

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers — 1894

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.  
Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Bruxellas, ALB. URBAN, Eng. — Paris, L. CRETEY.

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA



Anvers — 1894

## Annexos d'este numero

Tarifa L. n.º 4 de grande velocidade da Companhia Real. — Passageiros na linha de Cascaes.

Tarifa 11 bis de grande velocidade da mesma companhia — Comboios tramways entre Coimbra e Figueira.

## SUMMARIO

	Pag.
Congresso internacional de caminhos de ferro, por A. Luciano . . . . .	257
Carta da Belgica, por A. Urban . . . . .	259
Parte official. — Portaria de 24 de agosto do ministerio das obras publicas e decreto de 16 de agosto do ministerio da mariuha . . . . .	259
Tarifas de transporte . . . . .	260
Tremvias entre Figueira e Coimbra . . . . .	260
A linha do Caes do Sodré . . . . .	260
Mais abusos da companhia dos wagons-lits. . . . .	261
Notas de viagem. — V. — Pequenos detalhes. . . . .	261
O caminho de ferro do ouro e Marquês . . . . .	262
Uma concessão ao pessoal . . . . .	263
Caminhos de ferro an aluzes . . . . .	263
Assemblea dos obrigatarios da Companhia Real, em Paris . . . . .	263
Parte financeira. — Boletim da praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Recel-tas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes. . . . .	264 a 265
Linhas portuguezas. — Tração electrica no Porto — Valle do Vouga — Benguella ao Dombé — Novo melhoramento — Novo apeadeiro . . . . .	266
Linhas hespanholas. — Linares a Almeria — Murela a Alcantarilla e Espi-nardo — Pontevedra ao porto de Carril — Reforma de tarifas — Puebla de Híjar a Alcaniz — Barcelona a San Feliu de Llobregat. . . . .	266
Linhas estrangeiras. — França — Belgica — Russia — Brazil — Canada — China . . . . .	266
Companhia Real dos Caminhos de ferro portuguezes — Relatorio do conse-lho d'administração (Continuação) . . . . .	267
Mercado de metaes . . . . .	267
Avisos de serviço. — Arrematações. — Casas recomendadas. — Agenda do viajante. — Annuncios. — Horario em 31 de agosto. — Vapores a sair do porto de Lisboa. . . . .	267 a 272

## Congresso internacional de caminhos de ferro

### QUINTA SESSÃO

(Londres — 1895)

#### Questão segunda

##### Pontos especiaes da via

Meios a empregar para supprimir o affrouxamento da velocidade dos comboios rapidos e evitar os choques na passagem dos pontos especiaes da via (pendentes de grande declive e extensão, curvas de pequeno raio, agulhas tomadas de ponta, travessias, passagens de nivel, pontes de rotação, etc., etc.)

RELATOR

SR. SABOURET, engenheiro principal do serviço central da via no caminho de ferro de Orléans.

Em lugar do *tot capita quot sententiae* de todos os congressos, sommando a maior parte das vezes conclusões magras e incolores, offerece-nos QUESTÃO II, apenas e ainda bem, uma sábia substancial e bem deduzida prelecção, em que tudo é claro e preciso.

Podemos perguntar onde estavam os congressistas, mas de certo não brilharam pela sua ausencia e constituiram, pelo contrario, o auditorio, tendo tido o prazer de ouvir o sr. Sabouret no seu discurso, como nós tivemos o de o lêr no seu artigo, publicado no boletim da commissão internacional e admiravelmente disposto consoante o espirito methodico francez.

E' certo que a palavra final não passa de uma negação, a saber: em geral, para supprimir o affrouxamento da velocidade dos comboios rapidos nos pontos especiaes da via, meios alguns são empregados, nem mesmo se dá esse affrouxamento em virtude, só, da existencia de taes pontos.

E' certo, ainda, que a questão não interessa muito o nosso paiz, pelo seu objectivo, pois que mira tão sómente as *grandes linhas* que são diariamente percorridas por comboios, cuja velocidade é pelo menos superior a 70 kilometros por hora, e resulta das informações colhidas, que mesmo além d'este limite a conclusão negativa, acima referida, se mantém.

Mas como elemento instructivo, é precioso o trabalho do sr. Sabouret, dando-nos por inducção salutares preceitos a seguir no serviço dos nossos pouco atrevidos caminhos de ferro.

#### I — Pontos especiaes do traçado: *pendentes e curvas excepcionaes.*

A inclinação por si só, n'um ou n'outro sentido, não constitue enfraquecimento da via: em declive a velocidade dos comboios sómente é limitada pela potencia dos freios; em aclave sómente o é pela potencia da machina. Para supprimir o affrouxamento, nenhuma disposição especial na via.

A curvatura, pelo contrario, é uma causa importantissima de enfraquecimento da via, se o raio da curva desce abaixo do limite estabelecido em cada linha segundo as condições da linha, da velocidade e carga dos comboios, e sobretudo da adaptação e da estabilidade das machinas.

Para a combater approximamos as travessas, empregamos chapins, parafuzos ou escapulas mais numerosos ou mais fortes na via Vignoles, coxins mais pesados ou de forma differente na via ingleza.

São, porém, meios mais ou menos geralmente adoptados em todas as linhas para fortalecer a via, e não com o fim de supprimir o affrouxamento da velocidade dos comboios; meios que se generalizam a todas as curvas e até aos alinhamentos rectos, quando a circulação attinge um certo gráo de desenvolvimento.

Apenas são citados alguns exemplos de duas disposições verdadeiramente especiaes para obviar á curvatura do raio minimo: o adicionamento do contra-carril e a ligação das duas vias parallelas.

Os exemplos da primeira disposição são do Midland, do Manchester-Sheffield, do Glasgow and South-Western, do North British, mas tambem dos caminhos de

ferro do nosso proprio paiz, se bem que em pequena escala e com outro fim, designadamente no Minho e Douro; devendo o nosso camarada e amigo sr. Xavier Cordeiro lembrar-se, por exemplo, da curva do Pisão.

A ligação, por meio de travessas ou carlingas, de duas vias parallelas, sómente pôde ser applicada em dupla via.

O exemplo é do Great Eastern; ha muito, porém, que os nossos assentadores teem a intuição d'este meio e o empregam pela calada e de modo um pouco primitivo, com a differença de que em vez de tornar a via solidaria com a parallela, que geralmente não teem, a tornam com a trincheira, applicando simples escóras de madeira.

## II — Pontos especiaes propriamente da via: mudanças, cruzamentos, travessias, pontes de rotação, etc.

E' geralmente reconhecida pelos congressistas a superioridade da Inglaterra.

Os comboios atravessam ali com toda a velocidade estações extensissimas, sulcadas por carris em todas as direcções, sem que os passageiros sintam o menor choque, nem mesmo oscillação maior.

Contribuem para este excellente effeito duas causas principaes: a constituição da via e a fabricação do material.

O carril de dupla cabeça dissymetrica, peso de 40 a 45 kilogrammas e grande comprimento; osapparelhos de mudança e cruzamento derivando facilmente, em seus elementos, d'esta forma de carril; o grosso coxim de 16 a 24 kilogrammas; a travessa de esquadria e avantajadas dimensões; tudo concorre para a marcha, tão segura como regular, dos comboios.

Avalie-se de longe este resultado pelo que se experimenta já entre Lisboa e Entroncamento, mórmente além de Braço-Prata, apenas com tres elementos favoráveis: carris de 40 kilogrammas e 12 metros de comprimento, boas barretas e bom balastro. E em breve melhor o experimentaremos, quando desaparecer a via de 30 kilogrammas ainda hoje intercalada nas estações.

Mas os inglezes não teem sómente uma via bem constituida; teem tambem (e não lhes vem d'ahi pequena parte da sua superioridade) uma via bem feita.

A variedade de disposições n'essas estações, mettidas onde pôde ser, cidades dentro, impôz o abandono dos typos invariaveis e o estudo aturado dos apparelhos para os casos particulares, que surgiriam a cada passo.

D'ahi a criação de serviços technicos especiaes com escriptorios e officinas proprias, organização esta que não seria tão justificada no continente, onde as estações teem sido estabelecidas mais á vontade, em largos espaços de perimetro mais ou menos regular, mas que não podia deixar de trazer como consequencia o aperfeiçoamento de fabricação dos apparelhos.

Por isso não admira que tanto em Inglaterra, onde o material é de primeira ordem, como no continente, onde a redução dos apparelhos a um certo numero de typos tambem importa progressivo melhoramento, as administrações se não preocupem com o affrouxamento da velocidade na passagem das agulhas ou das crocimas.

Quanto ás pontes de rotação, a questão é de menor momento; poucos paizes encontram a difficuldade, e os exemplos em via principal são pouco numerosos.

Em geral, a passagem nas pontes de rotação ainda é respeitada; a moderação de velocidade constitue um preceito, mas o congresso registou a tendencia para a suppressão do affrouxamento mesmo n'este caso, me-

diantes certas disposições de segurança nas pontes, e precauções nas manobras.

Nos Estados-Unidos o *Pennsylvania Railroad* e em França o *Norte* são os caminhos de ferro que fizeram constar a derrogação do preceito, participando as medidas adoptadas com este fim.

A Belgica, porém, interessada no assumpto mais que nenhum outro paiz, não se mostra muito resolvida, e mesmo na ponte de Duffel (linha de Antuerpia a Bruxellas), apesar de adoptar disposições semelhantes ás do Norte francez, mantém o principio dictado pela prudencia.

## III — Pontos especiaes da circulação: passagens de nível, estações de passagem, entroncamentos em plena via.

Sob este ponto de vista, o affrouxamento de velocidade é mais uma obrigação imposta pelos regulamentos officiaes e geral para todos os comboios, do que uma necessidade technica resultante da maior velocidade.

Como exemplo do ra-me-ram regulamentar corria o nosso paiz o risco de ser citado; tão apegados somos aos regulamentos anachronicos.

Outro paiz, porém, nos leva as lampas, e com a agravante de ter os seus caminhos de ferro em optimas condições de traçado, a sua via solidamente estabelecida, os seus meios de segurança tão aperfeiçoados como os das mais adiantadas vias ferreas.

E' a Hollanda; por isso foi citada como particularmente suggestiva a resposta da companhia do seu caminho de ferro mais notavel, assim expressa:

«A lei impõe-nos redução de velocidade em todas as «curvas de raio inferior a 1.000 metros, sobre todas as «pendentes superiores a 5 millimetros, nas agulhas to- «madas de ponta e nas travessias, nas passagens de «nível e nas pontes de rotação.»

Foi, pois, o caminho de ferro hollandez a unica excepção apresentada á seguinte regra: a travessia d'uma passagem de nível não é, por si, causa de affrouxamento de velocidade.

Nas estações de passagem o affrouxamento ainda é prescripto em muitas linhas, a maior parte das vezes, porém, por motivo de circumstancias especiaes, que occorrem frequentes vezes, ou por falta de installações proprias para o evitar e presentemente em via de aperfeiçoamento por toda a parte.

Nas linhas de dupla via, dispostas as agulhas de modo a serem sempre tomadas pelo talão, banidas as placas girantes das vias principaes, subordinado a estas o traçado das vias secundarias, motivo algum ha para que os comboios passem com menos velocidade nas estações.

Em via unica, pelo contrario, ha forçosamente agulhas tomadas de ponta, e d'ahi a prescripção regulamentar, geralmente seguida, da moderação de velocidade.

Ha, todavia, muitas administrações, que teem como principio assente que as estações de via unica, devidamente preparadas, estão aptas para a passagem dos comboios rapidos, sem que estes diminuam a velocidade.

Taes são as administrações das seguintes rêdes: Estado belga, Estado dinamarquez, Estado francez, Meiodia francez, Norte francez, Orleans, Pennsylvania.

Em certas linhas d'estas rêdes, com velocidades limitadas ao maximo de 70 kilometros, os expressos passam sem affrouxamento nas estações de via unica.

No Saint-Gothard é prescripta uma pequena redução de velocidade, variavel para cada estação conforme o traçado das vias de cada uma.

A supressão do affrouxamento é obtida:

Em primeiro lugar: — seguindo no traçado das vias o systema da via directa, isto é, d'uma via principal traçada em planta e perfis, como a via corrente, de que é seguimento e pela qual teem de passar todos os comboios, ascendentes e descendentes, com uma via secundaria apenas para resguardo em caso de cruzamento;

Em segundo lugar: — ferrolhando todas as agulhas tomadas de ponta, sendo as agulhas e os ferrolhos manobrados, já no proprio sitio, já a distancia, umas vezes só aquellas, outras só o ferrolho, manobrados no local, com ou sem conjugação dos signaes avançados, variando muito estas disposições segundo as linhas.

Em resumo as conclusões foram:

1.º — as pendentes e curvas excepçoes, quando são vencidas sem affrouxamento de velocidade, não exigem reforço especial da via. E', porém, para notar que em Inglaterra ha o uso frequente do addicionamento de um contra-carril na fila interior das curvas mais apertadas;

2.º — a maior parte das administrações, principalmente em França e em Inglaterra, admitte a passagem, com velocidade, dos comboios rapidos nas mudanças de via e nas travessias, nas passagens de nivel, nos ramaes particulares e nas estações de dupla via, sem recurso a outros processos que não sejam os empregados com relação aos comboios ordinarios;

3.º — a passagem, sem afrouxamento, nas estações de via unica é admittida n'um grande numero de linhas; as soluções diversas, que são adoptadas com este fim, dependem essencialmente dos regulamentos de exploração proprios de cada administração, havendo numerosas disposições technicas igualmente satisfactorias.

4.º — a passagem, sem affrouxamento sobre as pontes de rotação é aceita por algumas administrações.

*A. Luciano.*

## CARTA DA BELGICA

*Bruxellas, 28 de agosto de 1895.*

A administração dos caminhos de ferro teve uma bella inspiração: vae publicar um guia especial illustrado para uso dos estrangeiros que viajam pela Belgica.

O ministro dos caminhos de ferro dirigiu-se a todas as cidades importantes do paiz, pedindo photographias dos principaes sitios e monumentos, a fim de reproduzilos no guia. E' inutil dizer-se que este pedido teve o melhor acolhimento possivel em toda a parte e que Anvers, Liège, Gand, Bruges, Namur, Mons, enviaram collecções muito completas. Bruxellas prometteu mandar vistas dos seus principaes monumentos.

\*\*\*

Tratava-se na minha ultima carta da criação de um sello de correio universal. Este projecto, segundo alguns jornaes, está já em via de realização. E' um erro tal supposição. Sou antes de parecer que a appareição d'um sello universal e uniforme para todos os paizes do mundo se fará ainda esperar durante muito tempo.

Por occasião do ultimo congresso postal, effectuado em Vienna em 1891, cinquenta e dois Estados do mundo n'elle se fizeram representar por delegados com plenos poderes, falou-se então com effeito da livre circulação dos sellos e da criação d'um sello universal e uniforme para todos os paizes. Mas todos os funcionarios dos correios concordaram em reco-

nhecer que esta idéa era chimerica, pelo menos para a epoca actual.

Antes de pensar na realização da emissão d'um sello universal havia outros assumptos de muito maior importancia a resolver e entre elles citarei: a simplificação do systema monetario e a abolição do papel moeda, e em segundo lugar que se fixassem, d'uma maneira uniforme em todos os paizes pertencentes á união postal universal, as penalidades a infligir á falsificação e ao emprego abusivo de estampilhas já usadas.

São estas as duas grandes condições que é indispensavel realizar primeiramente. Tenho pois razão em não acreditar na proxima emissão de um sello universal.

*A. Urban.*

## PARTE OFFICIAL

### Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, de 19 do corrente mez: ha por bem approvar o projecto datado de 30 de julho findo, de uma linha de resguardo, caes descoberto e ponte de serviço com linha para desembarque de mercadorias no apeadeiro de Santo Aleixo, na linha de oeste, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

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

Paço, em 24 de agosto de 1895. — *Arthur Alberto de Campos Henriques.*

### Ministerio dos negocios da Marinha e Ultramar

Direcção geral do Ultramar

3.ª Repartição — 2.ª Secção

Determinando o artigo 25.º do contracto celebrado em 25 de setembro de 1885 para a construcção e exploração de um caminho de ferro de Loanda a Ambaca que sejam concedidos á empresa, que é a actual companhia real dos caminhos de ferro atravez de Africa, metade dos terrenos pertencentes ao estado, n'uma zona de 500 metros para cada lado do eixo do caminho de ferro, fazendo-se a divisão alternadamente entre o governo e a empresa, de modo que não fique pertencendo a esta nenhuma parcella com um comprimento superior a 10 kilometros;

Considerando que, estando muito adiantada a construcção da referida linha ferrea, muito convém accordar no modo mais facil e mais regular de dar execução á mencionada clausula do contracto;

Considerando que, tendo sido propostas á companhia as bases do contracto a celebrar para esse effeito, pela mesma companhia foram acceptas;

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Formular-se-ha uma carta marcando a azul os terrenos que ficam pertencendo á companhia, observando-se para esse effeito as seguintes regras:

1.º Em volta das estações delimitar-se-ha uma area quadrada de 1 kilometro de lado, tomando-se para linhas medias o eixo do caminho de ferro e uma linha perpendicular a este, passando pelo meio do edificio de passageiros. Esta area não entrará para o computo dos terrenos que teem de ser marcados á companhia, como é preceituado no § 3.º do artigo 25.º do contracto de 25 de setembro de 1885;

2.º A demarcação dos terrenos pertencentes á companhia começará do lado direito da linha, a partir do extremo da area reservada na estação de Loanda, nos termos da condição precedente; devendo a divisão dos terrenos para cada lado do eixo do caminho fazer-se em faxas alternadas de 5 kilometros de extensão por 500 metros de largura;

3.º A contagem finda logo que attinja a area reservada de qualquer estação, seja qual fôr o numero de kilometros que houver, podendo ser inferior a 5.

Art. 2.º Tanto o estado como a companhia reconhecem a propriedade dos terrenos de que legitimamente houver posse qualquer particular ou empresa á data do contracto celebrado em 25 de setembro de 1885.

Art. 3.º As differenças que resultarem do disposto no artigo antecedente não teem compensação, nem para o estado nem para a companhia.

Art. 4.º As estipulações constantes dos artigos antecedentes serão reduzidas a contracto entre o governo e a companhia real dos caminhos de ferro através de Africa, devendo fazer parte d'esse contracto a carta a que se refere o artigo 1.º d'este decreto, indicando os terrenos a que a companhia terá direito, no caso de pertencerem ao estado.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, aos 16 de agosto de 1895. — REI. — José Bento Ferreira de Almeida.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

**Tarifa L. n.º 4 g. v.** — Já nos referimos a esta nova tarifa da Companhia Real, applicavel na secção do ramal de Cascaes, comprehendida entre Alcantara-mar e Caes do Sodré e que hoje distribuimos aos nossos assignantes e leitores.

**Tarifa n.º II bis de g. v.** — A tarifa applicavel aos comboios tremvias entre Figueira e Coimbra tem esta designação e é distribuida com o presente numero. Em outro lugar indicamos os seus preços e principaes condições.

**Tarifa E. P. n. 5 de p. v.** — E' já conhecida dos nossos leitores esta tarifa da Companhia Real, applicavel ao transporte de madeira destinada a Hespanha, ás estações da linha de Madrid-Zaragoza-Alicante.

Por exigencia d'esta companhia hespanhola deixou a referida tarifa de se applicar ás expedições de vigas, postes e travessas, passando unicamente a taxar-se por ella as remessas constantes de rolos, paus, costeiros e taboas para estivação de minas.

## Tremvias entre Figueira e Coimbra

E' este um melhoramento de incontestavel vantagem com que a Companhia Real dos caminhos de ferro Portuguezes dotou o seu serviço de comboios entre Coimbra e Figueira. Melhoramento e emprehendimento de valor porque só a experiencia dirá se a idéa é bem recebida pelo publico e se o resultado obtido com o novo serviço de tremvias é, como se espera, remunerador.

E' importante o trafego de passageiros e as relações commerciaes, não só entre aquellas duas cidades, como tambem entre muitas das povoações que lhes ficam proximas.

O novo serviço começa hoje e é feito por meio de dois comboios de ida e dois de volta que servem as seguintes estações e apeadeiros: Coimbra, Coimbra B., Bencanta, Casaes, Taveiro, Ameal, Pereira, Formoselha, Alfarellos, Verride, Reveles, Bifurcação de Verride, Lares, Santo Aleixo, Salmanha e Figueira da Foz.

Estas estações e apeadeiros estão divididos em 5 zonas cujos preços applicaveis são os seguintes:

1.ª zona, Coimbra a Taveiro; 2.ª, Taveiro a Formoselha; 3.ª, Formoselha a Verride; 4.ª, Verride á Bifurcação de Verride; e 5.ª, Bifurcação de Verride á Figueira.

	2.ª clas.	3.ª clas.
Percurso n'uma só zona.....	80	50
» em duas zonas.....	140	90
» » tres ».....	200	130
» » quatro ».....	250	170
» » cinco ».....	300	200

Bilhetes de ida e volta da 1.ª para a 5.ª zona ou vice-versa, 2.ª classe, 500 réis, 3.ª 300 réis.

Os bilhetes só são validos pelos comboios tremvias do dia n'elles indicado. Os comboios fazem só serviço

de passageiros, não se concedendo transporte gratuito de bagagem.

Só nas estações de Coimbra, Coimbra B. e Figueira da Foz são vendidos bilhetes de ida e volta.

Os passageiros que se destinem aos banhos da Amieira podem ficar na bifurcação de Lares e para esse fim tem um dos comboios paragem n'aquelle ponto.

## A linha do Caes do Sodré

Em muito breves dias Lisboa vae ter mais uma estação de caminhos de ferro n'um dos seus pontos mais centraes, estação que apesar de provisoria, feita por um milagre de esforço de boa vontade da parte da companhia, do seu activo engenheiro da construcção e de todos que tiveram que cooperar para aquella obra, apesar de ter por emquanto madeira em lugar de pedra, de cal e de cimento, será desde a sua abertura á exploração uma das de maior movimento de passageiros que temos no paiz.

Deve-se isto á enorme vantagem que a linha do Caes do Sodré offerece ao publico que tem que transitar para aquelles lados da cidade e para as localidades de banhos que se estendem em todo o percurso da linha de Cascaes, hoje as mais frequentadas.

De ha muito que a area da nossa capital foi alargada até Algés, mas, apesar da população cobrir n'uma grande intensidade aquella zona, ella conservava-se pouco menos que afastada do coração da capital, tendo apenas como viação um serviço de tremvias demorado e mau, e alguns carros avulso sujos e peiores.

Não estamos já nos casos de precisar de 40 minutos para ir da praça do Commercio a Belem ou uma hora, e por vezes mais, até Algés, isto é, simplesmente até ás barreiras.

A conclusão da linha marginal do Tejo impunha-se portanto como uma necessidade, e esta está hoje satisfeita, bem que provisoriamente, mostrando-se já pelo novo horario que aquelle percurso não exige mais que 14 ou 20 minutos, isto é a terça parte do tempo, e menos exigirá quando o serviço puder ser feito em definitivo.

A estação hoje provisoriamente localizada em frente do chalet balnear e do mercado do peixe, devendo mais tarde ser construida um pouco a leste ao centro da praça em frente da do Duque da Terceira, consta hoje de um modesto barracão de madeira e uns caes de embarque e desembarque de madeira tambem, mas sufficientemente vastos para darem vasão ao grande movimento de passageiros que se espera.

Ao centro d'estes caes, que teem a fórma de um U, ha tres vias. A do lado da terra é para o serviço dos comboios ordinarios, mais extensos, pelo que a plataforma tem 120 metros de comprimento. Os passageiros entram pelo edificio da estação e os que chegam sahem por duas portas que ha na palissada fóra do edificio.

Do lado do mar uma plataforma menor, 80 metros de extensão, é para os comboios tremvias. Ao centro d'estas linhas ha um grande deposito de agua de onde as machinas, quer de um quer de outro lado, se alimentam enquanto os passageiros vindos nos tremvias, deixam o comboio e sahem pela cancella do fundo.

Depois a machina, tomando uma agulha que a leva á via central vae, por esta, tomar o outro extremo do comboio, ficando este prompto para partir.

A situação da estação é a mais pittoresca. Está-se em pleno rio, do qual a linha emerge em toda a exten-

são que a vista alcança, ao lado, bem junto, dos pequenos e grandes barcos que se baloçam nas águas.

D'ali, a linha segue sempre sobre uma faixa de aterro na margem do Tejo, até ir ligar, em Alcantara, com a linha antiga, um pouco ao sul da estação, para o que se construiu uma plataforma especial.

Por esta forma os passageiros irão directamente sem serem obrigados á reversão que hoje é mister fazer, em Campolide, sahindo do Rocio.

Outra vantagem é, visto que á maior parte do publico se torna mais commodo ir ao Caes do Sodré do que á actual estação central, desobstruir esta estação e a de Campolide d'estes comboios que bastante as embarçavam, impedindo que outros serviços se fcam com mais desenvolvimento ou com a necessaria precisão de horarios.

Finalmente, ás vantagens de menos incommodo e menos demora vem reunir-se duas outras que a nova estação faculta:

O augmento de comboios que, de 6 que eram no principio d'este verão e mesmo de 9 que foram feitos na maior força da estação balnear passada, passam a ser 15 diariamente em cada sentido;—a redução nos preços que consta da tarifa que hoje damos, e que representa, pela frequencia das viagens que cada um faz, uma consideravel economia.

Os trabalhos de construcção ficaram concluidos esta noite, com o que a companhia cumpriu a sua promessa de dar a linha prompta no 1.º de setembro.

A commissão official vae inspecionar a linha na proxima segunda feira 2, e se o seu parecer fôr favoravel á inauguração e dado sem demora, o que é bem de esperar, visto o interesse com que o publico aguarda o serviço d'esta linha e a pequena extensão e simplicidade do novo troço, a abertura á exploração realizar-se-ha logo na terça ou quarta feira proxima.

## Mais abusos da companhia dos Wagons-Lits

Desde muito que as companhias de linhas ferreas que fazem o transporte entre Paris e Lisboa procuram chamar ás suas linhas o transporte das pequenas encomendas que, pela sua grande quantidade, dariam um bom trafego entre as duas capitães, mas difficuldades aduaneiras e pequenas divergencias do modo de vêr teem impossibilitado a realização d'esse ideal que seria de utilidade para o commercio dos dois paizes.

Portanto, quem tem de enviar um pacote qualquer de Paris a Lisboa e não quer mandal-o como encomenda postal, porque demora muito, tem que ir á companhia dos Wagons Lits que, pelo seu comboio, lh'o traz, pagando a cada companhia a sua parte, visto que não ha tarifa directa.

Por um volume de até 5 kilos os Wagons-Lits pagam, portanto:

Paris a Bordeus.....	francos	0,95
Bordeus a Irun.....	"	0,40
Irun a Medina.....	pesetas	1,62
Medina a Salamanca.....	"	0,9625
Salamanca á fronteira.....	"	1,5625
Total	"	4,145
que, ao cambio actual, regulam por.....	"	3,60
Fronteira a Pampilhosa.....	réis	230
Pampilhosa a Lisboa.....	"	270
Total	"	500
que, ao cambio actual, regulam por.....	"	2,25
Gasta, portanto, a companhia dos Wagons-Lits com um volume até 5 kilos.	"	7,20

Parece tambem regular que alguma coisa ella lucre por trazel-o a seu cargo, escripturação, (desembolso não tem porque é pago á partida) emm, comprehendemos que ella augmente uns 10 0/0, uns 20 0/0 mesmo, para si, o que daria em total um custo de 8,64 francos.

Pois querem as companhias e o publico saber quanto ella exige por trazer um pacote de menos de 1 kilo de Paris a Lisboa?

## 19 francos e 50 centimos!

isto é quasi o triplo do verdadeiro custo do transporte!

A falta de espaço n'este numero impossibilita nos de apreciar este abuso como elle o merece, mas a companhia dos Wagons-Lits não perde com a demora.

E entretanto vão as companhias vendo como estão alimentando ao seu seio a vibora que lhes corroe os interesses, e vá o commercio vendo como uma companhia estrangeira o sabe explorar muito bem socegada.

## NOTAS DE VIAGEM

### V

#### Outros detalhes

Se ha nas linhas inglezas muitas disposições que não são adoptaveis cá, onde os costumes são outros, bastantes ha que deviamos copiar d'ali, e com isso facilitaríamos o serviço dos comboios e habituáramos o publico a servir-se mais d'elles.

A um já eu alludi no final do meu artigo III—os letreiros.

Ha por toda a parte indicações e letreiros, que evitam ao publico ter que perguntar, e ao pessoal ter que responder, o que lhe representa economia de tempo e trabalho e menos distracção do serviço.

No *Metropolitano* e no *District* de Londres a composição do comboio é sempre uniforme; na frente as 3.ªs classes; ao centro as 1.ªs; as 2.ªs na cauda.

O comboio pára sempre no mesmo sitio e na plataforma ha grandes letreiros que indicam os logares em frente dos quaes ficam as carruagens de cada classe.

Por esses disticos os passageiros que esperam o trem juntam-se n'esses tres pontos, segundo a classe que desejam occupar, e assim que elle se deteem, avançam para os vehiculos, certos de que encontram o logar para o qual tomaram bilhete.

Isto é de uma grande vantagem e da mais facil adopção nos nossos comboios *trams* que, já que teem nome inglez, deviam tambem ter o serviço um pouco á inglaterra, no que fosse util.

Evitam-se correrias de passageiros, encontros, perguntas, hesitações, o que tudo, afinal, representa demoras, atrasos, transtornos.

Os passageiros que não querem seguir n'aquelle comboio tambem não se confundem. Antes d'elle chegar, isto é, logo que o seu predecessor partiu da estação, o empregado que está á porta faz subir ou descer umas corrediças nas quaes apparece o titulo ou destino do comboio que vae chegar. O mesmo distico vem na frente da machina, e ainda, para os analphabetos, ha a differenciação dos trens por meio das lanternas na frente, uma ou duas brancas, uma encarnada e outra branca, segundo o destino.

Os passageiros que sahem tambem não se confundem com os que entram. Cada qual, chegado á plataforma, trata de vêr, se não o sabe já, por onde é a sahida, designada por uma grande taboleta *way out*; sóbe geralmente uma escada, entrega o bilhete ao porteiro e setá na rua.

Nas grandes linhas onde, geralmente, a entrada na estação é pelo fundo, usa-se, como em França e na Belgica, junto de cada comboio um envidraçado transparente ou moldura onde apparece o nome do comboio, destino e hora de partida.

Ali não se trata de numeros de comboios que o passageiro raras vezes conhece.

Por cá só ultimamente se tem adoptado modificar a tecnologia do serviço consoante a forma popular porque o publico conhece os trens.

Annunciar que o comboio n.º 1.417 deixa de effectuar-se ou passa a circular, é sem duvida forçar o passageiro a ir perguntar, ao primeiro empregado que encontra, que comboio é esse.

Nunca me esquecerá que um dia, regressando d'uma viagem, encontrei n'uma estação portugueza um aviso, muito explicado, em que se dizia que os comboios n.ºs tal e tal haviam sido substituidos pelos n.ºs taes e taes.

Fiquei na mesma, eu que sou da classe; o que não succederá ao publico!

Assim, dizendo se em grandes letras: *Expresso, 9 h. e 30 m. para tal destino*, ou *Rapido, 3 h. e 45 m. 1.ª classe para tal estação*, toda a gente percebe, todos poupam tempo, e os inglezes teem como proverbio, que elle é dinheiro.

E este proverbio introduzido nos costumes é uma das origens da riqueza d'aquelle paiz.

Esta riqueza provém da fertilidade do solo, do acerto com que é explorado e do afan com que todos luctam pela vida.

E' vêr como os operarios de qualquer officina se entregam á obra que teem entre mãos, a rapidez dos movimentos, o acerto da manobra de qualquer peça de trabalho ou ferramenta.

Parece que tudo está calculado para que não se perca um instante inutilmente, e esta economia de tempo representa muitas vezes que a faina se executa sem fadiga, como se não houvesse pressa, mas produzindo-se muito e muito mais do que os que se interrompem a miudo para depois trabalharem sem ordem.

A machina, para tudo, facilita muitissimo a execução do trabalho.

Ainda ha pouco era contado um facto pelas revistas estrangeiras, o qual por mais extraordinario que pareça, não ha remedio senão acreditar, pois tem fóros de verdadeiro.

Nas officinas da *Great Eastern Railway* foi montada, no curto espaço de 9 horas e 47 minutos, uma locomotiva que pesava 36 toneladas e um *tender* que pesava 31!

Este trabalho colossal começou ás 9 horas e 8 minutos da manhã, empregando-se na montagem da machina 85 operarios e 25 na do *tender*.

As 2 horas e 57 minutos procedia-se á montagem do mecanismo; ás 4 e 27 collocava-se a caldeira, e hora e meia depois estava a machina sobre as rodas. Uma hora mais tarde estavam machina e *tender* montados e começava-se a pintura.

Finalmente 9 horas e 47 minutos depois de começados os trabalhos, a locomotiva punha-se em marcha para n'esse mesmo dia se estreiar, rebocando um comboio de carvão com o peso de 560 toneladas!

Um *tour de force* d'este calibre só se realiza com esses dois elementos a que me referi—boas machinas-ferramentas para tudo, e boa vontade ao trabalho; e por um outro também: boa direcção e organização do serviço.

Não desconhecemos que o clima concorre poderosamente para esta differença de costumes em relação aos

dos nossos meridionaes, nos quaes o calor influe para que os seus movimentos sejam menos rapidos.

N'um terreno onde alguns operarios fixavam cochins em travessas já preparadas para os receber, notei a rapidez com que esse trabalho se fazia, e quando elles estavam sós, e portanto não se podia suspeitar que se desembaraçassem para fazer figura, fui de longe, sem ser visto, contar o tempo e o esforço que empregavam em fixar cada cochim.

Ha que pôr este sobre a travessa, introduzir nos orificios dois *tirefonds* de madeira e dois de ferro e batel-os até o fim. Tudo isto era feito por dois operarios em 16 segundos, isto é, em cada minuto ficavam promptas duas travessas.

## O caminho de ferro de Lourenço Marques

Devido á extrema amabilidade do nosso sollicito correspondente em Lourenço Marques tivemos o prazer de receber o «The Delagoa Bay — Pretoria Railway» interessante publicação commemorativa da inauguração da linha ferrea de Lourenço Marques a Pretoria.

Constitue o referido livro lembrança de um facto de verdadeira importancia para nós e para a florescente republica sul africana e por isso vamos descrevel-o, ainda que rapidamente, para que fique também consignado na *Gazeta*, a par do agradecimento que d'aqui enviamos ao nosso prezado correspondente, a viva satisfação com que vimos realizado o grande pensamento do Transvaal.

O «The Delagoa Bay — Pretoria Railway» é uma bella illustração de grande formato, impressa em Pretoria, e que contem excellentes gravuras representando varios pontos curiosos, tanto da secção portugueza como do territorio transvaaliano.

Entre essas gravuras citaremos o viaducto de Fountain Valley, o lindissimo edificio das repartições da administração do caminho de ferro em Pretoria, a ponte sobre o rio Olifants em Middelburg, a vista geral d'esta cidade, e da sua elegante estação, a secção da linha em cremalheira na extensão de 2 milhas para atingir a Belfast que fica a 6.452 metros acima de Lourenço Marques, o grande tunnel de Waterval Onder, a estação de Ressano Garcia, a de Lourenço Marques, e varios *croquis* do porto de Lourenço Marques.

Enriquece também a illustração uma verdadeira galeria de trabalho onde figuram os retratos dos homens a quem mais se deve a realização do caminho de ferro e d'aquelles que cooperaram n'essa grande obra do progresso com todo o importante auxilio da sua intelligencia e dedicação.

A abrir essa galeria encontramos o retrato do sr. Kruger, presidente da republica e um dos maiores entusiastas da nova linha.

O sr. Kruger, a quem cabe a gloria de ter inaugurado a linha, fez parte da commissão que em 1884 veio a Europa tratar de arranjar os fundos precisos para a realização das obras projectadas.

Seguem-se-lhe os retratos do engenheiro Middelberg, director do caminho de ferro, do sr. Jolles, secretario da commissão de festejos, Thomaz Burgers, presidente do Transvaal em 1875, que passa por ter sido um dos mais ardentes promotores do caminho de ferro, Beelants van Blohlan, ministro plenipotenciario da republica sul africana na Europa, engenheiros Hasselt e Lennep, A. H. Nellmapins, ex-presidente Pretorius, Plate, chefe do tráfego da linha, James Sivewright, etc., etc.

E, entre tantos homens que o Transvaal não esquece, representando uns a diplomacia, a boa administra-

ção economica e politica, e a concepção e a tenacidade dos que intervieram no trabalho da construcção, outros a execução da obra, a sua boa direcção e emfim a realisação pratica do grande pensamento, que por muito tempo afagou aquella republica, de procurar uma sahida para o mar em territorio que não fosse britannico, cabe a Portugal a gloria de ver o nome do nosso distincto amigo Joaquim Machado, coronel de engenheiros, que foi, como já dissemos, o auctor do projecto da linha da fronteira portugueza a Pretoria.

A par d'elle lá encontramos tambem o retrato do não menos distincto engenheiro Araujo, director do caminho de ferro de Lourenço Marques, e o do nosso consul na Pretoria.

Acompanhando as gravuras, publica a «The Delagoa Bay — Pretoria Railway» a historia da linha, a sua descripção, enchendo muitas paginas com informações uteis sobre o paiz.

Como se vê, estamos a referir-nos a uma bella publicação de propaganda que pelo lado material póde egualar-se ás melhores da Europa e, se juntarmos a isso que muitas paginas do livro estão occupadas com gravuras, representando hotéis de Pretoria e de outras cidades, repartições publicas, grandes edificios e fabricas, reconheceremos que o «The Delagoa Bay» é tambem um bom guia para os que tencionem visitar o Transvaal.

Terminando, mais uma vez agradecemos ao nosso bom amigo e correspondente a sua offerta.

### Uma concessão ao pessoal

A Companhia Real acaba de conceder que os seus empregados e operarios, de qualquer categoria, gosem do direito de realizar uma viagem annualmente dentro da rede da companhia, sendo-lhes para isso facultado um passe de ida e volta, bem como ás suas familias — pae, mãe, conjuge, filhos menores, filhas, irmãs solteiras.

Esta medida, da iniciativa do actual director mr. Boyer, foi por elle proposta á commissão executiva que a approvou immediatamente, completando a obra do activo engenheiro francez que hoje dirige a companhia e que assim veiu provar mais uma vez que não se esquece de cuidar do bem estar do pessoal seu subordinado. Honra lhe seja por isso.

Por parte d'este não podia tal resolução deixar de ser recebida com o maior agrado, e justo é reconhecer quanto ella é sympathica, tanto mais que nem foi pedida nem adoptada com quaesquer restricções que lhe difficultem a applicação.

E' liberal, larga, latitudinaria, como o sentimento generoso que a inspirou.

Por esta forma qualquer empregado ou operario póde melhor aproveitar alguns ou todos os doze dias de licença, de que disfructa durante o anno por uma outra concessão da antiga direcção portugueza, realizando uma agradável viagem, acompanhado da sua familia, promovendo, assim, a sua instrucção, e retemperando as forças para o trabalho.

Não é tambem indifferente que o pessoal conheça a linha, que veja o seu traçado, que conheça os seus arredores e admire as suas bellezas.

Foi certamente este o espirito que dictou e justificou a proposta do sollicito director, ideia baseada um pouco no que se pratica em França, especialmente na rede do P. L. M., onde o grande benemerito do pessoal, mr. Noblemaire, tem introduzido varias disposições

tendentes a melhorar a situação do pessoal ferro-viario, mas cremos poder affirmar (porque não temos bem presentes as condições em que tal concessão é feita ali) que a concessão de mr. Boyer é mais larga do que a que vigora em França.

N'algumas linhas portuguezas é certo que já o pessoal gosava d'esta vantagem, como na Beira Alta e Companhia Nacional, mas a comparação entre a extensão d'essas redes e o numero dos seus agentes e eguaes elementos na Companhia Real bem demonstra como n'esta era mais difficil fazer-se egual concessão.

Merecem, pois, os nossos sinceros elogios o director que a propôz e a commissão executiva que a approvou.

### Caminhos de ferro andaluzes

Como quasi todas as empresas ferro-viarias de Hespanha, a companhia dos andaluzes não distribuiu dividendo no exercicio de 1894.

Além das difficuldades geraes com que luctam todos os caminhos de ferro d'aquelle paiz, teve tambem durante o anno violentas inundações na linha, importantes prejuizos d'ahi resultantes e, acima de tudo, notavel diminuição de receita, devido a escassas colheitas em quasi todas as regiões.

A receita geral foi de pesetas.....	14.092.117,82
A despesa » » » » .....	6.619.925,42

Producto liquido.....	7.472.192,40
ou seja 8.385 pesetas por kilometro.	

A esta somma deve juntar-se o producto das minas exploradas, etc.....	324.920,78
---	------------

Total, pesetas.....	7.797.113,18
---------------------	--------------

D'esta importancia houve que tirar por differença de cambios, juros e amortização d'obrigações, impostos e contribuições, etc., pesetas.....	7.321.842,35
--	--------------

O que dá o saldo liquido de.....	475.270,83
pesetas que passou para fundo de reserva.	

### Assembléa dos obrigatarios da Companhia Real, em Paris

Realizou-se no dia 19 esta assembléa, á qual presidiu mr. Kergall, sendo muito concorrida, como era natural, visto ser a primeira reunião depois da reconstituição da companhia.

De Lisboa estavam presentes os srs. Carrilho, presidente do conselho e da commissão executiva, e Boyer, director, que são tambem membros do conselho de administração por parte dos obrigatarios.

A presidencia apresentou o relatorio da gerencia dos primeiros seis mezes do anno corrente, pelo qual se vê que os resultados são perfeitamente lisongeiros, permitindo as mais bem fundadas esperanças de que a companhia possa em breve entrar n'um periodo perfeitamente regular das suas contas.

Apoz dois mezes de chuvas incessantes que, affectando consideravelmente o trafego de mercadorias e ainda mais o de passageiros, produziram uma diminuição de receitas de cerca de 100.000 francos, nos mezes seguintes o desenvolvimento dos transportes tomou tal incremento que não só compensou essa falta como augmentou as receitas, sendo o excedente, no fim do semestre, de 670.000 francos, o que promete que o exer-

cicio corrente dê um saldo de mais de 10 milhões de francos liquido de despesas.

O excesso de rendimento que se prevê para o anno corrente, não será desmentido nos annos futuros, salvo um caso perfeitamente extraordinario de agravamento da crise geral; pelo contrario, é bem de esperar que as receitas subam ainda mais, porque o trafego tende a augmentar, vindo hoje ás linhas da companhia muitos transportes que d'ellas andavam extraviados por estradas ordinarias, pelos rios, etc.

No proximo numero daremos uma comparação do movimento e productos da exploração, liquidação definitiva até 30 de junho passado.

Ahi se verá que, tanto em passageiros como em mercadorias, os dois principaes elementos do trafego, os productos excederam os do anno passado em todas as linhas de que se compõe a rede da companhia, tanto as não subsidiadas, como aquellas em que o governo tem a garantia de rendimento.

N'este ponto lucra directamente o thesouro publico, que será em menos tempo diminuir os seus encargos.

E' bom notar-se que o augmento de receitas se manifesta em todas as linhas ferreas portuguezas, o que bem indica um geral melhoramento da nossa vida economica, e mais certeza dá de que as receitas da companhia real subirão progressivamente.

No anno corrente foram pagos tres coupons e a quantia sufficiente para o coupon de janeiro já está em caixa, ficando desde então restabelecido o pagamento nas datas regulamentares, janeiro e julho.

A impressão das novas obrigações de primeiro grau, em numero de quasi 500.000, atrazou os trabalhos da troca dos titulos, mas, para obviar a este inconveniente, foram dados titulos provisorios aos crédores da divida fluctuante que eram os que não tinham titulos negociaveis, e a entrega das novas obrigações vae effectuar-se com o pagamento do proximo coupon, devendo coincidir com isso a admissão d'esses valores na cotação official.

O relatorio constata que a nova gerencia encontrou as linhas, em geral, em perfeito estado, e termina por estes periodos:

«Em resumo, o nosso primeiro exercicio, apesar de ter que fazer face a encargos excepçionaes, apresenta-se bem, e a primeira experiencia que acaba de ser feita em condições as mais difficeis, inseparaveis d'um periodo de debute, é de bom augurio para o futuro.

Entre os diversos elementos de que se compõe o conselho de administração reina a mais completa harmonia; o comité de Paris sente-se feliz de render este testemunho aos seus collegas de Lisboa cujo mandato é de origem differente.

Não ha senão um conselho unido para a realização de um objectivo commum: a reconstituição da companhia e a volta a uma prosperidade cujas fontes não estão esgotadas, e na qual o commercio e a industria de Portugal não são menos interessados do que os portadores de titulos da companhia.

D'este mesmo espirito encontrou o conselho animado o governo portuguez, nas relações frequentes que não pôde deixar de ter com o Estado a mais importante companhia, cuja rede serve a maior parte dos centros industriaes e commerciaes do paiz. Não temos, pois, se não que louvar-nos da attitude dos mandatarios do Estado no nosso conselho e junto d'elle.

Não podemos deixar de nos associar com todo o entusiasmo aos merecidos elogios que o relatorio do conselho faz á nova direcção, á actividade e intelligencia da qual o commercio e a industria portugueza não são os ultimos a fazer justiça; e pertencenos particularmente render homenagem á attitude do pessoal que soube reconhecer o sacrificio espontaneamente feito pelos crédores para reconstituir a caixa de reformas.»

As informações d'estes periodos lisongeiam e confirmam as nossas previsões, por occasião da eleição da nova administração da companhia. Afastadas as discussões entre os diversos elementos que tinham que

constituir essa administração, unidos todos, tratando-se activamente de promover o desenvolvimento do trafego, naturalmente adormecido durante um tão longo periodo em que os assumptos de administração absorviam por tal forma os espiritos que impossivel era dedicar a outras questões a atenção devida, o restabelecimento das boas receitas e a marcha regular de todos os negocios não se faria esperar n'uma companhia exploradora d'uma linha ferrea que é e será sempre uma das melhores da Europa.

## BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa. 31 de agosto de 1895.

Como sempre succede n'esta epoca do anno, a quinzena correu em geral desanimada para todos os negocios, fazendo-se apenas pequenas transacções indispensaveis, não havendo alteração sensivel nas cotações. A quadra é morta e pouco provavel é que reanime antes do começo do inverno, como regularmente succede.

Nos centros africanistas é que tem havido alguma animação devido á circumstancia de estar despertando vivo interesse nos mercados estrangeiros o desenvolvimento da exploração das nossas colonias, especialmente na parte referente á provincia de Moçambique. Os capitaes estrangeiros continuam a mostrar excellentes disposições favoraveis a interessarem-se nas nossas companhias coloniaes.

Para aproveitar esta tendencia, que não deixa de ser lisongeira, parece que o governo pensa em modificar o decreto de 27 de setembro de 1894, que collocou na dependencia da sancção das camaras todas as concessões feitas até aquella data, dando-lhe margem para que sejam immediatamente utilizadas, mediante certas condições, as que se referem aos terrenos, não envolvendo, direitos magestáticos.

O governo obteve uma nova redução nos encargos da divida fluctuante, consentindo todos os mutuantes em acceitar uma renovação dos titulos representativos dos seus credits ao juro de 5 p. c., o que representa desde maio uma redução de cerca de 20 contos de réis.

Ha abundancia de dinheiro no mercado e tem augmentado a procura. O preço para reportes manteve-se a 6 p. c. e para descontos de 5 e 6 p. c., mantendo o Banco de Portugal imperturbavelmente a sua taxa de 6 p. c., o que decerto não concorre para o augmento das suas transacções, antes pelo contrario deve contribuir para que vá diminuindo sensivelmente a sua carteira commercial.

As inscrições mantiveram-se firmes a 35,90, 35,95, (ass.) e 35,88 55,86 (coupons). As obrigações de 4 p. c. com premios subiram a 17,000 réis. As acções dos bancos conservam-se em boa situação, tendo subido 1,000 réis as do Banco de Portugal, ficando a 126,000 réis e regulando as do Lisboa & Açores a 106,000 réis e do Commercial de Lisboa a 106,000 réis. As obrigações Loanda-Ambaca estão firmes a 77,000 réis.

Foi pequena a importação de generos de Africa e isso correu para a pequena animação do mercado. O preço do cheque sobre Londres regulou a 42 7/16 e sobre Paris a 672.

J. F.

### Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v...	42 7/16	42 3/8	Desconto no Ban-	
» cheque...	42 5/16	42 1/4	co de Portugal.	6 0/0
Paris 90 d/v.....	671	672	No mercado.....	5 0/0
» cheque.....	673	674	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	271	272	res .....	235
» cheque...	274	275	Cambio Brazil...	11 1/16
Francfort 90 d/v..	271 1/2	272 1/2	Premio libra....	13 1/40
» cheque...	274 1/2	275 1/2		
Madrid cheque...	945	952		



## LINHAS PORTUGUEZAS

**Tracção electrica no Porto.**—Devem ficar concluidos brevemente os trabalhos de installação de tracção electrica que a Companhia Carris de Ferro do Porto vae applicar aos seus carros em serviço na linha da Restauração. Faltam apenas uns pequenos trabalhos de pouca importancia, cuja terminação não se fará esperar.

**Valle do Vouga.**—Os engenheiros encarregados do estudo da variante do traçado da 2.<sup>a</sup> secção da linha de Valle do Vouga começaram já os seus trabalhos, partindo de Pecegueiro.

**De Benguella ao Dombe.**—Affirma-se que só depois de concluidos os estudos a que o sr. ministro da marinha mandou proceder em Angola se resolverá a pretensão relativa á construcção de uma linha ferrea de Benguella ao Dombe Grande.

**Novo melhoramento.**—Dizem de Portalegre que se trata novamente de conseguir a ligação da estação de Portalegre com a cidade do mesmo nome, por meio de uma linha ferrea reduzida, systema Decauville, visto não ser possivel levar a cabo a construcção de uma via larga.

**Novo apeadeiro.**—Vae ser construido um novo apeadeiro na linha do Douro, no lugar de Alegria, entre as estações de Tua e Ferradosa, a qual servirá a povoação de Carrezede de Anciães e Pesqueira.

## LINHAS HESPAÑOLAS

**Linares a Almeria.**—Está muito adiantada a construcção d'esta nova linha, da qual se inaugurou em julho, como dissemos, a secção de Guadix a Almeria, na extensão de 100 kilometros.

O estado das outras secções é o seguinte:

1.<sup>o</sup> troço: de Linares á estação de Madrid-Zaragoza-Alicante na linha de Manzanares a Córdoba, está em construcção; 2.<sup>o</sup> troço: desde esta estação até á de Lospropios, provincia de Jaen, está concluido e em estado de entrar já em exploração; 3.<sup>o</sup> troço: de Lospropios a Guadix em construcção muito adeantada, e finalmente 4.<sup>o</sup> troço: é o que se inaugurou ha pouco.

A linha toda terá a extensão de 251 kilometros.

**De Murcia a Alcantarilla e Espinardo.**—Foi auctorizada a construcção de um tremvia, com tracção mixta de força animal e de vapor, de Murcia a Alcantarilla e Espinardo.

**De Pontevedra ao porto de Carril.**—Parece que vão começar agora os trabalhos de construcção d'esta linha ferrea da Galliza.

**Reforma de tarifas.**—Refere o nosso collega *Gaceta de los Caminos de Hierro*, de Madrid, que o governo hespanhol resolveu reformar as tarifas dos caminhos de ferro, especialmente no que affecta a Santander.

**De Puebla de Híjar a Alcaniz.**—Referimos já que se effectuára a inauguração d'esta secção do caminho de ferro do Valle de Zafan a S. Carlos de la Rápita. São apenas duas as estações d'este troço: Samper e Puigmoreno, não contando as dos extremos: Puebla de Híjar e Alcaniz.

A inauguração official correu no maior enthusiasmo, esperando os povos interessados que o resto da construcção se faça com rapidez.

**De Barcelona a San Feliu de Llobregat.**—Está em projecto a construcção d'esta nova linha que servirá Sans, Collblanch, Esplugas e San Justo Desvern.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### FRANÇA

O movimento de passageiros nas grandes estações de Paris está augmentando consideravelmente.

Só pela estação de Saint-Lazare transitaram durante o anno de 1894 39.539.586 passageiros, enquanto que em 1889, anno da exposição universal, o movimento tinha sido de 31.000.000 de passageiros.

Foi resolvido o estabelecimento de uma linha ferrea reduzida, tracção electrica, de Pierrefite a Raillière, por Cauterets, e de Pierrefite a Luz-Saint-Saveur.

Foi resolvido o estabelecimento de uma rede de tremvias comprehendendo as linhas de: Bressuire a Montreuil-Belley por Argenton-Château; Parthenay a Saint-Laurs; Parthenay a Menigonte; Menigonte a Saint-Maixent e Saint-Maixent a Melle.

### BELGICA

Foi concedido á companhia dos caminhos de ferro vicinaes o prolongamento da linha de Dolhain a Goé, contribuindo o Estado com 61.000 francos, pagaveis em 90 annuidades de 2.074 francos.

### RUSSIA

Na construcção das linhas ferreas da Siberia, que estão já concluidas, empregaram-se 70.225 operarios. Os gastos de construcção d'esta porção da grande rede não attingiram a despesa orçamentada. Parece que o traçado da secção do Amur soffreu modificações que o tornam de mais facil execução.

### BRAZIL

Na republica dos Estados Unidos do Brazil existiam em 31 de dezembro de 1894 12.064 kilometros de linhas ferreas, pertencendo ao governo federal 2.825.

Havia, além d'estas, 6.952 kilometros em construcção.

### CANADÁ

O Canadá levantou um emprestimo, destinado a auxiliar a construcção de caminhos de ferro de interesse local e d'alguns ramaes que irão augmentar o trafego da linha intercontinental canadense.

O Canadá possui actualmente 26.000 kilometros de vias ferreas em exploração.

### CHINA

Foi pedida pela companhia franceza Fives Lille a concessão de um caminho de ferro que vá de Lang-Fcheón á fronteira chinesa em Dang-Dang, ligando o territorio chinês com a rede do Tonkin.

## Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

### Relatorio do Conselho d'Administração

Apresentado á Assembleia Geral ordinaria de 29 de julho de 1895

(Continuado do n.º 183)

### Resumo do movimento de Caixa durante o anno de 1892

#### Debito

Saldo em Caixa em 31 de dezembro de 1891 . . . . .	38:398\$603
Dinheiro recebido de diferentes estações da linha	3.040:896\$595
» » de receitas fóra do trafego . . . . .	19:478\$416
» » da Companhia d'Alcanena . . . . .	3:055\$360
» » dos devedores por transportes em conta corrente . . . . .	159:059\$179
» » de diversos por serviços combinados . . . . .	110:451\$397
» » por conta das Caixas de Socorros e Reformas do pessoal da Companhia . . . . .	129:566\$426
» » por vendas d'herva, arrendamentos de terrenos e avarias na via . . . . .	1:892\$855
» » por avarias no mobiliario e utensilios . . . . .	204\$815
» » por fornecimento d'agua e avarias causadas no material circulante . . . . .	537\$260
» » de devedores em conta corrente . . . . .	76:481\$373
» » de diversas proveniencias . . . . .	121:455\$289
» existente no Banco de Portugal e retirado n'este exercicio . . . . .	22:033\$185
	3:723:510\$753

**Credito**

Pago por despesas da Exploração.....	1.104:800\$568
» » » » Construção.....	281:560\$459
» » abastecimentos de material.....	869:669\$726
» » impostos em contribuições em Portugal e França.....	359:232\$318
» » amortizações e juros de supprimentos.....	318:491\$653
» a diversas Companhias e Empresas por liquidação de serviços combinados.....	112:290\$301
» ás Caixas de Soccorros e Reformas do pessoal da Companhia.....	138:200\$614
» a diversos em conta corrente.....	266:744\$126
Saldo em Caixa em 31 de dezembro de 1892....	182:511\$988
	<b>3.723:510\$753</b>

**Debito**
**Discriminação da verba n.º 2 de réis 19:478\$416**  
**Receitas fóra do Trafego**

Receitas da Agencia aduaneira...	7:308\$210
Rendas de bufetes.....	1:282\$250
Venda de remessas abandonadas..	1:941\$225
Rendas de predios e terrenos....	6:274\$445
Commissões diversas.....	1:734\$111
Troca de titulos por nominativos..	6\$000
Diversos.....	932\$175
	<b>19:478\$416</b>

**Discriminação da verba n.º 5 de réis 110:451\$397**  
**Serviços combinados**

Companhia Neerlandeza.....	1\$593
Thomaz Cook.....	216\$669
Caminho de ferro da Beira Alta..	22:296\$119
John Hall Junior & C. <sup>a</sup> .....	16:667\$782
Companhia Hamburgueza.....	4:532\$510
Caminho de ferro do Minho e Douro.....	38:060\$231
Companhia Neptuno.....	2:826\$454
R. Leyland.....	1:827\$258
Companhia de Alicante.....	23:527\$151
Caminho de ferro do Sul.....	495\$630
	<b>110:451\$397</b>

**Discriminação da verba n.º 6 de réis 129:566\$426**  
**Caixas de soccorros e Reformas**
**Caixa de Soccorros:**

Descontos feitos ao pessoal para viveres, fianças, multas, adiantamentos e bilhetes de assignatura.....	110:146\$010
---	--------------

**Caixa de Reformas:**

Descontos feitos ao pessoal para quotas e joias.....	19:420\$416
	<b>129:566\$426</b>

**Discriminação da verba n.º 10 de réis 76:481\$373**  
**Devedores em contas correntes**
**Recebido por:**

Caixa Geral dos Depositos.....	612\$946
Companhia de Alicante.....	1\$770
Empreiteiros da Beira Baixa.....	26\$865
Imposto de rendimento.....	1\$008
Pessoal, conta de uniformes.....	6:411\$135
Pessoal, conta de passes de americano.....	4:280\$250
Pessoal, conta de troca de material.....	7\$600
Pessoal, conta de adiantamentos.....	1:112\$255
Sommas á disposição.....	18\$995
Sociedade das Basculas automaticas.....	91\$743
Sociedade dos Phosphatos de Cáceres.....	223\$000
Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid-Cáceres-Portugal..	58\$791
Vendas diversas.....	22:926\$266
Marquez da Foz.....	4:046\$644
Bolsa Commercial de Lisboa.....	36:662\$015
	<b>76:481\$373</b>

**Discriminação da verba n.º II de réis 121:455\$289**  
**Diversas proveniencias**
**Recebido por:**

Adeantamentos de despesas a justificar.....	1:256\$610
Adeantamentos a empreiteiros...	103\$880
Aluguer de material diverso.....	4:860\$055
Agua fornecida a extranhos.....	56\$280
Amortização de indemnizações...	1:398\$476
Bonificação sem facturas de fornecedores.....	499\$054
Depositos de garantia.....	29:474\$370
Despesas diversas a cargo de fornecedores.....	901\$658
Devolução do Ex. <sup>m</sup> Sr. Barros Gomes.....	319\$968
Devolução do Thesoureiro de ordenados não pagos em tempo competente.....	1:032\$365
Devolução do mesmo de abonos indevidos.....	131\$950
Devolução de juros por antecipação de pagamentos.....	5\$303
Excedente de dinheiro recebido para despesas de expediente...	2\$640
Multas a fornecedores.....	23:452\$806
Levantamento de depositos na alfandega.....	52:250\$000
Pessoal ao serviço de extranhos..	1:174\$666
Trabalhos feitos nas officinas para extranhos.....	1:331\$930
Trabalhos de construção para extranhos.....	1:236\$652
Devolução do imposto de transito relativo a janeiro d'este anno e respectivos juros.....	1:966\$626
	<b>121:455\$289</b>

(Continúa.)

**MERCADO DE METAES**

Londres, 27 de agosto de 1895.

**Cobre** — Recuou hoje  $\frac{7}{8}$  por tonelada. Depois de uma venda inicial a Lb. 47  $\frac{8}{9}$  a dinheiro, effectuaram-se outras a Lb. 47  $\frac{11}{16}$  para fins de setembro, collocando-se ainda umas 800 toneladas a Lb. 47  $\frac{6}{16}$  a dinheiro e Lb. 47  $\frac{15}{16}$  a 3 mezes, recuando estes preços mais  $\frac{1}{16}$  ao fechar da praça. Em segunda mão realizaram-se vendas de umas 200 toneladas ao todo a Lb. 47  $\frac{1}{16}$  e Lb. 47 a dinheiro; Lb. 47  $\frac{12}{16}$  a Lb. 47  $\frac{7}{16}$  a 3 mezes. Ultimas cotações Lb. 47 a dinheiro e Lb. 47  $\frac{8}{9}$  a 3 mezes.

**Estanho** — Depois de uma subida de  $\frac{7}{8}$  por tonelada, fechou apenas com mais  $\frac{2}{16}$  do que hontem. Umas 250 toneladas foram vendidas esta manhã a Lb. 65  $\frac{12}{16}$ ,  $\frac{15}{16}$  e  $\frac{13}{16}$  a dinheiro Lb. 65  $\frac{15}{16}$  e  $\frac{17}{16}$  para outubro, Lb. 66 a 3 mezes. Em segunda mão realizaram-se vendas a Lb. 65  $\frac{10}{16}$  a dinheiro Lb. 65  $\frac{15}{16}$ , Lb. 65  $\frac{10}{16}$  e Lb. 65  $\frac{12}{16}$  para setembro. Ultimo valor Lb. 65  $\frac{10}{16}$  a dinheiro; Lb. 65  $\frac{17}{16}$  a 3 mezes. Preço de liquidação Lb. 65  $\frac{10}{16}$ .

**Ferro** — Preço da liquidação: Scotch  $\frac{46}{8}$ ; Middlesbro'  $\frac{37}{8}$ ; Hematite  $\frac{46}{9}$  por tonelada.

**Prata** — Sem alteração a 30  $\frac{1}{2}$  d. por oz. Standard; 32  $\frac{7}{8}$  d. por oz. fino.

**Mercurio** — Importadores Lb. 7  $\frac{5}{8}$ ; segunda mão Lb. 7  $\frac{3}{8}$  por frasco.

**Chumbo** — Lb. 10  $\frac{17}{16}$  a Lb. 10  $\frac{18}{16}$  por tonelada.

**Zinco** — Lb. 15  $\frac{7}{16}$  a Lb. 15  $\frac{10}{16}$  por tonelada.

**Antimonio** — Lb. 31  $\frac{10}{16}$  por tonelada.

**AVISOS DE SERVIÇO**
**Companhia Real dos Caminhos de Ferro**  
**Portuguezes**

Feira annual e grandes touradas em Salamanca

Nos dias 11, 12 e 13 de setembro de 1895

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidissimos, pelos comboios ordinarios:

Ida — Nos dias 9 a 11 de setembro.

Volta — Nos dias 12 a 15 de setembro.

De Lisboa (Rocio) a Salamanca e volta: 1.<sup>a</sup> classe, 9\$000; 2.<sup>a</sup> classe, 5\$000 réis.

Estes bilhetes dão direito a seguir pela via Pampilhosa - Villar Formoso (Beira Alta), regressando pela da Guarda - Abrantes (Beira Baixa), ou vice-versa, á vontade dos passageiros, podendo também, os que o preferirem, seguir á volta a mesma via que tenham utilizado á ida.

Para mais condições vêr os cartazes affixados nos logares do costume. Lisboa, 8 de agosto de 1895.

## ARREMATACÕES

### Caminhos de ferro do Sul e Sueste

#### Fornecimento de 42 carris para espadilhas

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 7 de setembro proximo, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de quarenta e dois carris para espadilhas.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 16,500 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total da adjudicação por aquelle dos licitantes a quem essa adjudicação fôr feita, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da referida direcção de caminhos de ferro.

As condições de concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 17 de agosto de 1895.

#### Fornecimento de 819 metros de lona para encerados

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 4 de setembro proximo, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 819 metros de lona para encerados.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 13,000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total da adjudicação por aquelle dos licitantes a quem essa adjudicação fôr feita, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da referida direcção de caminhos de ferro.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 24 de agosto de 1895.

### Caminhos de ferro do Minho e Douro

#### Lanço comprehendido entre a estação do Porto, em Campanhã, e a estação central

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 10 do proximo mez de setembro, pela 1 hora da tarde, na administração do 1.º bairro do Porto, e perante o respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para a adjudicação da obra de pedreiro das plataformas e do caes da estação central do Porto, dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

O deposito provisorio para ser admittido á licitação é de réis 135,000 e o definitivo será de 5 % do preço total da adjudicação. As condições da arrematação, projecto e caderno de encargos relativo a este fornecimento podem ser examinados, em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã até ás 3 da tarde, na repartição de via e obras dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em Campanhã. Porto, 13 de agosto de 1895.

#### Fornecimento de telha, cal, gesso e cimento

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 2 de setembro, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes dos caminhos de ferro se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de telha, cal, gesso e cimento, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

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, 16 de agosto de 1895.

#### Fornecimento de 3.600 travessas de pinho creosotadas

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 16 do proximo mez de setembro, á 1 hora da tarde, na administração do 1.º bairro d'esta cidade, e perante o respectivo administrador, se ha de

proceder ao concurso publico para o fornecimento de 3.600 travessas de pinho creosotadas para assentamento da via d'este lanço. O deposito provisorio para ser admittido á licitação é de 70,000 réis e o definitivo será de 5 % do valor total do fornecimento. As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados na repartição de via e obras dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde. Porto, 19 de agosto de 1895.

#### Fornecimento de agua-raz e de alvaiade em massa

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 5 de setembro, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes dos caminhos de ferro se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 2.000 kilos de agua-raz, e ás 2 horas do mesmo dia receber-se-hão também propostas para o fornecimento de 2.100 kilos de alvaiade em massa 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 13,000 réis para cada licitação, e de apresentar uma amostra das drogas a fornecer.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 % do valor total do mesmo fornecimento.

As condições da arrematação 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, 20 de agosto de 1895.

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Serviço de via e obras

##### Tarefa n.º 46

#### Construcção e montagem do novo taboleiro do viaducto de Esgueira

##### Deposito provisorio 350,000 réis

No dia 4 de setembro proximo futuro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão novamente recebidas propostas para a construcção e montagem do novo taboleiro do viaducto de Esgueira no kilometro 273,963 da linha do Norte.

As condições e desenhos relativos a esta tarefa estão patentes na repartição central do serviço de via e obras, estação de Lisboa (Santa Apolonia) todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 horas da tarde.

As propostas serão endereçadas á direcção da companhia na estação central de Lisboa (Rocio) com a indicação no sobrescripto: «Proposta para o taboleiro metallico do viaducto de Esgueira» e redigidas segundo a formula seguinte: «Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me para com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a construir e montar o taboleiro metallico do viaducto de Esgueira no kilometro 273,963 da linha do Norte, na conformidade das condições patentes, durante o praso d'este concurso e das quaes tomei pleno conhecimento, pelo preço total de... réis (por extenso)» Data e assignatura (por extenso e bem intelligivel). Lisboa, 23 de agosto de 1895.

#### Fornecimento de chapas tubulares

No dia 25 de setembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de chapas tubulares de cobre para caixas de fogo de locomotivas.

As condições e desenhos 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, nos escriptorios da companhia, 28, rue de Châteaudun. Lisboa, 26 de agosto de 1895.

#### Fornecimento de tubos de cobre e de latão e barras de cobre

No dia 25 de setembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de tubos de cobre e de latão e de barras de cobre.

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, nos escriptorios da companhia, 28, rue de Châteaudun.

Lisboa, 26 de agosto de 1895.

# AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

## MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

**Antuerpia.**—A. Manceau.  
**Antuerpia.**—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.  
**Berlim.**—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.  
**Bremen.**—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.  
**Covilhã.**—José do Nascimento Arraiano—Casa de comissões.  
**Covilhã.**—Cezar d'Oliveira—Agente commercial da companhia real dos caminhos de ferro—Commissões, consignações e conta propria.

**Hamburgo.**—Augusto Blumenthal.  
**Hamburgo.**—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbreucke.  
**Leiria.**—Antonio C. d'Azevedo Batalha.  
**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.**—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.  
**Lisboa.**—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).  
**Londres.**—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.  
**Londres.**—E. C.—A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.  
**Madrid.**—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.  
**Porto.**—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.  
**Valencia d'Alcantara.**—D. Alejandro Campero.

# AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estes os UNICOS estabelecimentos que lhes recommendamos, 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 Avenida-Palace**—Rua do Principe junto á Estação Central.—Établissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

**LISBOA Braganza Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre—Prop. Victor Sasseti.

**LISBOA Hotel Durand**—Rua das Flores, 71—1.ª class—English family hotel—Proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.

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

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

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

**LISBOA Grand Hotel de l'Europe**—Maison française de 1.º ordre—au centre de la ville—Prop. M. Estrade, 16, rua do Carmo.

**LISBOA Hotel Francfort**—T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio—Grande conforto, bons quartos de 15000 a 25000 rs. por pessoa.

**LISBOA Francfort Hotel**—No centro da cidade—Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

**LISBOA Hotel Americano**—P. de S. Paulo, n.º 3.—Proximo dos caes e banhos do arsenal.—Bons quartos e aposentos.—Preços: 15000 rs. para cima.

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

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

**CASCAES Hotel Bragança.**—Appartements pour famille.—Vue splendide sur la mer. Service de 1.º ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix moderés.—Prop Victor Lestage.

**CINTRA Hotel Nunes**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 15600 a 25000 rs.—Prop. João Nunes.

**CINTRA Hotel Netto**—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e assejados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços rasoaveis.—Prop. Romão Garcia Vinhas.

**MAFRA Hotel Moreira**—no largo, em frente do convento.—Bellas accomodações desde 15000 réis por dia até 15500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

**TORRES VEDRAS Hotel Natividade**—Largo de D. Carlos, 1 e R. Paiva d'Andrada, 3.—No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro—Excellentes quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano.—Carreiras a 100 réis, para os Cucos—Diaria de 800 a 15200 réis.

**CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lisbonense**—Estabelecimento e primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias.—Cosinha esmerada e farta. Prop. Vic nte C. de Paramos.

**LEIRIA Hotel Central.**—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e aceio inexcédível.—Carros para a Batalha, Mari-nha e outros pontos.—Restaurante—Preços modicos.

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

**PORTO Hotel de Francfort**—O melhor e mais central da cidade—Salões, banhos, correio e telephone—Serviço de 1.ª ordem—Prop. Adriano & François.

**PORTO Hotel Bragança**—A melhor situação da cidade, excellentes comodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.ª ordem e com vinhos á descripção—Diaria 15000 a 15500 rs.—Prop. B. Machado Coelho.

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

**PORTO Hotel Continental**—R. Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Prop. Lopez Munhós.

**PORTO Grande Hotel America Central**—Um dos melhores da cidade, magnificas salias e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. 15000 a 15400 rs. diarios.

**COVILHÃ Hotel Central do Castella**—Largo do Pelourinho—Bom serviço de mesa, quartos confortaveis desde 15000 rs. por dia.

**SEVILHA Hotel d'Europe**—Fonda de Europa—Prop. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação, Calle Gallegos, 19, Sierpes 95. Mesa redonda ás 6 horas. Falla-se italiano, inglez, francez e portuguez.

**SEVILHA Gran Fonda de Madrid**—Principal estabelecimento de Sevilha—illuminação electrica—luxuosos pateos—sala de jantar para 200 pessoas—banhos.

**SEVILHA Fonda de Jesus Madrid**—Calle Moratin—no centro da cidade—casa confortavel e economica—mesa a qualquer hora. Diaria 5 pesetas.

**MALAGA Nuevo Hotel Victoria**—Prop. Cristóbal Gambero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bellos aposentos, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

**GRANADA Hotel Victoria**—Prop. Federico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

**NICE Riviera-Palace-Hôtel.**—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchestre—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.º ordre.

**BRUXELLAS Hôtel de la Poste**—Rue Fossé aux Loups, 32. Près de la Place de la Monnaie et de la Poste.—Prop. H. the Tilmans.

**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.

**CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hôtel.**—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.º ordre.

**CAIRO Ghesireh-Palace-Hôtel.**—Etablissement de premier ordre.—Grand parc sur le Nile. Luxe et confort—grands salons.

# SOCIÉTÉ ANONYME DES FORGES, FONDERIES ET LAMINOIRS DU MARAIS

à MONTIGNY-SUR-SAMBRE (Belgique)

Fers marchands et profilés pour toutes constructions, pour ponts, wagons, roues, etc. Longrines, cornières, T, U, poutrelles, châssis.  
Rails pour mines et pour tramways. Spatés et feuillards.

## Fers pour Rivets et Câbles

Fabrication spéciale et brevetée de ronds parfaitement cylindriques pour boulonniers. — Brevet pour plaques calleja. — Spécialité de tramways et chemins de fer économiques purement métalliques. — Système breveté.  
Atelier spécial de cylindres bruts et tournés de toute espèce pour laminoirs.

## Pièces mécaniques diverses en fonte pour ateliers de construction, verreries et charbonnages

L'usine entreprend à forfait la fourniture de toutes les pièces nécessaires à l'installation de trains complets de laminoirs; le tout parfaitement conditionné et prêt à être monté.

*Adresser les lettres à Mr. L. Lebrun, Directeur-Gérant*

Asmelhores velas de estearina  
são as fabricadas pela  
COMPANHIA ALLIANÇA FABRIL  
Pedir a "MARCA NAVIO,"  
VERDADEIRA  
E NACIONAL  
E AS CONHECIDAS VELAS SOL  
A venda em todas as mercearias do  
paiz e depósitos da Companhia.  
MARCA DA VERDADEIRA  
VELA NAVIO

NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS



NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS

MARCA REGISTRADA  
9 oz 12 oz 14 oz  
(254 grs.) (340 grs.) (397 grs.)  
Fábricas e escriptorio, Rua 24 de Julho, 940, Lisboa  
Depósito, Lisboa, T. do Corpo Santo, 28 e 30

Officina de fundição **J. Thonar-Dejaiffe**, Namur (Belgica)

**ESPECIALIDADE:** Serração de pedra e marmores — ferramentas diversas para pedreiras — Cabrestantes, Pontes gyratorias, Gruas, Perfuradores, Bombas, etc.

Apparelhos de serração de pedras duras e molles de todas as classes

Aplicações diversas da serra de folha helicoidal e dos perfuradores, para extracção e serração directa na rocha, corte das grande massas nas pedreiras, etc. Systema privilegiado. — Transmissões teledinamicas dirigiveis em todos os sentidos.

Agente em Portugal — AD. SEGHERS — Rua Nova do Almada, 11, 2.º

# 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 **visinha lagoa 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.

# FUNDIÇÃO DO OURO

## PORTO

Na **Fabrica da Fundição do Ouro** existem em boas condições de venda:

1 prensa para azeite, do melhor systema conhecido.  
1 machina lithographica, systema Allouzé.  
1 machina de vapor e caldeira, systema vertical da força de 6 cavallos uteis.

1 machina de vapor e caldeira, systema horizontal—Pantin—locomovel, semi-fixa, da força de 6 a 8 cavallos uteis.

1 machina de vapor e caldeira, systema Pantin, horizontal, da força util de 10 cavallos.

1 dita, idem, idem, idem, da força de 15 a 20 cavallos.

1 dita, idem, idem, idem, locomovel, de 4 a 5 cavallos.

Fogões de cozinha de fogo circular, de grandes e pequenas dimensões, os mais economicos em combustivel que se conhecem.

Bombas aspirantes e de repuxo para todas as profundidades e alturas.

Estanca-rios com bombas aspirantes e de rosario, de variadas proporções.

Charruas S. S. as mais uteis até hoje conhecidas.

Porto, 23 de abril de 1895.

O director gerente e fundador da fabrica  
*Luiz Ferreira de Souza Cruz.*

# J. B. FERNANDES & C.<sup>A</sup>

SUCCESSORES DE

**JOSÉ GREGÓRIO FERNANDES**

**19, Largo de S. Julião, 19  
LISBOA**

Armazem de ferro e aço de todas as qualidades, carvão para forjas, folles para ferreiro, forjas portateis, safras, bigornas, tornos, engenhos de furar, linho para cordoaria e cimento de Portland,

**Beco do Carvalho, a S. Paulo, 37-A**

Armazem de ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, regulo de antimónio, cobre, latão, chumbo em barra, em chapa e de munição; louça de ferro estanhada e esmaltada; garrações, garrafas e muitos outros artigos.

**Largo de S. Julião, 15 a 17**

**Sulphato de cobre** inglez, especial para o tratamento das vinhas, com percentagem garantida **marca ancora** exclusiva dos annunciantes. **Sulphostéatite cuprica** belga, para o tratamento das vinhas, batataes e tomateiros, **marca caveira** exclusiva dos annunciantes. **Pulverizadores Éclair**, de Vermorel, para a calda bordeleza. **Pulverizadores** para applicar a sulphostéatite cuprica. **Injectores Excelsior** de Vermorel, para applicar o sulphureto de carbone. **Flôr de enxofre** de Brandram. **Enxofre moido**. **Nitrato de soda**, poderoso agente de fertilização para as vinhas e outras culturas. **Bombas para trasfego**. **Arame de bicos** para vedações. **Arame** para enfardamento de palha.



FABRICA

DE

**H. SCHALCK, SUCCESSORES**

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depositos: em Lisboa

R. da Magdalena, 17, 1.º, no Porto: R. do Almada, 141

PRODUCTOS

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



**EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR**

PARA O

**ALGARVE E GUADIANA**

Carreira official

**O vapor GOMES IV**

Commandante **ROCHA JUNIOR**



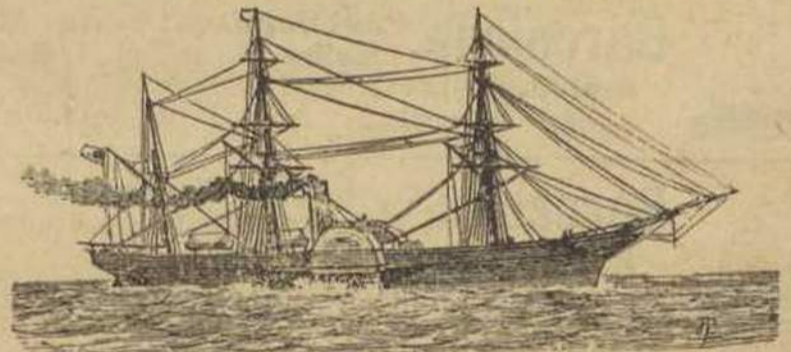
**SAIRÁ** no dia 16 de setembro, às 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio.

Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

*Alberto R. Centeno & C.<sup>a</sup>*

**Royal Mail**

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

O paquete **CLYDE** sahirá a 9 de setembro

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

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados portugueses.

**AGENTES**

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

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

[illegible]

**Valencia, Barcelona, Cete e Marse-**  
Iha, vap. francez, **Saint-Paul.**  
Sahirá a **12** de setembro.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>ª</sup>, R. Fanqueiros, 10.



# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## TARIFA ESPECIAL L. N.º 4 — GRANDE VELOCIDADE

Applicavel logo que abra á exploração a secção entre Caes do Sodré e Alcantara-Mar

DO

## Ramal de Cascaes

Bilhetes por preços reduzidos em 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe

Estações e apeadeiros: — Caes do Sodré  
Santos, Alcantara-Mar, Junqueira, Belem, Pedrouços e Algés

1.<sup>a</sup> zona : — Caes do Sodré a Junqueira — 2.<sup>a</sup> zona : — Junqueira a Algés

### PREÇOS DOS BILHETES

	1. <sup>a</sup> CLASSE	2. <sup>a</sup> CLASSE	3. <sup>a</sup> CLASSE
Percurso n'uma só zona.....	50 réis,	40 réis,	30 réis
Percurso em duas zonas .....	80 réis,	60 réis,	40 réis

### Condições

- 1.<sup>a</sup> Estes bilhetes são validos para todos os comboios que circulem entre as estações acima mencionadas. Nos comboios tramways poderão ser vendidos em transito, pelos conductores-cobradores.
- 2.<sup>a</sup> Não tem validade senão para o dia, comboio e percurso n'elles marcados.
- 3.<sup>a</sup> Não se concede transporte gratuito de bagagem registada.
- 4.<sup>a</sup> A mudança de classe não é permittida.
- 5.<sup>a</sup> Não se concede meios bilhetes.
- 6.<sup>a</sup> Vender-se-ha bilhetes directos para todas as estações do Ramal de Cascaes aos preços d'esta tarifa ligados aos da tarifa C. n.º 1 de grande velocidade de 24 de Outubro de 1891.
- 7.<sup>a</sup> Haverá bilhetes de ida e volta ao preço duplo dos bilhetes simples. Estes bilhetes não serão vendidos em transito.
- 8.<sup>a</sup> Ficam em vigor, em tudo que não seja contrario ao que a presente estipula, as condições d'applicação da Tarifa Geral de Leste e Norte.

Lisboa, 20 de Agosto de 1895.

O Administrador Director da Companhia

H. E. Boyer



## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## TARIFA ESPECIAL N.º 11 BIS — GRANDE VELOCIDADE

Desde 1 de Setembro de 1895

## COMBOIOS TRAMWAYS

**Bilhetes por preços reduzidos entre Coimbra  
e Figueira da Foz,  
estações e apeadeiros intermedios**

**Estações e apeadeiros:— Coimbra, Coimbra B, Bencanta (apeadeiro), Casaes (apeadeiro), Taveiro, Ameal (apeadeiro), Pereira (apeadeiro), Formozelha, Alfarellos, Verride, Reveles (apeadeiro), Bifurcação de Verride (apeadeiro), Bifurcação de Lares (apeadeiro), Lares, Santo Aleixo, Salmanha (apeadeiro) e Figueira da Foz.**

- 1.<sup>a</sup> zona — **Coimbra, Coimbra B, Bencanta (apeadeiro), Casaes (apeadeiro), Taveiro.**  
 2.<sup>a</sup> » — **Taveiro, Ameal (apeadeiro), Pereira (apeadeiro), Formozelha.**  
 3.<sup>a</sup> » — **Formozelha, Alfarellos, Verride.**  
 4.<sup>a</sup> » — **Verride, Reveles (apeadeiro), Bifurcação de Verride (apeadeiro).**  
 5.<sup>a</sup> » — **Bifurcação de Verride (apeadeiro), Bifurcação de Lares (apeadeiro), Lares, Santo Aleixo, Salmanha (apeadeiro), Figueira da Foz.**

## Preços dos bilhetes

	2. <sup>a</sup> CLASSE	3. <sup>a</sup> CLASSE
Percurso n'uma só zona. . . . .	80 réis	50 réis
» em duas zonas. . . . .	140 »	90 »
» » tres zonas . . . . .	200 »	130 »
» » quatro zonas . . . . .	250 »	170 »
» » cinco zonas . . . . .	300 »	200 »
Bilhetes de ida e volta da 1. <sup>a</sup> para a 5. <sup>a</sup> zona e vice-versa, válidos para ida e regresso no mesmo dia . . . . .	500 »	300 »

## Condições

- 1.<sup>a</sup> Estes bilhetes são **unicamente validos nos comboios tramways do dia em que forem vendidos**, sendo portanto considerados nulos para os comboios ordinarios.  
 2.<sup>a</sup> Serão vendidos nas estações e pelos conductores-cobreadores, durante o transitio, excepto os bilhetes de ida e volta que só serão vendidos em Coimbra, Coimbra B e Figueira da Foz.  
 3.<sup>a</sup> Não se concede transporte gratuito de bagagem registada.  
 4.<sup>a</sup> A mudança de classe não é permittida.  
 5.<sup>a</sup> Não se concede meios bilhetes.  
 6.<sup>a</sup> Ficam em vigor as condições de applicação da Tarifa Geral no que não seja contrario ao que a presente determina.

Lisboa, 27 de agosto de 1895.

O Sub-Director da Companhia

Manuel F. de Vargas