

# 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



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.



Anvers — 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

## Annexos d'este numero

Modificação das tarifas especiaes n.<sup>o</sup> 1 e 13 g. v. da Companhia Real.—Generos frescos, comestiveis.

2.<sup>a</sup> ampliação da tarifa L. n.<sup>o</sup> 2 g. v. da Companhia Real.

— Bilhetes de assignatura para Algés e pontos anteriores.

## SUMMARIO

Ascensor Municipio-Bibliotheca, por Raul Mesnier de Ponssard	337
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett	340
Parte oficial. — Decreto para a construção d'un caminho de ferro americano, de 10 de outubro (Conclusão), portaria de 29 de outubro do ministerio das obras publicas	340
Tarifas de transporte	341
O incendio do caminho de ferro e a companhia das fáguas	342
Entre collegas	343
Companhia Atravez d'Africa	343
A Companhia Carris	343
Parte financeira. — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. P. — Curso dos cambios, descontos e ágios — Cotações dos títulos portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis	344 e 345
Abundancia de assunto	346
Congresso internacional de caminhos de ferro, por A. Luciano	346
Notas de viagem — VIII — A rede do Midland	347
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatório do conselho d'administração (Conclusão)	348
Exposição Imperial	348
Mercado de metas	349
Arrematções	349
Casas recomendadas	350
Agenda do viajante	350
Anúncios	351
Horário em 16 de novembro	352
Vapores a sahir do porto de Lisboa	352

## Ascensor Municipio-Bibliotheca

Foi longo o periodo que medeou entre a concepção d'este importante melhoramento e a sua realização.

São passados quatro annos, que da nossa parte foi lançada na circulação do mundo trabalhador a ideia, escudada em dados technicos e de positiva probabilidade de exito economico, que devia conduzir á realização pratica d'esta utilissima obra d'arte e de interesse publico.

Com fortuna variá decorreu o tempo empregado para implantar no espirito de especulação o valor da tentativa, despojada de outros atavios utilitarios, que não fossem os de mero alcance financeiro.

Na arena aberta para a lucta debateram-se rijamente as questões importantes da utilidade practica de semelhante obra, e da provavel remuneração do capital a empregar. Rara foi a vez em que não predominasse conclusão favorável á empresa que construisse e explorasse o ascensor.

A par, porém, d'esta quasi unanime manifestação da opinião publica, levantaram-se os atrictos que a inveja,

a cobiça e a ignorância, nunca deixam de levantar quando se trata de abandonar a órbita das operações ordinarias, e enriquecer a lei do progresso com mais um termo de alcance utilitario; e taes foram as contrariedades que se amontoaram para travar a marcha das operações conducentes a uma solução definitiva, que chegamos a desesperar de vêr coroados de exito tantos estudos e tantos sacrificios, como os que, na lucta pela realização da nossa ideia, applicámos.

Hoje estão terminadas as contendas, aplanadas as dificuldades, removidos os atrictos, sendo o ascensor Municipio-Bibliotheca um facto consummado, traduzido na inauguração dos seus trabalhos ha 3 mezes, e na sua muito provavel conclusão em dezembro proximo; destinando-se o mez de janeiro de 1896 para a sua entrega á exploração publica.

É do nosso dever, n'este momento, declarar o nome do illustre capitalista a quem o publico de Lisboa deverá, na parte financeira, a realização do ascensor Municipio-Bibliotheca: é o dr. João Maria Correia Ayres de Campos, presidente da camara municipal de Coimbra, deputado da nação, espirito moderno prompto a auxiliar com os seus recursos todas as manifestações utilitarias que, no seu paiz, se lhe possam afigurar de valiosas. A construcção de todo o material, e a sua montagem, estão contractadas com a Empresa Industrial Portugueza, a Santo Amaro, sob a direccão dos illustres engenheiros administradores srs. Baerlein, Rollin e Lacombe.

Passaremos agora á descripção d'este ascensor, com a feição actual e definitiva que tomou.

A *Gazeta* já deu circumstanciada noticia, com o auxilio de figuras explicativas, dos anteriores projectos que para o mesmo fim elaborámos.

Na presente descripção forçosamente teremos de repetir, na essencia, o que já expuzemos, visto ser tambem na essencia o actual projecto pouco diferente dos já descriptos.

A entrada para o ascensor effectua-se pelo largo portão com o n.<sup>o</sup> 13, pertencente ao predio do ex.<sup>mo</sup> sr. José Street, fronteiro ao largo de S. Julião. Este portão é enfiado sensivelmente pelo eixo da rua de S. Julião, ficando a entrada do ascensor não só á vista do transito que se effectua pelo largo de S. Julião, como pelo da rua do mesmo nome, e de todo o transito das principaes ruas da cidade baixa, que cruzam com a rua de S. Julião.

A entrada tambem se vê perfeitamente da parte da praça do Municipio, onde desemboca a rua dos Capelistas. De toda a forma, sendo a entrada principal do ascensor pelo largo de S. Julião, com razão se deveria agora, como muito bem fez reparo o nosso muito querido amigo, director da *Gazeta*, Mendonça e Costa,

substituir o titulo *Municipio* pelo de *S. Julião*; e ficar o ascensor chamando-se: ascensor *S. Julião-Biblioteca*.

Ficará comtudo com o seu primeiro titulo que nos é sympathico, não só por ter sido aquelle com que foi registada a empresa definitiva, mas tambem por ter sido bom padrinho quem lhe deu o primeiro nome, o mesmo nosso dedicado amigo Mendonça e Costa.

Transpondo o portão n.<sup>o</sup> 13, enfa-se por um largo corredor, com extensão de 22 metros e largura de 3 metros. Na extremidade d'este corredor encontra-se um pateo em forma de trapezio, cujos 4 lados são formados pela muralha da calçada de *S. Francisco*, e paredes dos predios da ex.<sup>ma</sup> familia Street. N'este pateo levantam-se as torres metallicas do ascensor, tendo a base embebida n'um solido monolitho de beton, que occupa toda a superficie do pateo, e desce a 3<sup>m</sup>,4 de profundidade.

Levantando-se acima do nível do pateo, (sensivelmente o nível do largo de *S. Julião* ou do *Municipio*) attingem as torres uma altura maxima de 40 metros, fican-do o piso dos passageiros, á sahida do ascensor, a 29<sup>m</sup>,6 de altura acima do nível do pateo.

N'esta altura encontra-se o piso de uma ponte de 16 metros de comprimento, ligando as torres com a muralha do jardim pertencente ao ex.<sup>mo</sup> sr. visconde de Coruche, passando a ponte a 20 metros por cima da calçada de *S. Francisco*.

O transito entre a extremidade da ponte, no jardim, faz-se por um corredor de 2 metros de largura, em percurso longitudinal de 15 metros, separando-se a faxa, que forma esse corredor, do resto do jardim, por meio de uma vedação de alvenaria de tijolo de 0<sup>m</sup>,3 de espessura. A communication com o largo da Biblioteca effectua-se por uma porta rasgada na extremidade sul da muralha que sustenta a galeria vidrada, em primeiro andar, pertencente ao ex.<sup>mo</sup> sr. visconde de Coruche.

D'esta forma, o movimento de passageiros no extremo superior do ascensor fica em ponto culminante e na embocadura quasi da rua Ivens.

Assim as importantes zonas de actividade, situadas em dois pontos do maior movimento administrativo e commercial de Lisboa ficam rapida e commodamente ligadas pelo ascensor, e separadas apenas por alguns segundos, que emprega o ascensor em vencer a diferença de nível que as separa.

Estando agora esboçada a situação do ascensor, e delineado o trajecto que o passageiro tem de seguir para se utilizar do mesmo, vamos especializar mais as suas condições caracteristicas technicas, procurando dar tão clara idéa da sua constituição, quanto a falta de figuras explicativas o possa permittir.

Dissemos que a parte principal do ascensor é constituída pelas duas torres que se levantam no pateo da casa Street ao nível do largo de *S. Julião*.

Cada torre é formada por 4 prumos verticaes, devi-damente contraventados em toda a sua altura, e dispostos nos angulos d'um quadrado de 3 metros de lado.

As duas torres estão ligadas entre si, formando o grupo das duas um rectangulo, cujo lado maior (entre o eixo dos prumos) é de 6<sup>m</sup>,470; e cujo lado menor, tambem entre os eixos dos respectivos prumos, tem 3 metros de extensão.

Dentro de cada torre funciona a respectiva cabine para o transporte de passageiros; podendo cada uma comportar 25 pessoas. As cabines estão ligadas entre si por um forte cabo de fio d'aco de 40 millimetros de diametro, com resistencia superior a 10 vezes a carga maxima que deve supportar. O cabo passa na garganta

d'um tambor, situado na parte superior das torres, cujo diametro, contado do fundo da garganta, tem 3450 millimetros, de maneira que o eixo do cabo de suspen-são das cabines esteja no eixo das torres correspondentes. A posição relativa das cabines ligadas ao cabo é tal que, estando o piso d'uma sensivelmente ao nível da estação superior, está o piso da sua conjugada ao nível da estação inferior: o peso morto das cabines fica assim equilibrado.

No mesmo compartimento onde está alojado o tam-bor, e de cada lado do mesmo, estão dispostos, longitu-dinalmente, 2 reservatorios de chapa de ferro, com-municando entre si, e comportando um volume total de 20 metros cubicos de agua.

Cada cabine tem na parte superior, ou tecto, um systema de tinas podendo receber a agua dos reserva-torios na estação superior, estando, tanto os reserva-torios como as tinas, munidos de torneiras e valvulas apropiadas.

A agua vasada das tinas das cabines, na estação in-ferior, é recolhida n'um reservatorio, d'onde é de novo levantada e restituida aos reservatorios do cimo das torres, com auxilio d'uma bomba movida por um motor a gaz da força de 6 cavallos.

Para garantia da menor probabilidade de interrupção de serviço, por effeito de qualquer desarranjo nos mo-tores, a installação comporta dois grupos distinctos eguaes dos mesmos, estando um grupo de prevenção. emquanto o seu semelhante funciona.

Prevenido o systema de ascensor com estes elemen-tos, é de primeira intuição o processo de movimento. Com effeito, estando cada cabine com o respectivo nu-mero de passageiros, pôde dar-se, attendendo ao nu-mero de passageiros ascendentes e descendentes, n'uma mesma carreira, um dos dois casos: ou as cabines põem-se em movimento depois de abertos os freios; ou não. No 1.<sup>o</sup> caso o conductor descendente regula a marcha, manobrando o seu freio; no 2.<sup>o</sup> caso o mesmo intro-duz na tina da sua cabine a quantidade de agua suffi-ciente para romper o equilibrio e pôr-se em marcha, graduando esta em seguida, com o seu freio, até à es-tação inferior, onde despeja a agua que tirou do reser-vatorio na estação superior.

Um segundo methodo pôde tambem ser empregado, munindo cada cabine d'uma torneira de despejo varia-vel. Consiste em lançar nas tinas das cabines o volume de agua correspondente á carga maxima, e logo que a lotação em passageiros, para uma carreira, estiver effectuada, dado o signal da partida, abrir o conductor ascendente a sua torneira, deixando sahir agua até que se rompa o equilibrio e o movimento se inicie; então fechar a torneira e, chegando á estação superior, resti-tuir na sua tina a agua que vasou na estação infe-rior.

De qualquer maneira, o que se conclue é que se rea-liza o processo mais simples e economico de tracção que se pôde imaginar, sem exigencias de aptidões es-peciaes da parte do pessoal, e não dispendendo em força motora senão a proporcional á diferença entre os pesos ascendentes e descendentes e respectivas resis-tencias passivas.

A velocidade normal das cabines em movimento foi arbitrada em 0,5 por segundo, de maneira que em meio minuto se transpõe a diferença de nível entre o largo do Municipio e o largo da Biblioteca.

O processo de segurança baseia-se no principio de travamento de rodas dentadas, trabalhando dentro de cremalheiras; principio universalmente conhecido, como applicado em ascensores de fortissimas rampas, e ten-do sempre dado o melhor resultado.

O travamento faz-se, quer automaticamente, em virtude da fractura do cabo, quer manualmente, por manobra de conductor de cada *cabine*: notando que a potencia do freio manobrado pelo conductor é tal, que elle pôde, mesmo em caso de fractura do cabo, desprezar a entrada em accão do freio automatico, e regular a marcha descendente da sua *cabine*, com tranquillidade e segurança, até chegar á estação inferior.

Na disposição especial, estudada para o ascensor Municipio Bibliotheca, em duas faces fronteiras de cada torre, uma das quaes pertence ao lado menor do rectângulo que em projecção horizontal forma o grupo das duas torres, estão lançadas de alto a baixo, ligadas aos contraventamentos, duas linhas de ferros, cada uma das quaes representa uma cremalheira dupla, formada por dois ferros U paralelos, deixando entre si o espaço dos dentes que vem a ficar cravados nos mesmos ferros U. Assim, o observador, que no interior da torre estiver voltado para a cremalheira dupla, encontra duas fiadas de dentes dispostos verticalmente, uma á sua direita, outra á sua esquerda.

Na realidade, para cada torre existem 4 cremalheiras distintas, que se podem considerar ligadas duas a duas entre si; e cada grupo de duas ligado á face correspondente da torre. Cada *cabine* está munida de 4 rodas dentadas entrando nas respectivas cremalheiras, das quaes se não podem mais desligar; porque n'um sentido, se uma roda tende a retirar-se da sua cremalheira d'uma certa quantidade, a outra entra na cremalheira correspondente da mesma quantidade; n'outro sentido, os dentes das rodas não podem abandonar as cremalheiras, visto estarem amparadas pelas faces interiores dos ferros em U.

Cada roda dentada está ligada a seu eixo por duas chavetas, sobre as quaes pôde percorrer no sentido longitudinal um pequeno espaço de folga (20<sup>mm</sup>).

Sobre o mesmo eixo de cada roda, está achavetado um tambor em cuja face se opõe a fricção de um calço, actuado pelo freio de mão, e cuja intensidade, convenientemente regulada, regula o movimento da respectiva roda dentada, e consequentemente o da *cabine*.

Esta operação effectua-se simultaneamente, para as quatro rodas, pela mesma manobra do conductor. As alavancas que constituem o mecanismo para a transmissão dos esforços, bem como os demais elementos do freio manual, estão calculados para o caso da *cabine* desligada do cabo; por conseguinte para serviço normal, onde se requer relativamente um insignificante esforço, tem uma segurança exagerada.

Além dos tambores de fricção ligados aos eixos, estão adaptados, n'estes, duas fortes rodas de roquete, nas quaes caiam dois linguetes que se destravam quando a fractura do cabo se effectua. Uma combinação de molas, convenientemente dispostas e calculadas, fazem com que o travamento da marcha das *cabinas*, pela queda dos linguetes, seja efficaz e se effectue com elasticidade, não provocando o menor incommodo.

Os meios de segurança foram cuidadosamente estudados, empregando-se o melhor material, e uma cuidadosa mão d'obra, para nada deixar a desejar n'este capítulo importante da existencia de todo o ascensor.

A estabilidade das torres e da ponte foi calculada com os coefficients de segurança regulamentares em construções d'esta ordem.

O material que se escolheu foi aço laminado, trabalhando em circumstancias normaes a 6 kilos por millimetro quadrado, e em casos de ventos violentos, que duram pouco, a 10 kilos por millimetro quadrado.

N'esta ultima hypothese, tomamos como pressão maxima do vento, a correspondente a 200 kilos por metro

quadrado; pressão que nunca se exerceu em Lisboa, desde que oficialmente se registam em observatorios meteorologicos, as velocidades e pressões das camadas atmosfericas em movimento.

Com effeito, devido á extrema benevolencia e delicadeza do illustre director do observatorio meteorologico do Infante D. Luiz, o ex.<sup>mo</sup> sr. João Capello, fomos por este distincto homem de sciencia informados, de que só uma vez se computou uma pressão de 190 kilos por metro quadrado, isto a 101 metros acima do nível do mar. Na mesma altitude, e quando o grande telheiro da alfandega foi derrubado pelo vento, em 19 de fevereiro de 1892, a pressão observada foi de 130 kilos por metro quadrado.

Adoptando, pois, 200 kilos, collocamo-nos em seguras condições de garantida estabilidade, sobretudo considerando a diferença para menos na altitude onde se encontra o ascensor.

A base das torres, como já foi dito, mergulha n'um fortissimo bloco de beton, enraizado a 3<sup>m</sup>,4 de profundidade, no pateo da casa Street.

Este bloco foi determinado na hypothese de que, abstrahindo de quaequer outras circumstancias favoraveis, o seu peso, sommado com o peso transmittido pelas torres, fosse sufficiente para resistir ao derrubamento que provocasse um vento de 200 kilos de pressão por metro quadrado.

Porém esta resistencia propria é ainda favorecida, não só pela resistencia ao arranque, resultante da sua inserção no solo, como tambem pela sua participação aos alicerces das muralhas que o cercam, e com os quaes ficou travado.

A composição do beton foi dosada segundo proporções superiormente favoraveis a uma solida construção, havendo na manipulação e fabrico do mesmo o maior escrupulo e fiscalização.

A dosagem é a seguinte para 1 metro cubico de beton assente e batido: 0<sup>m³</sup>,770 de brita ao annel de 0,06; 180 kilos de cimento Portland pesando 1.300 kilos por 1<sup>m³</sup>; 0<sup>m³</sup>,462 de areia; 58 litros de agua.

A execução do bloco foi adjudicada ao intelligente empreiteiro sr. F. Grangeon, com reconhecida pratica em construções de qualquer genero de alvenarias, e particularmente em betons e pedras artificiales, e cujos numerosos trabalhos teem até hoje correspondido ás legítimas garantias que se lhe exigiam.

Pela exposição que acabamos de fazer, tocando na sua essencia todos os pontos importantes technicos da construção do ascensor Municipio-Bibliotheca, e da sua exploração, julgamos que no espirito publico não deverá predominar a menor duvida ácerca do seu completo e garantido exito.

Terminaremos com algumas observações de caracter alheio á technia, referentes ao desenvolvimento da sua exploração financeira, interpretada debaixo do ponto de vista da arte e de certas commodidades que passageiramente se podem proporcionar ao publico.

Com effeito, além de uma larga galeria que circunda as torres, ao nível do piso de transito publico, e da qual se gosa uma esplendida vista de mar e terra, constroe-se ainda, a maior altura, outra varanda reinando em volta das torres, ao nível do andar destinado ao alojamento do tambor e reservatorios.

Acima da varanda terminam as torres por um vasto terraço, ocupando a superficie de todo o rectângulo formado por ellas.

A galeria, a varanda e o terraço comunicam entre si por intermedio de duas escadas em caracol, alojadas dentro de dois elegantes torreões metalicos, situados symmetricamente d'uma e de outra parte, ao meio dos

lados maiores do rectangulo formado pelas torres. Uma empresa, alheia á empresa exploradora do ascensor, conta tomar de ar. n. lamento a esta os espacos mencionados, para fornecer ao publico a 40 metros acima do nivel do mar, conjuntamente com o desfrute d'um maravilhoso panorama, diversões e refrescos, que distraiam momentaneamente os espiritos afadigados no labutar diario.

A mesma empresa tenciona adequar umas vastas lojas abobadadas, que se encontram ao nível da estação inferior, accomodando-as no gosto das grutas, que se encontram no estrangeiro, ornamentando-as com stalactites e crystaes pendurados ás abobadas do recinto; dispondo aquariums e plantas apropriadas, entre as quaes scintillarão em forma de flores, rompendo da folhagem, fósos de luz electrica, formando a illuminação da gruta.

Por emquanto, somos só informados de que o destino d'estas grutas será de proporcionar refrescos ao publico, acompanhados em dias festivos de orchestras sentimentaes. Não sabemos se o serviço será desempenhado, para completar a cér local, por divindades oceanicas vestindo os seus trajes mythologicos, ou se por graves *garçons* de casaca e gravata branca: com isso nada temos, porque só nos occupamos do ascensor propriamente dito, na sua brutal realidade de ferro, aço e bronze. Muito folgaremos que a empresa, que conta explorar o ascensor debaixo do ponto de vista da arte, seja muito feliz, e que o publico fique satisfeito; mas muito mais desejaremos, no nosso egoismo de artista, que elle fique satisfeita com a obra, que para elle construimos, do ascensor Municipio-Bibliotheca.

Raul Mesnier de Ponsard.

## CARTA DE INGLATERRA

*Liverpool, 7 de novembro de 1895.*

O novo indicador de estações, ao qual me referi n'uma das minhas cartas anteriores, está agora em uso em quasi todos os comboios do Metropolitan District Railway e funciona muito satisfactoriamente. Consiste n'un meio cylindro collocado no tecto da carruagem, mostrando, nos dois lados, o nome da estação, de sorte que um indicador serve para dois compartimentos de cada comboio.

O apparelho funciona automaticamente: à partida de cada estação sóa uma campainha e aparece imediatamente o nome da proxima estação, ficando este patente até à partida da proxima estação em que a operação se repete. O unico inconveniente que tem o novo apparelho é que os annuncios que aparecem n'elle, e do producto dos quaes se espera pagar o custo da sua installação, são demaziado numerosos, e sendo impressos com letras muito maiores do que o nome da estação, este facilmente se confunde entre elles, tornando-se um pouco difficult decifral-o.

\*  
Existe uma especie de duello entre as grandes companhias de caminhos de ferro interessadas no serviço entre Londres e a Escocia sobre qual d'ellas ha de possuir as locomotivas de maior velocidade, e conta-se agora que é intenção das companhias Midland e Glasgow e South Western responder ao desafio das companhias que exploram as rôdes do Este e do Oeste, que reduziram recentemente o tempo gasto no percurso d'um Londres a Glasgow a  $8\frac{1}{2}$  horas, com a construção de novas locomotivas, no intuito de accelerar consideravelmente a marcha em ambos sentidos do

expresso London Glasgow. Ha annos que a Midland Company experimenta umas novas valvulas circulares corredias que estão dando tão bons resultados, que serão providas d'ellas as novas locomotivas para o serviço accelerado escocez. Estas novas machinas terão cylindros e rodas motrizes de grandes dimensões, e excederão, segundo se espera, em força e velocidade qual quer locomotiva ao presente em uso.

\*  
A companhia Great Northern, de Irlanda, fez experiencias com um novo metodo para a illuminação dos seus comboios por meio da electricidade. O que é mais notavel n'este novo systema, é que cada vehiculo vae provisto do seu proprio material gerador que é praticamente completo em si, e é a revolução do eixo da carruagem que faz funcionar o dynamo que produz a electricidade para illuminar o comboio quando está em movimento, e fornece aos accumuladores a corrente suficiente para a illuminação quando o comboio está parado nas estações.

\*  
Quando os congressistas reunidos recentemente no Instituto Imperial em Londres resloveram que a proxima reunião se realizasse no anno de 1900, não previram que no intervallo de cinco annos poderiam sobrevir muitas cousas de interesse para as companhias ferro-riarias. Este pelo menos é o parecer dos americanos que dizem ter muito que ensinar aos do continente da Europa que se interessam nos assumtos ferro-riarios. E' por isso que estão instando com o comité para que se celebre em 1897 ou 1898 um congresso nos Estados Unidos, e se diz não ser improvável que se aceite o seu convite.

\*  
A tracção electrica vae augmentando pouco a pouco no Reino Unido. Ha dias inaugurou se pela Bristol Tramway Company um trem via electrico de Bristol para Saint-George e Kingswood, servindo uma população d'umas 60.000 ou 70.000 pessoas. O systema é trolley aereo d'arame, e a illuminação dos trens é por meio da electricidade.

\*  
A partida para a Belgica do sr. Ritchie, presidente do Local Government Board, parece ser um indicio da intenção do governo de interessar-se no assumpto dos caminhos de ferro economicos.

A Belgica pertence a honra de ser o paiz na Europa no qual os caminhos de ferro economicos gozam do maior exito. O sr. Ritchie é acompanhado dos srs. Courtney Boyle e Earl of Dudley.

*W. N. Cornett.*

## PARTE OFICIAL

**Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria**

Direcção dos serviços de Obras publicas

Repartição de estradas, obras hydraulicas e edificios publicos

(Concluido do n.º 189)

15.\* — Quaesquer indemnizações devidas por prejuizos resultantes dos trabalhos de construcção, conservação ou da exploração da linha, ficam a cargo dos concessionarios.

16.\* — Os trabalhos de construcção devem começar no prazo de 30 dias, a contar da data do Diário do Governo em que for publicada a portaria da approvação do projecto, devendo estar concluidos no prazo de 12 meses, a contar da mesma data.

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

18.<sup>a</sup> — O governo fará fiscalizar por agentes seus a construção e exploração da linha de que se trata.

19.<sup>a</sup> — Os concessionarios sujeitarão à aprovação 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 aprovação.

20.<sup>a</sup> — Toda a fixação ou modificação de horários ou de condições de serviço deverão ser aprovadas pelo governo antes de serem anunciadas ao público, pela imprensa, nas estações, ou por qualquer forma.

21.<sup>a</sup> — As alterações nas tarifas, depois de aprovadas pelo governo, serão anunciadas, pelo menos, com oito dias de antecipação.

22.<sup>a</sup> — Os concessionarios ficam obrigados a prestar gratuitamente os seguintes serviços :

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

2.<sup>a</sup> Transporte dos funcionários do ministerio das obras públicas, comércio e indústria, que o respectivo ministro indicar e de quaisquer outros, que tiverem serviço especial na linha, mediante indicação do mesmo ministro.

23.<sup>a</sup> — 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.<sup>a</sup> — Os concessionarios ficam sujeitos :

1.<sup>a</sup> Aos regulamentos actuais e aos que o governo publicar para serviço telegrapho-postal ;

2.<sup>a</sup> Às leis e regulamentos sanitários em vigor, tanto no que respeita à execução e conservação das obras, como ao estado das oficinas, estações e dependências da linha ferrea.

25.<sup>a</sup> — Os concessionarios ficarão também sujeitos às leis e regulamentos vigentes, ou que de futuro se promulgarem sobre viação pública, na parte applicável.

26.<sup>a</sup> — Os concessionarios não terão direito a indemnização alguma pelos prejuízos que à linha ferrea provierem do transito ordinário pela estrada, do seu estado de conservação, de abertura de novas vias de comunicação de qualquer natureza, de transportes ou interrupção de serviço, motivados por medidas temporárias de ordem e de polícia, do livre uso da estrada, dos trabalhos n'ella executados por ordem do governo ou por corporações ou indivíduos devidamente autorizados.

27.<sup>a</sup> — Os concessionarios seus agentes, empregados e operários ficarão sujeitos, em tudo que dissér respeito ao estudo, construção e exploração da via ferrea, às leis e regulamentos de Portugal.

28.<sup>a</sup> — Os concessionarios prestarão aos agentes do governo todos os esclarecimentos precisos para elles poderem formular a estatística da linha.

29.<sup>a</sup> — O caminho de ferro, com todos os seus edifícios necessários para o serviço, e material fixo de qualquer especie, fica, desde a sua construção ou collocação na linha, pertencendo ao domínio do estado para todos os efeitos jurídicos nos termos do direito commun e especial do caminho de ferro.

Todo o material circulante, gado e quaisquer outros provimento ficarão pertencendo ao domínio dos concessionarios para os mesmos efeitos e nos mesmos termos, com a declaração, porém, de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o efeito de ser substituído com vantagem do serviço público.

30.<sup>a</sup> — A concessão de que trata este alvará é feita pelo prazo de 99 anos, contados da data do mesmo alvará.

31.<sup>a</sup> — Os concessionarios deverão conservar durante todo o prazo da concessão a linha ferrea e suas dependências, 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, à sua custa, todas as reparações, tanto ordinárias como extraordinárias.

32.<sup>a</sup> — Os concessionarios depositarão, à ordem do governo, na caixa geral de depósitos, a quantia de 150.000 réis, em dinheiro ou em títulos de dívida pública portuguesa, pelo seu valor no mercado.

§ 1.<sup>a</sup> Este depósito será feito no prazo de 15 dias, contados da data do *Diário do Governo* em que este alvará for publicado.

§ 2.<sup>a</sup> O referido depósito vencerá, sendo em dinheiro, o juro que a caixa geral de depósitos paga por depósitos idênticos, e sendo em títulos de dívida pública, o respectivo juro.

§ 3.<sup>a</sup> Este depósito poderá ser levantado pelos concessionarios quando os trabalhos executados na linha tenham o valor equivalente a 300.000 réis.

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

34.<sup>a</sup> — A concessão caducará :

1.<sup>a</sup> Quando sejam excedidos os prazos marcados nas condições 3.<sup>a</sup> e seu § único, 16.<sup>a</sup>, e § 1.<sup>a</sup> da condição 32.<sup>a</sup>;

2.<sup>a</sup> Se não começar a exploração dentro do prazo de um mês, depois de autorizada pelo governo, nos termos da condição 17.<sup>a</sup>;

3.<sup>a</sup> Se, iniciada a exploração, os concessionarios a interromperem por 30 dias consecutivos ou 60 dias interrompidos durante um anno ;

4.<sup>a</sup> Se os concessionarios não cumprirem as outras condições a que ficam obrigados.

35.<sup>a</sup> — Finda a concessão o, governo tomará posse do caminho de ferro, sem obrigação de indemnizar os concessionarios, qualquer que seja o fundamento, razão, ou pretexto allegado para justificar a indemnização.

§ único. Se o governo julgar conveniente, poderá adquirir, ao final da concessão, o material circulante, gado e quaisquer outros provimentos existentes, os quais serão pagos aos concessionarios segundo a avaliação de louvados.

36.<sup>a</sup> — Caducando a concessão, o governo terá direito de proceder como se ella tivesse findado, aplicando o disposto na condição anterior e seu parágrafo único.

37.<sup>a</sup> — Havendo depósito de garantia ao caducar a concessão, reverte elle para o estado.

38.<sup>a</sup> — Os direitos conferidos e as obrigações impostas aos concessionarios por este alvará serão extensivos à companhia que elles organizarem para exploração da concessão, mas não poderão ser transferidos para outra qualquer entidade sem prévia auctorização do governo.

39.<sup>a</sup> — As questões que se levantarem sobre a execução ou interpretação d'estas condições serão resolvidas pelo governo, ouvido o conselho superior de obras públicas e minas.

40.<sup>a</sup> — 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 mercê por os não dever.

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

Dado no paço, aos 10 de outubro de 1895. — RAINHA REGENTE. — Arthur Alberto de Campos Henriques.

Sua Magestade a Rainha, Regente em nome do Rei, a quem foi presente um requerimento da companhia dos caminhos de ferro do Mondego, pedindo que lhe seja prorrogado até 31 de outubro de 1896 o prazo para a construção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil :

Ha por bem, conformando-se com o parecer de 25 do corrente mez, do conselho superior de obras públicas e minas, conceder a prorrogação pedida, a terminar em 31 de outubro de 1896, do prazo para a conclusão de toda a linha com as quatro seguintes condições:

1.<sup>a</sup> A companhia mandará concluir a passagem superior do Padrão e revestir a trincheira junto d'esta passagem com uma calçada argamassada ;

2.<sup>a</sup> Revestir a trincheira junto da passagem superior da estrada distrital n.<sup>o</sup> 99, em leira com uma calçada argamassada ;

3.<sup>a</sup> Calçar a passagem de nível ao quilometro 1,600, na estrada municipal que segue para a Portella ;

4.<sup>a</sup> Limpar uma valla junto à ponte de Fornia e concluir as obras ali projectadas, conforme a intimação feita pela 2.<sup>a</sup> circumscrição hidráulica, rectificada em officio n.<sup>o</sup> 201, de 18 de setembro ultimo, da direcção da fiscalização da construção do mesmo caminho de ferro de Coimbra a Arganil; devendo as obras a que estas quatro condições se referem, estar concluídas no prazo de 6 meses, a contar d'esta data, sob pena de caducar esta prorrogação de prazo em 30 de abril de 1896.

Paço, em 29 de outubro de 1895. — Arthur Alberto de Campos Henriques.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

**Ampliação da tarifa especial n.<sup>o</sup> I — G. V. — da Companhia Real.** — Damos hoje como anexo esta ampliação e chamamos a atenção dos leitores para a importância que esta nova concessão da companhia tem para todo o público.

Em virtude d'ella o transporte de produtos alimentícios frescos passa a ser tão económico que qualquer família poderá mandar vir a menor porção de generos para seu consumo, pagando uma insignificância de transporte.

E' muito vulgar, n'estes casos, citar o estrangeiro, affirmando-se que no nosso paiz as tarifas são mais caras.

Pois nós podemos afirmar que em França tarifas assim reduzidas só são applicaveis, em geral, a grandes expedições de 100 kilos, 1.000 kilos e por vezes wagons completos.

Para completo esclarecimento damos o preço de uma expedição de 10 kilos por grande velocidade, de fructas, carnes, doces, queijos, ovos, caça, etc., pela tarifa 1, segundo a nova modificação,— a varias distancias kilometricas, pelas quaes facilmente qualquer pôde calcular o preço entre quaesquer estações.

	10 kilos
Qualquer distancias até 166 kilom.	120 réis
De 167 até 182 .....	130 "
" 183 " 218 .....	140 "
" 219 " 236 .....	150 "
" 237 " 254 .....	160 "
" 255 " 272 .....	170 "
" 273 " 290 .....	180 "
" 291 " 339 .....	190 "
" 340 " 360 .....	200 "
" 361 " 380 .....	210 "
" 381 " 400 .....	220 "

Além d'estas importancias ha apenas a pagar o imposto de sello, 60 réis por expedição, o que é em verdade pesado.

Assim uma expedição de Coimbra a Lisboa custa apenas 210 réis; do Porto 250 réis etc.

**Ampliação dos bilhetes de assignatura para Algés.**— E' esta uma outra concessão que muito utiliza ao publico que reside n'aquelle extremo da cidade e suas proximidades.

Já aqui nos occupámos d'esta nova tarifa que hoje damos como complemento d'este numero.

Observaremos só que ella faculta a aquisição do bilhete em prestações para os que não o queiram pagar de prompto por um anno.

Suppomos um bilhete de 2.<sup>a</sup> classe. Basta tomal-o por um trimestre e amplial-o depois. Assim o passageiro paga:

Pelos primeiros 3 mezes .....	9 <sup>00</sup> 500 réis
" segundos " .....	4 <sup>00</sup> 500 "
Pelo semestre final .....	<u>7<sup>00</sup>000</u> "
Total .....	21 <sup>00</sup> 000 "

## O incendio do caminho de ferro e a Companhia das aguas

No nosso anterior numero, ao darmos noticia do incendio que, á hora em que o nosso jornal se imprimia, lavrava nas officinas do caminho de ferro, destruindo-as por completo, dissémos que a agua faltaria ao principio do sinistro. Fomos, portanto, dos primeiros que ferimos essa nota — nota bem triste, porque d'ella dimana a maior parte dos enormes prejuizos que o incendio causou não só á companhia, como ás companhias seguradoras e ainda a 600 familias de operarios que estão hoje ás portas da miseria, enquanto elles não forem chamados ou não encontrarem trabalho n'outra parte.

Com effeito, mais de meia hora depois de conhecido o incendio estivemos ali, e o que vimos era desolador e energicamente eloquente contra a companhia, á qual

incumbe a responsabilidade de deixar que o sinistro tomasse taes proporções!

Os soccorros officiaes haviam corrido de toda a parte; os nossos bombeiros, exemplo de dedicação e arrojo entre todos os do mundo, lá estavam promptos a praticar os seus já vulgares prodigios de valor e temeridade. Mas as mangueiras permaneciam, brancas, estendidas na calçada, seccas, inuteis, como inuteis se viam aquelles valentes que não estão habituados a contemplar as chamas senão para escolher o ponto por onde devem combatel-as, sem olhar ao perigo.

Admirados de que, havendo material de incendio dentro das officinas e nos barracões da companhia, e achando-se o da camara em tal quantidade no local do fogo, este se tivesse alastrado por todas as officinas, todos respondiam ás nossas perguntas: — se não ha agua!

Correra-se tudo por ella! As boccas de incendio da calçada da Cruz da Pedra apenas davam uma gotta, bastante para encher um balão-tanque que uma bomba a vapor esgotou em cinco minutos. Realizava-se a phrase: uma gotta d'agua n'um oceano, e, para peior, este era de labaredas!

As boccas de incendio que o caminho de ferro tinha, essas nem pinga davam! Mais alem havia uma outra, municipal, mas igualmente tinha a agua cortada.

Só depois de mais de uma hora de buscas, de corrieras, de esperas e de desenganos, começou a correr agua das agulhetas, e o resultado lá está, nos barracões carbonizados, a demonstrar, como documento fulminante para a companhia da rua dos Capellistas, que ella é a responsavel unica da maior parte dos prejuizos.

Todo o edificio ardia; parte d'elle, mesmo, já não ardia — no extremo leste — porque não tinha que arder; o extremo do lado de cá foi atacado por duas bombas a vapor, e, apesar de que no interior tudo estava em chamas, e apesar de que o vento soprava contra esse extremo, uma pequena parte da cobertura lá está no seu lugar, algumas vigas carbonizadas ainda se atravessam sobre os despojos d'aquelle catastrophe.

Isto traduz evidentemente que, se logo no principio houvesse agua, uma boa parte do edificio estaria a estas horas de pé, e dentro d'elle continuaria a labutaçao do trabalho, a conquista do pão de tantas familias, hoje proximas a ficar sem elle, quando o auxilio da companhia acabar.

Todos os jornaes disseram, no dia seguinte, que a agua faltaria, mas d'esses, um só, que nos conste, o *Paiz*, escreveu mais longamente sobre o caso.

Um relatorio do sr. engenheiro da companhia das aguas appareceu logo a demonstrar que ella faltaria por mil e um motivos, e alguns mais ainda que a sollicita companhia reserva para si.

Não podendo negar que todas as torneiras estavam fechadas, explica o relatorio os porquês d'esse facto, explicações que serviriam se, lançadas a tempo sobre os telhados em chamas, extinguissem o fogo, mas que hoje são inuteis, visto que não destroem o facto que as origina.

Ninguem lhe respondeu e tudo serenou. Pois se os nossos collegas, pois se o publico, todos se satisfizeram com estas explicações de agua... morna, nós, menos conformaticios, não deixaremos de protestar aqui contra este abandono de deveres a que se entrega a companhia das aguas, pondo em imminente risco as vidas e os haveres da populaçao de toda a capital.

A companhia que, cumprindo lhe fornecer agua para qualquer sinistro n'este genero, por mil futeis pretextos não a fornece, deixando o fogo levar-nos fazenda e vida, não é menos criminosa pela sua incuria, do que

o seria o polícia que, presenciando um ataque de salteadores, se conservasse impassível, sem acudir, pretexendo que tinha o sabre enferrujado.

Deixar a proverbial brandura dos nossos costumes, esquecer continuamente a também proverbial falta d'água sempre que ocorre um grande incêndio, é consentir que a companhia continue abusando, e quando esse abuso põe em grave risco a nossa casa e a nossa família, não seremos nós que o autorizaremos com o nosso silêncio.

As resoluções do conselho de administração da companhia real, com respeito aos seus operários, foram:

1.º — Licenciar todo o seu pessoal das oficinas gerais de Santa Apolónia, onde o trabalho não possa continuar;

2.º — Convidar os operários a inscreverem os seus nomes e moradas a fim de serem chamados à proporção da reorganização das oficinas da companhia e das necessidades do serviço;

3.º — Auxiliar até 31 de dezembro de 1895 os seus antigos operários que se inscreverem nos termos do n.º 2 com a quantia correspondente à metade do respectivo salário, se antes disso não forem collocados;

4.º — As disposições precedentes aplicar-se-hão aos operários das oficinas, onde a esta data haja ainda trabalho disponível, logo que esse trabalho termine.

### Entre collegas

Agradecemos penhorados as phrases de elogio com que acompanharam a transcrição do nosso artigo sobre Quarentenas, aos nossos estimados collegas *O Economista, Jornal do Commercio e Novidades*.

### Companhia Atravez d'Africa

Reuniu no dia 11 a assembléa geral d'esta companhia, presidida pelo sr. Guimarães Pestana da Silva.

Lida a acta foi aprovada e dispensada a leitura do relatório da direcção e parecer do conselho fiscal, visto estes documentos já terem sido publicados — foram aprovados.

Procedendo-se à eleição foram reconduzidos todos os membros que compunham o conselho de administração, conselho fiscal e mesa da assembléa geral.

Do relatório da administração, que principiamos a publicar no proximo número, consta que a receita, que no anno económico de 1893-94 fôr de 120 contos, foi em 1894-95 de 164 contos, dando um aumento de 21% no producto kilométrico que passou de 476.678 a 577.972, o que é importantíssimo.

O movimento de mercadorias aumentou de 10.988 a 13.229 toneladas, ou 19%.

### A Companhia Carris

Tem dado que falar de si, ultimamente, esta companhia, e não é, infelizmente para a nossa capital, porque ella tenha melhorado o seu serviço ou mesmo a sua situação.

A historia da companhia Carris é longa, não podemos rememorá-la agora, mas parece-nos que o seu melhor capítulo é o que se está passando presentemente.

Ha muito que ella vive de expedientes, dos quais o mais notável foi o celebre contracto com a camara, contracto que a singular direcção da companhia julgou o salvador, e que, afinal, a desgraçou de todo.

Os erros de administração, a falta de tino, a insubstancialidade de opiniões, teem sido a norma do seu viver, atribulado este por uma tenaz competencia que só tem servido para a colocar no commodo papel de eterna vítima em que a sua direcção temia em declarar-a, contentando-se com lamentações á falta de atiladas e corajosas reformas que a fizessem vencer os seus inimigos.

Ultimamente apareceram na imprensa notícias de que uma empresa estrangeira se propunha tomar o serviço, reformando-o por completo, pela applicação do sistema eléctrico, e introduzindo n'elle todos os melhoramentos próprios de uma rede de tremvias tão importante como esta.

Digamos desde já que o nome do sr. dr. Manuel de Castro Guimarães era citado como um dos fundadores d'essa nova empresa, quando é certo que este nosso estimado amigo nada tem com isso, e nada teve ou querer. Invenções da reportagem.

A pessoa que efectivamente figura n'essa nova empresa é o sr. conde de Burnay, e esse tem feito todos os esforços para derrubar a actual direcção que, pelo seu lado, se segura quanto pôde, confiada em que a sua sabia administração durará ainda muito.

No meio d'isto apareceu nos jornaes uma convocação para uma assembléa geral, para 15, convocação cujos termos surprehenderam os mais ignorantes da materia.

Segundo dizia o aviso, essa assembléa geral deveria resolver se, não tendo a companhia tirado lucros do material que comprou a outras empresas, deve ou não pagar as letras com que adquiriu esse material.

Era caso novo nos annaes das nossas sociedades anonymous e crêmos que de todo o mundo, mas os casos novos pululam n'aquella companhia.

No dia 13, porém, aparece um aviso pelo qual a assembléa é addiada a pretexto de umas irregularidades confessadas pelo proprio convocante, e hoje, 15, novo annuncio dos restantes membros da direcção e conselho fiscal mantendo a convocação da assembléa.

Esta sempre se realizou, presidindo o sr. Vasconcellos Abreu, secretariado pelos srs. Simões d'Almeida e Ascensão Machado.

A discussão foi acalorada e larga, prolongando-se até o anoitecer, sendo resolvido afinal: eleger o sr. Alfredo da Silva para a vaga de director efectivo; suplentes os srs. Manuel Alves do Rio, Mauricio d'Oliveira Monteiro e dr. João Catanho de Menezes; vogal efectivo do conselho fiscal, Augusto Gomes d'Araujo; vogais suplentes, José Luiz de Sousa Coutinho, George Lambert e Antonio Serrão Franco; delegado do conselho fiscal, Firmino Augusto Lopes Brottas Cardoso.

Os srs. Alfredo da Silva e Brottas Cardoso pertencem ao grupo do sr. Burnay.

O sr. Barbosa Colen deu a sua demissão.

Por proposta do sr. Consigliere Pedroso, foi nomeada uma comissão de syndicancia aos actos da gerência, syndicancia que o sr. Simões d'Almeida propôz se estendesse a um período de 5 a 6 annos.

Esta comissão ficou composta dos srs.: dr. Gabriel de Freitas, Antonio Serrão Franco, dr. Catanho de Menezes, dr. Arthur de Carvalho, George Lambert e Simões d'Almeida.

Vae haver nova sessão de assembléa geral para votar a demissão do actual presidente da assembléa geral, por estar incompativel com a mesma, e eleger novo presidente.

O sr. Marcal Pacheco não compareceu.

Se de tudo isto nascer a reconstituição da companhia e a melhoria do serviço, é o que desejamos.

No proximo numero trataremos com mais vagar do assumpto.

## PARTE FINANCEIRA

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de novembro de 1895.

A quinzena que hoje finda, ao contrario das anteriores, foi bastante animada, sobre tudo por causa das noticias sensacionaes relativas à situação financeira da França, onde parecia estar imminente um *krach*, por agora conjurado graças à intervenção das grandes casas bancarias que o governo chamou em seu auxilio. A crise francesa teve origens diversas. Figurava em primeiro logar o aggravamento da questão do Oriente, que volta a inquietar os espiritos com prenuncios de uma grave conflagração. Depois vinha a baixa rapida nos titulos das minas do sul de Africa, em que parece ter havido grande especulação, fazendo-se-lhes cotações artificiaes. Por ultimo estava o advento dos radicais ao poder, facto que não podia deixar de sobresaltar os elementos conservadores que constituem a grande maioria da nação e que, sendo realmente as classes preponderantes, não estão dispostos a transigir com os radicais, seus declarados inimigos. O novo gabinete, proclamando a incompatibilidade do mandato de deputado com o exercicio de commissões em instituições dependentes do estado, mesmo aquellas que não resultam da elegibilidade, mas dependem de escolha do governo, fez com que mr. Christophe, administrador do *Credit Foncier*, desse a sua demissão, facto que impressionou bastante os circulos financeiros que depositavam uma grande confiança n'aquelle cidadão. E parece que não ficará por aqui.

\*

Tem-se falado muito n'uma operação que o governo vai realizar por intermedio do Banco Nacional Ultramarino para regular a circulação monetaria na província de Angola, introduzindo ali a moeda de prata portugueza, e retirando toda a moeda de prata estrangeira. O banco será autorizado a cunhar até 1.000 contos de prata em moeda portugueza, o que deve produzir 1.750 contos pouco mais ou menos, retirará da circulação a prata estrangeira e fal-a-ha recunhar na Casa da Moeda. Todas as despesas correrão por conta do Banco, que além d'isso é obrigado a retirar também da circulação para serem inutilizadas todas as cedulas e notas do governo, que ali existem e cuja totalidade é calculada em cerca de 219 contos. As sobras da recunhagem (10 a 12 p. c.) pertencerão ao Estado, o qual terá partilha nos lucros líquidos da cunhagem, que são calculados em 20 p. c. A operação é vantajosa para o Estado que realiza a necessaria transformação do regimen monetario da província de Angola sem dispêndio algum, antes com lucros. É vantajosa para o Banco que realizará lucros certos e poderá crear-se uma situação desafogada em Angola pelo alargamento do seu stock metallico.

\*

Tambem se tem fallado na organização d'um syndicato que se propõe adquirir a linha de Salamanca, no caso em que os interessados sejam razoaveis no preço da desistencia e o governo mantenha o primitivo subsidio de 135 contos, compromisso tomado para com os bancos que fazem parte do syndicato d'aquelle caminho de ferro.

\*

Durante a quinzena o mercado financeiro, como aliás era d'esperar em vista da agitação havida nos mercados estrangeiros, esteve bastante frouxo. Houve mais procura de dinheiro, mas os pedidos foram satisfeitos sem dificuldade. A taxa official dos descontos continuou de 6 a 6 1/2 p. c. e para reportes a 6 1/2. O 3 p. c. teve menos procura, mantendo comtudo as suas cotações, o 4 p. c. (1888) realizou-se a 16 7/100 réis e o 4 p. c. (1890) cotou-se a réis 42 1/100 (ass.) e a 42 1/100 réis (coupon). As obrigações do Credito Predial continuaram firmes, abundando os pedidos. As de Loanda-Ambaca mantiveram-se a 75 1/100 réis, continuando a ser inexplicavel a indecisão que ha nos mercados a respeito d'este magnifico papel.

\*

As cotações do papel cambial não sofreram grande alteração apesar da procura por parte dos moageiros. O cheque sobre Londres regulou a 42 1/8 e 42 3/16, sobre Paris a 678 e 677. A libra regulou a 1 1/100 réis.

J. F.

## REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 novembre 1895.

Les nombreux excès de la spéculation de ces mois derniers sont la cause de cette dépréciation subite de presque toute la cote; mais malgré de nombreuses pertes le marché parisien n'a pas perdu un instant de sa vitalité. Les dernières séances ont été plus calmes, et après avoir assisté à de violents soubresauts, la prudence aidant, nous pouvons envisager le relèvement général des valeurs compromises un moment par une hausse exagérée.

Le 3% regagne le cours de 100 fr.

Le 3 1/2 n'a que de rares transactions à 105,60 fr.

*L'amortissable*, plus animé, finit à 99,80 fr.

Tous les fonds d'*Etats étrangers* ont baissé dans de larges proportions.

*L'Italien* s'inscrit à 86 fr. en réaction de 3 points en un mois.

*L'Extérieure espagnole* termine aux environs de 65 1/4 fr.

Le *'Portugais* n'a pas mieux résisté que le reste de la cote, et cependant les recettes douanières continuent à être des plus favorables à une nouvelle augmentation du coupon. Le 3% est à 25 fr., et le 4 1/2 à 208 fr.

Peu de variations sur les *Fonds russes*.

La *Banque de France* se maintient ferme à 3.600 fr.

Le *Crédit Foncier*, à la suite de la démission de Mr. Christophe, a subi les attaques de la spéculation à la baisse: il termine à 770 fr. en reprise. Que nos lecteurs se rassurent sur la situation de cet établissement; une société qui fait encore un bénéfice de 12 millions et demi dans une période de neuf mois n'est déjà point si malade. Elle apparait au contraire comme étant pleine de vie, étant donné que les bénéfices du *Crédit Foncier* ne sont point des bénéfices de spéculation qu'un mouvement de Bourse fait naître et qu'un mouvement contraire emporte. On sait qu'ils proviennent d'opérations normales et qu'ils ont une base solide.

Le *Crédit Lyonnais* revient à 760 fr.; la *Société Générale* à 505 fr.; l'*Industriel* à 565 fr.

Les actions de nos *Chemins de fer* ont conservé une attitude généralement calme; il en est de même pour les *Chemins étrangers*.

Les *Valeurs industrielles* sont restées en dehors du mouvement.

Les actions *Wagons-Lits* valent 485 fr. Voici l'état comparatif des recettes nettes des voitures:

	1894	1895
Du 1 <sup>er</sup> janvier au 20 octobre.....	4.663.027	5.455.183 fr.
Du 3 <sup>i</sup> au 31 octobre.....	178.111	196.600 fr.
	<hr/>	<hr/>
	4.841.138	5.651.783 fr.
Différence en faveur de 1895.....		810.645 fr.

Cette continuité d'accroissement est de bon augure pour la clôture de l'exercice.

Le *Suez* s'inscrit à 3.100 fr. à la date du 6 de ce mois les recettes de l'année s'élèvent à 66.580.000 fr. contre 63.124.000 fr. pour la même période de l'année 1894.

Le *Gaz Parisien* clôture à 1.075 fr.

L'action du *Gaz pour la France et l'étranger* se traite à 690 fr. L'assemblée générale s'est réunie le 31 octobre. Le dividende a été fixé à 32,50 fr. par action.

Le *Bec Auer* se négocie vers 1.400 fr. Le *Gaz de Madrid* se maintient à 145 fr.

Parmi les valeurs métallurgique, les *Acieries de France* ont coté 405 fr., l'*Usine Catil* 210 fr., *Fives-Lille* 640 fr., les *Acieries du Nord et de l'Est* 800 fr., et les *Acieries de la Marine* 860 fr.

Le *Marché des Mines d'Or* a été très agité, et les cours se retrouvent avec un écart assez sensible. Les raisons qui ont amené la crise actuelle ne peuvent être attribuées qu'à une situation de place, car les mines ne sont ni pires ni meilleures qu'il y a trois mois.

La *Chartered* baisse à 130 fr.

La *Mozambique* revient à 35 fr. — Les compagnies du *Mozambique* et du *Zanibé* ont il y a quelque temps confié à des délégués, la mission d'étudier un project de fusion entre elles. Un rapport concluant à la fusion a déjà été rédigé par les délégués, mais il lui manque deux ratifications essentielles, celle du gouvernement portugais, et celle des actionnaires. Ajoutons que rien ne prouve que ces ratifications seront refusées aux promoteurs du projet.

L. C.

## CURSO DOS CAMBIOS, DESCONTOS E AGIOS

	Dinh.	Papel	
Londres 90 d'v....	42 1/4	42 3/16	Desconto no Banco de Portugal.....
" cheque....	42 1/16	42	No mercado.....
Paris 90 d'v.....	676	677	Agio Buenos Ayres .....
" cheque.....	679	680	Cambio Brazil....
Berlim 90 d'v....	274	276	Premio libra.....
" cheque ...	279	280	1 1/20
Francfort 90 d'v....	274 1/2	276 1/2	
" cheque .....	279 1/2	280 1/2	
Madrid cheque ...	960	970	

## Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras

## NOVEMBRO

BOLSAS	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—	—
Lisboa: Inscrições assent...	36,40	36,30	—	36,41	36,04	36	35,90	35,80	35,60	35,85	36	36,10	—	—
" coupon.....	—	36,25	36,45	—	36,06	36	35,85	34,50	35,57	35,85	36,45	36,05	—	—
Obrig. 4% 1888.....	—	16.800	16.800	16.800	—	16.800	—	16.900	17.000	—	17.200	—	—	—
" 4% 1890 assent....	—	—	—	—	—	42.000	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1890 coupon....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1890 externo ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4½% assent.....	—	—	—	48.400	48.400	49.000	—	—	—	—	—	47.600	—	—
" 4½% coup. int....	—	47.800	47.800	47.800	—	—	47.300	47.300	47.200	47.300	—	47.400	—	—
" 4½% externo.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tabacos coupon.....	66.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções B. de Portugal.....	124.500	124.500	124.500	124.500	—	124.500	124.500	124.500	124.000	—	—	124.100	—	—
" " Commercial.....	—	105.000	—	—	—	—	—	—	105.000	105.000	—	105.000	105.000	—
" " N. Ultramarino....	58.000	—	—	57.800	—	—	—	56.800	—	57.000	—	57.000	—	—
" Tabacos coupon....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Comp. Real.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6%.....	94.300	—	94.300	94.500	94.300	94.500	94.300	94.300	94.300	94.300	94.300	—	—	—
" " 5%.....	91.500	—	91.600	91.500	91.500	91.500	91.600	—	—	—	—	—	—	—
" Comp. Real 3%.....	—	30.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" C. Nacional.....	—	—	—	—	—	—	24.500	—	—	—	—	—	—	—
" Atravez Africa.....	—	75.500	—	—	—	75.500	—	—	—	—	75.000	74.700	—	—
Paris: 3% portuguez.....	25,75	25,93	26,25	25,75	26	25,68	24,50	24,50	24,50	24,93	25,34	25,43	—	—
Acções Comp. Real.....	—	70	—	70	70	—	—	70	—	65	65	—	—	—
" Madrid-Caceres.....	42,25	38	—	40	—	—	41,50	—	—	41	—	—	—	—
" Norte de Hespanha ..	92	92	91	90,50	91	90	90	90	90	90	90	90	—	—
" Mad. Zaragoza.....	128	128,50	—	125	127	122,50	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes.....	—	140	140	150	—	137	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real.....	128	128	128	128,50	128	128	129	129	128	127	128	—	—	—
" C. Beira Alta.....	77,50	77	76	76	75	75	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres.....	125	129	130	131,50	123,50	130	—	130	—	131	—	—	—	—
" N. Hesp. (1.ª hyp.) ..	215,50	220	219	—	230	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3% portuguez....	26,25	26	26,12	26,12	26	25,87	25,62	25,87	25,25	25,12	25,37	25,37	—	—
Obrig. Atravez Africa....	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	—	—
Amsterdam: Atravez Africa..	66,12	66,12	65,87	65,56	65,50	65,50	65,50	65,50	65,50	65,50	65,50	65,50	—	—
Bruxellas: Atravez Africa..	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhos	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						
		1895			1894			Totaes			Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1895	1894	1895	1894	1895	1894	
COMPANHIA REAL	de a	22	28	Outub.	690	Réis 63.345.000	Réis 91.804	690	Réis 61.774.070	Réis 89.527	Réis 2.526.136.000	Réis 2.353.303.262	Réis 172.832.738	—
	enova não garantida.	29	4	Novemb	»	Réis 63.468.000	Réis 91.982	»	Réis 60.261.475	Réis 87.335	Réis 2.589.694.000	Réis 2.413.561.737	Réis 176.129.263	—
	Nova réde garantida.	22	28	Outub.	380	Réis 6.556.000	Réis 17.252	380	Réis 6.803.930	Réis 17.905	Réis 288.511.000	Réis 274.333.013	Réis 14.177.987	—
	29	4	Novemb	»	Réis 6.953.000	Réis 18.297	»	Réis 6.574.525	Réis 17.301	Réis 295.464.000	Réis 280.907.538	Réis 14.556.462	—	
	Sul e Sueste	27	2	Seemb	475	Réis 18.705.100	Réis 39.379	475	Réis 18.846.815	Réis 39.677	Réis 469.650.185	Réis 469.386.790	Réis 263.395	—
	3	9	"	»	Réis 18.611.240	Réis 39.181	»	Réis 19.319.240	Réis 40.672	Réis 488.261.425	Réis 488.706.030	—	Réis 444.605	
	Minho e Douro.	16	22	"	353	Réis 18.403.730	Réis 52.435	353	Réis 16.193.807	Réis 45.874	Réis 497.244.125	Réis 473.748.271	Réis 23.465.854	—
	23	29	"	»	Réis 22.544.600	Réis 63.857	»	Réis 19.601.509	Réis 55.528	Réis 519.755.725	Réis 493.349.780	Réis 26.405.945	—	
	Beira Alta....	8	14	Outub.	253	Réis 6.143.078	Réis 24.281	253	Réis 6.190.230	Réis 24.468	Réis 236.472.367	Réis 216.225.756	Réis 20.246.611	—
	15	21	"	»	Réis 6.507.556	Réis 25.722	»	Réis 6.255.149	Réis 24.738	Réis 249.979.923	Réis 222.480.905	Réis 27.499.018	—	
Nacional (Mirandella e Vizeu)....	17	23	Setemb	105	Réis 1.970.081	Réis 18.762	105	Réis 1.836.036	Réis 17.486	Réis 47.211.603	Réis 43.458.441	Réis 3.753.162	—	
	24	30	"	»	Réis 4.818.928	Réis 17.323	»	Réis 4.743.382	Réis 16.317	Réis 49.030.534	Réis 45.474.823	Réis		

## Abundancia de assumpto

Por este motivo somos forçados a retirar todas as nossas secções de noticiario e uma pagina de annuncios, e a alterar a forma ordinaria da paginação, passando o artigo do nosso estimado collaborador sr. A. Luciano sobre o *Congresso de caminhos de ferro*, e as *Notas de viagem*, para depois da *Parte financeira*.

## Congresso internacional de caminhos de ferro

### QUINTA SESSÃO

(Londres — 1895)

#### Questão setima

##### Carruagens de comboios de grande velocidade

Tipo de carruagens mais adequado aos comboios de grande velocidade e de longo trajecto.

Aperfeiçoamento introduzido nas disposições interiores.

Comboio flexivel e continuo.

Diversos modos de aquecimento e de iluminação.

##### RELATOR

Sr. PARK, superintendente das carruagens do caminho de ferro do noroeste inglez.

N'esta questão as conclusões do congresso foram ainda menos concretas do que na precedente, divagando os congressistas em banalidades geraes, que todos conhecemos, ou embrenhando-se em pormenores, que só pôdem interessar a construcção propriamente dita do material circulante.

Ninguem ignora que é geral a tendencia para construir as carruagens mais espaçosa e mais confortavelmente, e para offerecer aos passageiros de 3.<sup>a</sup> classe commodidades, que anteriormente eram apanágio dos passageiros de 1.<sup>a</sup> e quando muito de 2.<sup>a</sup> classe.

Tambem todos sabem que os gostos dos passageiros differem muito e que uns gostam de compartimentos isolados, e outros preferem as carruagens de communicação interior. Que o demonstre a exploração da nossa linha de Cascaes, em que, para satisfazer a todos os os passageiros, o serviço do movimento se vê na necessidade de compôr os comboios com material dos dois typos.

Não obstante, foram registrados em pleno congresso estes e outros factos tão vulgarizados e de carácter tão axiomático!

E' claro que seria bom proporcionar a todos os passageiros, mesmo aos de 3.<sup>a</sup> classe, a possibilidade de se estender de noite, de ter um restaurante e retretes á sua disposição, etc., mas é no grau de generalidade d'estes melhoramentos que estão as duvidas.

Uns opinam que as despesas resultantes seriam de pouca importancia; outros, pelo contrario, que caminhar muito n'esse sentido seria sobrecarregar com peso morto excessivo todos os comboios e que a exploração se resentiria gravemente com semelhante encargo, tanto sob o ponto de vista da reforma do material, como sob o do seu transporte.

Nos caminhos de ferro de perfil accidentado e com muitas bifurcações, como são os nossos ao norte do Tejo, o augmento do peso morto e a manobra do material em estações que dispõem de pouco pessoal, acarretariam necessariamente um onus, que as receitas não permitiriam de certo sustentar.

A Inglaterra, porém, é o paiz classico da equivalencia do tempo ao dinheiro, e do conforto na carruagem,

como na casa, e por isso não hesita em dar aos seus comboios, ao mesmo tempo que a maxima velocidade, o maior numero de commodidades para o passageiro, embora á custa de grande dispendio.

Constrangida pelas escassas dimensões da secção livre das estações e obras d'arte, não podendo, por isso, alargar, nem altear as carruagens, capricha em as tornar compridas tanto quanto possivel, e em as intercomunicar por meio de passadiços, cobertos ou descobertos.

Assim para largura, que varia entre 2<sup>m</sup>,44 e 2<sup>m</sup>,74, e altura, cujo maximo no centro é apenas de 4<sup>m</sup>,19, o que n'este sentido as torna bem menos desafogadas que as nossas, o comprimento atinge nada menos de 18<sup>m</sup>,24 e o peso correspondente tambem nada menos de 38 toneladas.

Em tais extremos a suspensão do fixe sobre dois jogos de *bogies* de quatro ou seis rodas cada um, e a divisão do interior em compartimentos transversaes servidos por um corredor lateral, combinação dos dois primitivos typos, inglez e americano, são consequencias necessarias, como o é a continuidade do comboio sob o ponto de vista da sua travação, obtida por freios automaticos com o auxilio do vacuo ou do ar comprimido.

O rodado, outro orgão importante, é levado a subido ponto de segurança por meio da roda Mansell; cubo de ferro fundido, raios compostos por sectores unidos, de madeira de teca, reunidos e fixados por parafusos d'un lado nas pestanas do cubo, e do outro nas cintas metallicas do contorno, involvidas e apertadas pelo aro.

A lubrificação feita pela parte inferior da caixa respectiva tende cada vez mais a generalizar-se, de prefeirencia à lubrificação superior, posto que nem uma nem outra seja inteiramente efficaz para evitar o aquecimento dos eixos.

A suppressão do servico de passageiros de segunda classe e a generalização do restaurante á terceira são factos correntes nos comboios rapidos de além da Mancha.

O restaurante de terceira classe faz parte do vehiculo em que vae installada a cozinha, ou constitue um vehiculo especial.

N'um e n'outro caso os salões (contraste da nossa miseria!) são commodos e bem guarnecidos, *ainda que menos dispendiosamente mobilados* («Tough less expensively fitted up than the first class cars», segundo a expressão do relator.)

Mas é nos Estados Unidos da America que encontramos o typo mais completo do comboio rapido e confortavel em toda a extensão das palavras.

Traçados isentos de curvas apertadas; obras d'arte de ampla secção livre; trajectos immensos; dias e noites consecutivamente passados em caminho de ferro; mais que em qualquer outro paiz ali se dão como caracteristicos.

Portanto, carruagens compridas, largas e altas; installações como n'um grande hotel ou n'um vapor transatlantico; salões restaurantes, salões de leitura, salões para fumadores, salões de observação, camarás e camarás para dormir, cadeiras e poltronas de toda a especie e feitio, carruagens intercommunicadas, iluminação a gaz, quando não a luz electrica.

Os Estados Unidos, que se jactam de terem dado a patria ao *bogie*, adoptam geralmente esta disposição com quatro ou seis rodas em cada jogo; rodas de ferro coado *en coquille* ou disco de papel; aros d'aco; eixos de ferro forjado.

De igual modo adoptam o freio actuado pelo ar comprimido, e a comunicação com o machinista por meio de corda e sineta ou da disposição pneumática Westinghouse.

Em resumo — o tipo de carruagem mais aperfeiçoado para comboio de grande velocidade e longo trajecto obedece, em geral, às seguintes disposições:

1.<sup>º</sup> — Rodados em *bogies* de quatro ou seis rodas cada um;

2.<sup>º</sup> — Rodas de disco pleno;

3.<sup>º</sup> — Ligação dos veículos entre si e com a locomotiva por travão continuo e automático, de vacuo ou de ar comprimido;

4.<sup>º</sup> — Intercomunicação de carruagem para carruagem, principalmente em vista do serviço do restaurante, por meio de passadiço, coberto ou descoberto;

5.<sup>º</sup> — Divisão do interior em compartimentos transversais com corredor lateral de serventia commun.

D'estas disposições temos em Portugal specimens no material do comboio internacional denominado *Sud-express* e, com excepção da segunda, no material do comboio real da companhia portugueza.

No que diz respeito ao aquecimento dos comboios pouco acrescentaram os congressistas ao que fôra ponderado e resolvido no congresso precedente.

Quanto à iluminação, a uns pareceu mais commodo o emprego do gaz comprimido, e outros julgaram atisfactorios os resultados da iluminação por meio de azeite, e mesmo por meio de vellas. Nada, pois, de definitivo.

Foi, porém, recomendada a continuação do estudo dos outros processos, especialmente da iluminação electrica.

(Continua.)

A. Luciano.

## NOTAS DE VIAGEM

VIII

### A rede do Midland

De Londres para o norte partem quatro linhas ferreas principaes:

Da estação Euston, a do North Western (Noroeste) de que me occupei no artigo anterior;

De S. Pancracio, a do Midland;

De Kings-Cross, a do Great Northern (Grande Norte);

Da Liverpool Street, a do Great Eastern (Grande Leste.)

E já que, para dar este detalhe, tive que comparar varios mappas, deixem-me dizer-lhes que chega a ser divertido ver a maneira por que, na carta publicada por cada uma das companhias, se dão tratos á geographia, alargando, estreitando, modificando ou encolhendo, o mappa das ilhas, de forma a apresentar sempre como mais directa a linha que se quer recomendar.

Muito amiguinhos, na apparencia, as varias companhias, muito em relações para a troca do seu material, para a comunidade do serviço em estações varias, isto tudo graças á disciplina a que as obriga o *Board of Trade*, mas quando se trata de disputar trafego, é desfazer na vizinha que é um gosto.

Imagine-se que, no mappa do Midland, as linhas do North Western estão tão tortuosas e interrompidas que ninguem dirá que sobre elles se possa andar n'aquelles grandes expressos a que já me referi.

Reciprocamente o North Western paga-lhe na mesma moeda com a linha de Londres a Liverpool.

Depois, quando se trata de ligar para pontos distantes, traça-se com a maior semcerimonia a linha vizinha pela qual mais convém encaminhar o passageiro e ella ahi vai á mesma largura e cõr do traço, como se tudo pertencesse á mesma companhia.

E' assim que, ao tomar-se o mappa publicado por cada companhia isoladamente, parece que é ella sempre a que abarca, com as suas linhas, toda a Inglaterra, a Escocia e ainda a Irlanda.

A companhia do Midland Railway, de que hoje me vou ocupar, é uma das mais antigas da Inglaterra, podendo já ter celebrado o seu cincocentenario, porque foi em 1844 que se constituiu pela reunião de tres empresas: a «Midland Counties», a «North Midland» e a «Birmingham and Derby».

O seu capital da fundação foi de 102.395.271 libras, do qual se acha hoje desembolsado 93.667.414 libras.

A rede actual estende-se de Londres a Carlisle, onde, por linhas de outras companhias, liga directamente para Edimburgo e Glasgow. Outra linha importantissima liga Londres a Liverpool por Derby e Manchester, outras descem de Derby a Bristol, Bournemouth e Swansea, estendendo-se ainda para a costa de leste até Cromer, Yarmouth, etc.

A extensão explorada actualmente é de 2.135 kilómetros, alem de 634 milhas em que a companhia é associada com outras, formando assim 3.155 kilómetros.

Alem d'estes ainda as machines do Midland servem em mais 1.987 milhas. Tem em construcção mais 38  $\frac{1}{4}$  milhas.

O seu material circulante compõe-se de 2.393 locomotivas, 4.670 carruagens, das quaes 2.160 são iluminadas a gaz, 114.069 wagons, 4.382 omnibus e camions e 4.452 cavalos para transporte nas cidades e manobras nas estações.

O numero d'estas é de 600, havendo 1.650 postos de signaes com 18.960 alavancas e 13.125 signaes.

Para a iluminação de estações, officinas, etc., ha 934 lampadas de arco e 4.916 de incandescencia.

Em muitas das estações a iluminação é a gaz de hulha, feito pela propria companhia nas suas 17 fabricas, que produziram, em 1894, 270.279.100 metros cubicos.

O numero de empregados eleva-se a 56.578. Os operarios entram n'aquelle total por 10.000.

O trafego em 1894 foi de 40.077.651 passageiros ordinarios alem de 106.757 com bilhetes de assignatura, 18.912.917 toneladas de mineraes e 12.516.471 de outras mercadorias.

O movimento foi de 40.628.405 trens-milhas, gastando-se 1.200.000 toneladas de carvão.

Finalmente a receita foi de 9.224.405 libras e a despesa de exploração 5.061.063 libras.

Deve-se notar que, na receita, os productos de passageiros entram por 2.842.833 libras e as mercadorias por 6.116.038, isto é que a receita de passageiros representa 30 % do total, enquanto que no North Western representa 32 %.

Como uma grande parte das linhas inglesas, esta companhia suprimiu a 2.<sup>a</sup> classe nos seus comboios, melhorando consideravelmente o material de 3.<sup>a</sup> que hoje oferece as maiores commodidades e confortos, tanto nos carros destinados á viagem, como nos wagons restaurantes.

Por isso os seus grandes expressos são considerados dos melhores de Inglaterra, competindo com os do Norte, no trafego de passageiros para Liverpool e Escocia.

Em locomotivas tem tambem o Midland material de primeira ordem. A que nos levou na primeira excursão que os membros do congresso fizeram, de Londres a Derby e Manchester, foi a 1.853, uma machine tender

de quatro rodas conjugadas e uma *bogie*, que obteve o primeiro premio na exposição de Paris.

Rebocado por ella o nosso comboio que se compunha de 11 longos salões que pesavam só por si 300 toneladas, marchou à velocidade de 92 kilometros por hora.

Alem d'este a companhia tem mais quatro typos de locomotivas, sendo dois para passageiros e dois para mercadorias. Todo o material circulante e fixo, excepto a preparação de travessas, é feito nas grandes officinas de Derby, que são das maiores da Europa, ocupando uma area de 80 acres ou mais de 320.000<sup>m²</sup>, dos quaes a quarta parte é coberta, constituindo officinas, armazens e escriptorios.

N'essas officinas ha 23 caldeiras, da força de 2.400 cavallos, e 2.400 machinas diversas, em que trabalham 4.089 operarios, cujos salarios por semana se elevam á importancia de 5.272 libras.

Uma descrição d'estas enormes officinas levar-me-hia muito espaço e talvez, por incompleta que ainda assim ficaria, não interessasse o leitor. Para se julgar da sua importancia devo dizer que, em média, construem-se ali annualmente 40 novas locomotivas, são substituidas 120 caldeiras por outras novas, e mais de 800 machinas recebem reparações extraordinarias.

A seccão do material circulante dispõe de 24 milhas de vias de serviço.

Cada semana construem-se 150 wagens, 8 carruagens, são reparados 400 vehiculos e construidos ou reparados 500 pares de rodas.

Ao longo das officinas de fundição, construcção de grandes peças e montagem, correm enormes gruas moveis de 3.000 kilogrammas e mais, movidas por força hidraulica.

São tambem movidas por este sistema as enormes plataformas rotatorias para machinas e tendors, verdadeiros salões girantes que se deslocam por meio de uma alavanca unica, e as machinas de desencravar molas de tracção e suspensão, tambem prodigiosamente potentes.



## Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

### Relatorio do Conselho d'Administração

Apresentado á Assembléa Geral ordinaria de 29 de julho de 1895  
(Concluido do n.º 189)

#### Discriminação da verba n.º 3 de réis 507:788\$927 Abastecimentos de material

##### Abastecimentos dos Armazens:

Pessoal e despesas accessorias ...	28:496\$463
Fornecedores do paiz.....	136:139\$587
Fornecedores do estrangeiro.....	283:869\$924

448:595\$974

##### Abastecimentos do Deposito de madeiras:

Pessoal.....	2:639\$940
Fornecimento, carregamento e recepção de travessas e postes...	56:643\$013
	59:282\$953

507:788\$927

#### Discriminação da verba n.º 4 de reis 209:389\$413 Impostos e contribuições

##### Em Portugal :

Imposto de sello.....	42:261\$580
" de transito.....	98:524\$585
Contribuição predial.....	8:100\$618
Contribuição industrial do pessoal	40:689\$330
Sello das novas obrigações .....	11:050\$300

200:725\$413

##### Em França :

Pago ao fisco francês .....	8:664\$000
	209:389\$413

#### Discriminação da verba n.º 5 de réis 21:452\$488 Serviços combinados

Companhia Neptuno.....	44\$259
Companhia de Alicante.....	2:165\$956
Caminho de ferro do Sul .....	5:554\$320
Caminho de ferro do Minho e Douro .....	2:046\$608
Companhia da Beira Alta .....	8:082\$142
John Hall Junior & C.º .....	691\$944
Jules Jalusot & C.º .....	2:867\$265

21:452\$488

#### Discriminação da verba n.º 6 de réis 181:521\$369 Caixas de Reformas e Pensões

Caixa de socorros:	
Entrega de descontos feitos ao pessoal.....	161:025\$129
Trabalhos de construcção de sua conta .....	353\$015
Coupon de outubro de 1893 de 2:5 4 obrigações de 4 1/2 % do Governo Portuguez .....	2:256\$320
	163:634\$464
Caixa de Reformas:	
Entrega de descontos feitos ao pessoal.....	16:881\$862
Juros em conta corrente.....	1:005\$043
	17:886\$905
	181:521\$369

#### Discriminação da verba n.º 7 de réis 142:355\$797

##### Diversos em conta corrente

Adeantamentos para despesas a justificar.....	2:733\$970
Adeantamentos de ordenados a empregados .....	215\$000
Companhia Carris de ferro de Lisboa .....	3:985\$000
Companhia do Oeste de Hespanha (vencimentos dos Administradores) .....	4:050\$000
Dinheiro enviado por desembolsos .....	6:884\$200
Dinheiro entregue á agencia aduaneira para despachos.....	26:350\$000
Devolução de depositos de garantia.....	36:331\$543
Devolução de descontos indevidos .....	36\$440
Despesas com as propriedades urbanas da companhia.....	1:482\$536
Gratificação ao pessoal que tratou de diferentes leilões .....	72\$000
Ordenados atrasados .....	1:813\$405
Reembolsos por taxas indevidas .....	28:158\$009
Ministerio da Fazenda .....	4:492\$692
Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid-Caceres-Portugal.....	1:920\$590
Duparchy & Bartissol .....	73\$200
Sommas á disposição .....	115\$070
Companhia da Beira Alta .....	329\$220
Sociedade das Basculas automaticas .....	156\$421
Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de ferro (comboios reaes) .....	3:022\$570
Uniformes do pessoal .....	3:060\$835
Coupons antigos (provisão Paris) .....	14:408\$335
Coupons d'obrigações de 3 % (ano de 1893) .....	2:664\$752

142:355\$797

O CHEFE DA CONTABILIDADE GERAL — A. de Lemos.

## Exposição imperial

Temos chamado repetidas vezes a attenção para as esplendidas collecções de vistas que se expõem cada semana nas lojas do Avenida Palace e não nos arrependemos.

Cada uma d'essas vistas é um primor de execução photographica e cada collecção é um novo attractivo.

Os que já visitaram as cidades ali representadas apreciam aquella exposição que lhes reproduz fielmente o que já viram. Os que ainda não viajaram por paizes estrangeiros teem ali uma diversão instructiva e interessantissima.

Até o fim d'esta semana exibe-se uma bella collecção de vistas de Barcelona; na proxima semana apparecerá Lisboa e os seus monumentos, o que não deixará de ser curioso.

## MERCADO DE METAES

### Cotações da casa Lewis Lazarus & Son, de Londres

Londres, 11 de novembro de 1895.

**Cobre.** — Recuperou hoje  $6\frac{1}{3}$  por tonelada. Em primeira mão as transacções limitaram-se á venda de 600 ou 700 toneladas a Lb.  $43\frac{10}{12}$  e  $11\frac{3}{4}$  de prompto; Lb.  $43\frac{12}{16}$  para 22 de janeiro; Lb. 44, Lb.  $43\frac{18}{16}$  e  $17\frac{1}{6}$  a 3 mezes. A' ultima hora ainda houve uma transacção a Lb.  $43\frac{12}{16}$  a dinheiro. Em segunda mão accentuou-se a melhoria, vendendo-se umas 400 toneladas a Lb.  $43\frac{15}{16}$  e  $16\frac{3}{4}$  a dinheiro;  $17\frac{1}{6}$  a um mez; Lb.  $43\frac{18}{16}$  e Lb. 44 para janeiro; Lb.  $44\frac{2}{16}$ ,  $3\frac{3}{4}$  e  $5\frac{1}{2}$  a 3 mezes. Fechou a Lb.  $43\frac{16}{16}$  a dinheiro; Lb.  $44\frac{3}{16}$  a 3 mezes. Preço de liquidação Lb.  $43\frac{15}{16}$ .

**Estanho.** — Subiu  $2\frac{1}{6}$  por tonelada; venderam-se esta manhã umas 100 toneladas a Lb.  $65\frac{5}{16}$  para de prompto; Lb.  $65\frac{12}{16}$  e  $15\frac{1}{2}$  a 3 mezes, enquanto que «Mount Bischoff» obteve Lb. 66 a dinheiro. A' tarde realizaram-se pequenas vendas a Lb.  $65\frac{3}{16}$  a dinheiro; Lb.  $65\frac{15}{16}$  a 3 mezes, sendo estes os preços ao fechar. Preço de liquidação Lb.  $65\frac{5}{16}$ .

**Ferro.** — Preço de liquidação: Scotch  $46\frac{1}{6}$ ; Middlesbro'  $37\frac{1}{9}$ ; Hematite  $47\frac{1}{5}$  por tonelada.

**Prata.** — Baixou  $1\frac{1}{8}$  no sabbado e mantem-se sem mais alteração a  $30\frac{12}{16}$  d. por oz. Standard;  $33\frac{1}{4}$  d. por oz. fino.

**Mercurio.** — Importadores, Lb.  $7\frac{7}{16}$ ; segunda mão Lb.  $7\frac{6}{16}$  por frasco.

**Chumbo.** — Lb.  $11\frac{7}{16}$  por tonelada.

**Zinco.** — Lb.  $15\frac{2}{16}$  a Lb.  $15\frac{3}{16}$  por tonelada.

**Antimonio.** — Lb. 31 por tonelada.

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de ferro do Sul e Sueste

#### Fornecimento de 36.000 travessas de pinho creosotadas

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 27 do proximo mês de novembro, perante o sr. governador civil do distrito de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 36.000 travessas de pinho creosotadas.

As condições do concurso estão patentes no edificio 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, 28 de outubro de 1895.

#### Fornecimento de 20.000 parafusos para eclisses e 100.000 escapulas de ferro

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 25 de novembro proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 20.000 parafusos para eclisses e 100.000 escapulas de ferro.

As condições do concurso estão patentes no edificio 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, 29 de outubro de 1895.

#### Fornecimento de 620 chapas de ferro ondulado galvanizado

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 22 de novembro proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 620 chapas de ferro ondulado galvanizado.

As condições do concurso estão patentes no edificio 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, 31 de outubro de 1895.

#### Fornecimento de cordame

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 26 do corrente, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de cordame.

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, 4 de novembro de 1895.

#### Fornecimento de drogas

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 28 do corrente, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de drogas.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da di-

recção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 6 de novembro de 1895.

#### Fornecimento de 120 pelles de camurça para limpeza

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 23 do corrente, perante a direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 120 pelles de camurça para limpeza.

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

Lisboa, 11 de novembro de 1895.

## Caminhos de ferro do Minho e Douro

#### Fornecimento de 200 chapas de ferro zinkado

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 18 de novembro, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 200 chapas de ferro zinkado.

As condições da arrematação poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro de Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde. Porto, 29 de outubro de 1895.

#### Fornecimento de 40.000 travessas de pinho e 10.000 de carvalho

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 20 do mês de novembro, á 1 hora da tarde, se ha de proceder, na admnistracão do bairro oriental d'esta cidade, e perante o sr. administrador, ao concurso publico para adjudicação do fornecimento de 40.000 travessas de pinho e 10.000 de carvalho.

As condições da arrematação e o caderno de encargos, relativo a este fornecimento, podem ser examinadas em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã até ás 3 da tarde, na secção do expediente do serviço de via e obras, na estação do Porto, em Campanhã. Porto, 30 de outubro de 1895.

## Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Fornecimento de materiaes

No dia 20 do corrente 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 dos seguintes dois lotes :

N.º 1, madeira de pinho; n.º 2, cimento.

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.

Lisboa, 4 de novembro de 1895.

#### Fornecimento de pinceis, espanadores, vassouras, etc.

No dia 20 do corrente mês de novembro 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 dos seguintes dois lotes :

N.º 1, brochas, espanadores, escovas, etc.; n.º 2, vassouras, cestos para papeis, etc.

As condições e amostras 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.

Lisboa, 6 de novembro de 1895.

#### Fornecimento de papel

No dia 4 de dezembro, 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 995 resmas de papel d'escrever, 133 peças de papel de desenho, 1.505 resmas de papel d'impressão, 2.000 kilogrammas de papel d'embrulho e 274.000 sobre scriptos.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central das 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 Chateaudun.

Lisboa, 6 de novembro de 1895.

#### Fornecimento de abobadas de tijolo refractario

No dia 26 de dezembro, 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 106 abobadas de tijolo refractario para fornalhas 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 Chateaudun.

Lisboa, 7 de novembro de 1895.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES  
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.  
**Covilhã.**—José do Nascimento Arraiano—Casa de commissões.  
**Covilhã.**—Cesar d'Oliveira—Agente commercial da compa-  
nhia real dos caminhos de ferro—Comissões, 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 commis-  
sões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.  
**Lisboa.**—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.<sup>o</sup>  
**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. (Correspon-  
dence 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.<sup>a</sup> Real.  
**Porto.**—Grijó & C.<sup>a</sup>—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 Príncipejunto à Estação Central.— Établissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

**LISBOA** **Braganca Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.<sup>er</sup> ordre—Propri. Victor Sasseti

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

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

**LISBOA** **Hotel Borges**—Chiado, 408—Tres frontes, proximo dos theatros e centro da cidade—ascensor—telephone—banhos, etc.

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

**LISBOA** **Hotel Francfort**—T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio—Grande conforto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 rs. por pessoa.

**LISBOA** **Francfort Hotel**—No centro da cidade—Aposentos para famílias Preços modicos. Mesa redonda às 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frontes. Praça de D. Pedro, 143.

**LISBOA** **Hotel Americano**—P. de S. Paulo, n.<sup>o</sup> 3.—Proximo dos caes e banhos do arsenal.—Bons quartos e aposentos.—Preços: 1\$000 rs. para cima.

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

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

**CASCAES** **Hotel Bragance**—Appartements pour famille.—Vue esplendide sur la mer. Service de 1.<sup>er</sup> ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix moderés.—Prop. Victor Lestage.

**CINTRA** **Hotel Nunes.**  
Fechado durante o inverno.

**CINTRA** **Hotel Netto**—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e assesiados, almogos 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 1\$000 réis por dia até 1\$500.—Reducción de preços para caixeiros viajantes.

**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 réis, para os Cucos—Diaria de 800 a 1\$200 réis.

**CALDAS DA RAINHA** **Grande Hotel Lisbonense**—Estabelecimento de primeira ordem em edifício proprio. Accomodações para famílias.—Cosinha esmerada e farta. Propri. Vicente C. de Paramos.

**LEIRIA** **Hotel Central**—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e aceio inexcedivel.—Carros para a Batalha, Marinha e outros pontos.—Restaurante—Preços modicos.

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

**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.<sup>er</sup> ordem e com vinhos a descrição—Diaria 1\$000 a 1\$500 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 (Fronte à Batalha). Serviço de 1.<sup>er</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Propri. Lopez Munhós.

**PORTO** **Grande Hotel America Central**—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.

**SEVILHA** **Hotel d'Europe**—Fonda de Europa—Proprietarios Ricca Hermanos. Salão de leitura. Omnibus nas estações, Plaza de S. Fernando, 10. Mesa redonda as 6 horas. Falta-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 Maria**—Calle Moratin—no centro da cidade—casa confortavel e económica—mesa a qualquer hora. Diaria 5 pesetas.

**MALAGA** **Nuevo Hotel Victoria**—Propri. Cristóbal Gamero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bello aposento, excelente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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

**NICE** **Riviera-Palace-Hotel**—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchester—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.<sup>er</sup> ordre.

**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-Hotel**—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.<sup>er</sup> ordre.

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

# Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA  
FUNDADA EM 1872

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

## FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

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

### PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

## DYNAMITE GOMMA

1\$100 réis o kilo

Agentes em Lisboa: Lima Mayer & Filho, R. da Prata, 59, 1.<sup>o</sup> — Agentes no Porto: José Rodrigues Pinto e Pinho-R. do Almada, 109 e 111

GUIA OFICIAL  
DOS  
CAMINHOS DE FERRO DE PORTUGAL  
COM  
ITINERARIOS  
PARA AS  
**Linhas estrangeiras**

UNICA publicação auctorizada pelas DIRECCÕES

Proprietarios: fundador

José Duarte do Amaral & L. Mendonça e Costa  
director.

PREÇO 50 RÉIS

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR  
PARA O  
**ALGARVE E GUADIANA**  
Carreira official  
**O vapor GOMES IV**  
Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 1 de dezembro, 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.<sup>o</sup> 5.

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

## Fabrica na Trafaria

Precos: — Dynamite n.<sup>o</sup> 1, cada kilogramma ..... 1\$000 réis  
" " " 3, " " ..... 540 "

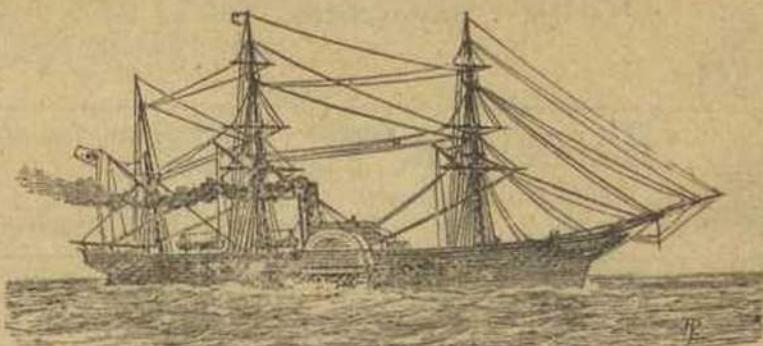
Capsulas, a caixa de 100: D. 540 réis — T. 800 réis — Q. 950 réis.

Mecha ou rasilho, preços conforme a qualidade.

**Royal Mail**



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,  
Montevideo e Buenos Ayres

O paquete **CLYDE**, sairá a 18 de novembro

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 criados portuguezes.

### AGENTES

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

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

## HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de novembro de 1895.

Lisboa-R. Porto	Porto Lisboa-R.	Coimb. Figueira	Figueira-Coimb.	C. Sodré-Caso.	Caso.-C. Sodré	Abrantes-Guard	Guard-Abrantes	P.-Novo Setub.	Setub.-P. Novo
Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-30 t. 7-10 m.	2-45 t. 4-0 m.	7-25 m   9-7 m.	11-5 m   12-48 t.	5-30 m	6-50 m	12-55 m.	8-55m.	6-30 m.	3-43 t.
9-45 t. 10-10 m.	8-15 t. 6-45 m.	4-30 t.   6-9 t.	10-39 t.	9-0 m.	10-14 m.	1-30 t.	11-50 t.	5-15 t.	12-40 m.
Lisboa-R. Pamp.	Pamp. Lisboa-R.	Lisboa-R. Fig.*	Fig.* Lisboa-R.	11-0 m.	12-15 t.	10-30 m.	11-40 m.	Fig.*-V. Form.	V. Form.-Fig.*
4. <sup>as</sup> e sab.	2. <sup>as</sup> e 6. <sup>as</sup>	7-0 m.   5-40 t.	7-45 m.   6-15 t.	12-0 t.	1-10 t.	1-30 t.	2-40 t.	5-30 m.   3-30 t.	9-15 m.   8-00 t.
11-45 t.   5-50 m.	6-10 m.   12-25 t.	6-15 t.   2-37 m.	12-35 m.   8-55 m.	4-45 t.	5-55 t.	4-30 t.	5-45 t.	Pamp.-V. Form.	V. Form.-Pamp.
Lisb.-C.S. Porto	Porto Lisb.-C.S.	Lisboa R.-Alfar.	Alfar.-Lisboa R.	7-30 t.	12-35 m.	7-30 t.	8-42 t.	Pamp.-V. Form.	V. Form.-Pamp.
7-30 m.   9-10 t.	6-45 m.   8-0 t.	Excepto nos sab.	9-30 t.   10-40 t.	9-30 t.	10-42 t.	1-0 t.   2-13 t.	2-30 t.   3-40 t.	6-0 m.   12-5 t.	6-28 m.
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Figueira-Alfar.	Alfar.-Figueira.	12-0 m.	1-4 m.	—	—	Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira
4-0 m. 6-25 m.	4-15 t. 6-30 t.	5-0 m.   5-41 m.	5-55 m.   6-37 m.	12-30 m.	12-12 t.	12-25 t.	1-8 t.	3-10 t.   4-48 t.	10-54 m.   12-40 t.
11-10 m. 3-15 t.	5-0 m. 9-43 m.	2-35 t.   3-17 t.	3-30 t.   4-13 t.	1-0 t.   2-13 t.	2-30 t.   3-40 t.	Pamp.-V. Form.	V. Form.-Pamp.	6-0 m.   12-5 t.	1-8 m.   6-28 m.
Espinho P. rto	Porto-E pinho	Espinho P. rto	Porto-E pinho	12-35 m.	12-0 t.	12-45 t.	7-45 t.	Pampilh.-Mang.	Mang.-Pampilh.
4-25 t.   5-15 t.	12-0 t.	10-45 t.   11-30 t.	7-0 t.	12-35 m.	12-56 m.	2-15 m.	2-37 m.	6-35 t.	9-17 t.
Lisboa-R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa-R.	Lisboa-R. Cint a	Cintra Lisboa-R.	9-25 m.	10-1 m.	10-15 m.	10-49 m.	Mang.-Guarda	Guarda-Mang.
7-30 t.   5-15 m.	8-45 t.   6-0 m.	1-45 m.	2-6 m.	1-5 m.	1-27 m.	3-0 t.	3-37 t.	4. <sup>as</sup> feiras e sab.	6. <sup>as</sup> feiras e dom.
Lisb.R.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb.-C.S.	Lisboa-R. Cint a	Cintra Lisboa-R.	5-15 t.	5-51 t.	5-51 t.	6-15 t.	10-0 t.   12-50 m.	4-10 m.   6-56 m.
2. <sup>as</sup> 4. <sup>as</sup> e 6. <sup>as</sup>	3. <sup>as</sup> 5. <sup>as</sup> e sab.	7-0 m.	8-22 m.	6-0 m.	7-0 m.	8-45 t.	9-20 t.	Lisb. T. P.-Far o	Far o-Lisb. T. P.
7-30 m.   8-0 t.	9-30 m.   9-15 t.	9-20 m.	10-25 m.	7-45 m.	8-55 m.	9-45 m.	10-6 t.	4-30 t.   5-0 m.	6-30 t.   7-0 m.
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	10-30 m.	12-22 t.	9-0 m.	10-0 m.	Lisboa T.P.-Beja	Beja-Lisboa T.P.
7-30 t.   6-30 m.	7-0 t.   6-0 m.	6-15 t.	7-30 L.	6-15 t.	7-30 L.	9-0 m.	10-30 m.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.
Lisboa S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	Lisboa S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	9-45 t.	Lisb. T.P.-Pias	Pias-Lisb. T.P.
7-30 m.   9-15 t.	8-45 m.   9-45 t.	10-30 t.	12-30 t.	3-0 t.	3-0 t.	10-0 m.	11-14 m.	8-0 m.   5-0 t.	8-0 m.   4-40 t.
Lisb.-R. S. Sant.	Sant. Lisb.-C.S.	Lisb.-R. S. Sant.	Sant. Lisb.-C.S.	12-0 m.	1-5 m.	Domingos e dias santificados	1-0 t.   1-44 t.	Lisboa-T.P. Ext.	Ext. Lisboa-T.P.
2-0 t.   4-35 t.	6-45 m.   9-20 m.	1-30 t.	2-32 t.	8-0 t.	9-02 t.	4-40 t.	5-24 t.	8-0 m.   3-45 t.	12-10 m.   7-0 m.
Lisb.-G. S. Entr.	Entr. Lisb.-C.S.	Lisb.-G. S. Entr.	Entr. Lisb.-C.S.	4-30 t.	10-55 m.	4-45 m.	5-45 t.	6-25 t.	6-15 t.
4-0 m.   10-55 m.	4-45 m.   12-0 t.	12-30 t.	1-02 t.	2-0 t.	2-32 t.	8-15 t.	8-59 t.	8-40 t.	9-10 m.   4-40 t.
11-0 m.   3-0 t.	5-50 t.   9-45 t.	4-30 t.	5-02 t.	6-30 t.	7-04 t.	2-0 t.	2-44 t.	3-0 t.	3-44 t.

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental**, pelo **Canal de Suez**, vapor alemão, **Bundesrat**. Sahirá a **16** de novembro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.



**Algarve**, vapor portuguez, **Gomes IV**. Sahirá a **1** de dezembro. Agentes, Alberto R. Centeno & C.<sup>a</sup>, Largo dos Torneiros, n.<sup>o</sup> 5.



**Alicante**, **Barcelona**, **Cette** e **Marsella**, **Iha**, vap. franc., **Saint-Paul**. Sahirá a **23** de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.



**Anvers** e **Havre**, vapor portug., **Rio Tejo**. Sahirá a **16** de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.



**Bahia**, **Victoria**, **Rio** e **Santos**, vapor alem., **Corrientes**. Sahirá a **27** de novemb. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



**Barcelona**, **Cette** e **Marsella**, vap. franc., **Saint-Marc**. Sahirá a **30** de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.



**Bordeaux**, vapor franciez, **Portugal**. — Messageries Marítimes. Agentes, Tortades & C.<sup>a</sup>, R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Copenhagen**, vapor dinamarquez, **Viking**. Sahirá de **17** ou **18** novembro. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



**Hamburgo**, vapor alemão, **Campinas**. Sahirá a **20** de novembro. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



**La Pallice**, (La Rochelle) e **Liverpool**, vap. inglez, **Orellana**. Sahirá de **18** a **19** de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool**, (directo), vapor inglez, **Origen**. Sahirá a **23** de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, R. do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Londres**, vapor hespanhol, **Zurbaran**. Sahirá a **16** de novembro. Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, T. do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Madeira** e **Açores**, vap. port., **Funchal**. Sahirá a **20** de novembro. Agente, Germano S. Arnaud, C. Sodré, 84, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e **Manaus**, (via Madeira), vapor inglez, **Sobralense**. Sahirá a **21** de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, R. do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará**, **Maranhão** e **Ceará**, vapor ingl., **Lisbona**. Sahirá a **26** de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, R. do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco** e **Maceió**, vapor inglez, **Scholar**. Sahirá a **27** de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, R. Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, **Rio** e **Santos**, vapor alemão, **Santos**. Sahirá a **20** de novembro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.



**Pernambuco**, **Rio** e **Santos**, vapor alemão, **Curityba**. Sahirá a **4** de dezembro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.



**Pernambuco**, **Bahia**, **Rio**, **Montevideo** e **Buenos Ayres**, vapor ing. **Clyde**. Sahirá a **18** de novembro. Royal Mail, Knowles Rawes & C.<sup>a</sup>, R. d'El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, **Bahia**, **Rio**, **Montevideo** e **Buenos Ayres**, vap. franc., **Equateur**. Sahirá a **23** de novembro. — Messageries Marítimes. Agente, R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Rio de Janeiro** e **portos do Pacifico**, vap. inglez, **Liguria**. Sahirá a **27** de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Rotterdam** e **Hamburgo**, vapor alemão, **Buenos Ayres**. Sahirá a **17** de novembro. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



**S. Thiago**, **S. Thomé**, **Cabinda**, **Zaire**, **Ambriz**, **Loanda**, **Benguela** e **Mossamedes**, vap. port., **Loanda**. Sahirá a **23** de nov. Enip. Nac. R. d'El-Rei, 75, 1.<sup>o</sup>



**Valencia**, **Barcelona**, **Cette** e **Marsella**, **Iha**, vapor franciez, **Saint-Mathieu**. Sahirá a **18** de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

# Modificação das tarifas especiaes n.º 1 e 13, gr. vel.<sup>de</sup>

para transporte de

## Generos frescos, comestíveis, etc.

Peixe fresco ou salpicado, sardinhas, ostras, mariscos e escabeches, aguas mineraes do paiz, arbustos e plantas vivas, aves em cestos ou gaiolas, bebidas gazo-sas ou refrigerantes, bolachas, biscoitos, bolos, caça viva ou morta, cabritos, cordeiros, coelhos e leitões vivos em gaiolas ou mortos, carne fresca, cerveja, doces, flores, fructas verdes, gêlo, hortaliças, legumes verdes, leite, manteiga, neve, ovos, pão e queijos frescos.

Desde 20 de Novembro de 1895 é reduzido o minimo de peso para a applicação dos preços especiaes d'estas tarifas a dez kilogrammas (10 kilog.<sup>s</sup>), por expedição, aceitando-se para transporte **nos comboios correios**, alem dos mixtos, quaesquer remessas cujo peso total não exceda a 50 kilogrammas.

A taxa das remessas effectuadas pela tarifa especial n.º 1 de grande velocidade entre linhas de differente concessão, será feita pelo percurso efectivo total, tendo-se em conta um só minimo de 6 kilómetros.

A cobrança das despezas accessorias é mantida integra, bem como a de 80 reis de guia e sello, ficando em vigor todas as demais condições das tarifas a que a presente se refere.

Lisboa, 8 de Novembro de 1895.

O Administrador-Director da Companhia

H. E. Boyer



ANEXO AO N.º 190 DA  
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## 2.<sup>a</sup> AMPLIAÇÃO DA TARIFA ESPECIAL L. N.<sup>o</sup> 2 DE GRANDE VELOCIDADE

Desde 1 de Dezembro de 1895

### Bilhetes de assignatura para Algés e pontos anteriores

**Entre Lisboa (Rocio), Campolide,  
Alcantara-Terra, Alcantara-Mar, Caes do Sodré,  
Santos, Junqueira,  
Belem, Pedrouços e Algés**

	1. <sup>a</sup> CLASSE	2. <sup>a</sup> CLASSE	3. <sup>a</sup> CLASSE
Bilhetes validos por 3 mezes . . . . .	12.500	9.500	6.500
" " " 6 " . . . . .	18.500	14.000	9.500
" " " 1 anno . . . . .	28.000	21.000	14.000

### Condições

São applicaveis a estes bilhetes todas as condições da Tarifa L. n.<sup>o</sup> 2, de grande velocidade, de 1 de Junho de 1893, excepto as que se referem ás reduções de preços para famílias.

Lisboa, 1 de Novembro de 1895.

O Administrador-Director da Companhia

H. E. Boyer