'aqueles exageros. Bom será, no entanto, que, para fugir a um exagero, se não caia n'outro, isto é, que para favorecer os interesses do commercio se não vão prejudicar os da industria. Este trabalho deve ser feito com todo o tacto e prudencia, para não crear dificuldades.

Consta igualmente que o governo vai prorrogar o prazo para a conversão da dívida externa em interna, mas essa prorrogação só será decretada pelo parlamento sob proposta do sr. ministro da fazenda. Estes assumtos tem sido objecto de especiaes conversações nos círculos commerciaes e bolsistas, onde parece haver renascido a esperança de que a crise económica e financeira, que circula o paiz, se irá successivamente modificant de modo a assegurar, n'um breve lapso de tempo, o restabelecimento do nosso crédito e o equilíbrio das nossas finanças. Oxalá que esta esperança não possa ser illudida.

Vae reunir em Bruxellas a conferencia internacional monetaria, realizada por iniciativa do presidente dos Estados Unidos para tratar da questão do bimetalismo. Esta questão é importante e devia interessar-nos duplamente, não só com relação ao reino, mas tambem e sobretudo com respeito ás colónias, especialmente á India, porque se pensa em estabelecer na India Britannica o padrão de ouro, o que não pôde ser indiferente para a regularização do regimen monetario da India Portugueza. Portugal, porém, não terá alli um delegado technico.

\*  
As inscrições de assentamento que em 1 d'outubro estavam a 34,50 tem-se conservado firmes, os titulos da dívida externa consolidada (3 p. c.) tem regulado de 31,47 a 31,75, mas com limitada procura. As obrigações de 4 p. c. (com premios) alcançaram 15.000 réis firmes. As de 4 1/2 p. c. tiveram procura regular, havendo tambem operações nas de 4 p. c. mas de pouca importancia. As acções dos bancos mantiveram-se sem alteração sensivel, estando as do Banco de Portugal a 112.500, as do Lisboa & Açores a 90.000, as do Ultramarino a 47.000, as do Banco Commercial a 92.000 réis. Fizeram-se algumas operações em obrigações prediaes, especialmente de 6 p. c. a 89.000 réis. Melhorou um pouco a cotação das obrigações Loanda-Ambaca que ficam a réis 50.000.

\*  
Desde 6 do corrente que os titulos de emprestimos consolidados de 3, 4, e 4 1/2 p. c. (1888 e 1890) são entrados na Bolsa de Paris de dois modos diferentes, a saber:—Consolidados 3 p. c., *primeiro modo*: titulos com vencimento do 1.º de janeiro de 1892, isto é, com o coupon de julho de 1892 annexo;—*segundo modo*: titulos com vencimento de julho de 1892, isto é, com o coupon de julho separado, quer esses titulos sejam ou não estampilhados pelo pagamento do valor do terço d'esse coupon. Empréstimos de 4 1/2 p. c. de 1888 e 1889 e de 4 1/2 de 1890—*primeiro modo*: titulos com vencimento de outubro de 1891, isto é, com os coupons d'abril e outubro de 1892 annexos;—*segundo modo*: titulos com vencimento de outubro de 1892, isto é, sem os coupons de abril e outubro de 1891, quer esses titulos estejam ou não estampilhados pelo pagamento do valor do terço dos ditos coupons.

\*  
A questão industrial parece tender a renovar-se mais energica e decidida do que nunca. Os industriaes vendo demasiadamente demorada a solução definitiva da chamada questão das garrafas, reuniram hontem, resolvendo pedir ao governo que resolva de prompto a questão. A attitude dos industriaes, que tem sido n'esta conjunctura de uma correção exemplar, parece que se modificará, se o governo insistir em adiar interminavelmente a satisfação reclamada pelos interesses da industria nacional.

\*  
A opinião tem-se mostrado geralmente muito favorável no conjunto das reformas ultimamente decretadas pelo sr. ministro das obras publicas e relativas ao fomento agrícola. A imprensa mostra-se-lhes em geral favorável e nas classes interessadas, especialmente no assumto, o acolhimento não podia ser mais lisonjeiro para o sr. ministro das obras publicas em que todos reconhecem boa vontade e sinceridade no seu desejo de ser útil á agricultura portugueza.

J. F.

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

| BOLSAS          | TÍTULOS                             | 1892 — OUTUBRO — DIAS |        |       |        |     |       |       |     |        |        |        |        |        |        |   |
|-----------------|-------------------------------------|-----------------------|--------|-------|--------|-----|-------|-------|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---|
|                 |                                     | 1                     | 3      | 4     | 5      | 6   | 7     | 8     | 10  | 11     | 12     | 13     | 14     | 15     | —      |   |
| Lisboa . . .    | ACCÕES Comp. Real Portugueza . . .  | —                     | —      | —     | —      | —   | —     | —     | —   | —      | —      | —      | —      | —      | —      | — |
|                 | ” Ascensores mechanicos . . .       | —                     | —      | —     | —      | —   | —     | —     | —   | —      | —      | —      | —      | —      | —      | — |
|                 | OBRIG. Ascensores mechanicos . . .  | —                     | —      | —     | —      | —   | 9.200 | —     | —   | —      | —      | —      | —      | —      | —      | — |
|                 | ” Nacional . . .                    | —                     | —      | —     | —      | —   | —     | —     | —   | 18.500 | —      | —      | —      | —      | —      | — |
| Paris . . .     | ” Atravez d'Africa . . .            | —                     | 50.000 | —     | —      | —   | —     | —     | —   | —      | 50.000 | 50.000 | 50.000 | 50.000 | 50.000 | — |
|                 | ACCÕES Comp. Real Portugueza . . .  | 80                    | —      | 80    | 80     | —   | 80    | 80    | 85  | 85     | 82     | —      | —      | —      | —      | — |
|                 | ” Madrid-Caceres-Portugal . . .     | —                     | —      | —     | —      | —   | —     | 47,50 | —   | —      | —      | —      | —      | —      | —      | — |
|                 | ” Norte de Espanha . . .            | —                     | —      | —     | —      | —   | —     | —     | —   | —      | —      | —      | —      | —      | —      | — |
| Londres . . .   | ” Madrid-Zaragoza-Alicante . . .    | —                     | —      | —     | —      | —   | —     | —     | —   | —      | —      | —      | —      | —      | —      | — |
|                 | ” Andaluzes . . .                   | —                     | —      | —     | —      | —   | —     | —     | —   | —      | —      | —      | —      | —      | —      | — |
|                 | OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .  | 102,50                | 105    | 104   | 107,50 | 106 | 107   | 109   | 114 | 114    | 110,75 | 113    | 112    | —      | —      | — |
|                 | ” Madrid-Caceres-Portugal . . .     | 136                   | 136    | —     | 136    | 136 | —     | 137   | 137 | 137    | 137,62 | 138    | 138    | —      | —      | — |
| Amsterd . . .   | ” Norte Espanha 1.ª hypotheca . . . | 344                   | 344    | 342   | 344    | 333 | 335   | —     | —   | —      | —      | —      | —      | —      | —      | — |
|                 | ” Atravez d'Africa . . .            | —                     | —      | —     | —      | —   | —     | —     | —   | —      | —      | —      | —      | —      | —      | — |
|                 | ” C.ª da Beira Alta . . .           | —                     | —      | —     | —      | —   | —     | —     | —   | —      | —      | —      | —      | —      | —      | — |
|                 | ” Atravez d'Africa . . .            | —                     | —      | —     | —      | —   | —     | —     | —   | —      | —      | —      | —      | —      | —      | — |
| Bruxellas . . . | ” Atravez d'Africa . . .            | 44,25                 | —      | 41,75 | —      | 42  | —     | 40    | —   | 41,87  | —      | 42     | —      | —      | —      | — |
|                 | ” Companhia Real 4 1/2 0/0 . . .    | —                     | —      | —     | —      | —   | —     | —     | —   | —      | —      | —      | —      | —      | —      | — |

## Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

| Linhas  | Período de exploração | RECEITAS NO PERÍODO |         |                 |            |        |                 | DESDE 1 DE JANEIRO |             |                 |               |            |                 | Totaes     |      | Diferença a favor de |
|---|-----------------------|---------------------|---------|-----------------|------------|--------|-----------------|--------------------|-------------|-----------------|---------------|------------|-----------------|------------|------|----------------------|
|   |                       | 1892                |         |                 | 1891       |        |                 | 1892               |             |                 | 1891          |            |                 | 1892       | 1891 |                      |
|   |                       | Kil.                | Totaes  | Kilo metri- cas | Kil.       | Totaes | Kilo metri- cas | Kil.               | Totaes      | Kilo metri- cas | Kil.          | Totaes     | Kilo metri- cas | 1892       | 1891 | Réis                 |
| COMPANHIA REAL                                | Antiga rede           | 17 23               | Setemb. | 690             | 62.672:000 | 90:828 | 690             | 69.103:850         | 100:450     | 2.024.084:000   | 2.089.093:030 | —          | —               | 68.009:030 | —    |                      |
|   | enova não garantida.  | 24 30               | ”       | ”               | 62.755:000 | 90:949 | ”               | 71.209:310         | 103:204     | 2.083.839:000   | 2.160.302:340 | —          | —               | 76.463:340 | —    |                      |
|   | Nova rede garantida.  | 17 23               | Setemb. | 334             | 7.192:000  | 21:532 | 334             | 9.915:000          | 29:685      | 193.081:000     | 160.365:000   | 32.716:000 | —               | —          | —    | —                    |
|   | —                     | 24 30               | ”       | ”               | 7.103:000  | 21:266 | ”               | 9.585:000          | 28:697      | 200.184:000     | 169.950:000   | 30.234:000 | —               | —          | —    | —                    |
| Sul e Sueste . . .                            | —                     | 9 15                | Setemb. | 475             | 17.947:670 | 37:784 | 475             | 18.812:550         | 39:689      | 506.888:640     | 513.222:360   | —          | —               | 6.333:720  | —    |                      |
|   | —                     | 16 22               | ”       | ”               | 14.158:990 | 29:808 | ”               | 17.343:480         | 36:512      | 521.047:630     | 530.565:840   | —          | —               | 9.518:210  | —    |                      |
|   | —                     | 23 29               | ”       | ”               | 15.682:755 | 32:174 | ”               | 19.094:055         | 40:198      | 536.730:385     | 549.659:895   | —          | —               | 12.929:510 | —    |                      |
|   | —                     | 12 18               | Agosto  | 353             | 18.797:592 | 53:250 | 353             | 23.404:677         | 65:083      | 544.340:287     | 555.454:913   | —          | —               | 14.414:626 | —    |                      |
| Minho e Douro . . .                           | —                     | 19 25               | ”       | ”               | 22.769:256 | 64:502 | ”               | 19.089:855         | 54:078      | 564.109:543     | 574.544:768   | —          | —               | 10.435:225 | —    |                      |
|   | —                     | 26 1                | Setemb. | ”               | 19.020:450 | 53:882 | ”               | 18.749:228         | 53:027      | 583.129:993     | 593.293:996   | —          | —               | 10.164:003 | —    |                      |
|   | —                     | 30 5                | Agosto  | 253             | 5.332:855  | 21:078 | 253             | 5.302:736          | 20:959      | 152.974:363     | 187.782:501   | —          | —               | 34.808:138 | —    |                      |
|   | Beira Alta . . .      | 6 12                | ”       | ”               | 6.278:452  | 24:816 | ”               | 6.405:274          | 24:132      | 159.252:815     | 193.887:775   | —          | —               | 34.634:960 | —    |                      |
| Nacional (Mi-<br>randella e Vi-<br>zeu) . . . | 13 19                 | ”                   | ”       | 5.490:293       | 20:545     | ”      | 4.501:438       | 17:792             | 164.443:108 | 198.389:243     | —             | —          | 33.946:405      | —          |      |                      |
|   | 26 1                  | Setemb.             | 105     | 1.293:045       | 12:314     | 105    | 1.442:890       | 13:744             | 40.686:480  | 40.940:444      | —             | —          | 223:931         | —          |      |                      |
|   | 2 8                   | ”                   | ”       | 1.615:847       | 15:389     | ”      | 1.481:919       | 14:413             | 42.302:327  | 42.392:330      | —             | —          | 90:003          | —          |      |                      |
|   | —                     | —                   | ”       | —               | —          | —      | —               | —                  | —           | —               | —             | —          | —               | —          | —    |                      |
| Guimarães . . .                               | 5 11                  | Agosto              | 34      | 4.338:220       | 39:539     | 34     | 4.363:233       | 40:095             | 38.593:984  | 38.401:967      | 194:017       | —          | —               | —          | —    |                      |
|   | 12 18                 | ”                   | ”       | 4.443:530       | 42:456     | ”      | 4.487:415       | 43:738             | 40.039:544  | 39.889:082      | 150:432       | —          | —               | —          | —    |                      |
|   | 19 25                 | ”                   | ”       | 4.487:275       | 43:743     | ”      | 4.241:645       | 36:518             | 41.526:789  | 41.430:727      | 396:062       | —          | —               | —          | —    |                      |
|   | —                     | —                   | ”       | —               | —          | —      | —               | —                  | —           | —               | —             | —          | —               | —          | —    |                      |
| Norte de Hespanha . . .                       | 16 22                 | Setemb.             | 2803    | 2.724:739       | 972        | 2803   | 4.686:724       | 602                | 51.756:256  | 52.082:844      | —             | —          | 326:588         | —          |      |                      |
|   | 23 29                 | ”                   | ”       | 1.745:847       | 612        | ”      | 1.675:482       | 598                | 53.472:403  | 53.758:326      | —             | —          | 286:223         | —          |      |                      |
|   | —                     | —                   | ”       | —               | —          |        |                 |                    |             |                 |               |            |                 |            |      |                      |

Patentes de invenção, cujos prazos de concessão terminaram no mez de julho de 1892

**José Joaquim Gomes** — Barca volante para a pesca da sardinha — 19 de julho de 1892.

**Alfredo Eduard Erik** — Aperfeiçoamentos das machinas de escrever — 7 de julho de 1892.

**Clemente Ader** — Novo sistema de recepção dos signaes electricos, telegraphicos, denominado «Phono-signal» — 28 de julho de 1892.

## Linhos portuguezas

**Mormugão.** — Na semana que terminou em 10 de setembro ultimo rendeu esta linha ferrea 2:204.800 réis ou 5:512 rupias, isto é, menos 836.600 réis ou 2:092 rupias do que em igual periodo do anno anterior.

O rendimento do trafego foi de 4:858 e o de passageiros de 654 rupias.

Numero de trans-milhas, 1:562.

**Beira Alta.** — Além das medidas sanitarias que durante o estio manda pôr em practica nas estacões da sua linha, ordenou esta companhia, por circular ha dias distribuida, a adopção de rigorosas medidas preventivas contra a possivel invasão do cholera morbus no nosso paiz, mandando proceder a escrupulosa limpeza nos edificios das estacões e estabelecendo o cumprimento dos necessarios preceitos hygienicos ao seu pessoal.

**Mais dois ascensores.** — O nosso bom amigo o distinto engenheiro, sr. Raul Mesnier de Ponsard requereu á camara, para si ou para a empreza que formar, concessão por 99 annos, para construir e explorar um elevador destinado ao transporte de passageiros e volumes, entre o nivel da rua Nova do Carmo e o largo do Carmo, proximo á entrada do actual museu archeologico.

O elevador constará d'uma torre metalica, ocupando um rectangulo de 3 metros de largo por 6 de comprimento, situado no alto das escadinhas de Santa Justa; comunicando no alto, por uma passagem metalica, com o pateo ajardinado que está situado no largo do Carmo, passando sobre predios da rua Nova do Carmo.

Tambem foi pedida concessão da camara municipal pelo sr. Ramiro de Seixas Trindade para um elevador, que, partindo do largo dos Torneiros, seguirá ao largo dos Caldas, Chão de Loureiro, largo do Marquez de Tancos, ruas do Milagre de Santo Antonio e de S. Bartholomeu, indo findar no largo do Chão da Feira, enquanto não estiver aberta a comunicação do largo do Castello para o largo do Menino de Deus, onde definitivamente deve terminar.

**Caminho de ferro de Leixões.** — Por despacho ministerial de 10 do corrente, foi nomeada uma commissão de engenheiros, composta dos srs. João Pedro Tavares Trigueiros, director da exploração dos caminhos de ferro do sul; conselheiro Augusto Cesar Justino Teixeira, director da exploração dos caminhos de ferro do Minho e Douro; e Antonio Ferreira de Araujo e Silva, director das obras publicas do districto do Porto, afim de que, examinando o caminho de ferro de Leixões a S. Gens, informe se esta via pôde, sem inconveniente, ser utilisada pela Companhia do Caminho de Ferro do Porto á Povoa e Famalicão, no serviço de passageiros para Mattosinhos e Leca, nos termos das condições de licença datada de 16 de novembro do anno passado.

## Linhos hespanholas

**Elgoibar a San Sebastian.** — Está já completamente terminada a seccão de Elgoibar a Deba, e quasi concluida a de San Sebastian a Zárauz.

Em breve começará o assentamento da via na primeira d'aqueleas seccões e serão transportados a San Sebastian os carris correspondentes á seccão d'esta cidade a Zárauz, os quaes se acham depositados em Bilbao.

N'este ponto estão já duas das locomotivas que hão de fazer o servico da linha, as quaes são as maiores que se tem construido para via de um metro, sendo o seu peso de 35 toneladas e podendo adquirir uma velocidade de 55 kilometros por hora.

**Linha do Cantabrico.** — Em assembleia geral d'accionistas, foi auctorizado o Conselho de Administração do caminho de ferro cantabrico a emitir, quando o julgue necessário, obrigações hypothecarias de quinhentas pesetas cada uma até ao numero de 6:500, ou seja um total de 3.250:000 pesetas, á medida que as necessidades dos trabalhos o exijam, sendo preferidas para a distribuição d'essas obrigações os accionistas que as requisitarem.

**O caminho de ferro electrico de Madrid.** — Foi concedida pela camara, pelo periodo de 99 annos, a construcção e exploração d'um caminho de ferro subterraneo electrico, de via reduzida, comprendendo, no perimetro de Madrid, os seguintes trajectos :

- 1.º Da estação do Norte á do Meio dia, passando pela Puerta del Sol;
- 2.º Do viaducto de Segovia á Praça de Touros;
- 3.º Da porta de Toledo ao Hypodromo;
- 4.º Do bairro de Salamanca ao de Arguelles.

Estes diferentes percursos serão subterraneos, salvo para a travessia da rua de Segovia, onde será construido um viaducto.

Os trabalho deverão começar no anno immediato ao da assinatura da concessão, e terminar nos seguintes prazos: oito annos para as instalacões hydro-electricas e primeira seccão, quatro annos para cada uma das restantes seccões.

**Serra de Alhamilla.** — Deve começar dentro em pouco a construcção da ponte sobre o rio Andaráx para a passagem d'este caminho de ferro. A ponte será assente sobre doze pilares.

**De Madrid a Barcelona.** — As obras d'esta linha ferrea continuam com rapidez relativa, tendo-se ultimamente perfurado os tunneis de 1.200 e 1.400 metros. Até meiado de outubro de 1893 ficará aberto outro tunnel de 1.300 metros.

**Plasencia a Astorga.** — Com destino a esta linha chegaram a Malpartida de Plasencia cinco locomotivas e cincuenta wagons plataformas.

A via está assente até Hervás, e, se os trabalhos não paralysarem em novembro, é provavel que em maio do proxims anno cheguem áquella cidade os comboios de trabalho e que a exploração das seccões de Plasencia e Béjar a Salamanca se inaugurem em setembro.

**Grande Central.** — Como annunciamos no nosso ultimo n.º, deve ter-se reunido hontem a assembleia geral extraordinaria d'esta companhia, afim de tratar da sua liquidação, transferencia ou cessão das suas linhas.

**De Santander a Solares.** — Na imprensa de Bilbao agita-se a questão do prolongamento da linha de Santander a Solares até Bilbao.

O caminho de ferro de Santander a Solares tem dado, desde a sua inauguração em 3 de março ultimo, um resultado excellente.

O numero de viajantes que transportou até 3 d'agosto sóbe a 224.300, o que mais que justifica o calculo de 300:000 viajantes por anno, feito pelo Conselho d'Administração aos accionistas antes de começarem os trabalhos de construcção.

O seu prolongamento até Bilbao calcula-se que daria os mais lisongeiros resultados, por isso que todos os viajantes que do norte se dirigem a Santander evitariam uma volta muito longa e faticante, por Miranda e Burgos.

**De Valladolid a Ariza.** — Comecaram no 1.º d'agosto as expropriações para o estabelecimento da linha de Valladolid a Ariza, as quaes deverão estar terminadas no prazo de dois meses.

E' grande a importancia d'esta linha, porque, entroncando com as linhas de Ariza a Barcelona, estabelecerá assim uma via directa de comunicação entre a Castella e a Catalunha.

## Linhos estrangeiras

### FRANÇA

Mr. Guillemet, deputado da Vendee, enviou ao ministro das Obras Publicas uma petição, assignada por 800 industriaes e negociantes de Paris, Chartres, Caen, Rouen, Orleans, etc., protestando contra a má vontade manifestada pelas companhias, em reembolsarem as diferenças da má applicação das tarifas.

Estes negociantes pedem que as companhias sejam obrigadas a restituir amigavelmente as sommas percebidas a mais, pelo menos quando o pedido lhes é feito pelos interessados.

Pedem, além d'isso, ao ministro de prescrever um exame mais conscientioso das reclamações, fazendo as submeter ao viso da fiscalisação, e finalmente de fixar um prazo maximo de tres ou quatro mezes para a restituição das sommas assim reclamadas.

## ALLEMANHA

Uma nova linha estratégica alemã.—Os trabalhos de construção d'uma nova linha estratégica, ligando Carlsruhe a Lorena, vão brevemente começar. A despesa será repartida entre o Império e o Gran-Ducado de Baden. O governo do Gran-Ducado já votou 12 e meio milhões e despendeu, alem d'isso, cerca de outro tanto para as modificações a fazer na rede existente.

A nova linha de via dupla, necessita de uma ponte sobre o Rheno, que custará cerca de 5 milhões. A construção d'este caminho de ferro estratégico estará concluída em 1895.

## INGLATERRA

O *Railway News* publica uma lista dos representantes de companhias de caminhos de ferro, que vão tomar assento no novo parlamento.

Por esta lista vê-se que o Midland e o Manchester-Sheffield são representados cada um por tres membros, o North-Eastern e o South-Western por dois, e o Great-Northern, o South-Eastern, o Brighton, o Lancashire e Yorkshire e o Metropolitano por um. Cada uma das principais companhias escocesas envia um director a Westminster, mas os caminhos de ferro irlandeses não tem senão tres representantes e as maiores companhias não tem nenhum.

Se se juntar aos cincuenta e seis nomes que compõem a lista, os cincuenta directores de companhias, que tem assento na câmara dos lords, chega-se á cifra respeitável de 106 representantes de caminhos de ferro, no parlamento.

## RUSSIA

Acaba de se inaugurar uma linha de via reduzida, de 33 verstes no prolongamento da margem direita do Neva, a partir de Okhta e terminando na aldeia de Yrinovka, a 10 verstes do lago Ladoga. Esta linha, puramente industrial, importou em 11:000 rublos por verste, ou sejam 363:000 em todo o trajecto.

## SYRIA

Jerusalém acaba de ser dotada tambem de um caminho de ferro.

A apparição da locomotiva causou, como era natural, uma extraordinaria admiração aos habitantes da cidade santa.

Alguns, ao verem a facilidade com que a machina se poe em movimento, sem conhecerem nem verem qual o motor que o occasionava, pretenderam que Satanaz se occultara dentro d'ella, e um grupo d'arabes, que se havia approximado da locomotiva, recuou, espavorido, ao ouvir-lhe o silvo, exclamando :

—*Ma scha Allah!* Que Allah nos proteja.

## REPUBLICA ARGENTINA

A construção do *Transandino*, linha que deve atravessar a cordilheira dos Andes e ligar Buenos-Ayres com Valparaiso, avança rapidamente. Em Mendoza, o *Transandino* encontra-se com a grande arteria que d'esta cidade vai a Buenos-Ayres por San-Luis, Villa-Mercedes. Até a fronteira chilena, o *Transandino* percorre uma distancia de 175 milhas inglezas, passando por Us-pallata, Punta-de-las-Vacas e Puente-del-Inca. Depois de franquear a cordilheira dos Andes, desce o territorio chileno por Jun-cal até Santa-Rosa. A linha Transandina chilena mede 65 milhas inglezas; 40 já estão construídas e abertas á exploração.

Das 175 milhas que formarão o total do *Transandino* argentino, 140 estão já construídas e exploradas. Calcula-se estarem terminados os trabalhos no proximo anno, sendo a nova linha inteiramente aberta á exploração, e podendo-se franquear as 1122 milhas, que separam Buenos-Ayres de Valparaiso, em cerca de quarenta e oito horas. Actualmente são precisas trinta e cinco e meia horas para ir de Buenos-Ayres a Mendoza, oito para ir de Mendoza a Punta-de-las-Vacas (ponto onde agora termina a exploração do *Transandino*); dez horas de carruagem ou a cavalo através a cordilheira para alcançar o outro troço explorado da linha chilena. N'este ponto da linha, está-se a quatro horas de caminho de ferro de Valparaiso. Avalia-se a diferença de nível entre Mendoza e o ponto mais elevado da nova linha em mais de 3:000 metros. M. Dominico, inspector do conselho nacional dos caminhos de ferro do Argentino, participou á Companhia Ingleza que tem de empregar blocos de granito com o peso minimo de 800 kilogrammas, para proteger a linha contra as cheias do rio Mendoza, nos terrenos baixos.

## Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Assembléa geral do 1.º de outubro de 1892

## RELATORIO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

RAMAL DE SANTA APOLONIA A BEMFICA..... 107:706 \$172

Esta despesa comprehende a conclusão da ligação d'este ramal com a linha de Leste em Braço de Prata, trabalhos d'esta estação e apeadeiros para o serviço dos tramways.

A parte d'este ramal entre Chellas e Braço de Prata foi aberta á circulação em 6 de setembro de 1891, e não obstante, para maior simplicidade das contas, entrou n'esse mesmo anno na conta geral da exploração.

LINHA URBANA..... 157:331 \$280

Comprehende a despesa com o annexo da estação Central que, em 1891, importou em 69:260 \$203 réis.

Para a conclusão e aproveitamento d'este edificio como hotel terminus, foi celebrado um contracto em data de 21 de julho de 1891 com a companhia internacional dos wagons-lits, e brevemente estará aberto ao publico este grande e confortável estabelecimento, que será a muitos respeitos notável e sem duvida o melhor da peninsula. Situado no centro e na parte mais elegante da capital dará aos viajantes commodidades que até agora se não encontravam em Lisboa, e achando-se em contacto com a principal estação dos caminhos de ferro portuguezes e em comunicação directa com a gare, facilitará certamente o movimento de passageiros nas nossas linhas.

Como sabeis o estabelecimento de hoteis e restaurantes confortaveis nas estações de caminhos de ferro é considerado, por todas as companhias que exploram importantes redes de caminhos de ferro, como um meio efficaz de promover o augmento das relações commerciaes entre as povoações servidas pelas linhas ferreas, e por isso se dá em toda a parte a maior attenção a este assumpto, procurando obter-se, como parte integrante das estações, edificios apropriados a esse fim, e considerando-se até as despezas de construção de tais edificios como de primeiro estabelecimento dos próprios caminhos de ferro.

Pelos contractos de construção e de aluguer, que foram feitos com a mencionada sociedade e que vão annexos nos documentos n.º 28 a 30, nada terá a nossa companhia que desembolsar pela conclusão do edificio — cuja despesa d'últimação foi ajustada por 105 contos. A renda annual é de 9 contos de réis por 19 annos. Ha tambem participação nos lucros que não pode ser inferior a 9 contos annuaes. A renda e a participação nos lucros (18 contos) servem de annuidade para amortiscação do capital de 105 contos. Amortisado este, teremos uma receita efectiva de 18 contos.

RAMAL DE CASCAES..... 75:307 \$092

N'esta quantia estão incluidos todos os trabalhos de conclusão da 2.ª via entre Estoril e Cascaes, e todas as despesas de estabelecimento da parte comprehendida entre Pedrouços e Alcantara-terra, a que está já ligado este ramal por uma via que se pode considerar definitiva.

A importancia levada em 1891 ás despesas de estabelecimento pelos trabalhos executados nas linhas que figuram na conta da exploração e gastos geraes, incluindo a linha urbana e o ramal de Cascaes que entraram n'esse anno na conta de construção é de réis. Em 1890 foi de réis.....

903:439 \$144

1.156:109 \$194

Diferença a menos em 1891.....

2.52:671 \$050

## Obras do Tejo.

N'estas obras despendeu-se no ultimo anno em construções e gastos geraes a quantia de réis.....

280:711 \$000

Os trabalhos consistiram na continuação do aterro, e na construção de alguns pedrados e enrocamentos, mas por circumstâncias de todos conhecidas foram suspensos ha meses em grande parte.

*Linha da Beira Baixa.*

A importancia levada á despesa d'esta linha no anno de 1891, havendo porém n'esta quantia uma parte litigiosa importante, foi de..... 2.888:403\$490  
Sendo:

Por construções e gastos geraes..... 2.712:668\$478  
Material circulante..... 175:735\$012

Abriram-se effectivamente á exploração as duas secções d'esta linha entre Abrantes e a Covilhã, no comprimento de 165 kilómetros, em 6 de setembro do ultimo anno, assistindo a familia real portugueza á inauguração. As receitas e as despesas foram levadas á conta da construções, por estar ainda incompleta a linha em muitas partes, e ter existido a exploração em menos de quatro mezes.

O troço da Covilhã á Guarda estava por concluir por motivo das dificuldades financeiras com que lucta a Companhia; um exame, porém, da situação demonstrou que se podiam e deviam concluir esses trabalhos, e recentemente foram dadas as providencias para esse fim. A despesa a fazer para concluir toda a linha está orçada em cerca de cem contos de réis.

Durante o ultimo inverno, que, como sabeis, foi rigorosissimo em Portugal, houve interrupções parciaes em diversos pontos por desabamento de trincheiras formadas de schistos argilosos, e de recalque dos grandes aterros, que existem na parte em que o caminho segue o Valle do Tejo. Por esse motivo as receitas não foram importantes nos primeiros mezes, mas é de esperar que esta linha trará novos elementos de tráfego á Companhia, visto atravesar em grande parte um paiz bastante povoado, e rico.

Como vedes, falta somente concluir o troço do caminho de ferro da Beira Baixa comprehendido entre Covilhã e a Guarda e o aterro do Tejo, para que estejam completas e em exploração todas as linhas concedidas a esta Companhia por diferentes Alvarás e Decretos. Conseguido esse resultado, para o que se necessita de uma quantia relativamente pouco consideravel, se attendermos ás avultadas quantias já gastas, entraremos n'um período regular de administração, que terá por fim principal, senão exclusivo, a mais lucrativa e conveniente exploração da nossa rede ferro-viaria, de que fazem parte as mais importantes vias de comunicacão do paiz, ligando entre si e com a capital os centros mais populosos e industriaes.

O material circulante e de tracção que a companhia possue tem o valor de 3.184:832\$922 réis, tendo-se augmentado esse valor para a linha da Beira Baixa em 175:735\$012 réis.

O efectivo do material pertencente á companhia em 31 de dezembro de 1891 compunha-se de:

|             |            |
|-------------|------------|
| 149 .....   | machinas   |
| 590 .....   | carruagens |
| 2.011 ..... | wagons     |

Em 1890 havia:

|            |            |
|------------|------------|
| 135.....   | machinas   |
| 559.....   | carruagens |
| 2.076..... | wagons     |

Houve pois, em 1891, um augmento de 14 machinas, sendo 10 para mercadorias e 4 para passageiros em grande velocidade. O augmento de carruagens foi de 31. A diminuição de wagons provém de terem sido suprimidos, por antiguidade, wagons da primitiva exploração.

**§ 2.º RECEITAS**

Para fazer face ás despesas de primeiro estabelecimento tivemos até 31 de Dezembro de 1891, os seguintes recursos:

|   |                 |
|---|-----------------|
| 70.000 accões .....   | 6.300:000\$000  |
| 522.247 obrigações de 3% valor nominal de 90\$000 réis cada 1.ª á 6.ª série, inclusivè..... | 22.738:418\$954 |
| 99.988 da 7.ª série .....   | 5.793:565\$050  |
| 99.800 de 4% valor nominal de 90\$000 réis.....   | 7.407:000\$000  |
| 156.985 de 4 1/2% idem.....   | 12.099:285\$000 |
| Total.....  | 55.238:269\$004 |

Importando as despesas de Estabelecimento em 54.728:578\$530  
O excedente seria..... 509:600\$474

Temos porém por collocar:

|  |                |
|--|----------------|
| 13.573 obrigações de 3% da 7.ª serie no valor de ..... | 745:157\$700   |
| 21.735 obrigações de 4 1/2% da 2.ª serie, idem.....    | 1.700:535\$000 |
| Total.....   | 2.505:692\$700 |

Neste exercicio entraram em circulação 10.000 obrigações de 3% da 1.ª á 6.ª séries e 10.000 obrigações de 4% que tinham sido retiradas no exercicio de 1889.

**§ 3.º ENCARGO DO CAPITAL DE ESTABELECIMENTO**

O encargo total correspondente a todas as obrigações emitidas, excluindo as annuladas e amortisadas, foi para 1891 de..... 2.675:991\$150  
Juros..... 2.415:441\$150  
Amortiseração... 260:550\$000

Se levassemos á conta de Estabelecimento o encargo respectivo ao custo da linha da Beira Baixa, que ainda se acha incompleta, teríamos que deduzir d'aquelle importancia a quantia de 652:255\$710 réis, calculado este encargo proporcionalmente á media de todas as obrigações emitidas, ou seja 5,5256%. As obras do Tejo estão tambem por concluir, e ás despesas feitas pertence pela mesma fórmula uma parte dos encargos igual a 96:189\$523.

Na hypothese de haver capitais disponíveis á exploração só teria que supportar em 1891 o encargo de 1.927:545\$917 réis, pertencendo á amortiseração approximadamente a decima parte.

Para o futuro haverá que attender tambem aos encargos da dívida fluctuante, e do capital necessário para a conclusão dos trabalhos, encargos que dependem da verificação e reconhecimento d'essa dívida e do modo porque forem terminados os trabalhos.

Considerando que, concluida a linha da Beira Baixa, teremos direito de receber pelo menos o producto da garantia concedida para essa linha na importancia approximada de réis 408:872\$820 correspondente a 5 1/2% sobre o preço de 35:800\$000 réis por kilometro para 207,705 kilometros de comprimento approximado garantido, a nossa situação futura pôde estabelecer-se resumidamente pela fórmula seguinte:

|   |                |
|---|----------------|
| Encargo de todas as obrigações emitidas, excluindo sómente as efectivamente annuladas e amortisadas e incluindo as 10.000 de 3% e de 4% que entraram novamente em circulação..... | 2.718:215\$550 |
| Idem da dívida fluctuante approximadamente.....   | 515:955\$000   |
| Idem do capital necessário para concluir as construções, approximadamente.....  | 55:000\$000    |
| Somma.....  | 3.289:170\$550 |

A deduzir :

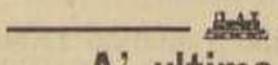
|                              |                |
|------------------------------|----------------|
| Garantia da Beira Baixa..... | 408:972\$820   |
| Encargos efectivos .....     | 2.880:197\$730 |

|  |                |
|--|----------------|
| Supondo que as receitas líquidas das despesas de exploração, contando com a garantia de Torres-Alfarelos, igual á que tem sido recebida do tesouro, podem elevar-se logo depois de concluída a rede a..... | 2.000:000\$000 |
| Teremos um deficit approximado de.....   | 880:197\$730   |

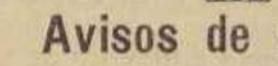
Este resultado explica-se facilmente pela circunstancia de se considerar que os encargos totaes de todas as linhas e obras concedidas á Companhia serão levadas á conta geral de exploração, assim como os respectivos ás linhas do Mondego e Alcanena, sobre que ha contractos especiaes, não se imputando nada á conta de estabelecimento, apesar de geralmente se praticar o contrario para as linhas novas, pelo menos nos primeiros annos.

Não attendemos tão pouco ao rendimento ou producto das propriedades da Companhia, nem dos terrenos conquistados ao Tejo, nem das linhas de Alcanena e do Mondego, cujos encargos pesam não obstante, como dissemos, sobre a conta geral da exploração, nem são considerados igualmente os titulos em carteira na Companhia ou dados em caução e que poderem ser resgatados, diminuindo assim muito o nosso passivo.

(Continua).

 **A' ultima hora**

Acabamos de saber que vai ser suspenso o serviço de pequena velocidade entre a estação do Barreiro e Lisboa, em virtude do Arsenal ter retirado ao caminho de ferro o barracão que servia de caes de mercadorias, e enquanto se construe outro, para o que vai ser retirada a barraca da alfandega junta á estação.

 **Avisos de serviço****Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes**

**Feira das Mercês no Cacem, domingo 16 de outubro de 1892**

Por motivo d'esta feira, os comboios ordinarios, tanto ascendentes como descendentes, da linha de Cintra, terão n'estes dias para-

gem ao kilometro 21,500, para receber e deixar passageiros, pagando estes à *ida* pelos preços da estação mais além, no sentido da marcha do comboio, e à *volta* pelos da anterior.

Lisboa, 8 de outubro de 1892.

#### Transporte de mercadorias de Lisboa para Toledo (via Villamiel)

Desde 15 de outubro de 1892 continua em vigor a tarifa M. L. n.º 1 B de pequena velocidade de 5 de maio de 1889, para o transporte das mercadorias n'ella designadas, de Lisboa para Toledo, por via Villamiel, nas mesmas condições e pelos mesmos preços que vigoraram pela via Cabañas, pela qual este serviço deixou de efectuar-se.

Lisboa, 8 de outubro de 1892.

#### Prolongamento do serviço dos comboios das praias

Os comboios abaixo indicados, que deviam terminar em 15 do corrente, são mantidos até 31 do mesmo mês, a saber:

Comboio n.º 11 — Partida de Pombal às 6,30 da tarde e chegada a Coimbra às 8,50.

Comboio n.º 12 — Partida de Coimbra às 7 da manhã e chegada a Pombal às 9,25.

Comboio n.º 15 — Partida de Ovar às 9,35 da manhã e chegada ao Porto às 11.

Comboio n.º 16 — Partida do Porto às 7,30 da manhã e chegada a Ovar às 9.

Comboio n.º 161 — Partida de Lisboa (Rocio) às 5,15 da tarde e chegada a Cascaes às 6,34.

Comboio n.º 160 — Partida de Cascaes às 9,30 da manhã e chegada a Lisboa (Rocio) às 10,48.

Comboio n.º 163 — Partida de Lisboa (Rocio) às 9,45 da tarde e chegada a Cascaes às 11,4.

Comboio n.º 166 — Partida de Cascaes às 8,30 da tarde e chegada a Lisboa (Rocio) às 9,59.

Lisboa, 7 de outubro de 1892.

#### Caminho de Ferro de Guimarães

##### Remessas com entrega a domicílio na cidade de Guimarães

###### Remessas para Fafe

Desde o dia 10 do corrente mês, na estação central do Porto (Minho e Douro) e nas estações d'esta linha, desde a Trofa até Vizella, aceitam-se remessas de grande e pequena velocidade, com entrega no domicílio dos consignatários na cidade de Guimarães e com destino à villa de Fafe.

As remessas só serão aceites quando tragam em cada volume um letreiro, indicando claramente o nome do consignatário, nome da rua e numero da casa de sua morada.

Porto, 5 de outubro de 1892.

#### Arrematações

##### Caminhos de Ferro do Minho e Douro

###### Secção do Porto

###### Linha urbana

No dia 17 de outubro do corrente anno, pela 1 hora da tarde, no escriptorio da secção do Porto, rua do Freixo, n.º 968, 2.º andar, e perante o respectivo engenheiro-chefe, serão recebidas propostas, em carta fechada, para a execução da seguinte

TAREFA N.º 132

###### Passagem superior ao kilometro 1,6395 da linha urbana (parte metálica)

Base de licitação, comprehendendo o fornecimento, montagem e pintura do taboleiro metálico (3:135k,0) ... 354\$450  
Depósito único de garantia ..... 17\$700

O projecto e caderno de encargos para a execução d'esta tarefa estão patentes todos os dias, não feriados, no escriptorio acima mencionado, onde serão passadas guias aos concorrentes que as solicitarem, para efectuar o referido depósito na pagadoria da direcção d'estes caminhos de ferro.

Porto, 6 de outubro de 1892.

##### Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que pela 1 hora da tarde de 28 do corrente serão abertas, perante a direcção d'estes caminhos de ferro, as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação da compra de sucata.

O depósito provisório para poder licitar é da quantia de réis 10\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importância total do fornecimento por aquelle dos licitantes a

quem a adjudicação for feita. Estes depósitos serão feitos na thesouraria dos ditos caminhos de ferro.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da referida direcção, largo do Carmo, n.º 32, onde podem ser examinadas nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até às 4 da tarde.

Lisboa, 7 de outubro de 1892.

#### Mercado de metais

##### Preços correntes da casa Morrison Kekewich & C.º de Londres

Cotações semanais para Portugal e Espanha em 30 de setembro

|   |    |    |        | PREÇOS  |
|---|----|----|--------|---------|
| Caes Londres                                  | 18 | 5  | -      | - - -   |
| <b>Chapas de zinco</b>                        |    |    |        |         |
| F. o. b. Antwerp                              | 22 | -  | -      | 22 5 -  |
| <b>Chapas de cobre</b>                        |    |    |        |         |
| F. o. b. Liverpool ou Londres                 | 56 | -  | -      | - - -   |
| <b>Arame de cobre</b>                         |    |    |        |         |
| F. o. b. Liverpool ou Londres                 | -  | -  | 6 3/4  | - - -   |
| <b>Ferro</b>                                  |    |    |        |         |
| Chapas, North Country                         | 6  | -  | -      | 6 5 -   |
| " Staffordshire                               | 7  | -  | -      | 7 5 -   |
| " Belgian n.º 2                               | 5  | 5  | -      | - - -   |
| " " 3   | 5  | 15 | -      | - - -   |
| Barras, North Country                         | 6  | 5  | -      | 6 10 -  |
| " Staffordshire                               | 6  | -  | -      | 6 5 -   |
| " Belgian n.º 2                               | 4  | 14 | -      | - - -   |
| " " 3   | 5  | -  | -      | - - -   |
| Barras T. North Country                       | 7  | 5  | -      | 7 10 -  |
| " Staffordshire                               | 7  | -  | -      | 7 5 -   |
| " Belgian n.º 2                               | 5  | 17 | -      | - - -   |
| " " 3   | 6  | 7  | 6      | - - -   |
| Angulos, North Country                        | 6  | -  | -      | 6 5 -   |
| " Staffordshire                               | 6  | 10 | -      | 6 15 -  |
| " Belgian n.º 2                               | 5  | 4  | -      | - - -   |
| " " 3   | 5  | 12 | -      | - - -   |
| Para arcos, M. M. & C.º                       | 6  | 5  | -      | - - -   |
| " W. I. W.                                    | 6  | 7  | 6      | - - -   |
| <b>Folha de Flandres</b>                      |    |    |        |         |
| B. I. Coke                                    | -  | 13 | 10 1/2 | - - -   |
| C. A. Charcoal                                | -  | 16 | 4 1/2  | - - -   |
| <b>Chapas de ferro galvanizado ondulado</b>   |    |    |        |         |
| 20 G. .... f. o. b. Liverpool                 | 11 | 10 | -      | 11 15 - |
| 22 e 24 G. .... "                             | 12 | -  | -      | 12 5 -  |
| (5/- to 17/6 por ton. extra f. o. b. Londres) |    |    |        |         |
| <b>Chapas de latão</b>                        |    |    |        |         |
| F. o. b. Londres ou Liverpool                 | -  | -  | 5      | - - -   |
| <b>Arame de latão</b>                         |    |    |        |         |
| F. o. b. Londres ou Liverpool                 | -  | -  | 5 3/4  | - - -   |
| <b>Tubos de chumbo</b>                        |    |    |        |         |
| F. o. b. Londres                              | 12 | -  | -      | 12 10 - |
| <b>Chapas de chumbo</b>                       |    |    |        |         |
| F. o. b. Londres                              | 11 | 10 | -      | 11 15 - |
| <b>Estanho em lingotes</b>                    |    |    |        |         |
| F. o. b. Londres e Liverpool                  | 95 | -  | -      | - - -   |
| <b>Estanho em barras</b>                      |    |    |        |         |
| F. o. b. Londres e Liverpool                  | 96 | -  | -      | - - -   |
| <b>Cobre ordinario</b>                        | 47 | 5  | -      | 47 15 - |
| <b>Cobre escolhido</b>                        | 48 | 5  | -      | 48 15 - |
| <b>Prata</b>                                  |    |    | 38 1/8 |         |
| " da casa Harrington & C.º                    |    |    | 38 1/8 |         |

#### AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES

##### RECOMMENDADAS

##### MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

###### Recommandées

**Lisboa.** — Amancio José Alves — rua dos Bacalhoeiros.

**Lisboa.** — Edwards Brothers — rua dos Fanqueiros, 30.

**Lisboa.** — Rodolfo Reck — rua dos Douradores, 21.

**Lisboa.** — Carlos C. Dias — vinhos, fructas, e outras comissões, — rua do Jardim do Regedor, 35.

**Lisboa.** — José Monteiro da Silva — Travessa de S. Nicolau 19.

**Leiria.** — Antonio C. d'Azevedo Batalha.

**Santarem.** — José F. Canha.

**Portalegre.** — Brito & Irmãos, agencia de despachos.

**Porto.** — Augusto Lavarré — rua de S. Francisco.

**Porto.** — A. Alberto Gonçalves, rua das Flôres, 85.

**Covilhã.** — José do Nascimento Arraiano — casa de comissões.  
**Valencia d'Alcantara.** — D. Laureano Fernandez — Agente commercial e aduaneiro.  
**Madrid.** — Cesar Féreal — Echegaray, 15 pral.  
**Londres.** — Fernando Demolder — 21 Gt. St. Helens.  
**Liverpool.** — Edwards Brothers — Alexandra Buildings.  
**Manchester.** — Edwards Brothers — Jackson Row, 14.

**Bruxellas.** — P. Willemin — Avenue Louise, 217.  
**Hambourg.** — Augusto Blumenthal.  
**Praga, (Bohemia).** — Arthur Gobiet — Karolinenthal.

Typographia do *Commercio de Portugal* — 35, Rua Ivens, 41.  
 Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO.

## AGENDA DO VIATANTE

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

### AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

**LISBOA** **Braganza Hotel** — Salons, yue splendide sur la mer, service de 1.<sup>er</sup> ordre. — Prop. Victor Sasseti.

**LISBOA** **Hotel Durand** — Rua das Fiôres, 71 — 1.<sup>st</sup> class — English family hotel. — Proximo de theatros e centro da cidade. — Gabinete de leitura.

**LISBOA** **Hotel Universal** — Chiado — No centro da cidade, proximo de theatros, passeios, ministerios, etc. — Banhos — trens. — Preços modicos.

**LISBOA** **Hotel Camões** — Travessa de S. Nicolau, 13 — No centro da cidade baixa, perto de repartições publicas, passeios e theatros. — Desde 1.200 réis por dia.

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

**LISBOA** **Hotel Alliance** — Chiado — No centro do commercio, theatros e passeios — aposentos para famílias — Diaria 1.200 a 4.500 réis.

**LISBOA** **Hotel Atlântico** — Largo do Corpo Santo, 13 — Dans le centre de la capitale et près du Tage, tramways pour toute la ville. — 1.200 à 2.500 par jour.

**LISBOA** **Grande Hotel Continental** — Largo de S. Domingos, 16, proximo da estação central do Rocio — Serviço esmerado. — Prop. Manuel Gonçalves.

**LISBOA** **Hotel Avenida** — Maison de 1.<sup>er</sup> ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures. — Avenida, 55 — Prop. João da Matta, 1.<sup>er</sup> cuisinier du Portugal.

**LISBOA** **London Hotel** — Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 19 — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Preços 1.200 réis em deante.

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

**LISBOA** **Grand hotel de l'Europe.** — Maison française de 1.<sup>er</sup> ordre — au centre de la ville. — Prop. M. Estrade, 16, rua do Carmo.

**LISBOA** **Hotel Francfort** — T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio. — Grande conforto, bons quartos de 1.200 a 2.500 réis por pessoa.

**LISBOA** **Meubles d'art et antiquités ameublements de style** — Largo de S. Carlos, 30 e 32 — Prop. Augusto José Barreira.

**CASCAES** **Hotel Central.** — De 1.<sup>er</sup> ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Grand confortable — On parle toutes les langues.

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

**CINTRA** **Lawrence's Hotel** — Frequentado pela primeira sociedade portugueza e estrangeira. Bonos quartos e sallas por preços modicos.

**CINTRA** **Hotel Nunes.** — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1.200 a 2.500. — Prop. João Nunes.

**CALDAS DA RAINHA** **Hotel Central.** — Largo das Gralhas, 28. O mais proximo do estabelecimento balnear. Prop. Joaquim Antonio dos Santos.

**CALDAS DA RAINHA** **Hotel Aliança.** — Rua do Olival, 51. Bom tratamento e acelio; preços: 1.200 a 1.500 rs. Prop. J. A. S. Vasconcellos.

**CALDAS DA AMIEIRA** Hotel e estabelecimento de bilhar, gymnasio, jardins — a 20 minutos da Figueira da Foz.

**FIGUEIRA DA FOZ** **Casino do Mondego** — da praia da Figueira da Foz, abriu no mez de julho.

**COIMBRA** **Hotel dos Caminhos de Ferro** — No centro da cida de. O maior acelio e conforto. Preços modicos. Praça 8 de maio, 27. Prop. J. Gomes Ribeiro.

**LUSO-BUSSACO** **Hotel Lusitano.** — Serviço regular; bons quartos e acelio. Preços: 900 a 1.200 réis cada pessoa. Prop. Antonio Pereira da Silva.

**LUSO-BUSSACO** **Hotel Serra.** — Magnificos quartos, boa meza, lindas vistas e jardim, Preços 900 e 1.200 conforme os quartos. Prop. Manuel G. Serra.

**BUSSACO** **Hotel Restaurant da Matta.** — Service de 1.<sup>er</sup> ordre. Seul établissement situé au centre de la matta. Prop. Paul Bergamin.

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

**PORTO** **Hotel de Francfort** — O melhor e mais central da cidade — Saões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.<sup>er</sup> ordem. — Prop. Adriano & François.

**PORTO** **GRANDE HOTEL DE PARIS.** — Maison de premier ordre, tenue à la française, située au centre de la ville. Bains, salons de lecture et de réception. Boite aux lettres. Splendide jardin et hotel éclairé à la lumière électrique. On parle toutes les langues. — Aufrère, propriétaire.

**PORTO** **Hotel Bragança.** — Acelio, meza abundante e variada, vinho à discreção. Diaria, 1.200 a 1.500 réis. — Table d'hôte bien servie, vin à discréton.

**PORTO** **Grande hotel do Porto.** — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres. Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

**PORTO** **Hotel Continental.** — R. Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.<sup>er</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopez Munhós.

**PORTO** **Grande Hotel Portuense.** — Batalha, 122. Serviço de 1.<sup>er</sup> ordem. Proximo ao correio, theatros etc. Desde 1.200 por dia incluindo vinhos. Prop. Pedro Vasques.

**CALDELLAS** **Grande Hotel da Bella Vista** — De 1.<sup>er</sup> ordem. Serviço esmeradissimo, bellos horisontes; a 15 kilometros de Braga. Aguas hyosalinas.

**VIZEU** **Hotel Mabilia.** — R. de D. Duarte, 12. Bom serviço de meza, variado sortimento de vinhos, bom serviço de quartos, tudo com acelio e limpeza. Preços commodos.

**COVILHÃ** **Hotel Central do Castella** — Largo do Pelourinho. — Bom serviço de mesa — quartos confortaveis desde 1.200 réis por dia.

**VALENÇA** **Hotel Rio Minho** — Junto à estação. Serviço esmerado. Prop. José João de Sousa.

**VIGO** **Hotel Continental** — Magnifica situação em face da ria, proximo de theatros, casinhas, passeios, banhos, etc. Preços 1.200 a 1.500 por dia. Prop. João José de Souza.

**VILLA VIÇOSA** **Hotel Villa Viçosa.** — Rua de Santa Luzia. Acaba de abrir n'un dos mais bonitos sitios da villa. Comodidades, asseio e bom tratamento; preços rasoaveis. Prop. Menezes & Irmão.

**GOUVEIA** **Hotel Hortas.** — Paragem indispensavel a todos que se dirigirem á Serra da Estrella. Bom serviço. Trens e cavallos para a Serra e caminho de ferro. Preços modicos.

# COMPANHIA PORTUGUEZA HYGIENE

Director technico: **E. ESTACIO**

Fabrica a vapor de productos chimicos e pharmaceuticos

CAMPO PEQUENO

Escriptorio — Praça de D. Pedro, 59, 1.<sup>o</sup>

Pharmacia " " " " 60 a 63

Deposito rua do Príncipe

LISBOA

Esta companhia é a UNICA no paiz que fabrica em grande escala, e por processos, machinas e apparelhos os mais modernos e aperfeiçoados, grande numero de preparações e especialidades chimico-pharmaceuticas, em perfeição d'acabamento igual ou superior ás similares d'origem estrangeira, sendo, porém, as de seu fabrico, garantidas pela companhia, nos seus componentes, tanto em quantidades, como em qualidades, e por preços EXCESSIVAMENTE MENORES.

Além d'isso a companhia negoceia em todos os artigos que interessam ás classes de medicina, cirurgia, pharmacia e chimica, sendo pela sua dupla qualidade de fabricante e commerciante em grande escala, a casa fornecedora mais conveniente e completa, de pharmacias, hospitaes, laboratorios chimicos, etc., etc.

Fornecem-se catalogos e informações a quem as requisite

## BANHOS DAS CALDAS DA AMIEIRA — AGUAS CHLORETADAS

(Na linha de Lisboa a Torres e Figueira da Foz)

Abertura do estabelecimento de banhos das CALDAS DA AMIEIRA e do hotel a 15 de maio.

Applicam-se os banhos de immersão e douches d'estas aguas, para rheumatismo, figado, estomago, baço, molestias herpeticas, leucorréas, inflamações de quaisquer orgãos, etc.

Na séde balnear das CALDAS DA AMIEIRA ha, além do estabelecimento de banhos e do hotel, bilhar, gymnasio, piano, jornaes nacionaes e estrangeiros, estação do correio, jardins e variados jogos.

Para esclarecimentos, rua do Príncipe 108, deposito da companhia das Aguas-Thermaes da Amieira.

N. B. — Brevemente os comboios mixtos n.º 71 e 72 terão paragem em frente do estabelecimento para receber e deixar os passageiros sem bagagem.

Desde 1 de julho ha bilhetes diarios de ida e volta entre a Figueira da Foz e a Amieira, e das outras estações com validade de dois meses.

## A FUNDIÇÃO DO OURO

O Ex.<sup>mo</sup> Sr. Engenheiro — Alfredo de Moraes de Carvalho, na sua memoria. — Os combustiveis fosseis em Portugal, a folhas 24, disse:

Referimo-nos á Fabrica de Ceramica dos srs. Almeida Costa & C.º, nas Devezas. — A sua principal machina de vapor, da força de 70 cavallos, d'alta e baixa pressão, com expansão e condensação representa, pela regularidade do seu funcionamento um notavel progresso da nossa industria metalurgica, e faz honra á officina que a construiu.

Pertence essa honra á Fabrica de Fundição do Ouro que foi a constructora d'essa importante machina e respectiva caldeira. Tambem foi construida n'esta Fundição do Ouro em fins de 1891 a excellente caldeira de vapor, da força de 50 cavallos que se acha a funcionar na fabrica de Tecidos do Ill.<sup>mo</sup> Sr. José Marianni, ás Devezas. A Fundição do Ouro já n'este anno construiu e vendeu 8 machinas de vapor, sendo 2 sem caldeira e 6 com caldeira, e d'estas foram 4 para a nossa Africa Occidental, alem de mais 1 caldeira sem machina, da força de 12 cavallos. Eleva-se a 84 o numero das machinas e caldeiras de vapor que esta fabraca tem construido até hoje, o que prova incontestavelmente o seu merecimento, pela preferencia que os compradores lhe estão dando.

N'esta fabrica ha sempre 3 e 4 machinas de valor em construção, e em todas as obras mechanicas, com o auxilio das novas machinas montadas este anno, os seus trabalhos rivalisam com os das melhores fabricas estrangeiras. A fabrica está franca a todos os visitantes que a desejem conhecer. O director gerente, Luis Ferreira de Souza Cruz.

FABRICA

DE

**H. SCHALCK, SUCCESSORES**

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições — Depositos: em Lisboa  
R. da Magdalena, 17, 1.<sup>o</sup> no Porto: R. do Almada, 141

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, prego d'arame quadrado e redondo, carda de machina, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazendas de lã, seda, etc., etc., e botões de caroço. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, botões e frascos em todas as cores e tamanhos.

**M. Gonçalves**

Cirurgião-dentista

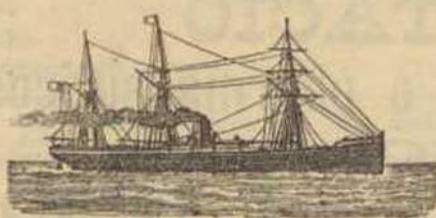
RESIDENCIA

L. do Calvario, 22, 2.<sup>o</sup>

CONSULTORIO

R. N. do Almada, 69, Lisboa.

# LA VELOCE



NAVIGAZIONE ITALIANA A VAPORE

Para o Rio de Janeiro (em direitura) Montevideo  
e Buenos-Ayres

Sahirá a 22 de outubro o paquete italiano **Nord-American**o. Admitte passageiros de 1.ª 2.ª e 3.ª classe para todos os portos acima, e carga sómente para Montevideo e Buenos-Ayres.

**Genova**, em direitura sahirá no dia 18 de outubro o paquete italiano **MATTE BRUZZO**. Admitte passageiros de 1.ª, 2.ª e 3.ª classe para Genova, e carga para o referido porto e para Livorno, Nápoles, Bari, Palermo, Messina, Veneza, Trieste, Constantinopla, Smyrna, Odessa, Pireo e Salamanca.

Todos estes paquetes tem camarotes de luxo especiaes para quem os encommendar com antecedencia, na agencia, e magnificas accomodações para os passageiros de diversas classes.

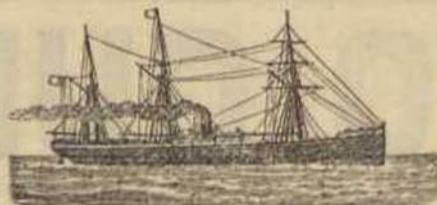
Nos preços de passagens de todas as classes comprehende-se vinho de pasto, comida, cama, roupa, propinas a creados, etc. Trata-se com.

Os agentes

*José Antunes dos Santos & C.ª*

4, Praça dos Romulares.

# MALA REAL PORTUGUEZA



O paquete portuguez

# MALANGE

Sahirá no dia 3 de novembro ás 4 da tarde para:

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro  
e Santos

O carregamento fechará em 2 de novembro.

As encommendas recebem-se até aquelle mesmo dia, inclusivé, na praça do Municipio n.º 6. — Sobre carga e passageiros prestam-se todas as informações no escriptorio da companhia, 54, rua do Arsenal, 1.º andar.

# CONSTRUÇÕES EM TODO O GENERO

Escriptorio: Rua de José Estevão, n.º 11, 1.º

LISBOA



Encarrega-se de todo o genero de construções por empreitada ou administração.

Estudos e projectos

PREÇOS RASOAVEIS

Rua de José Estevão, 11, 1.º

COMPRA, VENDE, FABRICA

E RESTAURA

Moveis em todos os  
estylos



DEPOSITO

30, L. de S. Carlos, 32

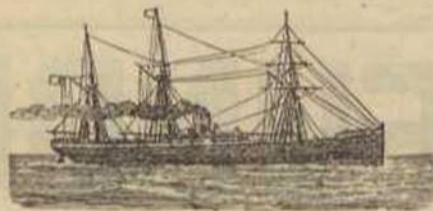
OFFICINAS

4, RUA ANCHIETA, 15

LISBOA

# Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 24 de outubro o paquete «THAMES» para:

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

Para Southampton e Antuerpia

Sahirá o paquete «CLYDE» esperado em 17 de outubro.

As recommendações 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 de todos estes paquetes cozinheiro e creados portuguezes.

## AGENTES

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

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