

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFICIAL, por despacho de 5 de março de 1888, do Ministerio das Obras Publicas

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

REDACÇÃO — RUA DE SANTO ANTÃO, 109 — LISBOA

### Annexos d'este numero

Tarifa especial n.<sup>o</sup> 8 — pequena velocidade, do Sul e Sueste; transporte de líquidos em barris ou cascos.

Tarifa especial n.<sup>o</sup> 15 — pequena velocidade, idem; transporte de sal, azeitona, bolota e lade.

### SUMMARIO

A linha da Beira Baixa e os preços de transporte.

Os caminhos de ferro de interesse local em França.

Parte oficial. — Ministerio das obras publicas, Commercio e Industria, Portaria de 18 de setembro.

As novas tarifas na linha da Beira Baixa.

Tarifas de transporte.

A construção da linha da Beira Baixa.

Os sinistros em caminho de ferro.

Receitas e movimento da Companhia Real.

O nosso crédito.

Carteira dos accionistas.

Boletim financeiro — de Lisboa, por J. F.

Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.

Receitas dos caminhos de ferro.

Patentes de invenção.

Apparelhos de socorro para os viajantes.

O material Breda & C.

Caminho de ferro africano.

Linhos portuguesas. — Bilhetes de assinatura. — Minho e Douro. — Companhia de Viação Urbana a Vapor. — Ascensores da Estação Central. — Mouraria. — Cereais da Beira Alta. — Tramway em Angola. — Trez linhas ferreas na África.

Regata em Cascaes.

Linhos hespanholas. — Canfranc. — De Linares a Almeria. — De Velez Rubio a Almedrinos. — O túnel de Chaparral.

Linhos estrangeiros. — Alemanha. — Suissa. — Canadá. — Estados Unidos. — Brazil. — Japão.

Avisos de serviço.

Arrematações.

Anuncios.

### A linha da Beira Baixa

e os preços de transporte

Por portaria de 18 de setembro, que damos na Parte Official d'este numero, foi determinado que as tarifas especiaes em vigor nas linhas de Leste-Norte se appliquem no percurso da Beira Baixa comprehendido entre Abrantes e Covilhã, hoje aberto á exploração.

Em cumprimento d'esta disposição a companhia exploradora d'aquella linha anunciou, por aviso ao publico que tambem adiante publicamos, a adopção das referidas tarifas desde 27 de setembro, medeando entre aquellas duas datas o tempo absolutamente indispensavel para a impressão e distribuição das necessarias instruções, que tinham que ser dadas ao pessoal de toda a rede, e ainda a companhias vizinhas, porque como se sabe, as tarifas alludidas teem applicação, em certos casos, dentro do percurso da companhia real, ás expedições directas procedentes ou destinadas a linhas estranhas.

Venceram, para aquelle *desideratum*, as instancias da opinião publica; prevaleceram as influencias do comércio e das industrias locaes, postas em jogo para que o digno ministro adoptasse aquella medida que, para os interesses especiaes de todos que teem que efectuar transportes por aquella linha é de tão largo alcance.

As povoações da Beira Baixa foram pois beneficiadas duplamente nas facilidades do seu desenvolvimento, no curto espaço de menos de um mez.

A abertura da tão desejada linha ferrea veio operar uma total transformação do seu viver economico — a diminuição immediata do custo do transporte por aquella via, em comparação com o que se pagava pelas vias ordinarias; a facilidade, rapidez e commodidade d'esse transporte eram já vantagens enormes; a nova diminuição de preços ao infimo, na maior parte dos casos dupplica-lhe o alcance levando incalculaveis benefícios a todos que se utilizam da via ferrea.

Esta providencia, verdadeira Providencia para aquelles povos, representará, não o occultemos, um sacrifício para o paiz, se não tiver por consequencias immediatas uma mais que dupplicação do comércio e das industrias das povoações servidas pela linha.

Impõe-lhes, portanto, implicitamente, o dever de se desenvolverem rapidamente, de prosperarem de uma forma vertiginosa, de maneira a que o aumento dos seus productos fabris e agricolas, compense sobejamente o que na garantia dada pelo Estado, em virtude da diminuição de tarifas, o paiz inteiro tem que dar para esse fim.

E' pois grande a responsabilidade do districto que insistiu por uma tão larga medida; importantissima a sua missão de progresso; do maior alcance tem que ser a sua iniciativa, o desenvolvimento da sua actividade, o aumento das suas forças productivas, para corresponder ao bom acolhimento que, junto do governo, tiveram as suas instancias; para que evite ao Estado, que lhe acudiu ás supplicas, tão bisarramente, sem delongas, sem se louvar senão n'essas insistencias, o prejuizo de uma reducção de não pequena monta nos seus provenientes, que como tal devem ser considerados todos os productos da linha ferrea, em quanto não attinjam a cifra representativa de garantia do juro, dada pelo artigo 27 do contracto, e ainda, por metade, assim devem ser olhados os excedentes d'aquella cifra, segundo o artigo 31 do mesmo contracto.

Que aquella província se compenetre d'este imperioso dever e a elle corresponda em successivas provas da sua prosperidade, é o que desejamos, e para isso lhe pômos em evidencia os resultados da medida tomada pelo governo em seu favor.

Bem mereceu ella, na tenacidade dos seus esforços, ser attendida na realisação do seu ideal; que hoje, conseguido elle, não descure em novos emprehendimentos e na melhoria dos existentes, que não adormeça sobre os louros conquistados.

Eis os nossos votos por essa assavel porção do nosso paiz que de tão recente epocha conhecemos mais intimamente, mas que de ha muito apreciamos com admiração.

Das vantagens enormes que lhe dará a adopção de novos preços de transporte pela via ferrea, damos noticia em artigo especial.

## Os caminhos de ferro de interesse local em França

Ha 25 annos que a questão dos caminhos de ferro de interesse local preoccupa os espiritos em França: 25 annos ha que os departamentos esperam ser providos d'uma rēde completa de vias ferreas que lhes sirva os seus mais insignificantes burgos.

Um pouco de estatística retrospectiva não virá fóra de propósito: Em 1867, pouco depois da promulgação da primeira lei sobre caminhos de ferro de interesse local (lei de 12 de julho de 1865), a rēde ferro-viaria da França comprehendia 21:000 kilometros, dos quaes 14:500 explorados, 5:900 em construcção e o pequeno saldo concedido eventualmente. Foi então que apareceu a lei de 1865, promettendo a criação da rēde complementar com o concurso do Estado, dos departamentos, das communas e dos particulares, isto é, de todos os interessados. Poder se-hia acreditar que sob esta quadrupula impulsão a rēde do interesse local iria progredir e engrandecer-se, mas a desillusão não se fez esperar.

N'um estudo a este respeito publicado em janeiro de 1868, emittimos a opinião de que, mesmo que os projectos se contassem por centenas, mesmo muitos dos departamentos utilizariam mais que discretamente da lei, e indicámos quaes os principaes motivos d'este revez quasi certo. Entre estes citámos um ao qual ainda se não ligou a importancia devida; a falta de recursos dos departamentos, ainda ocupados em concluir a rēde de estradas ordinarias, tendo, para este fim, desviado os productos do orçamento especial, que a lei de 1836 permite destinar ás obras publicas, e impedidos por este mesmo motivo de tratar, de contribuir para a formação do capital das linhas de interesse local.

Ou fosse por este ou por outro motivo, a lei de 1865 não excitou a iniciativa particular, no sentido que se desejava, sendo preciso reformá-la em 1880. Hoje, passados 25 annos sobre a primeira lei, a rēde das linhas de interesse local apenas conta 3:000 kilometros construidos, enquanto que as linhas de interesse geral medem cerca de 33:000 kilometros. Todos quereriam portanto ver multiplicar-se essas malhas da rēde ferro-viaria, essas radiculas sustentadas pelo trafego e que traziam a vida ás regiões que as alimentavam. Porque sob estas metaphoras mais ou menos apropriadas, divisa-se este pensamento *commum* a todos os que se interessam pela questão: a França não possue numero suficiente de pequenos caminhos de ferro.

Um homem que, pela sua posição e importancia está apto para fallar d'estas cousas, M. Noblemaire, director geral do P. L. M., expoz ha pouco as suas idéas com respeito á questão dos caminhos de ferro departamentaes. Partidario dos caminhos de ferro economicos e de via estreita (recommenda, salvo em certos casos, a via d'um metro, e quereria ver tambem adoptada a via de 60 centimetros), M. Noblemaire, tratou especialmente da maneira como são negociadas as concessões e construidas as linhas, referindo-se tambem aos desfeitosos modos de exploração.

Vamos resumir essas differentes opiniões.

Actualmente quando um departamento determina o traçado d'uma linha, que, pela lei de 1880, gosa das garantias do Estado e do proprio departamento, concedendo-se ao mesmo tempo a construcção da linha e a sua exploração, durante um periodo que varia entre 75 e 99 annos a um concessionario que deverá:

1.º—Constituir o capital necessário para a construcção, usando do credito, emitindo obrigações, capitalizando garantias, etc.

2.º—Construir a linha, gastando n'isso o menos possível.

3.º—Organisar uma bôa exploração para 75 ou 99 annos.

M. Noblemaire não aprova esta marcha, e deplora que o departamento nunca tome uma interferencia directa na construcção ou exploração das linhas de interesse local.

O departamento devia, pelo contrario, construir-as directamente ou indirectamente á sua custa, sob a direcção ou inspecção de engenheiros e agentes inspectores. Se esta fórmula de construcção em *Regie* é mais cara do que a de empreitada geral, o departamento achará uma compensação parcial no facto de lhe custar menos dinheiro; o empreiteiro não tem nunca um credito igual ao do departamento. Emfim, a linha será assim construída em melhores condições, mais séria e mais solidamente.

E' por estes motivos—accrescentaremos é só por estes motivos, que Mr. Noblemaire quer substituir na construcção o elemento oficial á industria particular. Confessamos não ser d'este parecer. Quando se trata de fazer *depressa e bem*, a industria nacional é sem rival. Quando se trata de produzir *lentamente e melhor*, pôde-se então recorrer ás grandes corporações scientificas do Estado. Ora para uma linha de interesse local, fazer *bem*, é o suficiente se ao mesmo tempo se consegue fazel a depressa. E' inutil, para estas linhas o chegar-se á perfeição, que exigem sempre nos seus trabalhos, os engenheiros saídos das grandes escolas do Estado. Os engenheiros departamentaes, da escola de Pontes e Calçadas, querem produzir bem, não tendo a embaraçal-os o cuidado de ver esvaiar-se a caixa que contém o capital destinado aos trabalhos, ou melhor, este receio não os assusta, visto que a caixa do departamento lhe é completamente estranha.

Acompanhamos, por exemplo o auctor na sua critica, quando elle considera mau o facto de se conceder á mesma pessoa a construcção e exploração, por longo espaço de tempo, das linhas de interesse local. E tão verdade é isto, que na practica o concessionario se converte, em parte, em constructor, em quanto apparece um ser moral n'vo que elle encarrega da exploração—a menos que não succeda o contrario, e que o concessionario, considerando a exploração sob um ponto de vista qualquer, eleitoral por exemplo, a reserve para si, e ceda a um outro a obrigação de construir. O principio racional da *divisão do trabalho* assim o exige.

Deve-se, porém, dizer com Mr. Noblemaire que o departamento, na posse d'uma linha construída estaria mais livre para tratar da sua exploração em condições mais convenientes.

Manda a justica que se diga que a questão da exploração é delicada; se o empreiteiro da exploração tem por contracto, uma formula de divisão da receita, muito curta, e não lhe pertencendo as despezas reaes de exploração, fará economias e viverá bem até a epocha das despezas do grande renovamento da via e do material. Se, pelo contrario, a formula é muito larga, o empreiteiro de tracção, que nada ou quasi nada arris-

ca, adquirirá em 90 annos um lucro em detrimento do departamento.

Finalmente as diversas formulas de exploração teem todas para M. Noblemaire o mesmo inconveniente: o de não interessarem o explorador no augmento do *producto liquido*.

Feitas estas criticas o eminent director expõe assim o seu systema:

As linhas seriam construidas pelos departamentos, confiando-se a sua exploração, por um prazo limitado, a pequenas associações locaes que forneceriam o material circulante.

Estas pequenas explorações seriam garantidas com o concurso das grandes companhias, no que diz respeito ás gares communs, etc., da mesma forma que as grandes companhias deveriam, antes de tudo, ajudar o departamento na construcção, trabalhando por sua conta, e dando lhe os materiaes pelo preço do custo. Emfim, renunciando a buscar uma d'estas formulas de exploração, que tão difficult é de estabelecer sem lesar os interesses d'uma das partes em questão, o departamento auctorisaria o seu concessionario a descontar integralmente na receita bruta as suas despezas effectivas de explorações, reservando-se, é claro, o direito de verificá-la exactidão e a necessidade.

O lucro liquido da exploração, isto é a diferença entre a receita e a despesa effectiva, seria para repartir entre o departamento e o empreiteiro, da seguinte maneira por exemplo:

De o a 400 francos de lucro liquido teria o empreiteiro 50 %.

Dos 1 600 francos seguintes pertencer-lhe-hiam 25 %.

De tudo o que excedesse 2.000 francos, 10 %.

O explorado seria assim immediata e constantemente excitado a augmentar o producto liquido, e não teria o receio de se comprometter em despezas uteis, não só porque elles lhe dão um producto igual pelo menos, mas porque fazendo as, augmentaria o producto liquido, de que lhe pertence uma parte.

Pelo seu lado, o departamento, receberia de lucro liquido uma parte limitada principalmente a 50 % de forma a incitar a exploração a crear o mais rapidamente possível um beneficio liquido de exploração; de forma a remunerar por uma lei rasoavel de progressão, o capital empregado no estabelecimento da linha.

Taes são as ideias de M. Noblemaire. N'esta critica geral ousamos afirmar que n'este systema, elle deixou ainda muito menos logar para a iniciativa particular, por isso que lhe deu menos ensejo de ganhar.

Alguns empreiteiros farão empreitadas parciaes de trabalhos, por conta do departamento, mas um verdadeiro empreiteiro de caminhos de ferro não concorre, por certo.

Da mesma forma, para a exploração o systema muito engenhoso e a formula suggestiva, preconisados por M. Noblemaire têm um defeito: estes contractos devem ser de curta duração, isto é, por outros termos—o primeiro empreiteiro de tracção arriscar-se-ha em um negocio indefinido (por que não pode perder, felizmente!) para provocar o primeiro desenvolvimento do tráfego e fazer escola. Em seguida despedil-o-hão para que a exploração passe a um outro que se contentará com um lucro de menos de 10 %, da receita liquida que excede 2.000 francos por kilometro.

Com estas condições ninguem terá maior interesse em provocar a construcção das linhas do que as populações que desejam ser servidas. Toda a iniciativa será limitada á accão de agentes, officiaes departamentaes e locaes, e ás influencias das pretenções eleitoraes e de campanario.

Não é ainda isto talvez o sufficiente, para que se possa acreditar que os projectos das linhas serão convenientemente estudados, sob o duplo ponto de vista da sua utilidade e das necessidades de construcção e exploração.

O que não é bastante para se ter a certeza, de que, uma vez elaborados estes projectos, começarão a ser executados com todo o entusiasmo desejado.

E é por isso que ha 25 annos os caminhos de ferro de interesse local, não tomam o desenvolvimento que se devia desejar.

Georges de Laveleyre.

(Do *Moniteur des Interêts Matériels*).

## Parte Official

Ministerio das obras públicas, commercio e industria

Direcção geral de obras públicas e minas

2.º Repartição—Caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando se com os pareceres dos conselhos superiores do commercio e industria e de agricultura: ha por bem ordenar que na exploração da parte do caminho de ferro da Beira Baixa, comprehendida entre Abrantes e Covilhã, actualmente aberta á circulação, sejam applicadas desde já as tarifas especiaes de grande e pequena velocidade em vigor nas linhas ferreas de leste e norte.

Paço, em 18 de setembro de 1891.—João Ferreira Franco Pinho Castello Branco

Para o director da 2.º direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

## As novas tarifas na linha da Beira Baixa

São as seguintes as tarifas especiaes que ficam sendo applicaveis n'aquella linha em virtude da portaria de 18 de setembro:

### Grande velocidade

N.º 1—Generos frescos, comestiveis etc. (1)

Comprehende 2 paragraphos:

1.º Peixe fresco ou salpicado, sardinha, ostras, mariscos e escabeches.

2.º Aguas naturaes do paiz, arbustos e plantas vivas, aves em cestos ou gaiolas, bebedas gazosas ou refrigerantes, bolachas, biscoitos, bolos, caça viva ou morta, carne fresca, cerveja, doces, flores, fructas verdes, gelo, hortaliças, legumes verdes, leite, manteiga fresca, neve, ovos, pão e queijos frescos.

N.º 4—Metallico, valores e reembolsos. (2)

N.º 5—Logares de luxo, salões e compartimentos reservados. (3)

N.º 6—Telegrammas. (4)

N.º 8—Volumes pequenos até 10 kilogrammas. (5)

N.º 12—Bilhetes de admissão nas gares. (6)

### Pequena velocidade

N.º 1—Diversas mercadorias divididas em 6 séries. (6)

N.º 2—Aguardente, azeite, bebedas fermentadas e refrigerantes, vinagre e vinho. (6)

(1) Vidé o n.º 53 d'esta *Gazeta* de 1 de marzo de 1890.

(2) Idem » 71 de 1 de dezembro de 1890.

(3) » » 46 » 16 » novembro de 1889.

(4) » » 25 » 16 » março de 1889.

(5) » » » » » março de 1891.

(6) » » 42 » 21 » setembro de 1889.

N.º 4 - Materiais inflamáveis, explosivas ou perigosas. <sup>(6)</sup>

### N.º 6—Touros e animaes ferozes por wagon completo.<sup>(4)</sup>

Todas estas tarifas excepto as n.<sup>os</sup> 5, 6 e 12 de grande velocidade, pelos serviços especiais a que são aplicadas, representam uma considerável redução de preços da tarifa geral, à qual até hoje estavam subordinados os transportes dentro da linha da Beira Baixa.

Sem nos determos a detalhar as enormes diferenças de preços que da applicação d'este jogo de tarifas resulta, damos já n'este numero o quadro de distâncias kilometricas, completo entre todas as estações, o que muito servirá para que os nossos assignantes possam calcular a taxa de qualquer remessa.

Os apeadeiros de Mouriscas e Alcaria indicados n'este mappa ainda não estão abertos á exploracão.

## DISTANCIAS KILOMETRICAS ENTRE AS ESTAÇÕES

DA

## BEIRA BAIXA

|                       |     |             |                       |               |        |                  |        |       |          |                  |         |         |               |            |                               |                   |                     |        |                     |            |                |  |  |  |  |  |  |  |
|-----------------------|-----|-------------|-----------------------|---------------|--------|------------------|--------|-------|----------|------------------|---------|---------|---------------|------------|-------------------------------|-------------------|---------------------|--------|---------------------|------------|----------------|--|--|--|--|--|--|--|
| Alferrarede           | 6   | Alferrarede |                       |               |        |                  |        |       |          |                  |         |         |               |            |                               |                   |                     |        |                     |            |                |  |  |  |  |  |  |  |
| Mouriscas (apead.)    | 14  | 8           | Mouriscas (apeadeiro) |               |        |                  |        |       |          |                  |         |         |               |            |                               |                   |                     |        |                     |            |                |  |  |  |  |  |  |  |
| Alvega-Ortiga         | 49  | 44          | 6                     | Alvega-Ortiga |        |                  |        |       |          |                  |         |         |               |            |                               |                   |                     |        |                     |            |                |  |  |  |  |  |  |  |
| Belver                | 28  | 22          | 14                    | 9             | Belver |                  |        |       |          |                  |         |         |               |            |                               |                   |                     |        |                     |            |                |  |  |  |  |  |  |  |
| Barca de Amieira      | 41  | 36          | 28                    | 22            | 14     | Barca de Amieira |        |       |          |                  |         |         |               |            |                               |                   |                     |        |                     |            |                |  |  |  |  |  |  |  |
| Fratel                | 58  | 53          | 45                    | 39            | 34     | 47               | Fratel |       |          |                  |         |         |               |            |                               |                   |                     |        |                     |            |                |  |  |  |  |  |  |  |
| Rodam                 | 64  | 58          | 50                    | 45            | 37     | 23               | 6      | Rodam |          |                  |         |         |               |            |                               |                   |                     |        |                     |            |                |  |  |  |  |  |  |  |
| Sarnadas              | 80  | 75          | 67                    | 61            | 53     | 39               | 22     | 17    | Sarnadas |                  |         |         |               |            |                               |                   |                     |        |                     |            |                |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>C. Branco</b>      | 94  | 89          | 81                    | 75            | 67     | 53               | 36     | 31    | 45       | <b>C. Branco</b> |         |         |               |            |                               |                   |                     |        |                     |            |                |  |  |  |  |  |  |  |
| Alcains               | 107 | 102         | 94                    | 88            | 80     | 66               | 50     | 44    | 28       | 14               | Alcains |         |               |            |                               |                   |                     |        |                     |            |                |  |  |  |  |  |  |  |
| Lardoza               | 115 | 109         | 101                   | 96            | 88     | 74               | 57     | 52    | 35       | 21               | 8       | Lardoza |               |            |                               |                   |                     |        |                     |            |                |  |  |  |  |  |  |  |
| Castello Novo         | 125 | 119         | 111                   | 106           | 97     | 84               | 67     | 61    | 45       | 34               | 18      | 10      | Castello Novo |            |                               |                   |                     |        |                     |            |                |  |  |  |  |  |  |  |
| Alpedrinha            | 129 | 123         | 115                   | 110           | 102    | 88               | 71     | 66    | 49       | 35               | 22      | 15      | 5             | Alpedrinha |                               |                   |                     |        |                     |            |                |  |  |  |  |  |  |  |
| Valle de Prazeres ap. | 133 | 127         | 119                   | 114           | 106    | 92               | 75     | 69    | 53       | 39               | 26      | 18      | 9             | 4          | Valle de Prazeres (apeadeiro) |                   |                     |        |                     |            |                |  |  |  |  |  |  |  |
| Fatella-Penamacôr     | 139 | 134         | 126                   | 120           | 112    | 98               | 81     | 76    | 60       | 46               | 32      | 25      | 15            | 11         | 7                             | Fatella-Penamacôr |                     |        |                     |            |                |  |  |  |  |  |  |  |
| Alcaide (apeadeiro)   | 143 | 138         | 130                   | 124           | 116    | 102              | 85     | 80    | 63       | 49               | 36      | 29      | 19            | 15         | 11                            | 4                 | Alcaide (apeadeiro) |        |                     |            |                |  |  |  |  |  |  |  |
| Fundão                | 148 | 142         | 134                   | 129           | 120    | 107              | 90     | 84    | 68       | 54               | 41      | 33      | 23            | 19         | 15                            | 9                 | 5                   | Fundão |                     |            |                |  |  |  |  |  |  |  |
| Alcaria (apeadeiro)   | 156 | 150         | 142                   | 137           | 128    | 115              | 98     | 92    | 76       | 62               | 49      | 44      | 31            | 27         | 23                            | 17                | 13                  | 8      | Alcaria (apeadeiro) |            |                |  |  |  |  |  |  |  |
| Tortozendo            | 161 | 155         | 147                   | 142           | 133    | 120              | 103    | 97    | 81       | 67               | 54      | 46      | 36            | 32         | 28                            | 22                | 18                  | 13     | 5                   | Tortozendo |                |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Covilhã</b>        | 166 | 160         | 152                   | 147           | 138    | 125              | 108    | 102   | 86       | 72               | 59      | 51      | 44            | 37         | 33                            | 27                | 23                  | 18     | 10                  | 5          | <b>Covilhã</b> |  |  |  |  |  |  |  |

Em quanto ás bases das tarifas especiaes, na impossibilidade de distribuir de novo estas tarifas que (como dizemos nas notas d'este artigo) já foram dadas aos nossos assignantes com diferentes numeros d'esta *Gazeta*, vamos indicar os preços das n.<sup>os</sup> 1 e 4 de grande velocidade, entre todas as estações e á de Abrantes, e adicionando-lhes os preços, que tambem indicamos, d'essa estação a Lisboa ou vice-versa, obter-se-ha o total do preco entre as estacões da Beira e a capital.

Em quanto ás demais tarifas, as mais importantes são as numeros 1 e 2 de pequena velocidade, das quaes, por igual fórmula, daremos os preços no proximo numero.

Entretanto, como não nos é possível, pela quantidade de mercadorias que entram na classificação da 1.<sup>a</sup>, indicar os preços com referência a cada mercadoria, os nossos assignantes poderão consultar-nos sobre a mercadoria e estações de procedencia e destino cujos preços desejem conhecer, e com todo o prazer lhes responderemos.

Bem entendido que este serviço é só para os nossos assignantes.

### *Precos das tarifas de grande velocidade*

| Das estações abaixo<br>a Abrantes<br>ou vice-versa | Tarifa n.º 1, gene-<br>ros frescos, co-<br>mestiveis etc. ca-<br>da 10 kilos. |                          | Tarifa n.º 4 metallico e valores<br>cada 100.000 réis |                  |                  |                   |
|--|---|--------------------------|---|------------------|------------------|-------------------|
|  | § 1.º<br>peixe<br>mariscos<br>etc.  | § 2.º<br>fructas<br>etc. | Até<br>1 conto<br>réis                                | Até<br>25 contos | Até<br>50 contos | Até<br>100 contos |
| Alfarrede.....                                     | 6,70  | 7,60                     |   |                  |                  |                   |
| Alveja Ortiga.....                                 | 12,55   | 15,40                    | 50  | 40               | 30               | 25                |
| Belver.....  | 16,60   | 20,80                    |   |                  |                  |                   |
| Barca da Amieira.....                              | 22,45   | 28,60                    |   |                  |                  |                   |
| Fratel.....  | 30,10   | 38,80                    | 60  | 50               | 40               | 35                |
| Rodam.....   | 32,80   | 42,40                    | 70  | 60               | 50               | 40                |
| Sarnadas.....                                      | 40,00   | 52,00                    | 100   | 80               | 60               | 50                |
| Castello Branco.....                               | 46,30   | 60,40                    |   |                  |                  |                   |
| Alcains.....                                       | 52,15   | 68,20                    |   |                  |                  |                   |
| Lardoza.....                                       | 55,75   | 73,00                    |   |                  |                  |                   |
| Castelo Novo.....                                  | 60,25   | 79,00                    |   |                  |                  |                   |
| Alpedrinha.....                                    | 62,05   | 81,40                    | 150   | 120              | 90               | 75                |
| Valle de Prazeres.....                             | 63,85   | 83,80                    |   |                  |                  |                   |
| Fatella Penamacôr.....                             | 66,55   | 87,40                    |   |                  |                  |                   |
| Alcaide.....                                       | 68,35   | 89,80                    |   |                  |                  |                   |
| Fundão.....  | 70,60   | 92,80                    |   |                  |                  |                   |
| Tortozendo.....                                    | 76,45   | 100,60                   | 200   | 160              | 120              | 100               |
| Covilhã.....                                       | 78,70   | 103,60                   |   |                  |                  |                   |
| Lisboa Central do<br>Rocio.....                    | 63,00   | 85,20                    | 150   | 120              | 90               | 75                |

## Tarifas de transporte

**Tarifa especial numero 2 g. v.** — Esta tarifa differe da de 31 de agosto de 1889, que é destinada a substituir, na devolução gratuita de taras vazias com exclusão das despezas accessorias e do sello, concedida ás remessas de peso superior a 60 kg., e em se lhe acharem incorporadas as disposições dos avisos de additamento de 24 de abril e 11 de maio relativos aos transportes de saccos vazios e de peixe.

A tarifa esp. numero 3 (aguas de Moura) foi annullada e substituida pelo numero 2, da qual pouco ficava diffrendo.

**Tarifa especial numero 8 p. v.** — Esta tarifa applicavel ao transporte de azeite, vinho e vinagre em cascos ou barris differe da que se acha em vigor pela concessão do transporte gratuito das taras vazias procedentes das estações de Lisboa, Barreiro, Setubal, Messines e seguintes até Faro que a ellas regressarem cheias ou que depois de transportadas cheias para aquellas estações, regressarem vazias á estação de procedencia, fazendo-se no primeiro caso um reembolso e no segundo a devolução gratuita.

O prazo para a devolução, já concedida para as estações de Lisboa e Barreiro pela tarifa actual, foi elevado de trinta a sessenta dias.

**Tarifa especial numero 15 p. v.** — Esta tarifa é destinada a baratear o transporte de sal e tornar possivel o da azeitona fresca para centros de fabrico de azeite por processos aperfeiçoados e em larga escala.

Ao minimo de expedição de 500 kg. correspondem os tipos de 14, 12 e 10 réis até 100, 200 ou além de 200 kilómetros, substituindo os de 14, 13 e 12 estipulados na tarifa actual para os mesmos percursos.

Para o minimo da expedição de 5:000 kg. os tipos estabelecidos são 10, 9 e 8 para os percursos indicados.

E' ainda concedida a devolução gratuita dos saccos vazios, com exclusão das despezas accessorias e do sello, ás remessas transportadas por esta tarifa.

O minimo da expedição de 5:000 kg. é obrigatorio para as remessas a granel.

**Aviso de additamento á tarifa especial n.º 6 p. v.** — Este aviso, que publicamos na secção respectiva, relativo ao transporte gratuito de taras vazias, é a consequencia das diversas prescrições sobre este assumpto que figuram nas novas tarifas esp. n.º 2, g. v. e n.º 8 p. v. e tem por fim conservar o beneficio já anteriormente concedido, no aviso de 15 de julho de 1887, ás remessas de bebidas gazosas ou refrigerantes de fabricação nacional, despachadas pela tarifa geral de pequena velocidade.

Parece que vae ser aprovado superiormente para vigorar n'estas linhas um novo jogo de tarifas de grande velocidade que attende por uma forma verdadeiramente bem cuidada ás necessidades do serviço de passageiros.

São as seguintes:

**1.º Bilhetes de ida e volta.** São estabelecidos entre quasi todas as estações da rede, (excepto alguma de inferior importancia,) e Lisboa, Setubal, Evora, Beja e Faro.

A redução é de 20 % para distancias inferiores a 100 kilómetros, 25 % para as comprehendidas entre 100 e 200 kilómetros, e 30 % entre Lisboa, Barreiro e Setubal e para distancias superiores a 200 kilómetros.

**2.º Bilhetes de assignatura.** Serão annuaes, semestraes e trimestraes, havendo ainda bilhetes mensaes entre Lis-

boa, Setubal e as estações intermédias na epocha dos banhos.

O pagamento das assignaturas poderá ser feito em prestações.

Os preços foram baseados nos de identicas tarifas belgas, francesas e portuguezas fixando-se uns médios em relação aos adoptados nas rôdes tomadas para modelo.

**3.º Bilhetes por avença.** Serão fornecidos seguindo-se o sistema austriaco, modificado em parte e melhorado pelas indicações da practica.

Este sistema consiste na compra de um livrete de cheques de diversos valores, que são vendidos por preço inferior ao seu valor nominal e que o passageiro dá em pagamento do seu bilhete, tomando-os a administração por esse valor nominal.

O 1.º livrete comprado tem um abatimento de 25 % e representa um percurso de 3:000 kilómetros, o 2.º, 30 %, o 3.º, 35 % e todos os mais 40 %.

Ha livretes para todas as classes.

**4.º Bilhetes para viagens circulatorias.** Como os das avenças com o abatimento de 30 % para o percurso de 1:000 kilómetros no prazo de um mez.

**5.º Bilhetes collectivos.** Serão fornecidos a 6 réis por passageiro e kilómetro, para percursos inferiores a 100 kilómetros, e a 5 réis para os kilómetros excedentes.

Cada grupo, para ter direito a utilizar esta redução será composto de 10 pessoas pelo menos.

**Substituição de tarifas geraes.** — Foi auctorizada pelo governo a substituição das tarifas geraes applicaveis na linha de Cintra e Torres pelas geraes de Leste e Norte que são as que vigoram em todas as demais linhas da companhia.

No ramal de Cascaes, do qual vao abrir brevemente ao serviço de pequena velocidade as estações de Carcavelos e Cascaes e pena é que não possa succeder o mesmo desde já a Paço d'Arcos e Oeiras, vao tambem vigorar aquellas tarifas e as especiaes em vigor nas outras linhas.

Assim ficam unificadas as tarifas de todas as linhas que a companhia real explora.



## A construcção da Beira Baixa

Depois de dar a descripção da nova linha, o nosso collega *Engenharia e Architectura* consagra algumas justas palavras ao interessante detalhe dos trabalhos executados nos ultimos mezes sob a direcção do distinto engenheiro sr. Vasconcellos Porto. Folgamos de reproduzir esses trechos, porque n'elles se faz inteira justiça ao infatigavel trabalhador e aos que com elle cooperaram para o resultado satisfatorio que presencearam quantos teem percorrido aquella via ferrea.

“Não terminaremos este rapido esboço sem fallarmos da maneira porque foram dirigidos e executados os trabalhos, para a conclusão da linha.

Como dissémos, em 12 d'abril do corrente anno, foi o sr. engenheiro Porto encarregado da conclusão dos trabalhos, estando já n'essa epocha terminadas as obras d'arte e trabalhos de maior importancia, executados sob a habil direcção e alta competencia dos srs. engenheiros Almeida Pinheiro e Poças Leitão. Havia com tudo muito a fazer, e o tempo de que se dispunha para que a linha fosse aberta em agosto era realmente bem pouco.

Foi durante os mezes de junho, julho e agosto, por isso que em abril e maio quasi nada se pôde fazer, devido ao mau estado do tempo, trabalhando-se de dia e de noite sem interrupção, havendo 4:000 homens e 7 machinas em constante serviço na linha, que se conseguiu terminar os trabalhos no prazo marcado.

Durante esses tres mezes foram refeitos completamente 50 kilómetros de via; grande numero de trincheiras foram descarregadas, sendo enorme o volume de terras escavadas e transportadas;

reforçaram-se grande numero d'aterros; foram assentes 20 kilómetros de linha completa, comprendendo duas estações. No espaço de vinte dias pouco mais ou menos, foram construídas as fundações e montada uma ponte gyrante de 14<sup>m</sup>,0 de diâmetro. Na estação da Covilhã assentaram-se todas as linhas baterias de placas etc., e a 30 de julho chegava a primeira máquina a essa estação. Foram abertos poços nas estações da Ortiga, Amieira, Fratel, Sarnadas, Castello Branco, Lardosa, Alpedrinha, Fundão e Covilhã e alguns com mais de 20<sup>m</sup>,0 em rocha. No Fratel além da abertura do poço, foi perfurada igualmente em rocha uma extensa galeria, à qual se seguiu a abertura de uma valla de 100<sup>m</sup>,0 d'extensão, com 6<sup>m</sup>,0 de altura.

Fizeram-se importantes drenagens em Villa Velha de Rodam. Foram montados oito reservatórios, as gruas de todas as estações e canalização correspondente, os discos de signaes e indicadores eléctricos, etc.

Todos estes trabalhos, que indicamos apenas a título de curiosidade, não podem por forma alguma dar idéa da extraordinaria somma de trabalho produzida durante esse curto espaço de tempo. Para se obter este resultado foi posta à prova toda a dedicação, energia e força de vontade, de que dispõe o engenheiro chefe da construcção. A forma porque foram montados e dirigidos os trabalhos; a rapidez com que se executaram as obras de maior circunstância; a constante actividade, desenvolvida de dia e de noite em toda a linha; a forma porque de momento eram tomadas as mais importantes resoluções; mostram bem que o sr. Vasconcellos Porto possue em subido grau as qualidades indispensaveis a caracterisarem o engenheiro distinto que já é, e que honra com o seu nome, ligando a obras de grande importancia que julgamos inutil citar, a ilustre corporação a que pertence.

Teve o sr. Porto por valiosíssimos auxiliares os engenheiros Thomaz Malheiro e Arnaud de Menezes, chefes de divisão. A sua muita competencia e incançavel zelo; a extraordinaria actividade que desenvolveram na direcção dos trabalhos, levando a dedicação ao ponto de sacrificarem as proprias horas de descanso, para poderem acudir de momento a toda a parte em que era indispensável a sua presença, se deve em grande parte o magnifico resultado que se obteve.

O sr. Malheiro é hoje chefe da divisão de via e obras da linha, con'nuando o sr. Arnaud á testa dos trabalhos de construcção entre a Covilhã e Guarda.

Entre os que mais se distinguiram, não podemos deixar de mencionar o sr. conductor Mello Borges que, pela sua muita aptidão e excepcional actividade, foi dos que melhor cooperaram para a realização d'este bello *tour de force*.

Terminando, cumpre-nos fazer notar a justiça que presidiu às nomeações, para os cargos de chefes e sub chefes de secção de via e obras, na linha aberta à exploração, tendo sido escolhidos para exercerem esses cargos a maior parte d'aqueles que, pela sua dedicação nos trabalhos de construcção, se tornaram merecedores dessa recompensa. Felicitamos por isso a digna administração da Companhia Real.

C. B.

## Os sinistros em caminhos de ferro

Agora que o nosso paiz, apesar de que, felizmente, em proporções muito pequenas, veiu tambem figurar no longo rol dos desastres nas vias ferreas que parecem nuvem de tempestade que vae por todo o mundo espalhando os seus horrores, vem a propósito a lista que procurámos reunir de todas as catastrophes desde a já celebre queda da ponte de Moenchenstein, na Suissa, em 14 de junho, até à noite de 29 de setembro, em que fechamos esta notícia.

Este longo rosario de desgraças deve ter mais efeito do que o da simples curiosidade estatística que tivemos; deve servir de estudo das multiplices causas que isoladamente produziram igual ou parecido efeito, e n'este sentido são interessados governos e direcções das companhias, pessoal e público viajante; todos devem cooperar para que pare a vertiginosa revolução d'esta roda que leva já preso ás suas infernaes engrenagens não pequeno numero de cadáveres.

Umas das prevenções, das mais pequenas, por certo, mas sem duvida das mais indispensaveis, porque ataca um abuso inveterado, mais do que em parte alguma em Portugal e Espanha, é acabar com o intoleravel

sistema dos passageiros pôrem grandes mallas, pesadas, chapeadas de metal até, na rede das carruagens.

D'este abuso resulta que, ao mais pequeno choque, ao menor solavanco, um descarrilamento ou uma colisão de dois trens de que nem os passageiros ás vezes se aperceberiam, as mallas caem sobre elles, produzindo ferimentos e até mortes.

*Nas rédes das carruagens só devem pôr-se objectos leves e pouco resistentes como pequenos saccos, mantas, chapeleiras de cartão, etc.*

Um passageiro do comboio que chocou com outro, na Praia, na noite de 27, declarou que a malla, de angulos forrados que levava na rede, pesava 60 kilos! Salvaram-se os que iam no compartimento porque ella, felizmente não saiu do seu lugar. Mas sahiram outras que feriram duas senhoras e um cavalheiro nas faces.

Voltando á nossa estatística, aponta ella os seguintes 67 desastres, em 107 dias:

Junho, 14—Moenchenstein (Suissa), queda d'uma ponte; 73 mortes, 131 feridos.

16—Iowa (America do Norte), queda de um comboio nas gargantas do Coon; 2 mortes, 30 feridos.

17—Kreuznach (Alemanha), descarrilamento; prejuizos materiaes.

21—Long-Swilly (Inglaterra), choque; 2 mortes, 53 feridos.

22—Dower (America do Norte), descarrilamento; 1 morte, 51 feridos.

23—Chatham (Inglaterra), choque; 23 feridos.

Julho, 2—Nesquehoming (New-York), explosão d'uma locomotiva; 4 mortes.

3—Ravenna (Italia), incendio de um comboio; 19 mortes, 12 feridos.

4—Kanawha Michigan (Virginia de Oeste), queda de um viaducto; 14 mortes, 58 feridos.

*Id.*—Fogelsheim (Baviera), descarrilamento; 1 morte, 19 feridos.

6—Salford (Inglaterra), choque; 1 morte, 17 feridos.

9—Heine (Hollanda), descarrilamento; 2 feridos.

12—Estação Norte de Paris, choque; 2 mortes, 7 feridos.

13—Asfren (Colorado), choque; 13 mortes, 8 feridos.

14—Haaven (Hollanda), descarrilamento; 71 feridos.

16—Najac (França), descarrilamento; 3 feridos.

*Id.*—Fort Scott (Kansas), choque; 10 feridos.

17—Perth (Inglaterra), descarrilamento; 9 feridos.

18—Bissellen (Alemanha), descarrilamento, 12 feridos.

*Id.*—Manchester (Inglaterra), queda de um comboio da ponte; 11 mortes, 39 feridos.

19—Charmires (Bélgica), choque; 7 feridos.

23—Pressburg (Hungria), descarrilamento; 10 mortes, 31 feridos.

24—Amélie-les-Bains (França), queda das travessas d'uma ponte; 1 morte, 2 feridos.

25—New York, choque; 3 mortes, 5 feridos.

26—Pont de la Deuille (França), choque; 2 feridos.

26—Charlottenburg (Alemanha), descarrilamento 3 mortes, 27 feridos.

*Id.*—Estação de Saint-Mandé (França), choque; 53 mortos, 121 feridos.

27—Calais (França), choque na estação, prejuizos materiaes.

29—Thorn (Alemanha), descarrilamento, 11 feridos.

31—Weissenburg (Alemanha), choque de máquinas, 4 feridos.

1.<sup>o</sup> de agosto.—Dirinon (França), descarrilamento 1 morte, 1 ferido.

2—Alzon (França), descarrilamento na estação, 1 ferido.

3—Scarborough (Inglaterra), choque, 15 feridos.

5—Le Bourget (França), descarrilamento, prejuizos materiaes.

6—Siracusa (Estado de New York), choque, 10 mortos e 10 feridos.

Id.—Ogensburg (New York), choque, 4 mortos e 20 feridos.

7—Pittsburg (Estados Unidos), choque, 2 mortos.

8—Davidstadt (Russia), choque, 2 mortos e 51 feridos.

11—Metz (Allemanha), descarrilamento, prejuizos materiaes.

12—Ostrecourt (França), choque, idem, idem.

13—Épinal (França), idem, idem.

14—Estação de Este em Paris, idem, idem.

15—Saint-Sulpice (França), idem, idem.

Id.—Anhalt (Allemanha), descarrilamento, 11 feridos.

Id.—Pont Pridd, choque, 6 feridos.

Id.—Estação de Oeste de Paris, descarrilamento, prejuizos materiaes.

16—Hadersdorf (Austria), descarrilamento, 5 feridos.

Id.—Caen (França), descarrilamento, prejuizos materiaes.

Id.—Bienne (Suissa), idem, idem.

Id.—Limoges (França), choque, idem, idem.

Id.—Holghead (Inglaterra), descarrilamento, 7 feridos.

17—Catastrophe de Zollikofen, choque, 18 mortos e 21 feridos.

Id.—Annemasse (Suissa), explosão de tubos de vapor, 8 feridos.

Id.—Varése (Italia), descarrilamento, 2 mortos e 2 feridos.

19—Bologna (Italia), choque, 3 feridos.

23—Fourmies (França), 1 ferido.

24—Praga (Bohemia), choque en Bubentsch, 8 feridos.

25—Estação do Norte de Paris, descarrilamento, prejuizos materiaes.

Id.—Ponte de Saint-Cloud (França), descarrilamento, idem, idem.

26—Privas (idem), idem, 6 feridos.

28—Statesville (Carolina do Norte), queda de um comboio ao rio Catawba, 80 pés; 36 mortes e 68 feridos.

31—Zurich (Suissa), choque, 11 feridos.

22 de setembro—Wolbrau (Allemanha, fronteira russa), choque, 10 mortos e 35 feridos.

24—Burgos (Hespanha), choque, 15 mortos e 26 feridos.

25—Zelienople (Pensilvania), choque, 9 mortos, 20 feridos.

27—Praia (Portugal), choque, 1 ferido.

28—Moncada (Hespanha) choque; 3 mortes, 5 feridos.

E já que tratamos de estatística, para nos reanimar da leitura d'este triste sudario, temos um interessante artigo de um dos ultimos numeros da *Nature*, em que n'um curioso estudo ácerca dos accidentes nos caminhos de ferro Mr. Bellet nos prova que as estatísticas relativas aos sinistros em França, de 1875 a 1888, mostram que, mesmo quando se deram catastrophes como estas ultimas,—em todas as linhas francesas, nunca morreu em um anno mais de 1 passageiro por 8.900.000 transportados; os feridos estão na proporção de 1 para 795.000 passageiros.

Nos annos ordinarios a proporção dos mortos desce muitas vezes a 1 por 36.000:000 pessoas transportadas

como em 1886, ou mesmo a 1 por 106.000:000, como em 1884. Alguns annos tem havido, como por exemplo em 1882 e 1885, em que se não deu uma só morte em resultado de sinistros em caminhos de ferro.

A proporção dos feridos tem descido por vezes a 1 passageiro por 1.730:000 transportados, como em 1886, ou a 1 por 3.640:000, como em 1885.

Nos Estados Unidos, durante o anno de 1888, produziram-se 1.935 accidentes, morrendo 168 passageiros e ficando feridos 1.012, o que dá 1 passageiro morto por 2.740:000.

Como se vê, em nada se compara com a da França, esta proporção.

Em Inglaterra, em 1874 e em 1879, a proporção funebre é de 1 por 5.000:000 passageiros e a de feridos por 7.000:000, isto porem, são duas excepções; nos ultimos annos a proporção tem variado de 1 por 22 milhões, até (em 1885) por 116 milhões de passageiros. O numero dos feridos está na proporção de 1 por 800:000 até 1.100:000, tendo sido em 1886, de 1 por 6.000:000.

## Receitas e movimento da Companhia Real

Foi de 1:745 contos o rendimento definitivo das linhas d'esta companhia até fim de julho do corrente anno repartido pela seguinte fórmula em que daremos a comparação com eguaes 7 meses de 1890:

|   | 1891           | 1890           |
|---|----------------|----------------|
| Leste e Norte.....                        | 1.379.421\$918 | 1.328.946\$849 |
| Ramal de Caceres...                       | 31.210\$156    | 30.221\$094    |
| » Coimbra...                              | 7.806\$022     | 6.718\$553     |
| Cintra-Torres .....                       | 157.770\$200   | 151.127\$684   |
| Urbana.....                               | 19.822\$737    | 7.808\$249     |
| Ramal de Cintura...                       | 7.222\$820     | 9.885\$523     |
| » Cascaes...                              | 34.107\$772    | 25.405\$929    |
| Total das linhas não subsidiadas.....     | 1.637.361\$625 | 1.560.113\$881 |
| Torres-Figueira-Alfarellos, subsidiada... | 107.877\$755   | 106.804\$801   |
| Total geral.....                          | 1.745.239\$380 | 1.666.918\$682 |

A mais em 1891 78.320\$698 ou seja um aumento de 4,50 % no anno corrente.

Durante este periodo transportaram-se em 1891 Passageiros, numero..... 1.839.808 Mercadorias, toneladas..... 887.462 e em 1890

Passageiros, numero..... 1.819.665 Mercadorias, toneladas..... 515.713

O aumento de passageiros é de mais de 10 mil; o de mercadorias quasi 372 mil toneladas.

O aumento em passageiros foi nas linhas do Norte e Leste (24.000) e na Urbana, aberta á exploração só durante 2 d'estes 7 meses do anno passado, e 1000 no ramal de Caceres.

Em todas as demais houve diminuição.

Em mercadorias houve um enorme aumento de 338.000 toneladas em Cintra-Torres e de 43.000 em Torres-Alfarellos.

## O nosso credito

Um jornal inglez, interessado nos manejos bolsistas contra o credito do nosso paiz, inventou a noticia que o tribunal suíço déra já sentença sobre a nossa questão de Lourenço Marques, condenando-nos em 6:000 contos de indemnisação aos representantes de Mac-Murdo.

Um jornal do Porto apressou-se, sem conhecimento da causa nem desejos de o ter, a transmittir a indigna mentira aos seus leitores, quando ninguem ha em Portugal que saiba ler, a quem seja lícito ignorar que *nem sequer o tribunal arbitral ainda regulou a forma do processo!*

Revulta-nos que no estrangeiro se use assim descaradamente da mentira para se atacar infamemente o nosso credito, mas revulta-nos mais ainda que «entre portugueses», justificando a phrase do nosso grande poeta, haja algumas vezes quem para os seus fins politicos especule com o credito do paiz, ajudando inconscientemente, seja, aquelles manejos.

## Carteira dos Accionistas

### Amortisamento de obrigações

Sorteio de obrigações que teem de ser amortisadas no dia 1 de outubro proximo

Fundo de 4 1/2 por cento por decreto de 13 de agosto de 1888  
 2:071 a 2:080 - 4:241 a 4:250 - 4:251 a 4:260 - 4:271 a 4:280 -  
 4:301 a 4:310 - 4:371 a 4:380 - 4:431 a 4:440 - 17:681 a 17:690 -  
 17:691 a 17:700 - 20:051 a 20:060 - 20:541 a 20:550 - 23:051 a 23:060 -  
 27:101 a 27:110 - 117:951 a 117:960 - 119:881 a 119:890 - 121:321 a  
 121:330 - 124:621 a 124:630 - 124:881 a 124:890 - 133:391 a  
 133:400 - 133:421 a 133:430 - 133:611 a 133:620 - 43:411 a 143:420 -  
 162:531 a 162:540 - 187:991 a 188:000 - 213:871 a 213:880 -  
 224:121 a 224:130 - 318:561 a 318:570 - 336:601 a 336:610 - 346:941 a  
 346:950 - 355:531 a 355:540 - 365:441 a 365:450 - 377:411 a 377:420 -  
 380:351 a 380:360 - 383:841 a 383:850 - 383:851 a 383:860 -  
 387:701 a 387:710. — Total 360.

Fundo de 4 1/2 por cento por decreto de 26 de dezembro de 1888  
 395:291 a 395:300 - 399:821 a 399:830 - 407:862 a 407:870. — Total 30.

Fundo de 4 1/2 por cento por decreto de 8 de fevereiro de 1891  
 518:981 a 518:990 - 521:901 a 521:990 - 531:861 a 531:870 -  
 533:321 a 533:330 - 561:891 a 561:900 - 588:551 a 588:560 - 601:441 a  
 601:450 - 605:821 a 605:830 - 624:311 a 624:320 - 649:431 a  
 649:440 - 662:021 a 662:030 - 667:051 a 667:060 - 670:751 a 670:760 -  
 673:971 a 673:980 - 692:801 a 692:810 - 703:301 a 703:310 -  
 708:051 a 708:060 - 715:081 a 715:090 - 727:341 a 727:350 - 737:611 a  
 737:620 - 738:221 a 738:230 - 748:351 a 748:360 - 749:301 a 749:310 -  
 789:881 a 789:890 - 798:011 a 798:020 - 801:811 a 801:820 -  
 804:321 a 804:330 - 806:231 a 806:240 - 821:711 a 821:720 - 841:931 a  
 841:940 - 843:821 a 843:830 - 847:841 a 847:850 - 857:901 a 857:910 -  
 871:261 a 871:270 - 873:021 a 873:030 - 877:411 a 877:420 - 881:711 a  
 881:720 - 912:831 a 912:840. — Total 380.

Fundo de 4 1/2 por cento por decreto de 9 de maio de 1889  
 920:076 a 920:080. — Total 5.

Fundo de 4 1/2 por cento por decreto de 7 de novembro de 1889  
 930:682 a 930:690 - 930:691 a 930:700 - 961:801 a 961:810 -  
 971:251 a 971:260 - 972:261 a 972:270. — Total 50.

Fundo de 4 por cento por decreto de 28 de março de 1890  
 71 a 80 - 81 a 90 - 4:221 a 4:250 - 10:311 a 10:320 - 17:981 a  
 17:990 - 19:231 a 19:240 - 21:221 a 21:230 - 36:731 a 36:740 - 42:191 a  
 42:200 - 66:391 a 66:400 - 75:711 a 75:720 - 120:321 a 130:330 -  
 121:761 a 121:770 - 121:771 a 121:780. — Total 140.

As mencionadas obrigações serão pagas no citado dia 1 de outubro proximo, cessando desde a mesma data o vencimento do respectivo juro, e effectuando-se o pagamento com as formalidades prescritas pela direcção geral da dívida publica.

## Boletim financeiro

Lisboa, 30 setembro.

Apezar do sincero desejo que teríamos de noticiar uma modificação semanal a nossa situação económica e financeira é certo que ainda resta ver só podermos informar, um profundo desgosto

to, que a campanha de descredito aberta no estrangeiro contra Portugal continua imperturbável na sua obra demolidora, mantendo em sobresalto as praças estrangeiras, despresando os nossos fundos e creando-nos embaraços cujos resultados que mais se evidenciam dentro ou fóra do paiz. A questão monetária, essa, graças à solicitude e ao trabalho do governo e às boas disposições do paiz, entrou n'uma phase tanto quanto possível desafogada, realisando-se sem maior dificuldade as transacções indispensaveis á normalidade da nossa vida commercial. Annuncia-se para hoje o começo do resgate da primeira emissão das cedulas de cobre, actuando-se consideravelmente a produção da moeda. Desde 1 d'agosto de 1890 até 31 de julho de 1891 cunhou a Casa da Moeda 2:911 contos de réis, sendo 190 contos em ouro, 2:614 em prata (moedas de 500 réis), 10 contos (moedas de 200 réis) e 97 contos (moedas de 100 réis). A circulação em 1 d'agosto de 1890 era de 12:000 contos de réis. Em 31 de julho de 1891 tinha-se elevado a 15:121 contos (incluindo 400 contos em francos importados de França).

\*

Foram publicadas as contas do tesouro referentes ao anno económico de 1890-91. O resumo de todas essas contas comparadas com identicas do anno anterior é o seguinte, em contos de réis. Das receitas vão excluidas as que representam recursos provenientes do credito.

| Receitas arrecadadas: | 89 90  | 90-91  | Diff. de |
|-----------------------|--------|--------|----------|
| Ordinarias.....       | 38:385 | 38:583 | + 198    |
| Extraordinarias.....  | 175    | 76     | - 99     |
|                       | 38:560 | 38:659 | + 99     |
| =====                 | =====  | =====  | =====    |
| Despesas pagas:       |        |        |          |
| Ordinarias.....       | 39:903 | 39:463 | - 440    |
| Extraordinarias.....  | 10:959 | 8:295  | - 2:664  |
|                       | 50:862 | 47:758 | - 3:194  |
| Deficit.....          | 12:302 | 9:099  | - 3:203  |

Vêmos assim que as receitas subiram 99 contos, mas os pagamentos diminuiram 3:104 contos—de sorte que o desequilíbrio n'essas contas e cofres desceu mais de um quarto do que era no anno anterior.

O exame d'essas contas mostra mais que na receita ordinaria falta a do tabaco (maio e junho), que nos termos do respectivo contracto só devia entrar findo o primeiro trimestre. Essa receita é de 708 contos, vencida, certa, mas que só foi escripturada no actual anno económico, e junta ás quantias cobradas pelo orçamento ordinario, mosfra que nos 12 meses no continente e nos primeiros 7 meses nos demais cofres, as receitas dos orçamentos ordinarios chegaram para as despesas dos orçamentos da mesma natureza.

A despesa extraordinaria desceu 2:664 contos e ainda n'ella se comprehendem, além de verbas que podem ou devem ser suprimidas, outras que teem de ser reduzidas, pelo menos, á metade. e ainda outras que se não repetem, taes são despesas extraordinarias de saude 435 contos; construção do caminho de ferro de Lourenço Marques 499 contos; expedições a Moçambique 122 contos ou, total, 1:053 contos.

Assim com os 708 contos do tabaco e a cessação, pelo menos, d'estas ultimas despesas, o aumento das receitas proprias do tesouro, nas contas a que nos referimos, seria de 807 contos; e o que não é exagerado, e só apenas metade do que foi computado que produziria o imposto de 6 por cento, que apesar de vigorar só em 11 meses do anno e não ter sido applicado a maior parte dos direitos aduaneiros, porque largos despachos se fizeram antecipados, só no continente produziu 1:142 contos—; as despesas ficaram menores 4:157 contos, isto é reduzidas a duas terças partes do que foram em 1889-1890.

Teríamos assim, pois, o deficit em 12 meses no continente e 7 nos demais cofres diminuido de 12:302 contos a 7:338 contos. Reduzidas ainda á metade, pelo menos, as restantes despesas extraordinarias, o deficit não passaria de trez mil e seiscentos a trez mil e setecentos contos.

Na quinzena finda a situação na bolsa de Lisboa não se modificou por uma maior actividade. O cheque sobre Londres regulou entre 44 1/4 e 44 1/8. As inscrições (ass.) venderam-se entre 46,50 e 47,20. As de coupon regularam entre 46,30 e 46,60. Os titulos da dívida externa regularam entre 46,15 46,85. Os fundos portugueses ficaram hoje em Londres 36,50.

J. F.

## Cotações dos titulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e Estrangeiro

| BOLSAS          | TITULOS                               | 1891 — SETEMBRO — DIAS |        |        |        |        |       |        |        |        |       |        |        |     |
|-----------------|---------------------------------------|------------------------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|-----|
|                 |                                       | 16                     | 17     | 18     | 19     | 21     | 22    | 23     | 24     | 25     | 26    | 28     | 29     | 30  |
| Lisboa . . .    | ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .    | 30.000                 | —      | —      | —      | —      | —     | —      | 29.000 | 29.000 | —     | —      | 28.000 | —   |
|                 | “ Ascensores mechanicos . . .         | —                      | —      | —      | —      | —      | —     | —      | —      | —      | —     | —      | —      | —   |
|                 | OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .    | —                      | —      | —      | —      | —      | —     | —      | —      | —      | —     | —      | —      | —   |
|                 | “ Nacional . . .                      | —                      | —      | —      | —      | —      | —     | —      | —      | —      | —     | —      | —      | —   |
|                 | “ Atravez d'Africa . . .              | —                      | 65.000 | —      | —      | —      | —     | —      | 65.000 | —      | —     | —      | 65.000 | —   |
| Paris . . . .   | ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .    | 130                    | 423.75 | 427.50 | 421.25 | 425    | 425   | 425    | 428    | 426    | 420   | 420    | 418    | 418 |
|                 | “ Madrid-Caceres-Portugal . . .       | 437                    | 433    | 430    | 420    | —      | 430   | 430    | —      | —      | 430   | —      | 425    | —   |
|                 | “ Norte de Hespanha . . .             | 299                    | 298    | 298    | 295    | 295    | —     | 295    | 293    | 293    | 292   | 293    | 293    | 292 |
|                 | “ Madrid-Zaragoza-Alicante . . .      | —                      | —      | —      | —      | —      | —     | —      | —      | —      | —     | —      | —      | —   |
|                 | “ Andaluzes . . .                     | —                      | —      | —      | —      | —      | —     | —      | —      | —      | —     | —      | —      | —   |
|                 | OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .    | 484                    | 487    | 487    | 486.50 | 482.75 | 483   | 484    | 482    | 472.50 | 465   | 462.50 | 457.50 | —   |
|                 | “ Madrid-Caceres-Portugal . . .       | 203                    | 203    | 203    | 200    | 200    | 190   | 199.50 | 193    | 190    | 170   | 165    | 170    | —   |
|                 | “ Norte Hespanha, 4.ª hypotheca . . . | —                      | —      | —      | —      | —      | —     | —      | —      | —      | —     | —      | —      | —   |
|                 | “ Atravez d'Africa . . .              | —                      | —      | —      | —      | —      | —     | —      | —      | —      | —     | —      | —      | —   |
| Londres . . .   | “ C.ª da Beira Alta . . .             | —                      | —      | —      | —      | —      | —     | —      | —      | —      | —     | —      | —      | —   |
| Amsterd. . .    | “ Atravez d'Africa . . .              | 60                     | 60     | 60     | 58     | 53.75  | 54.50 | 54.50  | 54.50  | 54.50  | 54.50 | 56.50  | 57     | 57  |
| Bruxellas . . . | “ Atravez d'Africa . . .              | 64                     | 64     | 64     | 64     | 64     | 64    | 64     | 64     | 64     | 64    | 64     | —      | —   |

## Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

| Linhas         | Periodo de exploração                      | RECEITAS NO PERÍODO |                |                            |                          |                            |                              | DESDE 1 DE JANEIRO               |                                  |                            |              |              |              | Observações   |          |
|----------------|--|---------------------|----------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------|--------------|--------------|--------------|---|----------|
|                |  | 1891                |                |                            | 1890                     |                            |                              | Totaes                           |                                  |                            | 1891         |              |              |   |          |
|                |  | Kil.                | Totaes         | Kilo metri- cas            | Kil.                     | Totaes                     | Kilo metri- cas              | 1891                             | 1890                             | 1891                       | 1890         | 1891         | 1890         |   |          |
| COMPANHIA REAL | Antiga rede e nova não garantida (1) . . . | 27 2 de a 3 9       | 689 689        | Réis 70.003:750 66.739:640 | Réis 104:602 96:864      | Réis 74.870:760 68.509:540 | Réis 104:342 99:433          | Réis 1.881.395:030 1.948.494:670 | Réis 4.832.231:460 4.320.741:000 | Réis 29.309:570 27.483:670 | Réis — —     | Réis — —     | Réis — —     | (1) Compre- hende as li- nhas de Les- te e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra e as da nova rede Cintra-Tor- res, ramal de Cintura, ur- bana e Cas- caes. |          |
|                | Nova rede garantida (2) . . .              | 27 2 de a 3 9       | 168 7.404:000  | Réis 33:750 44:072         | Réis 7.300:000 7.300:000 | Réis 43:452 43:452         | Réis 425.356:000 432.760:000 | Réis 418.274:000 425.574:000     | Réis 7.082:000 7.186:000         | Réis — —                   | Réis — —     | Réis — —     | Réis — —     | Réis — —  |          |
|                | Sul e Sueste . . .                         | 27 2 de a 3 9       | 475 340        | Réis 47.943:450 47.943:450 | Réis 37:771 37:771       | Réis 45.610:440 45.610:440 | Réis 32:863 32:863           | Réis 476.164:090 476.164:090     | Réis 438.704:625 438.704:625     | Réis 37.459:465 37.459:465 | Réis — —     | Réis — —     | Réis — —     | Réis — —  |          |
|                | Minho e Douro . . .                        | — — — —             | — — — —        | Réis — — — —               | Réis — — — —             | Réis — — — —               | Réis — — — —                 | Réis — — — —                     | Réis — — — —                     | Réis — — — —               | Réis — — — — | Réis — — — — | Réis — — — — | Réis — — — —  |          |
|                | Beira Alta . . .                           | 20 26 de a 20 26    | 253 6.497:449  | Réis 24:495 253            | Réis 7.961:069 7.961:069 | Réis 31:466 31:466         | Réis 204.586:462 204.586:462 | Réis 227.716:658 227.716:658     | Réis — —                         | Réis 23.129:996 23.129:996 | Réis — —     | Réis — —     | Réis — —     | Réis — —  |          |
|                | Nacional (Mirandella e Vizeu) . . .        | — — — —             | 105            | Réis — — — —               | Réis — — — —             | Réis — — — —               | Réis — — — —                 | Réis — — — —                     | Réis — — — —                     | Réis — — — —               | Réis — — — — | Réis — — — — | Réis — — — — | Réis — — — —  |          |
|                | Guimarães . . .                            | 16 22 de a 23 29    | 31 4           | Réis 1.629:835 4.574:370   | Réis 47.936 46.305       | Réis 4.406:470 4.463:250   | Réis 41:357 43:036           | Réis 33.897:838 35.472:208       | Réis 30.924:529 32.387:775       | Réis 2.973:343 3.084:453   | Réis — —     | Réis — —     | Réis — —     | Réis — —  | Réis — — |
|                | Norte de Hespanha . . .                    | 2 8 de a 9 15       | 2803 P         | Réis 1.579:230 P           | Réis 563 563             | Réis 2803 P 4.541:352      | Réis 340                     | Réis 48.756:409 48.756:409       | Réis 43.704:072 43.704:072       | Réis 3.055:337 3.417:982   | Réis — —     | Réis — —     | Réis — —     | Réis — —  | Réis — — |
|                | Madrid—Zaragoza—Alicante . . .             | 27 2 de a 3 9       | 2672 1.019:855 | Réis 376 382               | Réis 930:455 934:806     | Réis 348 337               | Réis 36.611:485 37.634:340   | Réis 35.698:387 36.653:494       | Réis 943:098 978:446             | Réis — —                   | Réis — —     | Réis — —     | Réis — —     | Réis — —  | Réis — — |
|                | Andaluzes . . .                            | 27 2 de a 3 9       | 894            | Réis 312:416 312:915       | Réis 383 350             | Réis 994:661 993:224       | Réis 393 339                 | Réis 9.396:394 9.709:309         | Réis 9.229:670 9.532:885         | Réis 466:724 476:444       | Réis — —     | Réis — —     | Réis — —     | Réis — —  | Réis — — |
|                | Zafra a Huelva . . .                       | 21 31 de a 4 10     | 460 366:878    | Réis 783 797               | Réis 460 344:725         | Réis 653 684               | Réis 7.775:370 8.442:248     | Réis 7.454:360 7.769:086         | Réis 324:040 373:462             | Réis — —                   | Réis — —     | Réis — —     | Réis — —     | Réis — —  | Réis — — |
|                | Almansa—Valencia—Tarragona . . .           | 2 9 de a — —        | 180            | Réis 52:306                | Réis 290                 | Réis 480                   | Réis 51:425                  | Réis 4.393:560                   | Réis 4.581:048                   | Réis 42:544                | Réis — —     | Réis — —     | Réis — —     | Réis — —  | Réis — — |

## PATENTES DE INVENÇÃO

**Pedro Antonio Barreto.**—Calabres de fio de ferro para substituição de calabres de piaçaba nas noras e para substituir os alcatruzes de barro por vasilhas de ferro pintado e azincado—10 anos.

**Richard Clarkson Scott.**—Aperfeiçoamentos no fabrico ou no modo de dar forma ao sabão—1 anno.

**Louis Cobaert.**—Sistema de seccar mechanicamente os phosphoros preparados nos caixilhos—1 anno.

**Anthony Harris.**—Aperfeiçoamentos no machinismo para jogar jogos de sorte e para accionar outros divertimentos ou passatempos—1 anno.

**Julius Alexander Nicolay Rasmussen.**—Pá com cabo extensivo que pôde servir de suporte para espingardas—5 anos

**Doutor Louis Veigert.**—Líquido excitante para elementos galvanicos—1 anno.

**Thomás Sturgis.**—Aperfeiçoamentos nos apparelhos eletricos com os quaes se pôde fazer a chamada de qualquer estação que se deseja de uma serie de estações embora haja um unico fio entre elles—5 annos.

**Herbert Lindley e Thomas Browett**,—Melhoramentos nas machinas motoras alimentadas por hydro-carbone liquido—10 annos.

**João Nunes de Almeida**,—Novo processo de fabrico do oleo de meimendo terebentina lo composto—15 annos.

**Fortunato Gil Dias Pereira**,—Medicamento destinado á cura da morphea (lepra) e outras molestias com ella ligadas, denominado «unguento Gil»—5 annos.

**Fortunato Gil Dias Pereira**,—Medicamento destinado á cura da morphea (lepra) e outras molestias com elles ligadas, denominado «depurativo Gil»—5 annos.

**João Francisco Luiz Vintenon**,—Apparelho denominado «saturador aerium»—5 annos.

**The caustic soda and chlorine syndicate limited**, com séde em Londres,—Aperfeiçoamentos no fabrico ou producção de chloro ou de soda caustica, bem como dos respectivos apparelhos—5 annos.

**François Timmermans**,—Aperfeiçoamentos nas torres girantes com ou sem eclipse—3 annos.

**Bogdan Hoff**,—Apparelho universal de rectificação para fabricar productos chimicos, tecnologicos, liquidos perfeitamente puros mediante uma só rectificação. (Prorrogação)—3 annos.

**Alexander Stanley Elmore**,—Aperfeiçoamentos no processo da producção de zinco no estado metalico por meio da electrolyse, graças aos quaes o zinco é obtido puro e compacto—15 annos.

Patentes de invenção caducadas nos mezes de junho e julho de 1891

**A. E. Tavernier**,—Novo processo de fabricação de fios fletados,—1 de junho de 1881.

**Joseph George Rollason e Felix M. Ilvenna**,—Apparelho denominado «trouser-stretcher» esticador para fato,—10 de junho de 1886.

**Ernesto Victor Wagner**,—Augmento, melhoramento e igualdade da sonoridade em toda a extensão do piano—18 de junho de 1886.

**George Phillips**,—Sistema aperfeiçoado de revestimento de peças de madeira que estejam expostas ao tempo,—18 de junho de 1890.

**Charles Clamond**,—Processo de producção de luz branca e intensa—28 de julho de 1886.

**Frédéric Coblyn**,—Apparelho de ligação do carril Vignole sobre as travessas de metal—5 de julho de 1888.

**August Schonemann**,—Apparelho para matar aves,—3 de julho de 1890.

**Anton Svejkovsky e Hermann Studt**,—Processo para produzir na madeira, por meio de prensas, arabescos e outras decorações,—3 de julho de 1890.

**I. Pontius**,—Depósito para petroleo, com machinismo de segurança,—18 de julho de 1890.

**Charles Muré e August Schreiber**,—Novo sobre cripto para cartas,—18 de julho de 1890.

**Charles Henry Logan**,—Aperfeiçoamentos em baterias secundárias, compostas de laminas de chumbo ou outro material em combinação com substancias metálicas precipita fas sob a forma esponjosa,—25 de julho de 1890.

## Apparelhos de soccorro para os viajantes

O *Manchester Guardian* publica uma excellente descrição das interessantes experiencias effectuadas em Inglaterra, na rede da Companhia Manchester, Sheffield e Lincolnshire, a qual se propõe adoptar um novo sistema de intercommunicação entre os passageiros, o machinista e os conductores do comboio em marcha.

A comunicação por corda, actualmente em uso nas principaes linhas, é apenas uma chimera. Geralmente o sinistro dá-se antes de o passageiro poder alcançá-la. Têm-se já experimentado, mas sem resultado, algumas variantes da comunicação por corda.

Em a nova disposição aproveitou-se tudo o que havia de bom nas precedentes afim de se crear um sistema perfeito o mais possível. Para isso collocou-se em cada compartimento, por debaixo de uma das rodas, uma chapa circular sobre o eixo da qual se monta uma moleta que se pôde baixar exercendo pressão. Este movimento basta para prevenir imediatamente o machinista e o conductor, chamando a sua attenção. O passa-

geiro, baixando a moleta, faz uma leve applicação do freio, que o machinista ou o conductor pôdem tornar completa, produzindo assim uma paragem immediata. O conductor facilmente percebe d'onde partiu o signal. Em virtude do abaixamento da moleta, uma comunicação por pequenas cadeias e roldanas, combinada com a abertura d'uma valvula (d'onde resulta a applicação do freio de vacuo automatico) produz a apparição d'um disco vermelho de cada lado da carruagem, o que indica o compartimento, em quanto que a moleta só pôde ser levada de novo á sua posição primitiva com a ajuda d'uma chave especial, que só o conductor possue. E' claro que o conductor tornando a collocar na sua primeira posição, fecha a valvula de admissão de ar no tubo geral do freio e baixa os semaphoros.

Esta chave de segurança permite prevenir os abusos e as brincadeiras dos gracejadores de mau gosto.

Qualquer que fizer uso do apparelho de soccorro sem razão plausivel será punido com uma multa de 5 libras.

Este apparelho é perfeitamente accessivel e manobravel. O alarme é dado imediatamente, despertando a attenção do machinista pelo vista e pelo som.

O signal não pôde ser desprezado pelo machinista ou pelo conductor. Se elles não applicam logo o freio, se não fazem caso do aviso, nem por isso o comboio deixa de parar, passado algum tempo.

Um segundo traço caracteristico do apparelho, é o de este deixar sempre um certo poder descriptionario ao machinista e ao conductor.

Admittamos, que na occasião em que é dado o signal o comboio não se encontra em sitio proprio para parar: um tunnel, um viaducto, uma curva, etc., e que é preferivel conduzil-o para um ponto mais favoravel. N'este caso o machinista acciona o grande ejector do freio de vacuo automatico, extrahindo assim o ar admittido pela valvula de soccorro.

Uma terceira vantagem tem o apparelho, e importantsima. Se muitos viajantes imaginam ao mesmo tempo um perigo que não vêm nem o machinista ou o conductor: n'este caso o machinista não dispõe de um meio assaz poderoso para vencer a admissão do ar, produzido pelo abaixamento simultaneo de muitas moletas, e de todas as maneiras a paragem dá-se.

O apparelho faz parte integrante do freio de vacuo automatico de que estão munidos os vehiculos e estão ligados com elle, em cada carruagem e em cada compartimento, por meio d'uma disposição de valvulas, roldanas, eixos e cadeias.

Muito recentemente evitou-se, em Inglaterra, uma grande desgraça com a applicação do alludido apparelho: um passageiro ia subindo para um comboio em marcha e caiu, ficando entalado entre o caes e o estribo; teria certamente perecido se um outro passageiro, que ia no wagon para onde elle queria subir, não tivesse dado o signal de alarme fazendo parar o comboio. Procedeu-se depois tambem a uma segunda serie de experiencias com novos apparelhos de *déclanchement*, accionados pelos freios de vacuo automatico, dos quaes já aqui démos noticia.

## O material Breda & Comp.<sup>a</sup>

Realisou-se no mez passado o concurso aberto pela Società delle Ferrovie Rumeni de 20 locomotivas de 3 eixos conjugados sem tenders e peças sobre-excellentes.

O fornecimento era dividido em dois lotes de 10 locomotivas cada um.

Concorreram a Maschinenfabrik der K. K. Staatseisenbahn Gesellschaft, de Vienna; a Wiener Locomotiv-Fabrik, de Floridsdorf; a companhia G. Sigl, de Wiener Neustadt; a Sächsische Maschinenfabrik, de Chemnitz; a Société Alsacienne, de Grafenstadt; Henschel und Sohn, de Cassel; companhia Fives-Lille, de Paris; o Creusot; Société de Batignolles; Etablissements Cail; Sharp Stewart & C.ª, de Glasgow; e a casa de Ernesto Breda & C.ª «All't Elde'ica,» de Milão.

Foi esta ultima que obteve a adjudicação, sendo ainda aumentado a 22 locomotivas completas o numero fixado para o concurso, visto os srs. Breda & C.ª se promissem ainda a uma redução de 10 % do preço oferecido.

## Caminho de ferro africano

O ultimo numero da *Weekly Press*, de Pretoria, consagra grande espaço ao assumpto da construcção do caminho de ferro de Selati, que tem sido estudado pelo parlamento do Transvaal, e que é de importancia para Portugal, por isso que esta linha constitue um ramal do nosso caminho de ferro de Lourenço Marques.

O caminho de ferro partirá do Comati para o valle de Selati, passando pelo districto de Lydenburg, e alem do desenvolvimento pasmoso de interesses britannicos para além do Limpopo, constituirá o caminho mais curto para o norte, pois a projectada linha de Vryburg a Mafeking será tres vezes mais extensa, de forma que a propria Companhia South Africa será obrigada a preferir a linha de Selati. Ficarão assim abertas comunicações acceleradas para uma região do Transvaal, que é bem notoria pela riqueza do solo agricola como pelos jazigos de metais preciosos.

A extensão da linha será de 195 milhas, não devendo o seu custo exceder 2.000.000 de libras. Serão mais tarde construidos ramaes, indo um para o Limpopo, estabelecendo assim o caminho mais curto para as terras da Companhia ingleza e abrindo á exploração mineralogica e agricola o districto de Zontpansberg.

O governo do Transvaal dá a garantia de 4 p.c. ao capital empregado na construcção.

## Linhos portuguezas

**Bilhetes de assignatura.**—Parece-nos interessante a seguinte nota do numero de bilhetes de assignatura actualmente existentes nas linhas de Cintra e Cascaes:

|                                      | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe |
|--------------------------------------|------------|------------|------------|
| Até Queluz Bellas .. . . . .         | 15         | 124        | 47         |
| » Cintra .. . . . .                  | 22         | 77         | 8          |
| Total na linha de Cintra .. . . . .  | 37         | 201        | 55         |
| Até Oeiras .. . . . .                | 5          | 57         | 6          |
| » Cascaes .. . . . .                 | 4          | 36         | -          |
| Total na linha de Cascaes .. . . . . | 9          | 93         | 6          |
| Total por classes .. . . . .         | 46         | 294        | 61         |
| » geral .. . . . .                   |            | 401        |            |

Vê-se que a classe preferida é a 2.ª

A grande desproporção entre as duas linhas, 293 em Cintra e apenas 108 na de Cascaes, explica-se não só

pela menor densidade de população n'esta ultima como por ser muito mais recente a criação d'estes bilhetes n'aquella linha.

**Minho e Douro.**—Os empregados do caminho de ferro do Minho e Douro, a exemplo de outras corporações do paiz e do estrangeiro, vão organizar, por subscricção entre si, um mealheiro para subsidiarem em caso de morte as suas familias ou os seus herdeiros.

**Companhia de Viação Urbana a Vapor.**—No dia 8 do proximo mes de outubro deve reunir extraordinariamente em Lisboa a assembléa geral d'esta Companhia, afim de discutir e votar diferentes assumtos de importancia.

Esta companhia propôz á commissão municipal de Lisboa emprestar-lhe 22 contos de réis sem juros, para a renovacão da canalisação da rua de S. José, afim da companhia poder proceder aos trabalhos de assentamento da mesma linha do Rocio ao Jardim Zoológico. A camara, em sessão de 25 de setembro, resolveu aceitar esta offerta e mandar já proceder ás obras da canalisação, pelo que as da linha vão tambem começar brevemente.

**Ascensores da Estação Central.**—Tem tido um movimento diario de 1.500 pessoas em media os ascensores Edoux.

**Mormugão.**—Na semana que terminou em 22 d'agosto ultimo, rendeu esta linha ferrea 4:757 rupias, ou réis 1:902.800 réis, isto é mais 770 rupias, ou 308.000 rs. do que na semana correspondente em 1890.

O trafego de mercadorias rendeu 4:142 e o movimento de passageiros 615 rupias. Número de trens-milha, 1:666.

Na semana finda em 29 de agosto rendeu 5:230 rupias ou 2:092.000 réis, mais 100 rupias ou 40.000 réis do que em igual periodo do anno anterior.

O trafego de mercadorias foi de 4:755 rupias, e o movimento de passageiros de 475 rupias.

Número de trens-milha 1:798.

**Cereaes da Beira Alta.**—Está affecto ao parecer dos conselhos superiores um projecto de tarifa proposto pela companhia da Beira Alta para o transporte de cereaes, reduzindo os preços actualmente applicaveis n'aquella linha.

**Tramway em Angola.**—Refere o nosso estimavel collega *Correio de Loanda* em meados de agosto, que começou ha dias percorrendo as ruas d'aquella cidade o primeiro carro americano da *Companhia Viação de Loanda*.

Convém agora, diz o collega, dar a conhecer ao publico os preços porque conduz passageiros dentro da cidade,—porque d'ahi tem tudo a lucrar; assim como as horas de partidas e as ruas que percorre até regressar ao ponto de onde saiu.

O carro é elegante e de gosto moderno.

Registamos o caso, que representa um grande progresso para a cidade.

**Tres linhas ferreas na África.**—Por contracto celebrado pela companhia de Moçambique ficou assegurada a construcção do caminho de ferro desde a bahia do Pungue até a fronteira ingleza, caminho que é feito em condições muito favoraveis para a companhia e para o Estado, não tendo o governo que abonar nenhum subsidio ou garantia de juro, e ficando assim habilitado a cumprir a clausula que a muitos se assigurava como a mais onerosa do tratado de 11 de junho ultimo.

Tanta é a garantia que oferece o movimento d'aquella linha ferrea, que os contractistas julgam assegurada a remuneração do seu dinheiro por forma tal que nenhuma garantia nem subsidio pedem do Estado, nem da propria Companhia de Moçambique.

Tambem foi celebrado um contracto entre o governo e os srs. Bernardo Daupias & C.<sup>a</sup> para a concessão de territorios em Cabo Delgado, sendo os contractistas obrigados a construir sem subvenção nem garantia alguma do Estado, um caminho de ferro que ligue um dos portos da costa com a margem oriental do lago Nyassa, devendo a construcção estar terminada no prazo de 7 annos, depois de aprovados os estudos,

O capital da Companhia será de 4:500 contos.

Finalmente pela concessão feita ao sr. Antonio Julio Machado para estabelecer um deposito de carvão de pedra na ilha de S. Vicente de Cabo Verde é permitido a este sr. assentar uma via ferrea entre o deposito e o mar, e construir uma ponte que facilite as communicações.

Tambem lhe é concedido construir um plano inclinado e as officinas precisas para construcção e reparação de embarcações.

### Regata em Cascaes

Brilhantissimo e muito concorrido, apesar do tempo ventoso, a regata que a Real Associação Naval realizou em Cascaes no dia 20.

Agradecemos o convite com que fomos obsequiados.

### Linhos hespanholas

**Canfranc.** — Progridem bastante os trabalhos na secção de Huesca a Ayerbe. O balastro já está colocado desde Tardienta, até o kilometro 8; o serviço é feito com toda a regularidade, quer por parte da empreza constructora, quer por parte do empreiteiro.

A nivelação está tambem feita já, no mesmo numero de kilometros.

A terraplenagem fica concluida brevemente; alcança já da bocca do tunnel até Jaca.

**De Linares a Almeria.** — Estão-se fazendo preparativos em Linares, para se encetar os trabalhos do caminho de ferro d'aquella cidade a Almeria, no troço ultimamente adjudicado, ou seja desde o kilometro 19 a 29. Estes trabalhos devem começar brevemente.

Nos kilometros 8 a 18, trabalha se com grande actividade, sendo para notar o grande numero de operarios empregados pelos empreiteiros em escavações e aterros.

Em Almeria começaram os trabalhos de construcção da ponte de Herrerias, no troço de Gader, sobre o qual deve passar o caminho de ferro.

Vão começar brevemente os trabalhos de perfuração de um tunnel de 20 metros.

A sociedade Fives Lille vae tomar conta da construcção de 10 kilometros pertencentes á segunda secção, entre Guadix e La Calahorra.

Como se vê, em breve se trabalha em todas as tres secções em que está dividida a linha.

Começou-se já, por ambos os lados, a perfuração do tunnel que se vae construir nas proximidades do rio Guadalimar.

Está já muito adeantada a ponte em construcção sobre este rio, e espera-se que fique concluida antes do inverno.

No porto de Almeria desembarcou todo o material destinado aos trabalhos correspondentes ao troço de Gader.

Este troço deve ficar concluido brevemente.

**De Velez Rubio a Almendricos.** — Vae effectuar-se brevemente a adjudicacão do caminho de ferro de Velez Rubio a Almendricos, a Mr. Higgin, gerente e engenheiro director da companhia concessionaria da linha de Murcia a Granada.

Mr. Higgin escreveu ao deputado por Velez Rubio, sr. Láserna, sollicitando a maior rapidez possivel no annuncio da adjudicacão.

**O tunnel de Chaparral.** — Terminou-se a perfuração do tunnel de Chaparral, em Granada.

Ao estabelecer se a communicaçao entre os dois lados do tunnel, os trabalhadores abraçaram-se; o regosijo foi enorme, como de costume n'estas bellas festas do trabalho.

### Linhos estrangeiros

#### ALLEMANHA

Na gare de Potsdam fizeram-se ultimamente duas experiencias d'um novo systema de paragem de comboios, inventado por um engenheiro alemão.

Na primeira das experiencias o comboio marchava com a velocidade ordinaria, mantendo-a até chocar com enorme *bloc* em meio da linha, não causando a menor contusão ás pessoas que iam nas carruagens: engenheiros, funcionários, nem ao machinista, fogueiro etc...

Na segunda experiencia o comboio saiu de Lichtenfelde, e entrou na gare de Potsdam com a velocidade de 20 kilometros. Todos haviam abandonado o trem, á excepção do machinista que se quis conservar no seu posto, e que contando com a morte certa, fizera assegurar á sua viuva os seus salarios e uma pensão a que tinha direito. A locomotiva entrou na gare, e uma dolorosa commoção assaltou as pessoas presentes, que desviaram a vista, para não assistirem á supposta catastrophe.

O choque foi medonho, semelhante a uma descarga de artilharia, mas a *bloc* resistiu; o machinista porém, um verdadeiro heroe, não perdendo o sangue frio, fez funcionar o freio, o comboio parou rapidamente e elle saltou em terra sâo e salvo.

O material tambem nada sofreu.

#### SUISSA

Segundo uma estastistica do estado suíso ha n'aquelle paiz 23 linhas de via normal, com 2:883 kilometros. A mais importante companhia é a do Jura-Simplon, que explora a extensão de 927 kilometros, não comprehendendo a linha de Brunig. A de maior rampa é a do Utliberg, que tem 70 por mil.

Há 19 linhas de vias reduzidas, regulando entre 0m,70 e 1 metro e possuindo 388 kilometros. As rampas variam de 30 a 120 milimetros.

Cinco linhas de cremalheira, com uma extensão de 40 kilometros; as rampas variam entre 90 (Rorschach-Heiden) e 450 milimetros (Pilatus).

Treze caminhos de ferros funiculares com uma extensão de 106 kilometros; as rampas variam entre 116 (Lausanne-Ouchy) e 600 (Lauterbrunnen-Grindelwald).

Os tramway a vapor, electricidade e ar comprimido são 6, em 40 kilometros de extensão.

As linhas concedidas ou em construcção são 83, na extensão total de 1:343 kilometros (1:201 kilometros de via normal, 127 de cremalheira, e 15 funiculares).

A rede suíssa em exploração é de 3:361 kilometros.

#### CANADÁ

A rede canadiana comprehendia no final do anno de 1890 13:256 milhas de linhas ferreas, isto é mais 618 milhas que em 1889. A importancia dos caminhos de ferro do dominio do Canadá prova-se com as seguintes cifras.

|                             | 1890        | 1889        |
|-----------------------------|-------------|-------------|
| Capital empregado .....     | 157,289,562 | 152,115,289 |
| Receitas brutas .....       | 9,368,765   | 8,429,923   |
| Lncros líquidos .....       | 2,786,095   | 2,222,116   |
| Mercadorias toneladas ..... | 20,787,469  | 17,928,626  |
| Passageiros .....           | 12,821,262  | 12,151,051  |
| Trens milhas .....          | 41,849,329  | 38,819,380  |

As duas linhas mais importantes do Canadá são o Canadian Pacific e o Grand Trunk.

Durante o anno o caminho de ferro causou a morte a 217 pessoas.

Para se avaliar bem o progresso enorme que tem experimentado, n'estes ultimos dez annos, as linhas ferreas no Canadá, damos tambem as seguintes indicações concernentes a sua situação em 1880 que se poderá comparar com as cifras supra:

|                              | 1880      |
|------------------------------|-----------|
| Milhas em exploração .....   | 6,891     |
| Mercadorias-transporte ..... | 9,938,585 |
| Passageiros .....            | 6,462,948 |
| Receitas .....               | 4,712,289 |

#### ESTADOS-UNIDOS

Segundo o *Financial Times*, é espantoso o numero de companhias exploradoras de pequenas rôdes, nos Estados Unidos.

Em 1889 existiam 117 companhias possuindo apenas 1:620 kilometros de vias ferreas, isto é menos de 13 kilometros cada uma. O numero total d'estas companhias no ultimo anno elevou-se a 1:705; mas n'esta cifra 436 representavam os 98% da rede total, ficando assim só 2% para dividir pelas outras 1:269 companhias.

Contra o que era de esperar, em virtude da concorrença absorvente das grandes rôdes, estes pequenos caminhos de ferro.

vão augmentando sempre em numero e em proporções superiores aos seus gigantescos rivais.

Trata-se de substituir a tracção por cabo dos tramways *Grands-Rapids*, (Michigan) pela tracção eléctrica. A rede compõe-se de cerca de 60 kilometros.

Os Estados Unidos possuem actualmente 340 redes de tramways eléctricos, comprehendendo 3:840 kilometros de via, e servidas por 4:000 carruagens com 7:000 motores eléctricos. As máquinas destinadas à produção de electricidade desenvolvem 175:000 cavalos-vapor. As 4:000 carruagens empregadas efectuam no conjunto um percurso de 640:000 kilometros transportando anualmente 750 milhões de passageiros. A cidade de New-York acaba de decidir a construção d'uma rede metropolitana com tracção eléctrica, estabelecida sob os modelos da *City Southwark* de Londres.

Entre as surpresas que os norte-americanos preparam aos que forem visitar a Exposição de Chicago, uma das mais assombrosas será um grande caminho de ferro eléctrico, que em oito horas percorrerá os 1:600 kilometros que separam as cidades de Chicago e New-York.

A locomotiva que haverá de rebocar este comboio extraordinário será um potente electro-motor, terminado em ponta, afim de oferecer ao ar a mínima resistência; os vagões serão de aço e de forma especialmente destinada a ter as menores superfícies planas possíveis. Na parte superior do comboio, a toda a extensão da via, corre uma espécie de rail sobre o qual andam umas rodas fixas na cobertura do electro-motor, carruagens e vagões, afim de se evitar os descarrilamentos.

Tanto este rail superior, como a construção do resto da via, em nada diferem do sistema adoptado nos caminhos de ferro ordinários.

Para se obter a velocidade de 200 kilometros por hora, e compõe-se o comboio de máquina e três vagões, é preciso, segundo os cálculos feitos pelos autores do projecto, um electro-motor da força de 660 cavalos.

Os comboios terão freios eléctricos, sistema Bremsen, que permitem efectuar-se a paragem em 100 segundos.

Vae por conta do nosso colega *Boletim de obras públicas*, de onde extrahimos esta notícia.

Mr. Richards, chefe dos machinistas da Companhia do Caminho de ferro *Philadelphia and Reading*, inventou um novo tipo de locomotiva, com quatro cilindros, sendo dois no exterior e horizontais e dois no interior, collocados em ângulo.

A nova máquina terá, segundo se diz, uma velocidade média de 120 kilometros por hora, que facilmente se pode elevar a 160 kilometros.

## BRAZIL

A companhia Sorocabana, foi concedida, por 60 anos, autorização para o prolongamento da sua linha a partir da estação de S. João, até ao porto de Santos.

A companhia não recebe nenhuma garantia de juro podendo introduzir no Brazil, sem pagamento de direitos todos os materiais de que careça para a construção e exploração da linha.

## JAPÃO

A extensão das linhas ferreas japonezas é actualmente de 2:261 kilometros, dos quais 861 pertencem ao Estado, e 1:400 a explorações particulares.

Nos fins de outubro inaugurar-se-há a linha de Morioka a Aomori, augmentando-se portanto a rede do Japão, com 200 kilometros.

Pelas ultimas estatísticas oficiais sabe-se que o capital dos caminhos de ferro se eleva a 34.448:000 dollars, nos caminhos de ferro do Estado, e a 76.210:000 dollars nas linhas particulares, o que dá em total 110.658:000 dollars.

O lucro líquido dos caminhos de ferro do Estado foi de 1.395:000 dollars e o dos particulares 1.171:000 dollars, isto é 6,07% do capital acções.

## Avisos de serviço

### COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

#### Aplicação de tarifas especiais na linha da Beira Baixa

As actuais tarifas de grande e pequena velocidade, especiais internas de Leste e Norte, que tenham aplicação em outro percurso, serão, desde a data do presente, postas em vigor na parte da Linha da Beira Baixa compreendida entre Abrantes e Covilhã.

Lisboa 27 de Setembro de 1891.

#### Bilhetes de ida e volta no RAMAL DE CASCAES

Desde esta data serão vendidos bilhetes de **ida e volta** de Alcantara-mar para Cascaes e de Cascaes para Alcantara-mar pelo dobro dos preços da tarifa vigente para uma viagem.

A' volta serão estes bilhetes só validos para os comboios do dia da ida.

Exceptua-se os bilhetes vendidos nos dias santificados ou na véspera dos mesmos, os quais serão validos até o primeiro dia não santificado inclusivamente.

Lisboa 18 de Setembro de 1891

#### Interrupção na linha de Madrid-Zaragoza e Alicante

Averiguado que a única interrupção de serviço nas linhas de Madrid-Zaragoza e Alicante é entre Tembleque e Madrid, fica restabelecida a venda de bilhetes directos para todas as estações d'aquelas linhas que os tem em combinação com as d'esta Companhia, bem como o despacho de bagagens e mercadorias de grande e pequena velocidade, excepto para as estações alem de Tembleque, para as quais todo o serviço está interrompido.

Ficam, por consequência annullados os anúncios anteriores, publicados a este respeito.

Lisboa 25 de Setembro de 1891

#### Caminho de Ferro do Sul e Sueste

Substituição do additamento à tarifa especial n.º 6, pequena velocidade DESDE 1 DE OUTUBRO DE 1891

#### Transporte gratuito de taras vazias

Em virtude das alterações nas tarifas especiais n.º 2 de grande velocidade e n.º 8 de pequena velocidade aprovadas por despacho de 18 de agosto de 1891, é modificado o aviso de additamento à tarifa n.º 6 de pequena velocidade datado de 15 de julho de 1887, pela fórmula seguinte:

Aos consignatários de remessas de bebidas gazosas ou refrigerantes, de fabricação nacional, despachadas pela 1.ª classe da tarifa geral de pequena velocidade por assimilação à cerveja, e de peso não inferior a 100 kilogrammas, é concedida a devolução gratuita das garrafas vazias, encaixotadas e devidamente resguardadas, para as estações e expedidores, que fizerem a remessa d'aquelas líquidos, no prazo de trinta dias, contados da entrega das remessas aos consignatários, mediante a apresentação da carta de porte, que comprove a expedição primitiva.

#### Arrematações

#### COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

##### Leilão

Em 12 de Outubro próximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermédio do agente de leilões, sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, no Caes dos Soldados, e em virtude dos artigos 33.º das disposições comuns ás tarifas gerais de grande e pequena velocidade de Leste e Norte e 172.º das de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, proceder-se-há á venda em hasta pública, de todas as remessas com data anterior a 12 de Agosto de 1891, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatários das remessas indicadas na relação junta e d'outras que pela sua menor importância, se não mencionam, de que poderão ainda retirar-as pagando o seu débito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao serviço do Trafego, na estação Central do Rocio, todos os dias não santificados até 10 do mesmo mês, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Remessa n.º 5:917 do Porto a Aveiro, 1 viga de ferro, consign. Pinto Basto. — n.º 158 Santarem Lisboa, 1 caixa louça, Pedro Mario — n.º 5:917 Porto a Aveiro, 1 viga de ferro, Pinto Basto. 154 Central Santarem a Lisboa, 1 caixa de louça, Pedro Mario. 2:918 T. Novas Leste a Lisboa, 88 saccos de lã, Diniz. 155 Reguengo a Vallado, 1 caixa de bebidas, Agria. 2:143 Figueira a Lisboa, 1 caixa de chapeus, Cardozo. 214 Espinho a Lisboa, 2 caixas de vinho, Motta. 197 V. de Figueira a Lisboa, 1 caixa de sabão, Salles. 2:338 Paris a Lisboa, 1 caixa de cartões, Malfré. 2:372 Paris a Lisboa, 1 pacote de amostras, A. Portella & C. 81:142 Barcelona a Lisboa, 2 caixas de máquinas, Woamonde & C. 14:773 I. un a Lisboa, 1 caixa de madeira, Moraes. 29 V. d'Alcantara a Lisboa, 3 caixas de amostras mineral, M. Peres. 530 V. d'Alcantara a Lisboa 4 rollo-filtros, Rodriguez. 2:999 Zumarraga a Lisboa, 1 caixa de revolveres, Baptista & C. 235 V. d'Alcantara a Lisboa, 1 caixa de revolveres, Almer.

## LOUÇA DE PÓ DE PEDRA

Manufacturada na Real Fabrica estabelecida

EM

**SACAVÉM**

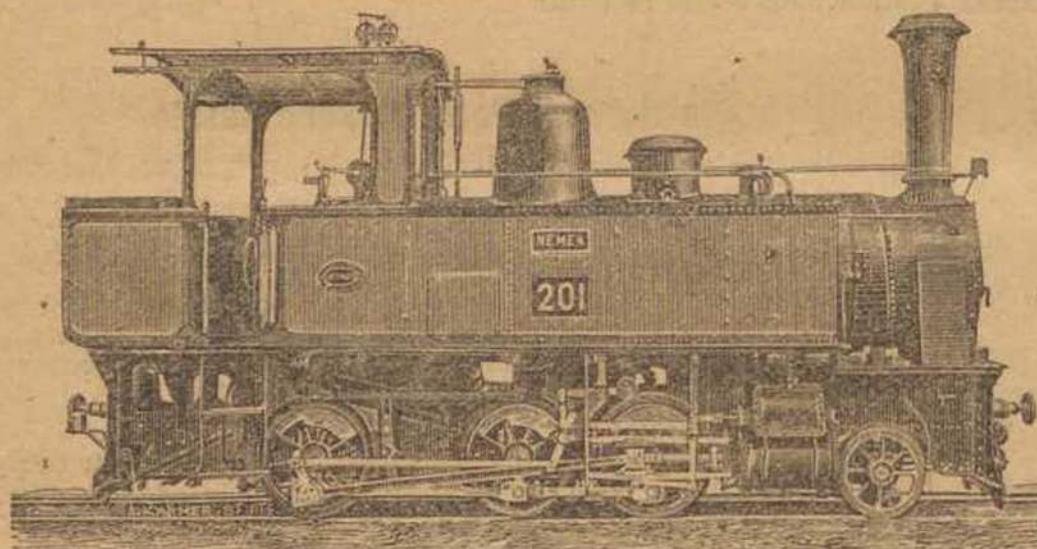
Proximo á estação do caminho de ferro

**ARMAZEM E DEPOSITO GERAL** — 128, Rua Bella da Rainha, 128

**Vulgo, Rua da Prata — LISBOA**

—→ —→ —→  
Acceitam-se encommendas para as provincias  
do reino e para o ultramar.

Na fabrica vende-se louça a retalho.



Enviam-se gratis os catalogos a quem os pedir

## VIUVA SERZEDELLO

### DEPOSITO DE DROGAS

Productos chimicos e pharmaceuticos

VENDA POR GROSSO E A RETALHO  
SOBRE PREÇOS E FORMAS DE PAGAMENTOS

RESPONDE NA VOLTA DO CORREIO

—→ —→  
23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24  
**LISBOA**

## FABRICA DE LOCOMOTIVAS

**KRAUSS & C.<sup>A</sup>**

MUNICH E LINZ S. D.

**LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA**

PARA VIA LARGA OU REDUZIDA

SYSTEMA, O MAIS UTIL DE LOCOMOTIVAS COM TENDER  
PARA VIAS PRINCIPAIS E SECUNDARIAS, TRAMWAYS

Construções de edifícios e exploração de minas

OUTRAS CONSTRUÇÕES: — Omnibus a vapor, locomóveis, bombas d'incêndio a vapor, aparelhos de vacuo e de vapor para a extração de matérias secas, etc., cilindros a vapor para nivelamento de calçadas.

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

## BANHOS DAS CALDAS DA AMIEIRA — AGUAS CHLORETADAS

UNICAS EM PORTUGAL E HESPAÑA

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

Abertura do estabelecimento de banhos das **CALDAS DA AMIEIRA** e do **hotel** a 15 de maio. Aplicam-se os **banhos de immersão** e **douches** d'estas águas, para rheumatismo, figado, estomago, baço, molestias herpeticas, lençorreas, inflamações de quaesquer orgãos, etc.

Na sede balnear das **CALDAS DA AMIEIRA** ha, além do **estabelecimento de banhos e do hotel**, **bihar, gymnasio, piano, jornaes nacionaes e estrangeiros, estação de correio, jardins e variados jogos.** Para esclarecimentos, rua dos Retrozeiros, 45 1.º, escriptorio da companhia das Aguas-Thermaes da Amieira.

N. B.—Nos meses de maio a 15 d'outubro os comboios mixtos n.º 71 e 72 tem paragem em frente do estabelecimento para receber e deixar os passageiros sem bagagem.

Brevemente haverá bilhetes diarios de ida e volta entre a Figueira da Foz e a Amieira, e das outras estações com validade de dois meses.

## Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA

FUNDADA EM 1872

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

### FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

**M**achinas a vapor, transmissões, rodas hidráulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metálicas, e em geral, todos os productos da industria metallurgica.

— PREÇOS MINIMOS —

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

**BANCO LUSITANO**

FUNDADO EM 1865

SOCIEDADE ANONYMA — RESPONSABILIDADE LIMITADA

Capital 12:000:000\$000 — Realizado 4:000:000\$000

SÉDE EM LISBOA

85, R. D'ELREI, 85

Caixas filiaes no Porto e em S. Miguel

Agencias nas principaes terras do reino  
Correspondentes em todas as praças estrangeiras

EFFECTUA TODAS AS OPERAÇÕES BANCARIAS

## DIRECTORES

J. J. de Mendonça Gortez, Constantino José Vianna,  
 Mark Seruya, João Baptista da Figueiredo,  
 Guilherme Arnaud, Guilherme da Silva Guimaraes,  
 Antonio Vitor dos Reis e Souza

**AUGUSTO BLUMENTHAL**  
**HAMBURGO**  
**VAPORES DIRECTOS**

ENTRE

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo, Coruña, Gijon,  
 Santander, Bilbao, S. Sebastian, Passages, Cadiz, Malaga,  
 Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona e Barcelona  
 (Sevilha e Almeria, via Cadiz)

## Expedições para Gibraltar

Tanger, Safi, Larache,  
 Rabat, Casablanca, Mazagão e Mogador

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Espanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREOS

DA

## COMPANHIA HAMBURGUEZA — SUL-AMERICANA

Todas as quartas feiras

E' bem conhecida a segurança e velocidade d'este serviço  
 pelo que todos os viajantes os preferem

## FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

Porto, Elvas, Badajoz,  
 Valencia d'Alcantara, e todas as estações  
 do caminho de ferro até Madrid

## AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. da Prata, 8 2.º

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal — HAMBURGO

**TINTURARIA**

— DE —

**P. J. A. CAMBOURNAC**

14, Largo da Annunciada, 16

120, RUA DE S. BENTO, 120

LISBOA

**OFFICINAS A VAPOR**  
RIBEIRA DO PAPEL

## Estamparia mechanica

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos,  
 bem como fato feito ou desmanchado.

Limpa pelo processo parisiense, fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados.

Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem depois atacados pela traça.

Encarrega se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

**TINTAS PARA ESCREVER**

DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalisando com as dos fabricantes ingleses, alemães e franceses  
POR PREÇO INFERIOR**La Métallurgique**

Sociedade Anonyma de Construcção

SÉDE SOCIAL: 1, PLACE DE LOUVAIN

BRUXELLAS

## Officinas de Construcção

TUBIZE. Nivelles et La Sambre

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

LOCOMOTIVAS — TENDERS — CARRUAGENS

## WAGONS E WAGONETES

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

TRANSBORDADORES — RESERVATORIOS

Peças de forja diversas, molas e laminas — Rodas  
 Especialidade de rodas em ferro forjadoFUNDIÇÃO DE PEÇAS MECANICAS E OUTRAS. PARAFUSOS, ESCAPULAS  
 E PREGOS. CONSTRUÇÕES METALICAS DE PONTES E TELHADOS

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

Adresse telegraphico — Metal, Bruxellas

# D. M. DA COSTA RIBEIRO & C.

Effectuam transacções em todos os ramos bancarios e commerciaes

Tomam e saccum letras sobre todo o reino.

Compram e vendem papeis de credito.

Taxam sobre todas as praças de Hespanha, mesmo sobre as menos importantes.

Tomam papel, saccum e dão cartas de credito, circulares sobre a França, Italia, Inglaterra, Suissa, Allemanha, Belgica e todas as principaes praças estrangeiras.

*Agentes do Banco de Guimarães  
Correspondentes do Banco Commercio  
e Industria, do Porto,  
e do Banco Commercial de Coimbra  
Agentes geraes da fabrica  
de alcool em S. Christovão, Faro.*

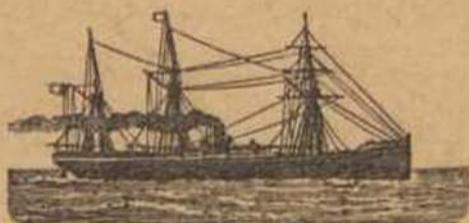
## ESCRITORIO

23 - Calçada de S. Francisco - LISBOA

Telephone n.º 313

# MALA REAL PORTUGUEZA

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



## Carreira para a Africa Oriental (Via Suez)

O paquete portuguez

## LOANDA

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

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

Roga-se aos srs. passageiros e carregadores o obsequio de dirigirem os seus pedidos ao escriptorio da empreza — Rua das Arsenais, 54, 1.º andar — recebendo-se encommendas na praça do Municipio, 6, até ao dia 19, inclusivé.

# FONSECAS, SANTOS & VIANNA

## BANQUEIROS

120 — Rua Nova d'El-rei — 120

(vulgo dos Capellistas)

## LISBOA

## SOCIOS

Francisco izidoro Vianna, Carlos Ferreira dos Santos Silva, Francisco da Silveira Vianna, Pinto da Fonseca & Irmão

## SUCCURSAL NO PORTO

Pinto da Fonseca & Irmão

143 — Praça de D. Pedro — 143

Compram e vendem fundos publicos nacionaes e estrangeiros, acções de bancos e companhias.

Tomam e saccum letras sobre todas as praças estrangeiras e do reino.

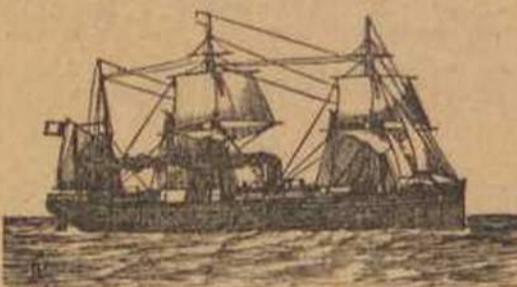
Recebem generos e fundos publicos á consignação.

Recebem depositos em conta corrente a juro convencional, á vista ou a prazo.

Fazem todas as operaçoes de casa bancaria e de comissão.

# Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 12 de outubro o paquete

## TRENT

Para Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres

Sahirá o paquete «LA PLATA» esperado em 3 ou 4 de outubro para

Southampton e Antuerpia

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

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

## AGENTES

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

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

# CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

## TARIFA ESPECIAL N.º 8 — PEQUENA VELOCIDADE

APPROVADA POR DESPACHO DE 18 DE AGOSTO DE 1891

(DESDE 1 DE OUTUBRO DE 1891)

Transporte de azeite, vinho e vinagre em barris e cascos

### BASES

| Designação                | Trajeto                                   |   |   |   |
|---------------------------|---|---|---|---|
|                           | Até 100 kilometros                        |   | Além de 100 kilometros                    |   |
|                           | Tipo por 1:000<br>kilogrammas e kilometro | Minimo cobravel<br>por 1:000<br>kilogrammas | Tipo por 1:000<br>kilogrammas e kilometro | Minimo cobravel<br>por 1:000<br>kilogrammas |
| Azeite .....              | 25  | 15000                                       | 20  | 25500                                       |
| Vinho e vinagre ....      | 20  | 800   | 16  | 25000                                       |
| Minimo de expedição ..... |   | 500 kilogrammas ou pagando como tal         |   |   |

### CONDICÕES

1.<sup>a</sup> Além dos preços acima mencionados, cobrar-se-hão as despezas accessorias em conformidade com a respectiva tarifa.

2.<sup>a</sup> É concedido o transporte gratuito, com exclusão das despezas accessorias e do sêllo, dos cascos, pipas, quartolas ou barris vazios, procedentes das estações de Lisboa, Barreiro, Setubal, Messines e seguintes até Faro, que a ellas regressarem cheios, ou que, depois de serem transportados cheios para aquellas estações, regressarem vazios á estação de procedencia.

No primeiro caso far-se-ha o reembolso da importancia cobrada pelo transporte das taras vazias no acto do pagamento da remessa dos barris ou cascos cheios, mediante a apresentação e entrega da respectiva carta de porte.

Esta concessão caduca, se não fôr aproveitada no prazo de trinta dias, contados da entrega da remessa primitiva.

No segundo caso, effectuar-se-ha a devolução gratuita dos cascos ou barris vazios para as estações e expedidores que fizeram as remessas no prazo de sessenta dias, contados da entrega das mesmas, mediante a apresentação da carta de porte.

3.<sup>a</sup> A administração não será responsavel por qualquer atraso que possa haver na entrega nas estações de destino das remessas taxadas por esta tarifa, sempre que não exceda em quatro dias o prazo fixado na tarifa geral para a entrega das mercadorias em pequena velocidade.

4.<sup>a</sup> Estes transportes ficam sujeitos ás condições das tarifas geraes em tudo que não seja contrario ás prescripções da presente.

5.<sup>a</sup> Ficam revogados e substituidos pela presente o aviso de 31 de março de 1885 de additamento á tarifa especial n.º 8, a primeira parte do aviso de 15 de julho de 1887 de additamento á tarifa especial n.º 6, e a tarifa especial n.º 8 de 21 de maio de 1888.

Lisboa, 24 de agosto de 1891.

O engenheiro director,  
J. P. Tavares Figueiros.

# CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

## TARIFA ESPECIAL N.º 15—PEQUENA VELOCIDADE

(APPROVADA POR DESPACHO DE 26 DE AGOSTO DE 1891)

DESDE 1 DE OUTUBRO DE 1891

Transporte de sal, azeitona fresca, bolota e lande em saccos ou a granel

### BASES

| Mínimo da expedição                 | Trajecto                               |  |  |                                       |
|-------------------------------------|--|--|--|---------------------------------------|
|                                     | Até 100 quilometros                    | De 100 a 200 quilometros               | Além de 200 quilometros                |                                       |
|                                     | Typo por 1:000 kilogrammas e kilometro | Typo por 1:000 kilogrammas e kilometro | Typo por 1:000 kilogrammas e kilometro | Mínimo cobravel por 1:000 kilogrammas |
| 500 kilogrammas ou pagando como tal | 14                                     | 12                                     | 10                                     | 25400                                 |
| 5:000      »      »      »          | 10                                     | 9                                      | 8                                      | 15800                                 |

### CONDICÕES

1.º Só é permittido o transporte a granel de remessas cujo peso não seja inferior a 5:000 kilogrammas ou que paguem como tal.

2.º Além dos preços estabelecidos, cobrar-se-hão as despezas accessórias em conformidade da respectiva tarifa.

3.º As operações de carga e descarga d'estas mercadorias transportadas a granel deverão ser efectuadas por conta e gente do expedidor e do destinatario do wagon alugado, os quaes ficarão isentos do pagamento dos direitos respectivos, devendo seguir as indicações dos chefes de estação.

O tempo concedido para cada uma d'estas operações é de vinte e quatro horas, contadas respectivamente desde que o wagon for posto á disposição do expedidor, e desde a chegada da mercadoria á estação destinataria.

Passado este prazo, a administração cobrará 15000 réis por wagon e por periodo indivisivel de vinte e quatro horas que houver de demora no carregamento. Pelo que respeita á descarga, quando não for efectuada no prazo mencionado, a administração poderá mandar proceder a ella ou conservar os wagons carregados, conforme mais convier, cobrando, no primeiro caso, os direitos de descarga a razão de 100 réis por tonelada, e, no segundo, 15000 réis por wagon e por periodo indivisivel de vinte e quatro horas.

4.º É concedida a devolução gratuita em pequena velocidade, com exclusão das despezas accessórias e do sello, dos saccos vazios para as estações e expedidores que fizeram as remessas, no prazo de trinta dias contados da data da entrega das mesmas remessas, e mediante a apresentação das cartas de porte, que comprovem a expedição primitiva.

5.º A administração reserva-se a faculdade de ampliar por tres dias o prazo de entrega das remessas taxadas por esta tarifa.

6.º Estes transportes ficam sujeitos ás condições estipuladas nas tarifas geraes, em tudo que não forem contrarias ás disposições da presente.

7.º Fica revogada a anterior tarifa especial n.º 15 de 21 de maio de 1888 relativa ao transporte do sal.

Lisboa, 29 de agosto de 1891.

O engenheiro director,

*J. P. Javares Júqueiros.*