

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: Madrid, D. Juan de Bona; Bruxellas, Alb. Urban, Eng.; Rio de Janeiro, Hippolyte de Baère, Eng.

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

Duas distincções á «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Segundo comunicacão recebida de Mr. Joseph Van Geetruyen, comissario geral da secção portugueza na exposição de Antuerpia, a **Gazeta dos Caminhos de Ferro** teve n'aquelle certamen duas distincções. Na classe 11.^a — imprensa — teve **mensão honrosa**; mas o jury da classe 24.^a — material de caminhos de ferro — não obstante o nosso jornal não estar exposto n'aquelle grupo, conferiu-lhe uma **medalha de bronze**. Esta distincção, nas condições em que foi dada, por um grupo dos mais distintos engenheiros belgas, e n'um paiz onde os caminhos de ferro tem tão extraordinaria importancia, é incontestavelmente uma gloria para o nosso jornal.

SUMMARIO

A locomotiva electrica, sistema Heilmann, por L. d'A. d'O.
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.
Parte oficial.—Alvará de 23 d'agosto e portaria de 22 de setembro do ministerio das Obras Publicas.
O «Díario Popular» e as tarifas.
A primeira locomotiva feita em Portugal.
Notas de viagem — VI — Antuerpia.
Caminhos de ferro africanos.
Foletim financeiro, de Lisboa, por J. F.
Situacão dos fundos portuguezes nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris.
Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.
Horario dos comboios em I de outubro.
Commercio Portuguez.
Notavel invenção.
Linhas portuguezas—De Valença a Monsão.—Beira, Africa.—Linha urbana do Porto.—Loanda a Ambaca.
Linhas hespanholas—Valladolid ao Porto.—Calatayud-Teruel-Sagunto.—Toledo a Getafe.—Congresso de empregados de caminhos de ferro.—Policia especial de caminhos de ferro.
Linhas estrangeiras—Russia—China—Estados Unidos—República Argentina—Mexico.
Arrematações.—Casas recommendedas.—Agenda do viajante.—Annuncios.—Vapores a sair do porto de Lisboa.

A locomotiva electrica

Systema J. J. HEILMANN

No principio d'este anno (1894) os habitantes dos suburbios do Havre tiveram occasião de ver sair das officinas da *Compagnie des forges et chantiers*, e tomar a linha de Benzeville, uma machina gigantesca e d'un tipo bem diverso das que ordinariamente rebocam os comboios. Aquella machina, com uma plataforma de 16 metros de comprimento, descansando sobre dois grupos de *bogies ou trucs*, (entre nós já sobejamente conhecidos por *caranguejos*), cada um com quatro rodados, tinha na frente um abrigo, coberto dos lados e acabando em cunha, dentro do qual se encontravam diversas machinas; e sobre a outra metade uma caldeira horizontal tubular, tendo na sua extremidade uma chaminé ordinaria de locomotiva.

Aos lados da caldeira os tanques d'água e depositos de carvão, semelhantes aos usados em machinas-tenders; nos lados da machina, porém, não se viam cilindros paralelos, nem braços-motores ou de conjugação, e com tudo a machina avançava silenciosamente, subia as rampas com facilidade e sem apparentemente mostrar os esforços que se notam em machinas de locomotivas ordinarias.

Esta machina, cujo valor na prática se está actualmente avaliando e medindo, é invenção do distinto engenheiro francez J. J. Heilmann, e hoje propriedade d'uma sociedade anonyma com o capital de 500:000

francos, que está procurando introduzil-a nos caminhos de ferro, para substituir as machinas-locomotivas ordinarias.

O seu modo de trabalhar é bem simples. Uma caldeira do typo de locomotivas fornece vapor a uma machina fixa de dois cylindros, montada ao centro da plata-fórmula, a qual põe em movimento um apparelho gerador de electricidade com corrente continua, ou dynamo. A corrente assim gerada é conduzida a pequenas machinas electricas, collocadas sobre cada veio dos rodados que supportam a machina, e exercem sobre os veios um movimento de torção que põe a machina em movimento.

O inventor tem, portanto, na sua locomotiva uma caldeira e uma machina a vapor; a transmissão, porém, da força d'esta ultima para os rodados, em lugar de ser directamente por meio de braços-motores e de conjugação, é por meio de electricidade, e decerto não foi a economia de combustivel, porque tal é negativa, ou a maior simplicidade, porque tal não existe, que levaram o inventor a lançar mão d'esta maneira de transmittir a força, mas sim varias vantagens que a sua machina incontestavelmente possue, comparada com as machinas communs.

Na actualidade, com certeza, o engenheiro-constructor de caminhos de ferro lucta com maiores dificuldades do que o engenheiro-constructor de locomotivas, pois as provas a que estas tem que satisfazer vão crescendo de dia para dia.

Construiram-se caminhos de ferro, em que se esperava um trafego diminuto, com fortes rampas e curvas de pequeno raio, e, como o trafego excedesse aquelle que se esperava, exige-se uma machina que, sem augmento de peso, reboque comboios mais pesados, e passe com segurança e maior velocidade pelas curvas apertadas.

Nas linhas principaes, as velocidades dos comboios expressos já excedem hoje, em varios paizes, 100 kilom. por hora. O constructor de locomotivas satisfez, e em geral bem, todas estas exigencias; porém, sem mudar de sistema de locomotiva, e principalmente sem mudar a maneira de transmittir a força motora aos rodados, será difficil, ou mesmo impossivel, exceder o que actualmente se está conseguindo.

Uma machina de grande força exige uma caldeira de grande superficie calorica, e portanto de grande peso;

este peso necessário para a adherencia é distribuido sobre os rodados, mas estes, para a adherencia ser utilisada, tem que ser conjugados ou ligados por braços de conjugação que tornam o conjunto da machina demasiadamente rígida para poder rodar com segurança nas curvas de pequenos raios.

Esta segurança diminue á medida que a velocidade vai aumentando, e varios desastres em linhas ferreas, entre elles o de Velars, proximo de Dijon, foram originados pela rigidez das locomotivas de rodas todas conjugadas, nas passagens das curvas.

Por este motivo a maior parte das locomotivas de comboios de passageiros e rápidos, tem, actualmente, apenas 2 eixos conjugados, e para supportar o resto do seu peso, uma roda solta ou, na maioria dos casos, um *bogie* na frente dos eixos conjugados; esta machina entra com mais segurança nas curvas, mas outros inconvenientes subsistem.

Parte do peso não é utilisado para a adherencia; para aumentar esta, tem-se mesmo construído aparelhos para, com o auxilio d'um jacto de vapor da caldeira, ou de ar dos reservatórios dos freios de ar comprimido, injectar areia entre as rodas motoras e a cabeça dos carris.

O aumento de velocidade tem se obtido com o aumento do diâmetro das rodas motoras, para evitar uma velocidade demasiada dos embolos; aumentando porém o diâmetro, a caldeira tem que ser collocada mais alta, e sobre o centro de gravidade da locomotiva; o movimento alternativo dos embolos imprime á machina o movimento de *lacet*, e a pressão que as cruzetas exercem sobre os paralelos, ora no superior ora no inferior, produz o movimento de galope, impedindo, tanto um como outro, o aumento de velocidade e contribuindo ambos para a deterioração da linha.

O engenheiro Heilmann na sua machina não conjuga os eixos; cada um é motor, mas independente, portanto todo o peso da machina (appr. 100 ton.) é aproveitável e aproveitado para a adherencia; não estando os rodados ligados directamente com a machina motora, o seu diâmetro não precisa ser maior do que o das carruagens ou wagons ordinarios, e o centro de gravidade conserva-se portanto baixo; a machina, montada como está sobre dois *bogies*, entra com facilidade nas curvas; o leito da locomotiva é de construcção mais simples do que o das actuaes e pouco mais complicado do que o leito d'um wagon ordinario; a machina motora, collocada dentro d'um abrigo e sempre debaixo da vista do machinista e fogueiro, está menos sujeita a deteriorações e avarias, e é mais facilmente inspecionada; o aumento e diminuição de velocidade é obtido com mais facilidade n'esta machina, variando a intensidade da corrente electrica enviada aos motores, do que nas locomotivas ordinarias, admittendo mais ou menos vapor nos cilindros, aumentando ou diminuindo a expansão.

A locomotiva Heilmann não exige maior tripulação do que uma locomotiva ordinaria; um machinista e um fogueiro são suficientes para a tripular, podendo o primeiro, em vista da disposição mais vantajosa da machina motora, dirigir mais a sua attenção para os sinais que lhe são feitos pelos agentes das estações e da via.

Eis em poucas palavras uma descripção ligeira da machina Heilmann e das vantagens que desde já ella indica possuir e que naturalmente confirmarão as experiencias e as provas a que a estão sujeitando antes de a admittirem em serviço activo e continuo.

L. d'A. d'O.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 26 de setembro de 1894.

Cartazes affixados nas estações annunciam que, depois de 1 de setembro ultimo, seriam postas em vigor diversas tarifas.

No numero d'estas figura uma tarifa para transporte de mercadorias para os portos do Brazil, da Republica Argentina, do Uruguay, do Egypto, da Asia (principalmente da China e Japão) e da Australia. Esta tarifa é feita de collaboração com o *Norddeutscher-Lloyd*.

Desde 1 de janeiro de 1894 que este novo serviço de transportes directos para os países do ultramar foi inaugurado; tem havido, pois, um grande e rápido desenvolvimento.

Todos os países da Europa, do norte da Africa, da Asia, da America do Sul e da Australia podem agora receber as nossas mercadorias sem mais formalidades, como se se tratasse d'uma província vizinha. Parece que ainda não ficará por aqui.

Desde muito que as bilheteiras dos theatros são invadidas, mal se annuncia uma *première*, pelos traficantes que alugam, entre si, a casa completa, para depois revenderem os bilhetes com uma comissão nem sempre modesta.

Esta industria alargou-se agora; os comboios de recreio de Bruxellas a Paris, por preços muito reduzidos, são, como se sabe, todas as vezes invadidos pelo maximo dos passageiros transportaveis nos comboios organizados. Certos especuladores viram n'esta animação uma fonte de receita.

Tres dias antes da data do comboio, as bilheteiras estão abertas em Bruxellas (estação do Meio dia), Liège (Guillemin) e Mons. Os referidos sujeitos dividiram-se por estes escriptorios e, logo na primeira hora, compram todos os bilhetes à venda. Depois installam, nas proximidades das estações, escriptorios onde estes bilhetes são vendidos com vinte, vinte e cinco e às vezes trinta e cinco p. c. de comissão.

Abusaram, porém, de mais e originaram queixas entre os passageiros de poucos haveres, de forma que mr. E. M. Vandenpeereboom, posto ao facto do negocio, procura n'este momento o meio de cessar com esta especulação. Desejamos bem que obtenha bom resultado.

No caminho de ferro, o periodo annual dos grandes transportes recomeçou. Estes transportes compõem-se de carvão para uso doméstico e, sobretudo, de beterrabas; duram dois meses, do meado de setembro ao de novembro.

Parece que este anno os transportes de beterrabas serão mais importantes que nunca, visto as plantações de beterrabas terem sido consideraveis.

Uma conferencia internacional de caminhos de ferro reuniu no Palacio da Academia. Contava delegados russos, alemães, franceses e belgas.

Tratava-se de fixar algumas medidas de regularização internacional para o transporte de mercadorias.

Por não ter feito ruido algum, esta conferencia foi de uteis resultados.

Um banquete oferecido pelo governo nos salões do *Grand Hotel* reuniu todos os delegados. E, no solo neutro da Belgica, russos, franceses e alemães fraternizaram alegremente.

A. Urban.

PARTE OFICIAL

Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria

Direcção dos serviços de obras públicas

Repartição das estradas, obras hidráulicas e edifícios públicos

Eu El Rei faço saber aos que este meu alvará virem, que, tendo-me pedido Francisco José Lopes licença para estabelecer um caminho de ferro americano, com tração animal, no traçado da estrada real n.º 23, litoral da ilha da Madeira, compreendido entre Funchal e Camara de Lobos; hei por bem, conformando-me com o parecer do conselho superior de obras públicas e minas, conceder ao referido Francisco José Lopes a licença que sollicita, com as clausulas e condições seguintes:

1.^a — O concessionário efectuará á sua custa e por sua conta e risco, pelo modo e nos prazos abaixo estipulados:

1.^a Os estudos e a construcção da linha que se denominará «linha ferrea americana do Funchal a Camara de Lobos»;

2.^a O fornecimento de todo o material fixo e circulante que for necessário para a perfeita exploração da linha.

2.^a — O projecto a apresentar compreenderá:
Planta geral do traçado, escala 1 : 5.000;

Perfil longitudinal, escala 1 : 5.000 para os comprimentos e 1 : 500 para as alturas;

Perfis transversais, escala 1 : 200;

Planta parcellar dos terrenos a expropriar, escala 1 : 1.000;

Perfil tipo de via, escala 1 : 50;

Dimensões e espaçamento das travessas, escala 1 : 100;

Tipo dos carris, escala 1 : 50;

Plantas e alçados de todas as obras, apparelhos e machinas necessárias para a construcção e exploração da linha, escala 1 : 50 para os comprimentos inferiores a 10 metros, de 1 : 100 para os comprimentos de 10 a 100 metros e de 1 : 200 para os comprimentos superiores a 100 metros.

Os desenhos serão acompanhados de uma memoria descriptiva e justificativa das diversas peças do projecto, incluindo o material circulante a empregar na exploração da linha.

Todas as peças do projecto serão organizadas, na parte aplicável, em conformidade com o programma para projecto de estradas de 24 de abril de 1860.

3.^a — O projecto será apresentado no prazo de tres meses a contar da data d'este alvará.

§ unico.—Se o governo julgar necessaria a reforma do projecto, no todo ou em parte, essa reforma será feita n'um prazo fixo, marcado na portaria que o ordenar.

4.^a — Para serviço da construcção e exploração da linha fará o concessionário tirar duas copias do projecto aprovado, que entregará no prazo de um mez, a contar da data da portaria que o aprovar, na direcção dos serviços de obras públicas.

5.^a — Uma das referidas copias, depois de authenticada na mesma direcção de serviços, será entregue ao concessionário.

6.^a — Qualquer mudança que no acto da construcção se julgue necessaria ou conveniente introduzir no projecto, será sujeita pelo concessionário à aprobación do governo.

7.^a — Nenhum trabalho poderá ser iniciado sem que o respectivo projecto tenha sido aprobado pelo governo.

8.^a — A linha ferrea será assente ao nível do pavimento da estrada sem saliencia nem depressão, a um dos lados da faja empedrada, por forma que não embarace o transito de passageiros e de vehículos ordinarios.

Em todos os pontos da estrada ficará pelo menos um espaço livre de 3^m,5 para o transito ordinario e um intervallo de 0^m,8 entre os vehículos da linha ferrea e os edifícios e muros ou vedações de propriedades, guardas de pontes, etc., contado da parte mais saliente dos mesmos vehículos, efectuando o concessionário á sua custa os alargamentos nos pontos em que a largura da estrada o exigir.

A via será simples, á exceção das estações, em que haverá as necessárias vias de resguardo e as de serviço e dos pontos de cruzamento em que se julgar preciso estabelecer desvios, não devendo a segunda linha exceder, em cada uma, a 60 metros.

A entrevia será, pelo menos, de 2 metros entre as faces exteriores dos carris.

9.^a — O ferro, madeira e outros elementos constitutivos da via ferrea deverão ser de boa qualidade, e os trabalhos executados por forma que ella offereça toda a garantia de segurança.

10.^a — O material circulante será de boa qualidade e sólidamente construído.

As carruagens dos viajantes serão dos melhores modelos, suspensas sobre molas e devidamente resguardadas.

11.^a — O concessionário fica obrigado a não damnificar a estrada, a reparar de prompto os estragos que porventura n'ella causar, e a conservar em bom estado a parte da faja empedrada que servir para a circulação dos trens da linha ferrea e 5 decímetros para fóra dos carris exteriores.

12.^a — O concessionário não poderá restringir o uso publico da estrada e das serventias publicas e particulares que n'ellas existam, devendo mantel-as ou substituir-as á sua custa, indemnizando devidamente os interessados quando não possam ser conservadas.

13.^a — Durante a execução dos trabalhos o concessionário tomará as providencias necessarias para não serem prejudicadas a liberdade e a segurança do transito ordinario.

14.^a — As aquisições que o concessionário tiver de fazer de terrenos para as obras da linha e suas dependencias, serão reguladas amigavel ou judicialmente pelas leis em vigor de exprição por utilidade publica.

15.^a — Quaesque indemnisações devidas por prejuizos resultantes dos trabalhos de construcção, conservação ou da exploração da linha, ficam a cargo do concessionário.

16.^a — Os trabalhos de construcção devem começar no prazo de trinta dias, a contar da data do *Diário do Governo* em que for publicada a portaria da aprobación do projecto, devendo estar concluidos no prazo de doze meses, a contar da mesma data.

17.^a — A linha não poderá ser aberta ao transito publico senão com auctorização do governo e depois de examinada por uma comissão de engenheiros.

18.^a — O governo fará fiscalizar por agentes seus a construcção e exploração da linha de que se trata.

19.^a — O concessionário sujeitará á aprobación do governo as tarifas de passageiros e mercadorias, assim como o regulamento para o serviço de exploração, não podendo fazer-lhe alteração alguma sem nova aprobación.

20.^a — Toda a fixação ou modificação de horarios ou de condições de serviço deverão ser aprobadas pelo governo antes de serem anunciadas ao publico pela imprensa, nas estações ou por qualquer forma.

21.^a — As alterações nas tarifas, depois de aprobadas pelo governo, serão anunciadas pelo menos com oito dias de antecipação.

22.^a — O concessionário fica obrigado a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

1.^a Transporte das malas do correio e entrega d'ellas nos pontos da linha que lhe forem designados;

2.^a Transporte dos funcionários do ministerio das obras públicas, commercio e industria, que o respectivo ministro indicar e de quaequer outros, que tiverem serviço especial na linha, mediante indicação do mesmo ministro.

23.^a — Os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagarão apenas, por si e suas bagagens, metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

24.^a — O concessionário fica sujeito:

1.^a Aos regulamentos actuais e aos que o governo publicar para serviço telegrapho-postal;

2.^a As leis e regulamentos sanitários em vigor, tanto no que respeita á execução e conservação das obras, como ao estado das officinas, estações e dependencias da linha ferrea.

25.^a — O concessionário ficará também sujeito ás leis e regulamentos vigentes ou que de futuro se promulgarem, sobre viação publica na parte applicável.

26.^a — O concessionário não terá direito a indemnisação alguma pelos prejuizos que á linha ferrea provierem do transito ordinario pela estrada, do seu estado de conservação, da abertura de novas vias de comunicação de qualquer natureza, de transtornos ou interrupção de serviço, motivados por medidas temporarias de ordem e de polícia, do livre uso da estrada, dos trabalhos n'ella executados por ordem do governo ou por corporações ou individuos devidamente auctorizados.

27.^a — O concessionário, seus agentes, empregados e operarios ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito ao estudo, construcção e exploração da via ferrea, ás leis e regulamentos de Portugal.

28.^a — O concessionário prestará aos agentes do governo todos os esclarecimentos precisos para elles poderem formular a estatística da linha.

29.^a — O caminho de ferro, com todos os seus edifícios necessários para o serviço, e material fixo de qualquer especie, fica, desde a sua construcção ou collocação na linha, pertencendo ao dominio do estado para todos os effeitos juridicos, nos termos do direito commun e especial de caminhos de ferro.

Todo o material circulante, gado e quaequer outros provimentos, ficarão pertencendo ao dominio do concessionário para os mesmos effeitos e nos mesmos termos, com a declaração, porém de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o effeito de ser substituido com vantagem do serviço publico.

30.^a — A concessão de que trata este alvará é feita pelo prazo de noventa e nove annos, contados da data do mesmo alvará.

31.^a — O concessionário deverá conservar durante todo o prazo da concessão a linha ferrea e suas dependencias, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverá entregar tudo ao governo, findo aquele prazo, fazendo sempre, para esse fim, á sua custa, todas as reparações tanto ordinarias como extraordinarias.

32.^a — O concessionario depositará, á ordem do governo, na caixa geral de depositos, a quantia de 850\$000 reis, em dinheiro ou em titulos de dívida publica portuguesa, pelo seu valor no mercado.

§ 1.^a Este deposito será feito no prazo de quinze dias, contados da data do *Diário do Governo* em que este alvará for publicado.

§ 2.^a O referido deposito vencerá, sendo em dinheiro, o juro que a caixa geral de depositos paga por depositos idênticos, e, sendo em titulos de dívida publica, o respectivo juro.

§ 3.^a Este deposito poderá ser levantado pelo concessionario quando os trabalhos executados na linha tenham o valor equivalente a 1:600\$000 reis.

33.^a — O caminho de ferro e seu material fixo e circulante servirão, com o deposito a que se refere a condição anterior, de garantia para o estado, da execução das presentes condições.

34.^a — A concessão caducará:

1.^a Quando sejam excedidos os prazos marcados nas condições 3.^a e seu § unico, 16.^a e § 1.^a da condição 32.^a;

2.^a Se não começar a exploração dentro do prazo de um mez, depois de auctorizada pelo governo, nos termos da condição 17.^a;

3.^a Se, iniciada a exploração, o concessionario a interromper por trinta dias consecutivos ou sessenta dias interrompidos durante um anno;

4.^a Se o concessionario não cumprir as outras condições a que fica obrigado.

35.^a — Finda a concessão o governo tomará posse do caminho de ferro, sem obrigaçao de indemnizar o concessionario, qualquer que seja o fundamento, razão, ou protetor allegado para justificar a indemnização.

§ unico. Se o governo julgar conveniente, poderá adquirir, ao findar a concessão, o material circulante, gado e quaisquer outros provimentos existentes, os quaes serão pagos ao concessionario segundo a avaliação de louvados.

36.^a — Caducando a concessão o governo terá direito de proceder como se ella tivesse findado, applicando o disposto na condição anterior e seu § unico.

37.^a — Havendo deposito de garantia ao caducar a concessão, reverte elle para o Estado.

38.^a — Os direitos conferidos e as obrigações impostas ao concessionario por este alvará serão extensivos à companhia que elle organizar para exploração da concessão, mas não poderão ser transferidos para outra qualquer entidade sem previa auctorização do governo.

39.^a — As questões que se levantarem sobre a execução ou interpretação d'estas condições serão resolvidas pelo governo, ouvindo o conselho superior de obras publicas e minas.

40.^a — Exceptuam-se das disposições das clausulas precedentes os casos de força maior devidamente comprovados, podendo o governo prorrogar os prazos marcados, se o julgar conveniente.

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este alvará competir, que o cumpram e guardem, e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'elle se contém.

Não pagou direitos de mercé por os não dever.

E por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e selado com o sello das armas reaes e com o de verba.

Dado no paço, aos 23 de agosto de 1894.—EL-REI.—*Carlos Lobo d'Ávila*
(Logar do sello das armas reaes.)

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um requerimento de Pereira Rocha & C.^a, proprietarios de uma fabrica de gesso situada junto á linha ferrea de oeste entre as estações de Obidos e Caldas da Rainha, pedindo licença para estabelecer uma linha de resguardo para serviço da sua fabrica, inserida n'aquelle linha ferrea ao kilometro 100,752, como é indicado na planta que baixa com a presente portaria, assignada pelo director dos serviços de obras publicas:

Ha por bem, conformando-se com o parecer de 17 do corrente mez do conselho superior de obras publicas e minas, conceder a licença pedida com as seguintes condições:

1.^a Que serão collocados dois discos avançados, um para cada sentido da linha;

2.^a Que será estabelecido um posto telegraphic ou telephonico n'aquelle local, para o que pôde servir a casa de guarda que ali existe;

3.^a Que no mesmo local permanecerá um funcionario habilitado, da companhia real dos caminhos de ferro portugues, responsável por todos os serviços, manobras e conservação da agulha e signaes;

4.^a Que o principio da linha, até á extensão de 57^m,50 poderá ser estabelecido na mesma rampa da linha geral, sendo a restante extensão em patamar;

5.^a Que no limite conveniente para que os wagons estacionados na linha de resguardo não embaracem a circulação haverá um para-choques móvel, fechado a cadeado na posição normal;

6.^a Que a posição normal da agulha será de via geral livre e n'essa posição deverá estar fechada a cadeado;

7.^a Que estas duas chaves deverão estar em poder do empregado a que se refere a condição 3.^a;

8.^a Esta licença poderá ser retirada quando o governo o julgar conveniente, sem que por isso o concessionario tenha direito a indemnisação alguma.

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

Paco, em 22 de setembro de 1894.—*Arthur Alberto de Campos Henriques*.

Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

«O Diário Popular» e as tarifas

Ha um proverbio portuguez que diz «todo o passaro come trigo, só o pardal é que tem culpa.» Este proverbio parece ter sido feito para se aplicar á discussão das questões economicas no nosso paiz, sempre que elles se relacionam com matéria de transportes.

Pôde o productor exigir caro pelo seu genero que, se é agricultor, isso é um bem para a agricultura; se industrial, ninguem se lembra de o accusar de se aproveitar do grande sistema proteccionista com que exagerámos os lucros de uns e os gastos de outros.

Pôde o comerciante, escudado na alta dos cambios, na elevação dos direitos, no aumento das contribuições, querer—e conseguir—duplicar o seu ganho. Isso pouco importa: é prosperidade commercial.

Mas o que influe poderosamente nos preços dos mercados, o que concorre para a carestia de tudo, o que faz que os generos não tenham saída e que o consumidor seja esfolado, são os preços dos transportes por caminhos de ferro; são as tarifas.

Temos visto este disparate correr de columna em coluna toda a gamma do jornalismo portuguez, sem que o commentemos mais do que encolhendo os hombros, mas confessamos que nos surprehendeu desagradavelmente vel-o reproduzido em artigo de fundo no *Diário Popular*, jornal que tem dado sobejas provas de entender bem de assumtos de economia publica, e que tinha o dever de não lhe dar curso com a ingenuidade de um principiante.

Pois aquele nosso estimado collega dizia ha dias:

«Ha nos confins das provincias enormes stocks de generos, que quasi não teem valor pela dificuldade de serem d'ali exportados. E além d'estes generos, que se perdem sem valor para quem os produz, por não se poderem transportar para os centros commerciaes ou de consumo, muitos mais se poderiam produzir e ser vendidos por preço equitativo, se existisse o incentivo da remuneração, isto é, se elles pudessem economicamente ser exportados para os grandes mercados.»

Seria interessante que o nosso distinto collega precisasse mais os factos, dizendo que generos são estes que estão aos montões no ponto de producção, privados de se transportarem aos grandes centros pela carestia do transporte.

E tanto mais interessante seria isso, porque beneficiaria o productor e o caminho de ferro, visto que a administração interessada, qualquer que ella fosse, podemos assegurar desde já que se apressaria em estabelecer preços que convidassem esses generos a virem aos mercados.

Mas enquanto o nosso collega, caso nos dê a honra de nos ler e responder-nos, não nos fornece esse utilissimo esclarecimento, vejamos que generos pôdem ser esses, na hypothese de que o confim da provincia a que se refere é o Algarve, visto qua é da linha do sul que o *Popular* passa a tratar n'esse artigo.

São figos ou outras fructas verdes, producto mais especial do Algarve?

Ora este genero paga de Faro a Lisboa, a maior distancia da linha do sul, á razão de 18,95 réis por tonelada e kilometro, quer dizer que, com despesas accessorias e trasbordo fluvial, custa a tonelada posta em Lisboa réis 7⁰443, ou menos de 7 e meio réis por kilo.

Não é pois certamente este preço que afugenta os generos de virem ao mercado.

E' para notar que, enquanto o transporte custa apenas 7 réis e meio, o direito do consumo custa 5, e o *Popular* não se insurge contra elle.

Mas não serão fructas; serão cereaes, legumes?

Nesse caso o preço de Faro a Lisboa é 3⁰520 por 1.000 kilos ou 3 réis e meio por kilo. É este o enorme preço de transporte que impede a venda do genero?

Referir-se-ha o collega a outro genero de transportes, madeiras, que estão cortadas ha que mezes nas povoações servidas pela linha da Beira Baixa, esperando a publicação de uma tarifa que permitta o seu transporte para Lisboa, Porto e Hespanha?

Nesse caso dir-lhe-hemos que desde julho que está submettida á approvação do governo uma tarifa para estes transportes, mas que os muitos e variados conselhos consultivos ainda não a examinaram com a madureza necessaria para emitirem o seu parecer.

No seu furor de attribuir aos caminhos de ferro todas as dificuldades no viver das populações, o *Popular* cita o caso seguinte:

«Uma familia lembra-se de ir passar um mez ao Alemtejo, a uma herdade ou a uma quinta, não proximo do povoado. Leva as suas malas com a roupa de que precisa, e manda ao mercieiro seu fornecedor, que lhe manda pôr na estação, ao pé das malas, um caixote com assucar, manteiga, arroz, velas, chá, café, bacalhau, massas, etc... para se alimentar durante o tempo que estiver na quinta ou na herdade.»

O illustre articulista queixa-se amargamente de que o empregado não aceite como bagagem todo este fornecimento de mercearia, que não seria nada pequeno, visto que se destinava á alimentação d'uma familia durante um mez.

Ora em todos os caminhos de ferro que conhecemos (e olhe que não conhecemos poucos) o que constitue bagagem são os bahús, malas ou arcas com roupa, saccos de noite, caixas de chapeos, ferramentas de trabalhadores amarradas, colchões e outros objectos analogos.

O *Popular* não quererá por certo provar-nos a analogia que existe entre uma chapeleira e um pacote de velas, ou entre um colchão e um boião de manteiga.

Tendo-se estabelecido, em França, duvidas sobre a classificação de bagagens, o tribunal do Sena definiu-as da seguinte forma: «são os volumes necessarios á pessoa do viajante durante a viagem.»

Tambem não nos provará o nosso collega que haja passageiro, que durante o percurso, se entretenha na carruagem a fazer chá e torradas.

Mas não é isso que o *Popular* diz; aquelle abastecimento é para alimentação dos viajantes durante um mez, no ponto a que se destinam. Logo, hade-nos permitir o collega que achemos pouco.

N'uma herdade «longe do povoado» é natural faltar um elemento essencial de alimentação—a carne de vacca. E como todo o necessario para o gasto da familia quer o *Popular* que seja transportado como bagagem, e como não se pôde levar carne fresca que dure um mez, a familia em questão poderia ter que levar como sua bagagem... um boi.

Os argumentos do nosso collega fundam-se no principio liberalmente socialista de que os caminhos de ferro do Estado não são para produzir lucro efectivo, e tão

sómente o lucro moral de «facilitar a comunicação das populações e dos productos».

Perfeitamente de acordo. Mas este sistema tem como correctivo o dever do caminho de ferro de fazer pagar os seus serviços na proporção da utilidade que cada qual tira d'elles, e se formos a tornar tão latitudinaria cada uma das condições das tarifas, como o *Popular* pretende, chegariamos a transportar tudo de graça.

Seria esse ideal que a todos contentaria, menos aos que contribuem e não utilizam; aos que, não se servindo dos caminhos de ferro, não deixam de pagar as suas contribuições, das quaes vae uma parte para os gastos que a exploração d'elles origina.

Nós somos, bem ao contrario, de parecer de que a concessão de transporte de bagagem gratuito é injusta e prejudicial áquelles que não a aproveitam, e o *Popular* sabe bem que a idéa da suppressão d'essa regalia já foi emitida, com bons argumentos de defesa, na comissão de estudos de tarifas.

N'um segundo artigo o *Popular* queixa-se, entre outras coisas, de que as tarifas para fructas da Beira Baixa para Lisboa estão caríssimas, impossibilitando o nosso mercado de abastecer-se d'ellas, e os agricultores de as enviarem.

O nosso collega não quiz dar-se ao trabalho, antes de avançar um erro, de perguntar qual o preço do transporte d'este artigo, do Fundão, por exemplo, que é o centro da producção fructifera da Beira Baixa, para Lisboa.

Se o fizesse, veria que 100 kilos de fructa entre esses dois pontos custam de transporte apenas 643 réis, ou menos de 6 réis e meio por kilo.

Ora em qualquer estabelecimento da cidade o preço da pera do Fundão regula por 150 a 200 o kilo. O custo do transporte representa pois simplesmente 4,3 % do custo da venda; por outra, se o caminho de ferro reduzisse o seu preço de transporte a metade, ou mesmo se transportasse de graça, o preço do mercado desceria, na melhor hypothese, de 150 réis a 147 ou a 143 réis, e não nos parece que fosse esta diferença bastante para considerar o genero—hoje caríssimo a 150 réis—ao alcance de todos a 143 réis.

A primeira locomotiva feita em Portugal

Acabamos de assistir á experientia da primeira máquina locomotiva, inteiramente feita n'uma officina nacional.

E' uma pequena locomotiva de via de 0^m,60, encomendada nas officinas da Empresa Industrial Portugueza para as importantes propriedades agrícolas dos srs. Oliveiras no Novo Redondo, Angola.

A locomotiva com o seu pequeno tender pesa apenas 3 toneladas em vazio, ou 5 toneladas carregada.

Pode trabalhar com carvão ou madeira á pressão de 9 e meia atmospheres.

E' de quatro rodas conjugadas e mais duas em pivot para as pequenas curvas, podendo inscrever-se mesmo nas de 10 metros de raio e subir fortes rampas com 20 toneladas de carga.

A experientia, a que a nossa *Gazeta* foi convidada, fez-se n'uma linha provisoria dentro do pateo d'aquellas vastas officinas, funcionando a pequena máquina com a maior perfeição.

D'ella daremos mais minuciosa descripção em um dos proximos numeros, limitando-nos por hoje a felicitar a Empresa Industrial pelo bom exito d'esta primeira prova.

A pequenez d'esta máquina não quer dizer que nã-

pudessemos já construir em Portugal locomotivas de grandes dimensões para via larga.

Outras machinas de não menor responsabilidade teem sahido já das officinas d'aquella Empresa, da Fundição do Ouro, no Porto, da Cooperativa Industria Social, e outras, e se dantes se julgava que não podiamos construir machinas de maior força, hoje, desde que os direitos pautaes fizeram olhar com mais interesse para a nossa industria metallurgica, já se vae provando que muitas e diferentes machinas podemos produzir no paiz.

NOTAS DE VIAGEM

VI

Antuerpia

A estação de Antuerpia é bastante extensa, sendo a sahida e entrada toda lateral, tanto para passageiros como para bagagens.

Os trens de praça entram dentro da gare, cujo caes de passageiros corre ao longo da rua do Pelicano, entre esta, á esquerda, e o jardim zoologico, á direita. É estação dos caminhos de ferro do Estado e faz serviço commun da administração do Estado e da companhia do Grande Central.

D'ali partem os comboios para Bruxellas, para Gand, (por Boom) Bruges, Ostende e toda a grande rête do Estado que se estende, por infinitas ramificações, para as fronteiras franceza e allemã, para o norte os que vão á Hollanda por Rosendaal, e para leste os do Grande Central que vão á Alemanha por Maestricht e por Ruremonde.

Não obstante, o edificio da estação não tem a importancia, a magestosa vastidão de outros que tenho visto, sendo até acanhado para o enorme movimento que tem.

Apesar da estação ficar proximo do centro da cidade, como esta é muito grande e o principal centro de vida é na *Place Verte* que fica muito distante, convém tomar trem para ir da estação para o hotel.

Os carros tremvias circulam por toda a cidade, mas os que chegam á estação não vão para aquelle ponto central senão por longos rodeios, ou passando-se de uns para outros.

Para quem precise indicações sobre alojamento, ha mesmo na estação um *bureau de logement*, onde gratuitamente se indicam os quartos que ha vagos em cada hotel, seus preços, etc.

Os trens em Antuerpia teem uma singularidade que eu não achei em outra parte ainda. As carroagens abertas custam mais caro do que as fechadas.

Uma corrida n'estas custa, durante o dia, 1 franco, enquanto que nas abertas custa 1,50. Uma hora nas abertas 2,50 francos, enquanto que nas fechadas se paga só 1,50.

Esta tabella parece feita *ad hoc* para os estrangeiros que, em geral, gostam mais dos vehiculos em que pódem ver a cidade, mas até certo ponto não se comprehende, porque, sendo o clima de Antuerpia de continuos dias de chuva, é natural que sejam justamente os carros fechados os que tenham mais procura.

Emfim, cada terra tem o seu uso, e é para os apreciar e para os contar ao leitor que eu viajo.

Se Bruxellas é a mais animada cidade da Belgica, Antuerpia é a mais importante, graças ao seu porto, dos mais importantes da Europa, dotado com todos os melhoramentos mais modernos de um porto de primeira ordem.

Para dar uma ideia da extensão d'aquellas muitas e enormes bacias, basta dizer que elles occupam uma superficie de 67 hectares, podendo conter 3.000 navios, e que das linhas ferreas que se prolongam pelos caes sahem, em média, diariamente, carregados 2.500 wagens. A trasladação d'estes vehiculos de uma a outra linha faz-se em alguns pontos por meio de *charriots* movidos por grúas hidráulicas, e é interessante ver a rapidez com que um wagon que chega cheio de mercadorias para embarque é descarregado, levado vazio a outra linha onde de novo é carregado, e engatado ao comboio pesado sellado, prompto, para seguir.

Isto consegue-se, devemos concordar, não só graças aos apparelhos mais aperfeiçoados com que ali se trabalha, como mesmo ao interesse com que trabalham os operarios manipuladores, em geral, nos paizes do norte, muito mais activos do que entre nós.

Os caes foram construidos por uma empresa de que fazia parte mr. Hersent. Teem 3.500 metros de comprimento e 100 de largura.

Ao centro d'estes caes, e no local chamado a porta do Escalda, existe um monumento que até certo ponto nos interessa a nós, os portuguezes. E' a porta do Escalda, elevada em 1624 em honra de Filipe IV de Hespanha, o nosso conhecido Filipe III que dominou o nosso paiz até 1640.

E' por isso que, cheio de surpresa, eu li o nome do meu querido Tejo na inscripção que ornamenta essa porta, na qual se diz que «o Escalda desdobra as suas ondas respeitoso perante o grande Filipe, o dominador do Tejo, do Ganges, do Rheno etc.»

Este grande dominador não o foi durante muito tempo. Dezesseis annos depois perdia Portugal e oito annos mais tarde tinha que reconhecer a independencia dos Paizes-Baixos.

E lá se foi o Tejo, o Escalda, o Rheno e o Ganges!

Proximo d'esta porta é o embarcadeiro do vapor que faz continuo serviço para a *Tête de Flandres*, povoação na outra margem do Escalda, onde é indispensavel o viajante ir para gozar o bello panorama que de lá offrece a cidade.

D'ali parte tambem o caminho de ferro de Waes (Anvers a Gand), o qual tem outro embarcadeiro mais a sul do lado de cá do rio, e vapores especiaes para levar os seus passageiros de uma e outra margem.

Alem das tremvias urbanas ha duas estações de tremvias a vapor, um dos quaes não se contenta em subir todo o norte do paiz, indo até Breda e Tholen, no interior da Hollanda, sendo aquella linha de 49 e esta de 51 kilometros, dos quaes 24 na Hollanda.

Antuerpia é a capital da vida commercial belga, como Liége, Malines, Charleroi e outras são os centros da actividade fabril.

Não quer isto dizer que a grande cidade banhada pelo Escalda não tenha tambem importantes industrias, como a lapidagem de brilhantes, fabricação de tabacos, rendas, cervejas etc.

Como cidade, Antuerpia é muito interessante, tendo vastos e longos *boulevards* ladeados de bons edificios, estabelecimentos importantes, cafés, hoteis etc.

Ainda assim, pouco ou nada é comparável a Bruxellas.

O jardim zoologico é um dos primeiros da Europa, encerrando uma copiosa collecção de animaes, alguns de raças bastante raras, e exemplares de grande preço.

A disposição das differentes installações dentro do jardim é a mais artistica.

Como praça forte é Antuerpia tambem muito importante, sendo a principal da Belgica e uma das primeiras da Europa. As suas muralhas teem 14 kilometros de ex-

tensão, e são protegidas por fossos que em 15 minutos podem ser inundados.

O centro do movimento da cidade é a *Place Verte* e a *place de Meir*. É d'ali que partem quasi todas as carreiras de tremvias, que são muitas e circulam por toda a parte.

Esse bairro, limitado a um lado pelo rio, é encerrado pelos restantes por uma linha curva de avenidas que corre do norte ao sul, avenidas largas, arborizadas, elegantes, para a esquerda das quaes se estendem os bairros menos povoados, e por ultimo os bairros pobres do Berchem e Borgerhout, junto ás fortificações.

E' no extremo sul d'essas avenidas que foi installada a exposição universal, do que me occuparei no proximo artigo.

Bem entendido que não descrevo outras muitas curiosidades que ha a ver na cidade, como a sua notavel cathedral, a bolsa, a casa da camara, os museus, entre os quaes, no de bellas artes, se encontram as melhores obras primas de Rubens, e muitos quadros de Teniers, Van Dyk, Jordaens e outros, o museu Plantin onde se admira completa a typographia do celebre editor do seculo XVI, varias egrejas, o parque, monumentos etc.

De tudo o leitor encontra extensa descrição no minucioso e exacto *Manuel du voyageur* de Baedeker, *Belgique et Hollande*, que acaba de se publicar em 15.^a edição e que, já o disse, é um livro indispensavel para o viajante.

Este livro foi-me tão excellente fonte de esclarecimentos durante toda a viagem, que nunca recorri a elle que não encontrasse todos os pormenores sobre o que desejava saber.

Porque, isto entre nós, eu devo confessar que odeio o sistema que alguns viajantes teem de perguntar tudo e a todos. Só em ultimo caso recorro, contrariadissimo, a este expediente e, 99 vezes cada 100, fico... sabendo menos.

Ora se, com um livro na mão, nós podemos saber tudo, que necessidade ha de apoquentar a humanidade?

Para se fazer uma ideia da enorme somma de esclarecimentos dados pelo guia de Baedeker na nova edição a que me refiro, basta dizer que elle contém 460 paginas, 13 mappas, 21 plantas de cidades, muitas plantas de edificios, museus, etc., e que no seu indice figuram os nomes de 2.800 localidades e curiosidades descriptas no livro.

Caminhos de ferros africanos ⁽¹⁾

Mais de uma vez temos feito sentir quanto é importante determinar, com precisão e com maduro criterio, o sistema de viação ferro-viaria na Africa portugueza.

Se não se organizar, com a devida circumspecção, um plano geral de viação accelerada, arriscar-nos-hemos a dispendar quantiosas sommas improductivamente, compromettendo, a um tempo, o futuro das nossas colonias e o seu engrandecimento economico. Haja vista ao que se faz na metropole, onde a rede ferro-viaria foi estabelecida sem plano devidamente meditado e sem a conveniente ponderação dos verdadeiros interesses nacionaes.

Mas na Africa, e especialmente nos nossos dominios da Africa Occidental, é tão grande o conjunto de circumstancias a ponderar, dá-se por tal forma o choque de interesses, que a construcção de um caminho de ferro não só pôde comprometter a riqueza económica d'aquella colonia, como até ameaçar a autonomia d'ella.

(1) Do *Commercio do Porto*.

A ambição de vizinhos, os recursos valiosos de que elles dispõem, a tudo isto se deve impôr uma circumspecção extraordinaria, no importante assumpto de que nos ocupamos.

Desviar as grandes correntes commerciaes da nossa Africa Occidental da directriz que elles seguem actualmente, será um passo arriscadissimo e de grande perigo para o paiz; em nome de phantasticas vantagens, poderemos perder o tempo e o terreno conquistados na exploração das riquezas africanas. E essas correntes estão perfeitamente definidas, perfeitamente determinadas.

Um distincto funcionario, que conhece muito de perto Angola e o Congo, ainda ha poucos annos escrevia:

«O actual commercio da provincia — o commercio rico da cera, marfim e borracha — faz-se todo em Loanda e Benguella, por intervenção de Cassange e Bihé, que o centralizam e extrahem dos longinquos sertões da Africa central e austral.»

Esta é a verdade; por isso assusta-nos verdadeiramente vêr tentar desviar o commercio interior para o norte da província, onde irá, não fomentar a riqueza de Portugal, mas a do Estado Livre do Congo.

Desde que as correntes commerciaes do interior estão dirigidas para Loanda e para Benguella, é evidente que para estes dois pontos devem convergir as facilidades concedidas ao commercio e á industria indigenas, não só por meio de linhas de penetração, como por meio de ramaes convergentes sobre essas linhas.

Querer servir a regiao de Encoge pelo norte, como parece pretender-se, é um erro economico de manifestas consequencias desastrosas. Sabendo-se que o regimen da bacia livre do Zaire é, já hoje, o bastante para atrahir alli os productos que de muito longe procuram saída para o resto do mundo, como pôde admitir-se que Portugal vá construir um caminho de ferro para facilitar o afastamento das mercadorias de terras portuguezas?

Se nas nossas regiões officiaes se estudassem as questões com a devida madureza, evitar-se-hiam estes e outros erros economicos, altamente nefastos ao engrandecimento do paiz.

Querem vêr o que, sem caminho de ferro, vae acontecendo, lá na Africa, com os objectos de commercio mais importantes? Leiam as palavras, escriptas por um funcionario competentissimo, que vamos transcrever e que estão publicadas em livro valioso.

Sobre o commercio de cera: — «E, assim, a cera, que actualmente vem a Loanda e a Benguella, em breve deixará os seus antigos trilhos, para ser tomada na propria localidade que a produz e conduzida pelos confluentes do Zaire e sua foz e d'ahi ao mundo.»

Sobre o commercio de marfim: — «E' na cittadela do seu refugio que a Internacional lhe vae dar agora o ultimo golpe, fazendo, por uma só vez e em pouco tempo, todo o commercio importante do marfim e passando-o para a Europa pelo seu Congo.»

Sobre o commercio da borracha: — «A borracha, que actualmente sahe de Loanda e Benguella, provém tambem da bacia livre do Zaire; e não deixará de certo de aproveitar essa liberdade, para vir deixar-se tyrannizar nas nossas alfandegas d'aquellas cidades.»

Bella perspectiva, na verdade! E, em tais condições, não será mais do que erro, não será uma verdadeira loucura, ir facilitar o transporte d'essas mercadorias para a bacia do Zaire, quando já possuimos relativa facilidade em as levar a Loanda, aproveitando em parte do percurso o caminho ferro de Ambaca? Será sensato ferir de morte, com golpe vibrado por nossas proprias mãos, o empório commercial de Loanda, para irmos

alimentar a riqueza de estranhos? Isto corresponderia a mais do que uma trucidação; seria um verdadeiro suicídio nacional.

Se n'este paiz houvesse uma verdadeira política colonial patriótica, superior à pequena intriga, tantas vezes alimentada em nossos domínios ultramarinos, já se teria pensado nos meios de viação acelerada para trazer á costa, via Loanda, os opulentíssimos produtos da região do café de Encoge, a mais fertil e a maior da província de Angola.

Pois estamos arriscados a perder essa riqueza, do mesmo modo que temos perdido tantas outras! Como se sabe, no Zaire, a importação da maior parte dos artigos é beneficiada com mais de 50 p. c.; por isso o commercio vive em condições de pagar melhor os gêneros indígenas. Não admira, pois, que o café da região de Encoge procure o Zaire, onde é mais bem pago. Ora, se, a par d'esta tendência natural, fossemos construir um caminho de ferro que afastasse de Loanda o café e outros artigos, a que ficaria reduzida a importância da aquella florescente capital? Não será difícil predizel-o.

Não sofreria apenas o commercio; sofreria, e sofreria muito a industria nacional, pois, desde que se afastasse de Loanda uma grande parte da actividade comercial, afastar-se-hia também d'ali a procura para produtos da industria nacional, que, como se sabe, são consideravelmente favorecidos em relação aos de procedência estrangeira. Não é no Zaire, dado o regimen ali criado, que a industria nacional poderá tão cedo pensar em entrar na luta de concorrência com os produtos estrangeiros.

Como se vê, a questão de que nos ocupamos é muito grave, seja qual fôr o ponto de vista em que o consideremos.

Receiamos, e receiamos fundamentalmente, que se vá enterrar dinheiro impropositivamente em terras da África, compromettendo, além de tudo, o futuro da nossa província de Angola.

Ao levantarmos esta momentosa questão, temos em vista chamar a atenção do governo para a necessidade de estudar o sistema ferro-viário na África portuguesa, de modo a que a construção das linhas ferreas obedeça a um plano o mais económico e o mais productivo possível.

Temos, ainda mais, em vista chamar a atenção das corporações que se interessam pelo nosso commercio, pela nossa industria, pelo engrandecimento de nossas colônias, para os perigos sérios que nos ameaçam e para as consequências desastrosas de uma política e uma administração colonial desatinada, sem leme nem bussola, sem plano nem orientação, que nos poderá arremessar, mais dia menos dia, sobre os baixios de uma tremenda decadência.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 30 de setembro de 1894.

O facto sensacional da quinzena foi a alta do cambio do Brasil. Apesar de se atribuir a subida a especulações bolsistas, e do *Financial-News* ter publicado a este respeito um artigo pouco tranquillizador acerca da situação do Brazil, a alta manteve-se, e o que agora se vê é exactamente o jogo para produzir a baixa.

Acerca das alternativas do cambio do Brazil, ouvimos uma versão que nos parece muito plausível, segundo a qual a baixa seria mantida por uma especulação em que estariam de acordo os ensacadores de café e os bancos. Os ensacadores de café, isto é, os negociantes que compram o café, o ensacam e o exportam, tem sempre conta em aberto com os bancos, que lhes fazem nas colheitas suprimentos avultados para a compra do genero, suprimentos a pagar depois das liquidações no estrangeiro. O interesse dos dois é que o pagamento se faça com libras a cambio alto, em vez de com libras a cambio baixo. D'ahi as alternativas.

A quinzena comercial e financeira continuou a estar pouco animada, o que não admira n'esta época do anno. A proximidade da abertura do parlamento animou os círculos políticos. A situação hoje é de expectativa, mas pela solução da crise política do que pela dos importantes problemas económicos pendentes. Nos últimos dias a política colonial estava quasi exclusivamente na tela da discussão, a propósito de concessões em África e de notícias alarmantes sobre Moçambique. Sem deixarmos de mostrar receio pelo que possam representar os factos sucedidos no interior de Lourenço Marques e de Cabo Delgado, diremos no entretanto que por enquanto não ha motivo para sérias apprehensões.

Em Lourenço Marques está em jogo a questão do caminho de ferro. O Transvaal está em via de realizar um acordo com Portugal para a concessão de um *bonus* para as mercadorias que seguirem pela linha Lourenço Marques com destino a Pretoria. As colônias inglesas do sul vêm n'esta taxa diferencial uma séria ameaça ao rendimento das suas linhas, e procuram por todos os meios evitar que o acordo se estabeleça. A agitação no interior, ameaçando a cidade portuguesa, parece ser uma manobra destinada a fazer reconsiderar o governo português, ou a dar pretexto a uma intervenção inglesa para assegurar a ordem. É aqui que está o perigo.

O nosso mercado interno mostrou-se durante a quinzena com excellentes disposições para os negócios. Foi o primeiro resultado da melhoria do cambio do Brazil, a que acima nos referimos, e que determinou grande oferta de papel cambial, antecipação das remessas que são esperadas. O cheque regulou sobre Londres de $41\frac{7}{8}$ a $42\frac{1}{2}$ e sobre Paris de 680 a 684, o premio da libra desceu a 1 $\frac{1}{2}$ réis e com limitado numero de compradores. Em agosto de 1893 mandámos para Londres 144:000 libras (numeros redondos), em agosto d'este anno mandámos apenas 49:000 libras.

As inscrições mantiveram-se firmes, para a dívida externa (3 p. c.) não ha compradores aos preços de paridade com os d'este fundo nos mercados externos; as obrigações de 4 p. c. (1888) mantiveram-se a 15 $\frac{1}{2}$ 000 réis; as de 4 $\frac{1}{2}$ e 4 p. c. (1890), tanto internas como externas, tiveram poucos compradores; muito firmes as obrigações dos tabacos; regular o movimento das obrigações Loanda-Ambaca. As acções dos bancos conservam-se inalteráveis, não havendo compradores.

As inscrições de assentamento regularam de 35,55 a 35,80, as de coupon de 35,30 a 35,60, a dívida externa a 33,50, as obrigações dos tabacos a 102 $\frac{1}{2}$ 500 réis, as de 4 p. c. (1888) a 15 $\frac{1}{2}$ 000 réis, as de 4 $\frac{1}{2}$ (1888) ass. a 48 $\frac{1}{2}$ 500 réis, as acções do Banco de Portugal a 117 $\frac{1}{2}$ 000 réis, do Commercial de Lisboa e do Lisboa & Açores mantiveram as suas cotações anteriores.

J. F.

Situação dos fundos portugueses nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris

SETEMBRO

	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
Bolsa de Lisboa:																
Inscrições assent..	-	35,55	35,55	35,65	-	35,75	35,80	-	35,75	35,72	35,70	35,71	35,72	35,70	-	
" coupon	-	35,30	35,30	35,40	-	35,60	35,60	-	35,60	35,65	35,60	35,65	35,65	35,60	-	
Dívida externa	-	-	-	-	33,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Bolsa de Londres:																
3% português....	-	26,12	26,25	26,37	26,25	26,75	26,75	-	26,37	26,37	26,37	26,50	26,25	26,50	-	
Bolsa de Paris:																
3% português	-	26,36	26,37	26,43	26,25	26,50	26,50	-	26,25	26,25	26,25	26,56	26,43	26,34	-	

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

BOLSAS	TÍTULOS	1894 - SETEMBRO - DIAS												
		17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	-
Lisboa . . .	ACCÕES Comp.º Real Portuguesa . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp.º Real Port. 3 0/0 . . .	-	-	-	-	30.000	-	-	-	-	-	-	30.000	-
	" C.º Real Port. 4 1/2 0/0 . . .	-	-	-	47.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Comp.º Nacional . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Atravez d'Africa . . .	70.500	71.000	-	-	71.000	-	-	71.500	-	72.000	-	-	-
Paris . . .	ACCÕES Comp.º Real Portuguesa . . .	52	52	53	53	54	54,50	57	53	54	53	52,50	52,50	-
	" Madrid-Caceres-Portugal . . .	58	60	60	59,75	60	60	-	56	-	57,50	-	-	-
	" Norte de Espanha . . .	144	139	130	126	127	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Zaragoza-Alicante . . .	185	180	173	170	172,50	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Andaluzes . . .	246	235	228	215	210	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp.º Real Portuguesa . . .	133	134	134	133	132	132	132,50	132	132,50	130	130	-	-
	" C.º da Beira Alta . . .	80	-	82	78	77,50	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Caceres-Portugal . . .	175	177	-	177	177	177	175	177	175,50	175	175	-	-
Londres . . .	ACCÕES Norte Espanha 4.º hypot. . .	300	297	290	286,50	290	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterd..	Atravez d'Africa . . .	64	63	63	63	63	63	63	63	63	62	62	-	-
	Atravez d'Africa . . .	-	-	-	62	-	-	64	-	62	63	64	-	-

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhos	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1894			1893			Totaes			1894		
		Kil.	Totaes	Kilometrías	Kil.	Totaes	Kilometrías	1894	1893	1894	1893	1894	1893
COMPANHIA REAL	Antiga rede de nova não garantida.	3 9 Setemb. 10 16	690 " "	Réis 69.780:000 67.461:000	Réis 101:130 97:769	690 " "	Réis 66.938:620 66.938:620	Réis 97:012 97:012	Réis 1.887.414:000 1.954.875:000	Réis 4.991.496:924 2.058.435:544	Réis - -	Réis 104.082:924 103.560:544	Réis - -
	Nova rede garantida.	3 9 Setemb. 10 16	380 " "	Réis 9.650:000 9.147:000	Réis 25:394 23:992	380 " "	Réis 9.148:566 9.148:566	Réis 24:075 24:075	Réis 211.347:000 220.464:000	Réis 219.129:865 228.278:431	Réis - -	Réis 7.782:865 7.814:431	Réis - -
Sul e Sueste . . .	- - -	- - -	475 - -	- - -	- - -	475 - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -
Minho e Douro . . .	- - -	- - -	353 - -	- - -	- - -	353 - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -
Beira Alta . . .	20 26 Agosto	253 - -	6.102:249 - -	24:116 - -	253 - -	6.103:629 - -	24:132 - -	166.989:652 - -	181.297:209 - -	- -	- -	14.307:557 - -	- -
Nacional (Miranella e Vizzeu) . . .	6 12 Agosto 13 19	105 " "	1.045:922 1.343:724	9:961 12:797	105 " "	1.398:457 1.619:988	13:318 15:428	34.645:201 35.988:925	40.255:521 41.875:509	- -	- -	5.610:320 5.886:584	- -
Norte de Espanha . . .	26 1 Setemb. 2 8	3553 Ps. " "	1.773:999 Ps. 1.798:885	502 509	3393 Ps. " "	1.850:490 Ps. 1.911:243	545 563	57.357:814 59.156:700	55.094:471 57.005:745	Ps. 2.263:343 2.450:985	- -	- -	- -
Madrid — Zara-goa — Alicante . . .	3 9 Setemb. 10 16	2672 " "	1.000:761 1.023:115	375 382	2672 " "	983:511 992:845	365 374	35.257:189 36.280:304	34.686:398 35.679:243	570:794 601:061	- -	- -	- -
Andaluzes . . .	20 26 Agosto 27 2 Setemb.	894 " "	296:325 382:612	331 428	894 " "	278:238 348:722	311 390	8.800:706 9.183:318	9.224:325 9.573:047	- -	- -	423:619 610:271	- -
Zafra a Huelva . . .	3 9 Setemb. 10 16	180 " "	57:884 57:909	322 321	180 " "	50:527 47:717	287 265	1.817:405 1.875:315	1.632:349 1.680:066	185:056 195:249	- -	- -	- -

HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de outubro de 1894

Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Fig.-B. Amieira	B. Amieira Fig.	Pampilh.-Mang.	Mang.-Pampilh.	Porto-Valença	Valença-Porto
Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-45 t. 7-20 m.	2-45 t. 4-30 m.	7-0 m. 8-11 m.	5-15 m. 6-13 m.	8-0 m. 8-26 m.	10-45 m. 11-12 m.	6-35 t. 9-47 t.	9-45 m. 12-54 t.	8-20 m. 1-26 t.	2-40 m. 8-19 m.
10-0 t. 10-30 m.	7-0 t. 5-30 m.	7-0 m. 9-51m.	7-30 m. 8-40 m.	9-0 m. 9-51m.	10-0 m. 10-30 m.	5-40 t. 7-55 t.	5-45 m. 8-5 m.	11-0 m. 3-15 t.	9-45 m. 2-15 t.
Lisboa C.S.-Port.	Port. Lisboa C.S.	11-0 m.	12-3 t.	9-0 m.	10-0 m.	Leiria-Figueira	Figueira-Leiria	Mang.-Guarda	Guarda-Mang.
7-30 m. 9-0 t.	8-45 m. 10-30 t.	3-30 t.	4-33 t.	11-0 m.	meiodia	5-40 t. 7-55 t.	5-45 m. 8-5 m.	5-40 t. 11-45 t.	6-0 t. 12-30 t.
Aveiro a Porto Porto a Aveiro	4-0 m. 6-25 m.	4-15 t. 6-37 t.	5-0 t. 6-3 t.	3-30 t. 4-30 t.	6-0 t. 6-15 t.	4-50 m. 5-32 m.	5-45 m. 6-45 m.	4-0 t. 11-45 t.	4-25 t. 10-30 t.
Excepto aos domingos	11-20 m. 3-35 t.	9-3 m. 5-30 m.	9-45 t. 10-50 t.	9-30 t. 10-32 t.	9-45 t. 12-20 m.	4-20 t. 5-11 t.	3-15 t. 4-15 t.	3-25 t. 9-28 m.	3-25 t. 10-30 t.
Espinho-Porto	Porto-Espinho	1-30 t.	2-33 t.	8-10 t.	9-10 t.	Abrantes-Guarda	Guard-Abrantes	Lisboa T.P.-Faro	Faro-Lisboa T.P.
8-15 m. 9-3 m.	7-0 m. 7-45 m.	4-15 t. 5-4 t.	meio dia 12-45 t.	1-30 t. 11-30 t.	4-0 t. 4-0 t.	1-15 m. 9-25 m.	7-0 m. 4-0 t.	4-30 t. 5-0 m.	4-30 t. 6-0 m.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	10-45 t.	11-30 t.	9-15 t.	10-0 t.	Lisboa R.-Casca	Casca-Lisboa R.	11-10 t. 9-10 m.	11-10 t. 9-10 m.
7-30 t. 5-10 m.	8-45 t. 6-30 m.	2, ^{as} 4, ^{as} a sab.	2, ^{as} 4, ^{as} e 6, ^{as}	9-40 m. 4-8 t.	9-40 m. 4-8 t.	6-45 m.	8-30 m. 9-15 m.	9-45 m. 10-30 m.	9-45 m. 10-30 m.
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	7-30 t.	7-0 t.	6-30 m.	5-15 t.	Exc. dom. e sant.	11-30 t.	12-49 m.	12-

COMMERCIO PORTUGUEZ

Resumo comparativo do movimento de mercadorias nos meses de janeiro a março de 1893-94

VALORES EM MIL. REIS

Importação para consumo

	1893	1894
Animaes vivos.....	239:681	387:336
Materias primas para as artes e industrias	3.840:339	3.470:599
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	1.011:211	1.123:025
Substancias alimenticias	2.778:942	4.216:113
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos.....	394:071	395:134
Manufacturas diversas.....	543:679	575:232
Taras	47:353	15:557
Somma	8.825:276	10.182:996
Ouro e prata em barra e em moeda.....	593:289	50:721
Total.....	9.418:565	10.233:717

Exportação nacional e nacionalizada

	1893	1894
Animaes vivos.....	186:005	335:114
Materias primas para as artes e industrias	1.059:417	1.145:645
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	136:216	186:490
Substancias alimenticias	3.937:076	3.404:496
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos.....	14:973	21:652
Manufacturas diversas.....	361:586	388:194
Somma	5.695:275	5.181:591
Ouro e prata em barra e em moeda.....	1.086:281	1.392:371
Total.....	6.781:556	6.573:962

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias....	Reexportação..	2.425:429	3.183:047
	Transito	411:725	506:838
	Somma....	2.837:154	3.689:885
	Total.....	2.878:154	3.689:885

Notavel invenção

Realizaram-se ultimamente com o melhor exito, na estação de Arganda, as experiencias do apparelho electrico de intercommunicação de comboios em marcha, inventado por D. Alejandro Basanta e aprovado já pela junta consultativa de engenheiros de caminhos, canaes e portos.

O novo apparelho tem por fim evitar os choques de comboios, avisando os machinistas e conductores por um systema perfeitamente mechanico.

É de grande simplicidade o seu funcionamento, pois todo o machinismo necessario se resume n'um apparelho com uma campainha, installado em qualquer carruagem e posto em communicação por um lado com a terra, servindo de conductor os carris, e por outro com um fio especial que corre ao longo da via, isolado de qualquer outra comunicação.

Se é um só comboio que percorre a linha, o apparelho e a campainha ficam em descanso; mas se, pelo contrario, vier um outro em sentido inverso, com identicos apparelhos, este vem fechar o circuito das duas instalações, fazendo immediatamente功用 as duas campainhas.

Um telephone completa o invento, pondo os machinistas, depois dos comboios parados, em communicação immediata ou com as estações ou com a linha.

A electricidade é obtida por um pequeno dynamo, movido pela rotação de um dos eixos do veiculo.

As experiencias feitas demonstraram as vantagens do novo invento que já fôra tambem aprovado pelos engenheiros das principaes linhas hespanholas.

Um outro apparelho no mesmo genero e fundado nos mesmos principios foi agora apresentado por Mr. Meine, fiscal de telegraphos nas linhas do Oeste de França.

LINHAS PORTUGUEZAS

De Valença a Monsão.—Dizem collegas que se vai começar em breve a construcção de uma linha americana entre estes dois pontos.

E' um grande melhoramento que muito desejamos ver realizado, mas para se construir a linha é necessário que ella esteja concedida e isso é que não nos consta que o esteja.

Beira, Africa.—Teem adiantado muito os trabalhos d'este caminho de ferro, e acham-se quasi concluidos na extensão ultimamente contratada de 43 milhas além do terminus. Começaram por isso já a despedir alguns trabalhadores.

Consta que além dos 190 kilometros que, segundo o contracto celebrado este anno com o empreiteiro geral, devem ficar brevemente concluidos, a companhia pensa em continuar os trabalhos ao menos até á fronteira do nosso territorio, mas quando assim não seja, como no terminus ao kilometro 190 não existe boa agua potavel, a via ferrea será infallivelmente prolongada mais 8 milhas, até uma ribeira de excellente agua.

Ficarão este anno assentes 124 milhas de linha ferrea pelo menos.

Linha urbana do Porto.—Ao concurso para a venda e remoção dos materiaes da parte do convento de S. Bento da Ave-Maria, destinada á estação central, apenas concorreram os srs. Isidoro Nuevo Fernandez e José Francisco da Silva, que se propõem fazer a demolição da alludida parte do convento, bem como remover o entulho, devendo ser para elles todos os materiaes que alli existem, sem reserva alguma para o governo, á excepção dos azulejos, que entregaráo á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro. Os concorrentes declararam fazer a alludida obra no prazo de oito meses e não em quatro como estava indicado no concurso.

Encetaram-se as obras para a conclusão do ultimo lanço do tunnel da Ave-Maria.

Por baixo da praça da Batalha foram essas obras atacadas por um grupo de 40 trabalhadores, approximadamente, sendo as terras extrahidas transportadas para as proximidades da quinta da China. Na cerca do extinto mosteiro de S. Bento iniciaram-se os trabalhos pela abertura da boca do tunnel, ao norte, estando empregados ali uns 20 e tantos trabalhadores.

Loanda a Ambaca.—Diz-se que ainda n'este mez talvez se realize a abertura á exploração d'esta linha até o kilometro 300.

LINHAS HESPAÑOLAS

Valladolid ao Porto.—Diz o nosso collega *Agente Ferroviario Espanol* que um grupo de capitalistas hespanhóes está estudando o modo como o caminho de ferro directo de Barcelona a Zaragoza e o proximo a inaugurar-se de Valladolid a Ariza, termine no Porto.

Se se levar a cabo esta prolongação, este caminho de ferro denominar-se-ha *Caminho de ferro ibérico de Barcelona ao Porto*.

Não sabemos como isto possa ser, visto que para cá de Valladolid haveria que construir uma linha que, quer entrasse em Portugal por Miranda do Douro e seguisse o valle d'este rio a entroncar no nosso caminho de ferro, quer viesse por Bragança, de toda a forma teria que utilizar a nossa linha do Estado, e portanto não poderia ter o pomposo título que lhe atribuem, amenos que... mas isso não se acredita.

Calatayud-Teruel-Sagunto. — Já entrou no Conselho de Estado o expediente de informação da caducidade d'este caminho de ferro, e logo que se reuna este ao corpo do processo, será informado e passará ao Ministerio de Fomento para sua approvação e annuncio de novo concurso.

Toledo a Getafe. — A direcção geral das obras publicas autorizou a D. Manuel Monroy y Merino para estudar no prazo de um anno o tracado de um tremvia a vapor da ponte de Toledo (arredor de Madrid) á Plaza Mayor da povoação immediata de Getafe, pela estrada de primeira ordem de Madrid a Toledo, por Getafe e ruas d'esta povoação.

Congresso de empregados de caminhos de ferro. — Como dissemos, realizou-se em Madrid, nos dias 1 a 4 de setembro, o congresso de empregados de caminhos de ferro.

Nestas sessões patentearam a necessidade de se unirem o mais possível para pugnarem pelos seus interesses; mostraram as vantagens e prejuízos que causam algumas das várias agrupações formadas por empregados, e mostraram a necessidade de todas essas ficarem sob as vistas d'uma federação geral.

Resolveu-se que seja em S. Martin de Provensals que se reuna a entidade social; e que se forme um jornal que defenda as aspirações dos congregados.

Approvou-se por unanimidade que seja o sr. Zurdo o representante das diversas associações hespanholas que se apresentaram n'este congresso, no congresso internacional que vai reunir-se em Paris.

Policia especial de caminhos de ferro. — Pelo que dizem alguns jornaes, o ministro de Fomento pretende organizar um corpo de policia especial de caminhos de ferro, com o fim de evitar, com a sua vigilancia e denúncias, os roubos de que o commercio e a industria em geral estão sendo victimas.

LINHAS ESTRANGEIRAS

RUSSIA

Os principios adoptados pelo comité especial encarregado pela direcção das finanças e das vias de comunicação da revisão da tarifa de passageiros, fundam-se n'uma redução no preço de transporte, aumentando com a distancia percorrida, sistema que apresenta muita analogia com a tarifa por zonas applicada na Hungria.

Nas grandes nações, onde as cidades populosas e os centros commerciales ou industriais estão a enormes distâncias, a tarificação por kilometro percorrido produz taxas tão elevadas que não estão ao alcance da maior parte da população. A actividade do paiz resente-se do forçado isolamento dos individuos e das mercadorias.

Uma redução de tarifas impõe-se, pois, e justifica-se tanto mais que os caminhos de ferro não utilizam a sua capacidade de trabalho. Os comboios andam quasi vazios em longos percursos. O abaixamento das taxas pode-se fazer sem que as receitas liquidas da exploração sofram.

A nova tarifa de passageiros nos caminhos de ferro russos deve entrar em vigor no 1º de dezembro proximo.

Avaliar-se-á a importancia da nova reforma pela comparação das taxas applicadas actualmente entre S. Petersburgo e diferentes grandes cidades com os preços que resultam das novas bases de tarificação:

Preços dos lugares com a taxa governamental

De S. Petersburgo ás estações:	Distancia em verstes.	1.ª classe.		2.ª classe.		3.ª classe.	
		Tarifa actual	Nova tarifa	Tarifa actual	Nova tarifa	Tarifa actual	Nova tarifa
		r. c.	r. c.	r. c.	r. c.	r. c.	r. c.
Moscou	604	22	15	—	16	99	9
Nijni-Novgorod.	1,015	38	21	—	28	55	12
Varsovia.....	1,050	39	21	50	29	54	12
Kharkow	1,333	49	25	—	37	49	15
Kiew.....	1,472	55	27	—	41	40	16
Samara.....	1,635	61	31	28	50	45	10
Odessa	1,824	68	40	30	51	50	20
Theodosia	1,993	74	74	32	59	55	20
Piatigorsk....	2,246	84	23	34	50	63	17
Viadicaucaso...	2,407	90	26	36	67	70	21
Tcheliabinsk...	2,577	96	64	38	72	48	22

CHINA

A primeira via ferrea construída na China foi estabelecida em 1874 por uma companhia inglesa, entre Shanghai e Wousong (15 kilómetros). Não durou muito tempo. Segunda experiência teve lugar em 1891, entre as minas de hulha de Kaiping e Lou-tai (ao norte de Tientsin, num braço do Pei-ho); a linha foi primeiramente explorada por tracção animal e pouco depois transformada em via de tracção a vapor, sendo estabelecida uma outra linha entre Tientsin e Takou.

Actualmente a única linha ferrea importante da China (120 milhas) parte de Tientsin, dirige-se para Toung-Kon (a uma milha dos fortões de Takou), depois volta para leste, perto das minas de carvão de Tang-chan e a Tang-Tchéou, na ribeira de Lan.

E ainda há pouco os sabios chineses provaram que a viação acelerada era causa de grandes catastrophes...

ESTADOS UNIDOS

Em Nova-York constituiu-se a *National Rapid Transit Company* que apresentou à cámara legislativa um projecto para construir uma via ferrea eléctrica entre Nova-York e Washington, em que se calcula que os comboios alcançarão a velocidade de 350 kilómetros por hora.

Dizem que a sociedade ficou constituída com o capital de 25 milhões de dollars.

A via, em forma de viaducto, tem duas linhas sobrepostas, servindo a superior tanto para obter o movimento na inferior, como para regular a corrente. Assim é que cada wagon tem duas rodas que se movem no carril inferior, e na parte superior duas roldanas que, correndo lateralmente sobre outro carril, mantêm o equilíbrio e tomam a corrente. Claro é que estes dois carris, inferior e superior, completam o circuito da corrente.

As carruagens apresentam a particularidade de terem uma espécie de proa, como os navios, para combater a resistência que, na forma ordinaria, oppõe a atmosphera ao movimento dos comboios.

O numero de pessoas mortas nos caminhos de ferro d'este paiz foi em 1893 de 691, mais 19 do que em 1892.

Os feridos foram, em 1893, 2.584 e em 1892, 2.407.

O numero de desastres tambem foi enorme: por choques 999 em 1893 e 1.062 em 1892, por descarrilamentos 1.212 e 1.165 respectivamente; diversos 99 e 100.

Os Estados Unidos querem ser grandes em toda a matéria de caminhos de ferro.

No tunnel de Werkarken, de 1.260 metros, na linha de West Shore, está-se empregando um novo sistema de signaes.

A um lado do tunnel estão collocadas, a certa distância uma das outras, lampadas incandescentes á altura da vista do machinista. Se estas lampadas estão acesas, é signal de segurança, mas, se pelo contrario n'uma certa distância estiverem apagadas, é signal de que um outro comboio segue na mesma linha.

Pelo numero das lampadas apagadas pode o machinista calcular a distância a que se encontra o outro comboio.

D'este modo consegue-se aumentar o trafego que pode passar por um tunnel d'esta extensão, em relação ao que permitem os actuais sistemas de signaes.

REPUBLICA ARGENTINA

Uma empresa, que já dispõe de capitais suficientes, pediu ao governo a concessão da construção de tres mil kilómetros de via reduzida na província de Buenos-Ayres.

O pedido é acompanhado de planos e estudos, designando as povoações que a projectada rede ligará.

MEXICO

A *Nature*, n'um dos seus ultimos números, descreve o caminho de ferro de montanha de Pasadena ao cume da Sierra-Madre na California.

Esta linha começa no extremo da de Los Angeles a Altadena. A partir d'aqui a linha serpenteia pelos flancos da Sierra-Madre até a garganta Rubia, perto do começo da grande rampa.

Durante 8 meses trabalharam os operários suspensos por meio de cordas para construir o carreiro onde deveria assentar a linha ferrea.

A linha atravessa a garganta Rubia sobre uma ponte obliqua de 60 metros, verdadeira maravilha de segurança e elegância.

D'este ponto a grande rampa continua mais 1.200 metros e a ascensão de 620 metros.

Até hoje a linha de 48 p. c. do monte Pilatus, na Suissa, passava pela mais inclinada. Esta ainda passa de 50 p. c.

Um cabo sem fim, movido pela electricidade, puxa os carros ao longo da rampa.

As bancadas dos carros estão collocadas de forma que, apesar da grande rampa, conservam sempre a posição horizontal. Natu-

ralmente como o nosso ascensor da Batalha, no Porto. Agulhas automaticas facilitam o cruzamento dos carros.

A via é unica, excepto no cume do monte Echo em que é dupla, e vae findar na planicie de Lowe, perto do observatorio astronomico de Pic, a 2.200 metros de altitude.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de material de via

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 24 d'outubro á uma hora da tarde, na administração do primeiro bairro do Porto, e perante o respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diverso material de via, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisorio de noventa e dois mil e quinhentos réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento será de cinco por cento da importancia total do fornecimento.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro na estação do Porto, em todos os dias uteis das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 15 de setembro de 1894.

Fornecimento de madeiras.

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 2 de outubro proximo, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes dos mesmos caminhos de ferro, perante o respectivo chefe, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diversas madeiras, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisorio de 12.500 réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento será de 5 p. c. da importancia total do fornecimento.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 18 de setembro de 1894.

Fornecimento de limas

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 3 de outubro proximo, á uma hora da tarde na secretaria dos armazens geraes dos mesmos caminhos de ferro perante o respectivo chefe, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de limas inglesas para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de onze mil réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento será de cinco por cento da importancia total do fornecimento.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro na estação do Porto, em todos os dias uteis das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto 18 de setembro de 1894.

Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

Fornecimento de massaroquinha

No dia 4 d'outubro proximo futuro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 36.000 kilogrammas de massaroquinha.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, estação de Santa Apolonia, todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, na agencia da companhia, 28 rue de Chateaudun.

Lisboa, 3 de setembro de 1894.

Fornecimento de drogas e tintas

No dia 18 do proximo mez d'outubro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de oleo de linhaça, seccante em pó, almagre, tinta cinzenta e chlorhydrato d'ammonia.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, na agencia da companhia 28 rue Chateaudun.

Lisboa, 10 de setembro de 1894.

Venda de sucata

No dia 18 d'outubro pela 1 hora da tarde, na estação central do Rocio perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda da seguinte sucata: aço de molas, 8 toneladas; aros d'aço, de rodas 77 ditas; rodas de ferro 18 ditas; ferro forjado 122 ditas, total 225 toneladas, que pôde ser examinada no deposito de materiaes, em Santa Apolonia.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, estação de Santa Apolonia, todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, na agencia da companhia, 28 rue de Chateaudun.

Lisboa, 10 de setembro de 1894.

Leilão de remessas retardadas e outros volumes.

Em 8 d'outubro proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos soldados, e em virtude do art.º 33º das disposições comuns as tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica, de todas as remessas com data anterior a 8 de agosto de 1894, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retiral-as pagando o seu debito á companhia, para o que deverão dirigir-se ao serviço do trafego na estação central do Rocio, todos os dias não santificados até 6 do referido mez d'outubro inclusivè, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Remessa n.º 6:978 de Jerez a Guarda, 2 barris de vinho e 1 caixa, peso 107 kilos, consignatario Ribas.

N.º 2:769 de Porto a Lisboa P., 2 caixas com tecidos, peso 140 kilos, consignatarios Teixeira & C.º

N.º 7:225 de Braga a Lisboa P., 1 porção de madeira, peso 950 kilos, consignatario Santos.

N.º 37:225 de Aveiro a Coimbra, 1 fogão e 1 caldeira, peso 504 kilos, consignatario Jorge.

N.º 1:592 de S. Mamede a Alcantara, 8 pedras de cantaria, peso 1:580 kilos, consignatario Sabido.

N.º 6:265 da Marinha Grande a Gaia, 25 barricas com breu, peso 7:600 kilos, consignatario Lavarré.

N.º 8:707 de Irun a Faro, 2 caixas com coroas funerarias, peso 180 kilos, consignatario Almeida.

N.º 2:814 de Valença d'Alcantara a Lisboa, P., 1 caixa com ferramenta, peso 65 kilos, consignatario Moraes.

N.º 74 de Paris a Lisboa, 2 caixas com vinho, peso 52 kilos, consignatario consul do Mexico.

N.º 3:296 de Ivry a Lisboa, 1 bahu com roupa, peso 149 kilos, consignatario Roby.

N.º 2:194 de Villarrobledo a Lisboa, 20 casclos com vinho, peso 13:670 kilos, consignatarios Marcolino & Irmão.

N.º 2:190 da Villa Robledr a Lisboa, 30 casclos com vinho, peso 20:980 kilos, consignatarios Marcolino & Irmão.

Lisboa, 18 de setembro de 1894.

Fornecimento de limas.

No dia 18 de outubro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de limas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, na agencia da companhia, 28 rue Chateaudun.

Lisboa, 19 de setembro de 1894.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES

RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

RECOMMANDÉES

Antwerpia. — A. Manceau.**Antwerpia.** — A. Hartrodt. — 36, rue Zirk.**Berlim.** — S. O. — A. Hartrodt. — 54, Wienerstrasse.**Bremen.** — A. Hartrodt. — 90 e 91, Langenstrasse.**Bruxellas.** — Messageries des Grands Express Européens. — Sor-
det et Compagnie.**Covilhã.** — José do Nascimento Arraiano — Casa de comissões.**Hamburgo.** — Augusto Blumenthal.**Hamburgo.** — A. Hartrodt. — 4, Kattrepelsbruecke.**Leiria.** — Antonio C. d'Azevedo Batalha.**Lisboa.** — Miguel Amancio & Fernandes — Rua dos Bacalhoeiros**Lisboa.** — Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.**Lisboa.** — Carlos C. Dias — (vinhos, fructas e outras comissões)
— Rua do Jardim do Regedor, 35.**Lisboa.** — C. Mahony & Amaral. — Rua Augusta, 70, 2.^o**Lisboa.** — D. Pedro Serrano — R. da Magdalena, 192.**Lisboa.** — Compagnie des Wagons-Lits. — Rua do Príncipe.**Londres.** — F. Demolder — 4, Holmdale Road Amburst Park.**Londres.** — E. C. — A. Hartrodt. — 49, Fenchurch Street.**Madrid.** — Cesar Fereal. — Agente comercial da C.ª Real.**Madrid.** — Sordet et Compagnie — Messageries des Grands Express
Européens.**Porto.** — Augusto Lavarré — Rua de S. Francisco.**Santarem.** — José F. Canha.**Valencia d'Alcantara.** — D. Alejandro Campero.**Vienna.** — Sordet et Compagnie — Messageries des Grands Express
Européens.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles
sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.**LISBOA** **Grand Hotel International** — Rua do Príncipe,
junto à Estação Central. — Etablissement de premier or-
dre — tout le luxe et confort — 200 chambres et salons.**LISBOA** **Braganza Hotel** — Salons, vue splendide sur la
mer, service de 1.^{er} ordre — Propri. Victor Sassetti.**LISBOA** **Hotel Durand** — Rua das Fiôres, 74 — 1.st 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** **Grand Hotel Central** — Caes do Sodré — Tout le
confort désirable, vue du Tage, près de la douane, hourse,
ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.**LISBOA** **Hotel Alliance** — Chiado — No centro do com-
mercio, theatros e passeios — aposentos para familias —
Diaria 1\$200 a 4\$500 rs.**LISBOA** **Hotel Avenida** — Maison de 1.^{er} ordre — vue splen-
dide — salons pour familles — voitures — Avenida, 55 —
Propri. João da Matta, 1.^{er} cuisinier du Portugal.**LISBOA** **Hotel Borges** — Chiado, 108 — Tres frontes, pro-
ximo dos theatros e centro da cidade — ascensor — te-
lephone — banhos, etc.**LISBOA** **Grand Hotel de l'Europe** — Maison française
de 1.^{er} ordre — au centre de la ville — Propri. M. Es-
tade, 16, rua do Carmo.**LISBOA** **Hotel Francfort** — T. de Sta. Justa. No centro do
commercio, a 5 min. da estação do Rocio — Grande con-
forto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 rs. por pessoa.**LISBOA** **Francfort Hotel** — No centro da cidade — Aposen-
tos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e
6 horas da tarde, 600 rs. — Tres frontes. Praça de D. Pedro, 113.**LISBOA** **Hotel Americano** — P. de S. Paulo, n.º 3. — Pro-
ximo dos caes e banhos do arsenal. — Bons quartos e
aposentos. — Preços: 1\$000 rs. para cima.**CASCAES** **Hotel Central** — De 1.^{er} ordre — Cuisine et ser-
vice 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, janta-
res para casamentos, etc. — Proprietaria Anna Vieira.**CINTRA** **Hotel Nunes** — Espelhados panoramas, quartos con-
fortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.
— Propri. João Nunes.**CINTRA** **Hotel Netto** — Serviço de primeira ordem, aposentos
confortaveis e asselados, almoços e jantares, mesa redon-
da ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para
100 pessoas. Preços rasoaveis.**MAFRA** **Hotel Moreira** — no largo, em frente do convento. —
Bellas accomodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500.
— Reducção de preços para caixeiros viajantes.**TORRES VEDRAS** **Hotel dos Cucos** — Avenida Casal
Ribeiro — Renovado e aumentado —
condução gratis aos banhos dos Cucos — commodidade, aceio e hygi-
ene — preços 1\$000 a 1\$400 réis — Gerente Ernesto Nobre.**TORRES VEDRAS** **Hotel Natividade** — Largo de D.
Carlos, 1 e R. Paiva d'Andrade, 3 —
No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro — Excellentes
quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano. — Carreiras a 100 reis,
para os Cucos — Diaria de 800 a 1\$200 reis.**BUSSACO** **Hotel Restaurant da Matta** — Service de
1.^{er} ordre. Seul établissement situé au centre de la
matta. — Propri. Paul Bergamin.**PRAIA DA NAZARETH** **Grand Hotel Club** — Ma-
gnificas accommodações, accio
inexcedivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira,
para as estações de Cella e Vallado — Propri. A. de S. Romão.**PORTO** **Hotel de Francfort** — O melhor e mais central da
cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço
de 1.^{er} ordem — Propri. Adriano & François.**PORTO** **Hotel Bragança** — A melhor situação da cidade, ex-
cellentes comodos para familias e para uma pessoa. Ba-
nhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.^{er} ordem e com vinhos à descrip-
ção. — Diaria 1\$000 a 1\$500 rs. — Prop. B. Machado Coelho.**PORTO** **Grande Hotel do Porto** — Le meilleur de la ville.
Lits a ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres.
Salles de lecture et de reception. Bains. Journaux.**PORTO** **Hotel Continental** — R. Entreparedes (Frente a Ba-
talha). Serviço de 1.^{er} ordem, preços moderados. Frente
do correio, theatros, muito central. — Propri. Lopez Munhós.**PORTO** **Grande Hotel America Central** — Um dos me-
lhores da cidade, magnificas sallas e quartos, banhos
aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.**COVILHÃ** **Hotel Central do Castella** — Largo do Pelou-
rinho — Bom serviço de mesa, quartos confortaveis
desde 1\$000 rs. por dia.**SEVILHA** **Hotel d'Europe** — Fonda de Europa — Propri. Ber-
nardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação.
Calle Gallegos, 19, Sierpes 95. Mesa redonda ás 6 horas. Falla-se ita-
liano, inglez, francez e portuguez.**SEVILHA** **Gran Fonda de Madrid** — Principal estabele-
cimento de Sevilha — illuminação electrica — luxuo-
sos pateos — sala de jantar para 200 pessoas — banhos.**SEVILHA** **Fonda de Jesus Maria** — Calle Moratin — no
centro da cidade — casa confortavel e economica —
mesa a qualquer hora. Diaria 5 pesetas.**MALAGA** **Nuevo Hotel Victoria** — Propri. Cristóbal Gam-
bero — Calle del Marqués de Larios, 9 — Bellos apo-
sentos, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.**GRANADA** **Hotel Victoria** — Propri. Federico Iniesta. Sitio
o mais central, proximo do commercio e dos thea-
tors. Preços moderados. Central do caminho de ferro.**ROMA** **Grande Hotel Continental** — Proximo da Estação
Central e de todas as antiguidades e attractivos, na parte
mais hygienica da cidade — 250 quartos — todo o conforto moderno.
— Diaria, desde 10 francos, sem vinho — Prop. P. Lugani.**BRUXELAS** **Hôtel de la Poste** — Rue Fossé aux Loups,
32. Près de la Place de la Monnaie et de la Poste.
— Propri. H. the Tilmans.



Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abriu em 1 de maio

Excellentas aguas mineraes para doenças de pelle, estomago, garganta, etc.
Fecha em 30 de novembro.

Foi completamente reformado e comprehende baneiras de 1.^a a 5.^a classe, duas salas para duches, uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inhalação, pulverização, e aspiração, com gabinetes annexos e independentes para toilette. Para esclarecimentos, em Lisboa, rua do Alecrim 125.

CANNAS DE SENHORIM

Beira Alta

CALDAS DA FELGUEIRA

Grande Hotel Club

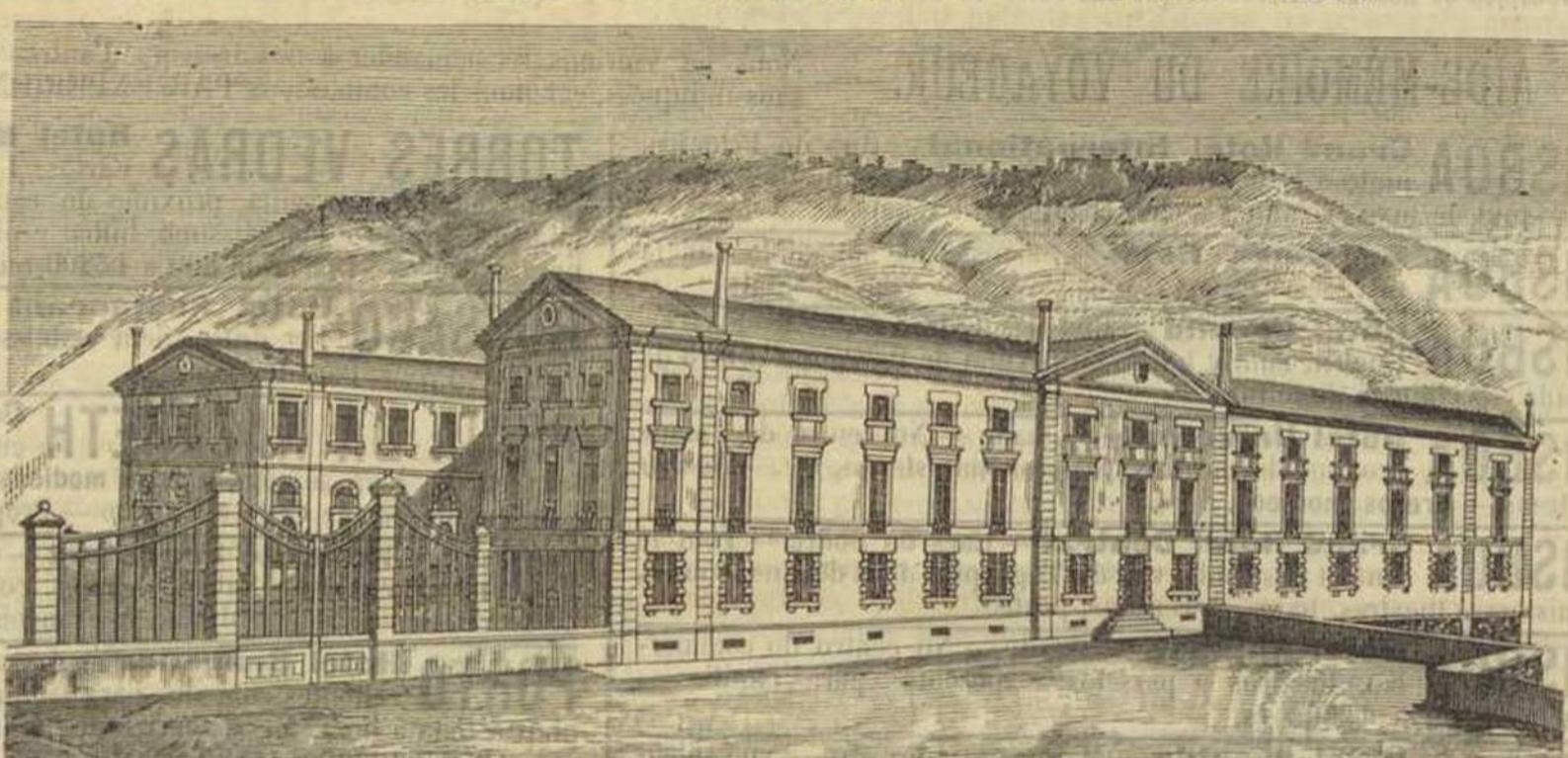
Abriu em 15 de maio

Magnificas accommodações

Desde 1\$200 réis
comprehendendo serviço,
club, etc.

Para esclarecimentos:
rua de S. Julião, 80, 1.^o
Correspondencia, para
Caldas da Felgueira, ao gerente do Grande Hotel.

As aguas engarrafadas vendem-se nas pharmacias e drogarias, e no deposito geral **Pharmacis Andrade**, R. do Alecrim



VIAGEM — Faz-se toda em caminho de ferro até Cannas de Senhorim (Beira Alta), e d'ahi 5 kilómetros de estrada de Macadam, em bons carros.



THERMAS DE CALDELLAS

Grande Hotel da Bella Vista

Aguas hypo-salinas extremamente uteis no tratamento das doenças do estomago, fígado, rins, pelle, rheumatismo, gottas e anemia. Clima saluberrimo de montanha. Situação pittoresca e deliciosa no centro da província do Minho. Facilidade de comunicações com todas as terras do paiz por caminho de ferro até Braga, d'onde dista apenas 15 kilómetros. Hotel de primeira ordem com grande capacidade, serviço esmeradissimo e esplendidos horizontes. — Ha duches no estabelecimento.

Gerente — Joaquim José de Mattos Braga

CALDELLAS — CORREIO DE AMARES

Directora — D. Maria de Mattos

Consultas — Posto Medico Portuense
de serviço permanente, rua do Almada, 122. PORTO

CALDAS DA FADAGOSA MARVÃO

DISTRICTO DE PORTALEGRE

Abertura do estabelecimento em 24 de junho. Excellentas aguas mineraes para doenças de pelle, rheumatismo, estomago, feridas, etc. — O estabelecimento tem magnificas accommodações, sendo os preços em 1.^a classe, com direito a quarto, mesa, banho, aguas e medico, sómente de 1\$200 réis; a 2.^a 700 réis e a 3.^a 400 réis. — Ha bilhar e outras distracções.

Viagem — Faz-se toda em caminho de ferro até Marvão — (Ramal de Cáceres), d'ahi, 4 kilómetros em bons carros, que á chegada dos comboios se acham na estação ao preço de 200 rs. por pessoa.

Dá esclarecimentos: — EDUARDO MAGALHÃES — MARVÃO

Banhos do mar na Praia de Espinho PORTUGAL

Na linha ferrea de Lisboa a Porto (Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes) a 22 kilometros do Porto

A melhor situada e mais **hygienica do paiz**, longe do Valle do Mondego, não tendo, por consequencia, nas suas proximidades, arrozaes, salinas nem pantanos. — Excellentes passeios de planicie e montanha. — Partidas de caça na **vizinha lagôa de Esmoriz**. — **Temperatura nunca superior a 25 graus.** — Sendo a praia elegante e de luxo por excellencia, é comtudo aquella em que a **vida é mais barata**. — Ha magnificos hoteis ao **preço diario de 1\$000 réis e 1\$200 réis**, para familias, em conta por ajuste particular. Os principaes e mais concorridos são **ANTIGO HOTEL PARTICULAR**, propriedade de D. Maria Izabel Marques, e **BRAGANÇA** de D. Antonio Fernandes.

BANHOS DAS CALDAS DA AMIEIRA — AGUAS CHLORETADAS (Na linha de Lisboa a Torres e Figueira da Foz)

Abertura do estabelecimento 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, leuchorréas, inflamações de quaesquer 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**.

A administração do hotel da Companhia das Aguas Thermaes da Amieira está a cargo do sr. Domingos Martins, proprietário do Hotel Alliança, na Figueira da Foz. O nome do novo arrendatario do hotel da Amieira é solida garantia para o bom tratamento de todas as pessoas que na presente quadra tenham de fazer uso d'aquellas aguas.

Para esclarecimentos, rua de S. Julião 142, deposito da companhia das Aguas Thermaes da Amieira.

N. B. — Os comboios mixtos n.º 71 e 72 e 75 e 76 teem paragem em frente do estabelecimento para receber e deixar os passageiros — Desde 9 de junho ha bilhetes diarios de ida e volta entre a Figueira da Foz e a Amieira, e das outras estações com validade de dois meses, por preços reduzidos.

THERMAS DOS CUCOS (Torres Vedras) AGUAS CHLORETADAS SODICAS

Abrem no dia 15 de maio e fecham em 31 de outubro

ESTE estabelecimento, sob a direcção medica do **Ex.^{mo} sr. Dr. Justino Xavier da Silva Freire**, é, como thermal e hydrotherapico, o mais completo da Peninsula; pois, alem do mais perfeito machinismo e accommodações confortaveis, dispõe dos banhos e uso das

LAMAS MINERAES

unicos em Portugal e Hespanha; e tanto estas como as suas maravilhosas **Aguas Mineraes** teem produzido admiraveis resultados no **rheumatismo, gotta e sciatica**, assim como o uso interno das aguas nas doenças de **estomago**. As aguas em garrafas ou garrafões vendem-se por grosso nos dois depositos da Empresa, em Lisboa, rua dos Fanqueiros, n.º 282 ou 245; e por miudo em diversas pharmacias do paiz. Acceitam-se correspondentes nas terras importantes. Para esclarecimentos sobre as Thermas, dirigir-se ao gerente, A. Lafaia, Torres Vedras—Cocos.

HOTEL DOS CUCOS

Avenida Ignacio Casal Ribeiro

TORRES VEDRAS

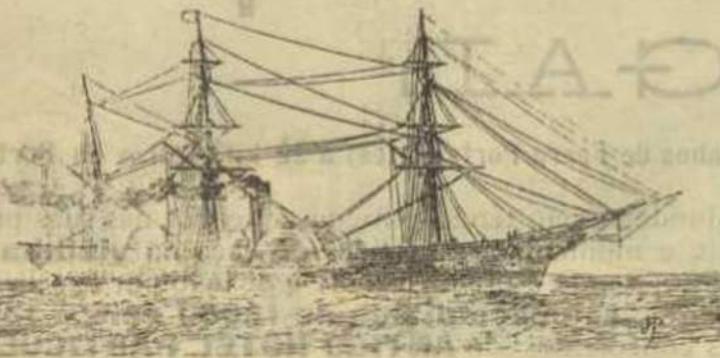
ESTE hotel, localizado no principal ponto da villa, renovado e aumentado com mais dois pavimentos, tendo-se attendido a todas as condições e prescripções sanitarias, aconselhadas pelas auctoridades medicas, tales como canalização externa, ventilação, etc., etc., acha-se habilitado a dispensar as maximas commodidades pelos preços de 1\$000 a 1\$400 rs. diarios, segundo o pavimento. Fornece-se gratuitamente, uma vez por dia, carros para a conduccão dos hospedes ao estabelecimento balnear, entre as 5 e 8 horas da manhã.

SERVIÇO: Almoço, tres pratos, vinho à discrição, chá ou café. Jantar, sopa, cinco pratos, vinho à discrição, queijo, fructas e café. Alugam-se por preços modicos compartimentos independentes com ou sem comida, devidamente mobilados. A' chegada de todos os comboios estarão na estação carros para o transporte gratuito dos hospedes e suas bagagens. Ha magnificos trens para visitas ou passeios que se alugam por preços convidativos.

O gerente, Ernesto Nobre.



Red Cross Line



Madeira, Pará e Manaus

Sahirá a 11 de outubro o paquete inglez

Sobralense

Tem magnificas accommodações para passageiros

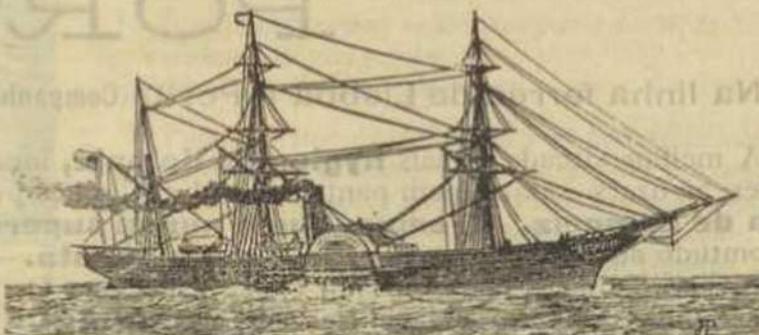
Para carga e passagens trata-se na agencia, rua do Alecrim, n.º 10.

Os Agentes

Garland Laidley & C.ª

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

BRAZIL E RIO DA PRATA

O paquete **MAGDALENA** que sahirá a 8 de outubro

Southampton

O paquete **THAMES** que sahirá a 8 de outubro

As accommodações para passageiros são inexcedíveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incomodos 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. G. TAIT & C.ª**—Rua dos Inglezes, 23, 1.º

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Açores, vapor portuguez, **Açor**. Sahirá a 5 de outubro. Agente, Germano Serrão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.º

Africa Oriental pelo canal de **Suez**, vapor allemão, **Kanzler**. Sahirá a 19 de outubro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Bahia, Rio e Santos, vapor allemão **Petropolis**. Sahirá a 17 de outubro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Bordeaux, vapor franez, **La Plata**. Sahirá de 24 a 25 de outubro. Agentes, Torlades & C.ª R. Aurea, 32, 1.º

Bordeaux e Leith, vapor inglez, **Starleyhall**. Sahirá a 3 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

Bordeaux, vapor franez, **Equateur**. Sahirá de 12 a 15 de outubro. Agent. Torlades & C.ª R. Aurea, 32, 1.º

Brazil, e Rio da Prata, vapor inglez **Magdalena**. Sahirá a 8 de outubro. Comp. Royal Mail. Agent. Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31 1.º

Cette e Marseilha, vapor franez, **Saint-Marc**. Sahirá a 6 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. Fanqueiros, 10.

Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor franez, **Congo**. Sahirá a 23 de outubro. Agent. Torlades & C.ª Rua Aurea, 32, 1.º

Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor franez **Brésil**. Sahirá de 7 a 8 de outubro. Agentes Torlades & C.ª Rua Aurea, 32, 1.º

Gibraltar, vapor inglez, **Cadiz**. Sahirá a 1 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

Havre e Anvers, vapor franez **Saint-Mathieu**. Sahirá a 9 de outubro. Agent. Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.

Londres, vapor inglez, **Galicia**. Sahirá a 1 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

La Pallice, Plymouth e Liverpool, vapor inglez **Orellana**. Sahirá a 10 de outubro. Agent. E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

Madeira, Pará e Manaus, vapor inglez **Sobralense**. Sahirá a 11 de outubro. Agentes Garland Laidley & C.ª Rua Alecrim, 10, 1.º

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vapor franez **Cordovan**. Sahirá de 4 a 5 de outubro. Agent. Torlades & C.ª Rua Aurea, 32, 1.º

Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, **Curityba**. Sahirá a 10 de outubro. Agente, E. George, Rua da Prata, 8.

Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, **Amazona**. Sahirá a 24 de outubro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Pernambuco, e Parahyba do Norte, vapor inglez **Explorer**. Sahirá a 17 de outubro. Agentes Garland Laidley & C.ª Rua do Alecrim, 10, 1.º

Portos de Moçambique, vapor inglez, **Guelpis**. Sahirá a 9 de outubro. Union Comp. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Rio de Janeiro e Pacifico, vapor inglez **Britannia**. Sahirá a 3 de outubro. Agentes E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

Rio e Santos, vapor inglez, **Bellova**. Sahirá a 11 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.ª Rua do Alecrim, 10, 1.º

Rotterdam, vapor allemão, **Brake**. Sahirá a 2 de outubro. Agente, E. George, Rua da Prata, 8.

Rotterdam e Hamburgo, vapor portuguez, **Olinda**. Sahirá a 3 de outubro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

S. Thiago, e mais ilhas de Cabo Verde, Bolama e Bissau, vapor portuguez **Bolama**. Sahirá a 3 de outubro. Agente, E. George, Rua da Prata, 8.

Southampton, vapor inglez, **Trojan**. Sahirá a 4 de outubro. Union Comp. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Southampton, vapor inglez, **Thames**. Sahirá a 8 de outubro. Royal Mail. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Valencia, Barcelona, Cette e Marseilha, vapor franez **Saint-Jean**. Sahirá a 6 de outubro. Agentes Henry Burnay & C.ª Rua dos Fanqueiros, 10.

Valencia, Barcelona, Cette e Marseilha, vapor franez **Saint-Pierre**. Sahirá a 11 de outubro. Agentes Henry Burnay & C.ª Rua dos Fanqueiros, 10.