

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers—1894



Anvers—1894

## PUBLICAÇÃO QUINZENAL

Com a qual são distribuidas todas as tarifas de transporte das linhas ferreas portuguezas

POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E DIRECÇÕES RESPECTIVAS

Proprietario-director, L. DE MENDONÇA E COSTA, Inspector Chefe da Repartição Central do Trafego nos Caminhos de Ferro Portuguezes

Engenheiro consultor, C. XAVIER CORDEIRO, Chefe do Serviço de Via e Obras dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Redactor em Madrid, D. JUAN DE BONA; em Bruxellas, ALB. URBAN, Engenheiro Chefe de Serviço da Direcção do Grande Central Belga

Correspondente em Paris, L. CRETEY; em Liverpool, W. N. CORNETT; em Lourenço Marques, J. M. COSTA;

**Collaboradores, os srs. directores de todas as linhas ferreas**  
e grande parte dos principaes engenheiros portuguezes, tanto do Estado como das Companhias

8.º ANNO



1895

REDACÇÃO

48—RUA NOVA DA TRINDADE—1.

LISBOA

---

---

**ASSIGNATURAS**

PORTUGAL: anno 2\$500 réis; semestre 1\$400 réis. — HESPAÑHA: anno 17 pesetas

UNIÃO POSTAL: anno 18 fr. — AFRICA E BRAZIL: anno 4\$000 fortes. — Numero avulso, sem annexos, 120

(Os numeros com annexos não se vendem avulso)

---

---

LISBOA

Typographia do «Commercio de Portugal»

35 — RUA IVENS — 35

—  
1896

# INDICE

DOS

## ARTIGOS E SECCOES DO 8.º ANNO

	PAG.		PAG.
Abundancia de assumpto.....	346	Concursos—92, 108 e.....	204
Annullação de tarifas.....	81	Congresso internacional de caminhos de ferro, por <i>A. Luciano</i> —53, 101, 150, 180, 193, 210, 228=241, 257, 275, 293, 309, 325, 346, 357 e.....	372
Anuario de ferro-carriles.....	154	Congresso Nacional viticola—36 e.....	51
<b>Arrematações</b> —12, 29, 44, 60, 76, 91, 108, 125, 139, 156, 172, 188, 205, 220, 236, 252, 268, 284, 300, 316, 332, 349, 365 e.....	380	Contractos de transporte—68, 133 e.....	275
Artigo (Um) do <i>Seculo</i> —311 e.....	328	<b>Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro</b> nas bolsas portuguezas e estrangeiras—9, 25, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 233, 249, 265, 281, 297, 313, 329, 345, 361, e.....	377
Ascensor Municipio-Bibliotheca, por <i>R. Mesnier de Ponsard</i>	337	Crise (A) franceza.....	39
Ascensor Municipio-Bibliotheca—Estatutos da Companhia 203 e.....	200	Curso dos cambios, descontos e agios—104, 120, 136, 152, 168, 184, 200, 216, 232, 248, 264, 280, 296, 312, 328, 344, 360 e.....	376
Ascensores (Os) da Central do Rocio.....	35	Decreto (O) sobre passaportes—17 e.....	35
Assembléa Geral da Companhia Real.....	232	Désiré Ernest Moreau, por <i>Alfredo Krus</i> .....	289
Assembléa dos obrigatarios da Companhia Real, em Paris.....	263	Distincção merecida.....	10
Associação Commercial do Porto.....	42	Elevador (O) de Coimbra.....	374
Atravez da Mancha.....	10	Entre collegas.....	343
<b>Avisos de serviço</b> —12, 29, 43, 59, 107, 139, 188, 205, 221, 251, 267, 284, 332, 365 e.....	380	Estação (A) Central do Porto, por <i>Augusto Cezar Justino Teixeira</i> .....	33
Bagagens de mão.....	82	Estado (O) prussiano e os caminhos de ferro secundarios.....	117
Bilhetes baratos—100, 163 e.....	179	Estatiscas—68, 84, 116, 133, 197 e.....	245
Bilhetes de ida e volta, ampliação de validade.....	52	Excursões (As) scientificas.....	209
Boa (Uma) lei sobre caminhos de ferro.....	6	Exposição Imperial—299, 316 e.....	348
Boa publicidade.....	314	Exposição no Porto.....	52
Boletim da Praça de Lisboa, por <i>J. F.</i> —8, 24, 40, 72, 88, 104, 120, 136, 152, 168, 183, 200, 215, 232, 247, 264, 280, 296, 312, 344, 360 e.....	375	Extensão (A) das nossas linhas ferreas.....	49
Calculo (O) das pontes metallicas, por <i>Xavier Cordeiro</i> .....	225	Freios (Os) automaticos de ar comprimido.....	327
Caminho de ferro aereo de Gibraltar.....	155	Funicular (O) de Montmartre.....	199
Caminho de ferro da Zambezia—Estatutos da Companhia	123	Grande (O) Central Belga.....	166
Caminho (O) de ferro de Jerez a Malaga.....	90	Grandes (Os) wagons para mercadorias.....	26
Caminho (O) de ferro de Loanda a Ambaca, por <i>M. G.</i> .....	113	Grèves (As) nos caminhos de ferro.....	102
Caminho (O) de ferro de Lourenço-Marques—246, 262, 278, 295 e.....	305	Guerra de tarifas—147, 170 e.....	247
Caminho (O) de ferro de Madrid a Santoña.....	106	Guia (O) Official.....	135
Caminho (O) de ferro de Pretoria a Lourenço Marques.....	214	Guimarães a Famalicão.....	245
Caminho (O) de ferro do Cantabrico.....	74	Honrosa distincção.....	373
Caminho (O) de ferro do Congo.....	133	<b>Horario (O) nosso</b> de carteira.....	279
Caminho (O) de ferro do Monte Branco.....	118	Horario de Cascaes.....	355
Caminho (O) de ferro do Valle do Vouga, por <i>Xavier Cordeiro</i> .....	177	<b>Horario dos comboios</b> —16, 32, 48, 64, 80, 96, 112, 128, 144, 160, 176, 192, 208, 224, 240, 256, 272, 288, 304, 320, 336, 352, 367 e.....	383
Caminho (Novo) de ferro em Africa.....	213	Iluminação transitoria dos tunneis.....	202
Caminho (O) de ferro funicular de Jungfrau.....	199	Imposto (O) de registro em França.....	106
Caminho (O) de ferro mais pequeno do mundo.....	10	Inauguração do caminho de ferro de Pretoria a Lourenço Marques.....	182
Caminhos de ferro Andaluzes.....	263	Incendio (Grande) nas officinas de caminhos de ferro—328 e.....	342
Caminhos (Os) de ferro da Africa Austral.....	115	Inspectores (Os) na Allemanha.....	106
Caminhos (Os) de ferro da Europa em 1894.....	326	João Candido de Moraes.....	212
Caminhos (Os) de ferro da Russia.....	246	<i>Jornal (Ao) das Finanças</i> , do Porto—135 e.....	154
Caminhos de ferro do Minho e Douro.....	243	Justiça (?) extraordinaria.....	186
Caminhos (Os) de ferro francezes de interesse geral.....	10	Linha (A) de Cascaes—279 e.....	200
Caminhos de ferro gratuitos.....	55	Linha (A) de Mormugão.....	314
Caminhos (Os) de ferro hespanhoes em 1894.....	22	Linha (A) do Caes do Sodre—164 e.....	260
Caminhos (Os) de ferro inglezes em 1894.....	375	<b>Linhas estrangeiras:</b>	
Caminhos (Os) de ferro na Hungria.....	362	Allemanha—156, 203, 234, 299 e.....	364
Canal (O) do Baltico—164 e.....	198	Austria-Hungria—191, 107, 139, 171 e.....	205
Carta de Lourenço Marques, por <i>J. M. C.</i> .....	370	Belgica—59, 122, 218, 234, 251, 266, 282 e.....	314
<b>Cartas da Belgica</b> , por <i>A. Urban</i> —2, 34, 66, 98, 130, 162, 193, 226, 259, 306, 322 e.....	354	Brazil—59, 107, 156 e.....	266
<b>Cartas de Inglaterra</b> , por <i>W. N. Cornett</i> —18, 146, 178, 242, 275, 307, 340 e.....	371	Canadá.....	266
<b>Carteira dos accionistas</b> —8, 72, 87, 104, 119, 136, 168, 183, 200, 215, 247, 280, 296, 311, 328, 360 e.....	375	Chili.....	122
Centenario Indiano.....	148	China—28 e.....	266
Commercio Portuguez—6, 71, 118, 247, 298 e.....	360	Egypto.....	107
Companhia Atravez d' Africa.....	343	Estado livre do Congo.....	315
Companhia (A) Carris.....	343	Estados Unidos—28, 43, 91, 187, 271, 282, 315, 330 e.....	378
Companhia das Docas e caminhos de ferro peninsulares.....	151	França—11, 28, 43, 91, 122, 171, 202, 218, 234, 250, 266, 282, 314, 330, 363 e.....	378
Companhia de Salamanca—182 e.....	197	Inglaterra—11, 59, 91 e.....	364
Companhia de seguros Fidelidade.....	87	Italia—107, 187, 315 e.....	363
Companhia do caminho de ferro de Guimarães—125 e.....	151	Japão—251, 282 e.....	315
Companhia Nacional de caminhos de ferro.....	118	Luxemburgo.....	187
Companhia Real.....	7	Prussia—171, 218 e.....	299
Companhias (As) de Orléans e do Meio-dia e o conselho de Estado.....	4	Republica Argentina—43, 59, 171, 299 e.....	378
Complemento da rede do Sul e Sueste.....	4	Russia—11, 59, 76, 139, 171, 218, 266, 314, 330 e.....	364
Concessão (Uma) ao pessoal.....	263	Suecia.....	107
Concessões a congressistas.....	166	Suissa—76, 234 e.....	378
Concurso de carruagens automaticas.....	74		

	PAG.
Transvaal.....	11
Turquia — 11, 251 e.....	364
Linhas (As) ferreas do Estado.....	26
<b>Linhas hespanholas</b> — 11, 27, 43, 59, 75, 90, 107, 122, 139, 155, 170, 186, 202, 218, 234, 250, 266, 282, 299, 314, 330, 363 e.....	378
<b>Linhas portuguezas</b> — 10, 27, 42, 58, 75, 90, 106, 122, 138, 155, 170, 186, 202, 218, 234, 250, 266, 282, 298, 314, 330, 362 e.....	378
Logares marcados.....	104
Lucta (A) das velocidades.....	282
Maior e menor cotação mensal e annual em 1894 dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras.....	24
Mau (Um) horario.....	134
<b>Mercado de metaes</b> — 29, 107, 156, 172, 204, 267, 284, 300, 316, 332, 349, 365 e.....	380
Metropolitano aereo.....	214
Metropolitano de Berlim.....	245
Metropolitano (O novo) de Londres.....	279
Metropolitano (O) de Paris — 10 e.....	150
Movimento e productos da exploração em 1893.....	129
Necrologia — 69 e.....	359
Norte (O) de Hespanha — 38, 58, 97, 198 e.....	212
<b>Notas de viagem:</b>	
XII — De Trier a Coblenz e Limburg.....	5
XIII — A Wiesbaden — a cidade.....	21
XIV — Francfort.....	37
XV — Ainda Francfort.....	52
XVI — Mogúncia e o Rheno.....	60
XVII — O Rheno — Colonia.....	84
XVIII — Colonia — Aix-la-Chapelle — Verviers.....	101
XIX — Por Charleroi a Paris.....	116
XX — A linha do Estado da França.....	133
XXI — De Bordeus a Bilbao.....	148
XXII — Bilbao e a rampa de Orduña.....	164
XXIII — O regresso — Quanto custa uma digressão.....	181
(Nova série:)	
I — Impressões em Paris.....	196
II — Londres.....	213
III — Linhas inglezas.....	230
IV — Mais sobre linhas inglezas.....	244
V — Outros detalhes.....	261
VI — Travessias maritimas.....	277
VII — Da Escocia a Irlanda.....	294
VIII — O London North-western.....	326
IX — A rede do Midland.....	347
X — O monorail systema Lartigue.....	358
XI — Duas linhas electricas.....	373
Nova descoberta.....	362
Novas tarifas de passageiros na Russia.....	58
Novo anno.....	1
Novo districto em Angola.....	215
Novos (Os) canaes.....	215
Novos horarios.....	195
Paris porto de mar.....	27
Parque (O) da Liberdade — 20 e.....	55
<b>Parte official</b> (Veja-se o indice especial abaixo)	
Passageiros do Ultramar.....	369
Passageiros pelas fronteiras.....	39
Patentes de invenção.....	138
Pintura de wagons.....	202
Poças Leitão.....	230
Porto de Lisboa.....	278
Premios ás invenções.....	27
Pressão por petroleo.....	154
<b>Publicações recebidas</b> — 26, 74, 86, 117, 186, 218, 246, e.....	359
Quarentenas (As) — 321 e.....	355
Questão (A) do Norte de Hespanha.....	118
<b>Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes</b> — 9, 25, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 233, 249, 265, 281, 297, 313, 329, 345, 361 e.....	377
Rectificação.....	184
Reforma de bilhetes.....	138
Regimen (O) dos caminhos de ferro na Turquia.....	362
<b>Relatorios de Companhias:</b>	
Caminhos de ferro Atravez d'Africa — 12, 364 e.....	369
Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta — 171, 187, 204, 219 e.....	251
Companhia Real dos caminhos de ferro portuguezes — 234, 267, 283, 299, 315, 331 e.....	348
Relogios nas locomotivas.....	155
Rendimento (O) das linhas ferreas portuguezas.....	145
Republica Argentina.....	199
Republica (A) do Transvaal.....	230
<b>Revue de la Bourse de Paris</b> , por L. C. — 23, 56, 87, 119, 151, 183, 216, 248, 280, 312, 344.....	376
Rodas de papel.....	198
Salamanca ás fronteiras.....	103
Semestre (O 1.º) de 1895 nas linhas portuguezas.....	273

	PAG.
Senhas com as remessas.....	52
Serviço de banhos em 1895 — 194 e.....	212
Serviços (Os) de Mancha.....	26
Sobre o Danubio.....	250
Société Anonyme des Forges Usines de Gilly.....	100
Sud-Express (O) — 55, 214, 227, 246 e.....	276
Tarifas da Irlanda.....	154
<b>Tarifas de transporte</b> — 68, 83, 99, 116, 132, 163, 194, 214, 227, 260, 275, 292, 308, 324, 341, 355 e.....	372
Tarifas (A) de zonas.....	150
Tarifas do Norte de Hespanha.....	84
Tarifas na Austria.....	198
Thesouro (O) e os caminhos de ferro.....	161
Tração (A) electrica no Porto.....	277
Trafego (O) combinado com a Europa.....	65
Transporte (O) dos diphtericos.....	26
Transsiberiano (O) — 70 e.....	86
Tratado de commercio com a Russia.....	215
Tremvias de Francfort.....	196
Tremvias entre Figueira e Coimbra.....	260
Tunnel (O) do Simplon — 75 e.....	278
<b>Vapores a sahir do porto de Lisboa</b> — 16, 32, 48, 64, 80, 96, 112, 128, 144, 160, 176, 192, 208, 224, 240, 256, 272, 288, 304, 320, 336, 352, 368 e.....	384
Viação (A) de Lisboa.....	353
Viação (A) electrica.....	199
Volumes de mão.....	4
Wagons de aluminio.....	195
Wagons-lits (Os).....	167

## Parte official

### Legislação por linhas

Cascaes — 275 e.....	355
Cintura de Lisboa.....	291
Coimbra a Arganil.....	341
Cubango (Marinha).....	227
Foz Tua Mirandella — 67 e.....	115
Funchal a Camara de Lobos.....	243
Guimarães.....	83
Leste — 147 e.....	194
Loanda a Ambaca (Marinha) — 4, 99, 116, e.....	259
Mormugão — 19 e.....	324
Norte — 19 e.....	163
Oeste — 179, 259 e.....	291
Porto a Villa Nova de Gaia — 324 e.....	340
Salamanca a Fronteira.....	371
Santa Comba a Vizeu.....	67
Urbana de Lisboa.....	275
Vendas de Grijó a Taboços.....	194
Zambezia (Marinha) — 291, 308 e.....	323

### Legislação diversa

Concessões no Ultramar (Marinha).....	147
Conselho de administração da Companhia Real — 3 e.....	51
Estatutos da associação de empregados de caminhos de ferro.....	35
Fiscalização, vigilancia e conservação de pontes.....	19
Regulamento de construcção e exploração no Ultramar (Marinha).....	163
Transporte de indigentes (Reino).....	3

## Tarifas

### Distribuidas como annexos dos seguintes numeros Beira Alta:

N.º 4, P. V. — Cereaes.....	173
" 6, P. V. — Diversas.....	189
" 10, P. V. — (ampliação) — Gado.....	179
" 15, P. V. — Palha.....	176
<b>Companhia Real:</b>	
N.º 13, G. V. — Generos frescos.....	173
E. P. n.º 5, P. V. — Madeiras.....	178
N.º 3 bis, P. V. — Madeiras.....	179
" 3 BB P. V. — Madeiras.....	182
L. 3, G. V. — Passageiros.....	183
L. 4, G. V. — Passageiros.....	185
11 bis, G. V. — Passageiros.....	185
Ampliação da tarifa L. n.º 2.....	190
Modificação das tarifas 1 e 13.....	190
<b>Minho e Douro:</b>	
P. n.º 11, G. V. — Peixe fresco.....	174
" 4, G. V. — Bilhetes de assignatura.....	175
" 5, G. V. — Farinhas.....	176
" 5, G. V. — Avenças para viagens.....	177
<b>Sul e Sueste:</b>	
N.º 16, P. V. — Aguardente, cortiças.....	176
<b>Annexos diversos:</b>	
Mappas estatísticos do trafego dos caminhos de ferro portuguezes.....	177
Horario dos comboios para carteira.....	169

GRIJÓ & C.<sup>a</sup>

Agentes de despachos e transportes para os  
CAMINHOS DE FERRO

COMMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

28—RUA DE TRAZ—28  
PORTO

Preços dos bilhetes	Simples			Ida a volta		
	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>
De Lisboa ás principais estações						
Oeiras...	320	250	170	640	500	340
Cascaes..	480	370	250	960	740	500
Queluz..	300	240	170	600	400	340
Cintra...	620	490	350	1000	700	500
Mafra....	740	580	420	1200	1000	650
Caldas...	2180	1700	1220	3600	2900	1900
Leiria...	3290	2560	1890	5300	4300	3000
Figueira.	4580	3410	2440	7100	5700	4000
Santarem	1610	1260	900	2600	2100	1350
Abrantes	2830	2200	1570	4500	3600	2500
Elvas...	5400	4200	3000	8700	7000	4800
Coimbra.	4490	3490	2500	7200	5800	3500
Pampil. <sup>a</sup>	4750	3600	2640	7600	6100	3700
Aveiro...	5560	4330	3090	8900	7200	4300
Porto...	6810	5300	3790	11000	8800	5300
Setubal..	740	620	450	1000	500	600
Evora...	2410	1920	1380	3610	2880	2070
Beja....	3110	2460	1770	4660	3690	2650
Faro....	6640	5210	3730	9290	7290	5220
De Porto						
Espinho.	400	310	230	700	600	400
Aveiro..	1280	990	710	2100	1700	1100
Coimbra.	2410	1870	1340	3900	3200	2100
Thomar.	4290	3340	2390	6900	5500	3900
Braga...	1030	810	580	1550	1200	860
Vianua..	1560	1210	870	2340	1820	1310
Valença.	2470	1920	1370	3710	2880	2060
Regoa..	1980	1540	1100	2970	2310	1650

## Importante

A Gazeta dos Caminhos de Ferro, *vae dar aos seus assignantes um esplendido mappa de todas as linhas ferreas portuguezas, impresso a duas côres, em excellente papel e medindo 75 por 50 centimetros.*

### ASSIGNATURA

Anno..... 2\$500 réis  
Semestae..... 1\$400 \*

REDACÇÃO : R. Loreto, 43

LISBOA

JANEIRO — 1895

HORARIO BRINDE

DA

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

OITAVO ANNO

PARTIDAS E CHEGADAS

Officialmente

conferido

Sempre que ha importante alteração nos comboios a  
**Gazeta dos Caminhos de Ferro** offerece um no-  
 vo horario d'estes aos seus assignantes.

## HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de janeiro de 1895

### LINHAS DA COMPANHIA REAL

Lisboa R.-Porto		Porto-Lisboa R.	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
8-45 t.	7-20 m.	2-45 t.	4-30 m.
10-0 t.	10-30 m.	7-0 t.	5-30 m.

Lisboa C.S.-Port.		Port.-Lisboa C.S.	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
7-30 m.	9-0 t.	8-45 m.	10-30 t.

Aveiro a Porto   Porto a Aveiro			
<i>Excepto aos domingos</i>			
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
4-0 m.	6-25 m.	4-15 t.	6-37 t.
11-20 m.	3-35 t.	5-30 m.	9-35 m.

Lisboa R.-V. Alô.		V. Alô.-Lisboa R.	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	6-30 m.
2. <sup>as</sup> 4. <sup>as</sup> e sáb.	2. <sup>as</sup> 4. <sup>as</sup> e 6. <sup>as</sup>		
7-15 t.	1-30 m.	9-40 m.	4-8 t.

Lisboa R.-Badaj.		Badaj.-Lisboa R.	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
7-30 t.	6-35 m.	7-0 t.	6-30 m.

Lisboa C.S.-Bad.		Bad.-Lisboa C.S.	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	10-30 t.

Lisboa C.S.-Sant		Sant-Lisboa C.S.	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
11-0 m.	1-10 t.	6-45 m.	9-20 m.
4-30 t.	7-10 t.	6-15 t.	8-52 t.

Lisb.-C. S. Entr.		Entr. Lisb.-C. S.	
<i>Excepto de 2.<sup>as</sup> f. Excepto aos dom.</i>			
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
4-0 m.	11-10 m.	5-30 m.	1-5 t.

Lisboa R.-Fig. <sup>a</sup> Fig. <sup>a</sup> -Lisboa R.			
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
7-0 m.	3-0 t.	3-15 t.	11-0 t.

Lisboa R.-Leiria		Leiria-Lisboa R.	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
6-0 t.	1-15 m.	1-30 m.	3-10 m.

Leiria-Figueira		Figueira-Leiria	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
5-40 t.	7-35 t.	5-45 m.	8-5 m.

Figueira-Alfar.		Alfar-Figueira.	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
4-50 m.	6-32 m.	5-45 m.	6-45 m.
2-0 t.	8-0 t.	3-15 t.	4-15 t.
7-0 t.	7-59 t.	8-5 t.	8-49 t.

Lisboa R.-Cintra		Cintra-Lisboa R.	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
7-0 m.	8-11 m.	7-30 m.	8-40 m.
11-0 m.	12-3 t.	9-0 m.	10-0 m.
4-30 t.	3-32 t.	3-0 t.	4-0 t.
6-0 t.	7-16 t.	5-45 t.	6-46 t.
8-30 t.	9-35 t.	9-50 t.	11-0 t.

<i>Aos domingos e dias santificados</i>			
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
1-30 t.	2-33 t.	8-10 t.	9-10 t.

Lisboa R.-Caso.		Caso-Lisboa R.	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
6-30 m.	7-56 m.	8-30 m.	9-49 m.
11-30 m.	12-52 t.	10-30 m.	11-49 m.
4-15 t.	5-37 t.	4-30 t.	5-55 t.
6-30 t.	7-51 t.	6-30 t.	7-51 t.

<i>Aos domingos e dias santificados</i>			
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
1-15 t.	2-42 t.	8-30 t.	8-59 t.

Bemfica-Caso.		Caso-Bemfica	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
8-30 m.	9-52 m.	5-40 m.	7-5 m.

Abrantes-Guard. Guard.-Abrantes			
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
1-15 m.	9-25 m.	7-0 m.	4-0 t.
1-45 t.	11-30 t.	5-0 t.	12-23 m.

Lisboa R.-Sacav.		Sacav-Lisboa R.	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
6-45 m.	7-29 m.	8-30 m.	9-16 m.
9-0 m.	9-45 m.	10-30 m.	11-14 m.
10-0 m.	10-44 m.	11-30 m.	12-14 t.

<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
1-0 t.	1-44 t.	2-0 t.	2-44 t.
4-40 t.	5-24 t.	5-30 t.	6-15 t.
5-40 t.	6-23 t.	6-45 t.	7-30 t.
6-50 t.	7-34 t.	7-45 t.	8-29 t.
8-0 t.	8-44 t.	10-25 t.	11-9 t.

<i>Aos domingos e dias santificados</i>			
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
12-0 t.	12-43 t.	12-48 t.	1-30 t.
2-0 t.	2-44 t.	3-0 t.	3-44 t.

<b>LINHAS DA BEIRA ALTA</b>			
-----------------------------	--	--	--

Fig. <sup>a</sup> -V. Form.		V. Form.-Fig. <sup>a</sup>	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
5-25 m.	3-30 t.	9-15 m.	8-0 t.

Figueira-Pamp.		Pamp.-Figueira	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
3-10 t.	4-48 t.	7-15 m.	9-10 m.

Pampilh.-Mang.		Mang.-Pampilh.	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.

Mang.-Guarda		Guarda-Mang.	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
4. <sup>as</sup> feiras e sáb.	5. <sup>a</sup> feiras e dom.		
10-0 t.	12-50 m.	6-40 m.	9-28 m.

### LINHAS DO SUL E SUESTE

Lisboa T.P.-Faro		Faro-Lisboa T.P.	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
4-30 t.	5-9 m.	6-30 t.	7-9 m.

Lisboa T.P.-Beja		Beja-Lisboa T.P.	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
6-0 m.	3-5 t.	10-0 m.	4-40 t.

Lisb. T. P.-Plas		Plas-Lisb. T. P.	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-40 t.

Lisboa T. P. Ext.		Ext.-Lisboa T. P.	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
8-0 m.	3-45 t.	12-10 m.	7-0 m.
4-30 t.	11-10 t.	9-10 m.	4-10 t.

Lisb. T. P.-Setub.		Setub.-Lisb. T. P.	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
8-0 m.	10-10 m.	8-0 m.	9-50 m.
4-30 t.	6-25 t.	2-30 t.	4-40 t.
<i>Dom. e sant.</i>			
		4-45 t.	6-35 t.
6-50 m.	8-23 m.		

P. Novo-Setub.			
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
3-15 t.	3-42 t.		

Beja-C. Branca		C. Branca-Beja	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
4-30 t.	7-24 t.	6-10 m.	9-0 m.

C. Branco-Eva		Eva-C. Branco	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
5-30 t.	6-30 t.	7-10 t.	8-2 t.

Beja-Faro		Faro-Beja	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
1-20 m.	7-35 t.	6-30 m.	2-40 t.

### LINHAS DE MINHO E DOURO

Porto-Vianna		Vianna-Valença	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
5-0 m.	10-23 m.	7-0 m.	9-15 t.

Porto-Valença		Valença-Porto	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
8-20 m.	1-26 t.	2-40 m.	8-19 m.
11-0 m.	3-15 t.	9-45 m.	2-15 t.
5-40 t.	11-45 t.	12-30 t.	6-0 t.
		3-25 t.	10-30 t.

Porto-Braga		Braga-Porto	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
5-0 m.	8-10 m.	5-40 m.	8-19 m.
8-20 m.	10-45 m.	11-45 m.	2-15 t.
11-0 m.	1-20 t.	3-25 t.	6-0 t.
5-10 t.	8-25 t.	6-50 t.	10-30 t.

Nino-Braga		Braga-Nino	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
4-25 t.	5-0 t.	9-19 m.	9-54 m.

Porto-B. d'Alva		B. d'Alva-Porto	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
7-40 m.	3-15 t.	10-40 m.	6-30 t.
1-30 t.	10 t.	3-30 m.	10-59 m.

Porto-Regoa		Regoa-Porto	
<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>	<i>Part.</i>	<i>Cheg.</i>
6-0 t.	11-30 t.	2-12 m.	8- m.

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers—1894

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

Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA. Bruxellas, ALB. URBAN, Eng. Paris, L. CRETEY. Liverpool, W. N. CORNETT.



Anvers 1894

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

## SUMMARIO

	Pag.
Novo Anno . . . . .	1
A nossa carta da Belgica, por A. Urban . . . . .	2
Parte official. — Portarias de 14 de dezembro de 1894 do Ministerio do Reino e de 17 do das Obras Publicas. Decreto de 15 de dezembro, idem. Receita do caminho de ferro de Ambaca . . . . .	3
Volumes de mão . . . . .	4
Complemento da rede do sul e sueste . . . . .	4
As companhias de Orleans e do meio dia e o conselho de Estado . . . . .	4
Notas de viagem — XII — De Trier a Coblenz e Limburg . . . . .	5
Uma boa lei sobre caminhos de ferro . . . . .	6
commercio Portuguez . . . . .	6
Companhia Real . . . . .	7
Carteira dos Accionistas . . . . .	8
Boletim financeiro de Lisboa, por J. F. . . . .	8
Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras . . . . .	9
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes . . . . .	9
Distinção merecida . . . . .	10
Os caminhos de ferro francezes de interesse geral . . . . .	10
Atravez da Mancha . . . . .	10
O metropolitano de Paris . . . . .	10
O caminho de ferro mais pequeno do mundo . . . . .	10
Linhas portuguezas. — Urbana do Porto. — Celeridade nos transportes . . . . .	10
Linhas hespanholas. — Zaragoza ao Mediterraneo. — Linares a Almeria. — Valladolid a Ariza. — Medina a Salamanca. — Elgoibar a San Sebastian. — Nogueira-Pallaresa. — Zafra a Huelva. — Estação de Tuy . . . . .	11
Linhas estrangeiras. — Franca. — Russia. — Inglaterra. — Turquia. — Transwaal . . . . .	11
Relatorios de companhias. — Companhia Real dos caminhos de ferro Atravez d'Africa . . . . .	12
Avisos de serviço . . . . .	12
Arrematações . . . . .	12
Adjudicações . . . . .	13
Casas recommendadas . . . . .	14
Agenda do viajante . . . . .	14
Annuncios . . . . .	15
Hora do dos comboios em 1 de janeiro de 1895 . . . . .	16
Vapores a sair do porto de Lisboa . . . . .	16

## NOVO ANNO

Ao abrir um novo volume do nosso jornal, sentimo-nos satisfeitos, porque satisfeitos vão ficar os nossos leitores com a noticia que lhes vamos dar.

O nosso vehemente desejo, tão imperioso como o cumprimento da promessa feita, vai ser cumprido.

Em breves dias a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* dará aos seus assignantes um *mappa das linhas ferreas portuguezas* constituindo uma bella carta para escriptorio, em que á maior exactidão em todos os detalhes corresponderá, esperamol-o, a mais perfeita execução.

Varios mappas de Portugal que por ali correm impressos, todos aspiram a apresentar o traçado dos nossos caminhos de ferro, mas *nenhum* ha que esteja exacto n'este ponto.

A carta belga editada por M. Dosseray, a publicada ha annos pela casa Guillard Aillaud, sob a direcção do sr. Alberto Monteiro, a ultimamente sahida das prensas da Companhia Nacional Editora, todas peccam por inexactas ou incompletas, quando não teem estes dois defeitos.

Não depreciamos o trabalho alheio para elevar o nosso; affirmamos apenas que uma carta que diz conter as linhas ferreas deve indical-as com exactidão, e é n'esse predicado que a nossa será a *única* completa.

Para o conseguirmos, os traçados de cada linha foram indicados no nosso *mappa* pelos respectivos servi-

ços da via de cada administração, e ainda depois de passado á pedra será de novo conferido.

Aos lados das linhas e nos seus verdadeiros pontos geographicos, tão exactos quanto possível, attenta a escala, estão indicadas as estações e apeadeiros, do lado em que se acha o edificio de passageiros.

Todas as linhas em exploração, em construcção ou em preparação, figuram no nosso *mappa*, pertencendo a este ultimo grupo as de Guimarães a Fafe, Valle do Vouga, Mondego e Meridionaes.

Mas, tratando dos caminhos de ferro portuguezes, entendemos que não só os da Europa merecem esse titulo, e por isso apresentamos tambem os da Africa e India.

Loanda a Ambaca, Lourenço Marques, Pungue e Mormugão figuram no nosso *mappa*, sendo tambem os esclarecimentos para isso obtidos das proprias direcções ou do Ministerio da Marinha.

Por estes motivos temos a consciencia de offerecer aos nossos leitores um trabalho perfeito e seguro que só elles podem ter.

E só elles o merecem, porque só do seu favor o nosso jornal vive e só pelo seu favor prospera.

Mais de 600 nomes se conservam nos nossos registos d'assignantes da primitiva. Esses, que nos acompanham desde o primeiro numero, são os mais competentes para testemunhar os progressos que n'esta *Gazeta* se tem operado e o quanto nos temos esforçado para bem servir o publico e collocar o nosso jornal em condições de poder dignamente figurar ao lado das publicações similares estrangeiras.

E se ás provas de apreço que constantemente recebemos do nosso paiz, quizermos juntar as que nos veem do estrangeiro, não devemos esquecer que na ultima exposição de Antuerpia, apesar do nosso jornal não estar inscripto na classe dos caminhos de ferro, o respectivo jury quiz apreciar-o e conferiu-lhe uma medalha, alem da menção honrosa que elle já havia recebido pela classe — imprensa.

E visto que falámos de jornaes estrangeiros, bom é que digamos que alguns, que teem publicado mappas no genero do que vamos dar, costumam offerecel-os aos assignantes por um certo preço, embora reduzido, e ainda aproveitar-se de publicações já feitas.

Pois o nosso *mappa dos caminhos de ferro* será não só *absolutamente gratuito* para os nossos assignantes como *especialmente feito para esta Gazeta*, o que lhe multiplica o valor.

Assim entendemos que correspondemos ao favor do publico e affirmamos a theoria de Francis Laur expendida no *Echo des mines et de la métallurgie* de 16 de dezembro ultimo:

«L'avenir est donc, à n'en pas douter, à la presse scientifique et technique. Voilà pourquoi je voudrais la voir se grouper, prendre conscience de sa force et de son rôle jusqu'ici trop effacé.

A Redacção.

## A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 28 de dezembro de 1894.

Pegando hoje na penna, afim de dar começo a esta correspondencia, impõe-se-me mais uma vez o dever, para mim gratissimo, d'aqui exprimir aos meus leitores portuguezes os meus sinceros desejos de que o anno lhes decorra prospero e feliz. E o desempenho d'esse dever é para mim extremamente agradavel, sendo, como é, meu intermediario para com os leitores, o sr. L. de Mendonça e Costa, activo director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, com quem os laços de amizade, que já nos unia, ainda mais se apertaram por occasião da sua recente viagem á Belgica.

\*

O *Monitor* publicou ultimamente a lista completa dos explosivos reconhecidos oficialmente.

São nem mais nem menos do que 37, não estando comprehendidos n'este numero os cartuchos para guerra e caça, os detonadores, os fogos de artificio e os simples petardos.

Entre estes 37 explosivos contam-se 7 variedades de dynamites.

Por aqui se vê que os senhores dynamitistas só podem ter a difficuldade da escolha.

\*

Como lhe tenho dito, á medida que se vão concluindo os contractos, a administração dos caminhos de ferro do estado Belga combinou com diversas empresas de navegação a publicação de tarifas que permitam o transporte directo de mercadorias até os paizes do Baltico, do Levante, do Extremo-Oriente e da America do Sul.

Acabo de saber que está a ponto de se concluir um contracto analogo com a *Red Star Line*, com o qual ficará estabelecido o transporte directo até aos dois grandes portos da America do Norte: New York e Philadelphia.

Devo tambem ajuntar que cada vez se torna digno de maior espanto o facto do estado belga não ter ainda lançado as suas vistas para o Congo, onde tantos belgas recebem mensalmente numerosos volumes da mãe patria. E no entanto ha lá um movimento de transportes seguro, movimento que certamente se desenvolveria em larga escala, se as expedições se pudessem fazer com maior facilidade.

\*

A federação das associações industriaes e commerciaes da Belgica resolveu renovar d'uma forma energica, perante as camaras legislativas, os seus protestos, numerosas vezes repetidos, contra o estabelecimento de direitos proteccionistas.

A mesma federação decidiu tambem requerer do ministerio dos caminhos de ferro uma redução de 50 % sobre a taxa da pesagem, á partida e á chegada, das mercadorias a granel.

\*

Trabalha-se agora com grande actividade no arranjo interior do novo palacio dos caminhos de ferro e julga-se, d'esta vez com muitas probabilidades, que os escriptorios do serviço geral já poderão estar installados em janeiro.

Os outros serviços, direcção da exploração, da tracção, commercial, etc. deverão ter as suas installações promptas em junho.

As repartições dividem-se da seguinte fórma: escriptorios com antecamaras para os administradores e di-

rectores; escriptorios especiaes para os funcionarios chefes de divisão ou de superior graduacão, e outros, vastissimos, para os chefes e sub-chefes de repartição com um pessoal de vinte a trinta empregados, por cada uma.

Esta ultima disposição, feita a exemplo das grandes companhias francezas, assegura extraordinariamente, segundo me affirmam, a ordem e a boa disciplina.

O novo palacio terá tambem grandes salas destinadas ás reuniões das muitas commissões dependentes da divisão de caminhos de ferro, e outras para os congressos e commissões internacionaes de caminhos de ferro que se costumam realizar em Bruxellas.

\*

Depois de muitas tergiversações devidas aos processos administrativos, a administração dos caminhos de ferro do estado belga conseguiu installar a sua agencia commercial em Londres.

Esta agencia funciona desde o dia 1 de dezembro. Assim como as instituções congeneres estabelecidas em Francfort sur-Mein, Vienna, Basel e Milão, a sua missão é procurar desenvolver o commercio de transitio pela Belgica, tendo, alem d'isso, o encargo especial de organizar uma activa propaganda a favor do serviço especial de viajantes entre Ostende e Dover.

\*

Este facto suggere-me algumas reflexões. A organização internacional dos caminhos de ferro tende a crear, insensivelmente, ao lado do corpo consular dependente do ministerio dos Negocios Estrangeiros, um segundo corpo consular composto de funcionarios, cujas attribuições são, em muitos pontos, identicas ás dos consules propriamente ditos.

Parece-me que esta situação deve merecer a attenção do governo, quando se tratar da modificação da nossa organização consular, ha muito reconhecida como defeituosa. Actualmente, consules e agentes trabalham em separado e nem mesmo se conhecem, pelo menos oficialmente. Caso o seu trabalho seja orientado n'um sentido commum, na esphera commercial, os interesses nacionaes seriam de certo objecto de maior vigilancia e d'uma defesa mais proficua.

\*

Nos termos das instrucções em vigor e salvo as excepções previstas pelas tarifas, todas as remessas para o estrangeiro devem ser acompanhadas á partida da Belgica por uma declaração de livre saída pela alfandega belga, estabelecendo com o maior cuidado e a mais completa exactidão a natureza, a especie, a quantidade, o conteudo, o valor e o peso bruto e liquido de cada categoria de mercadorias ou de objectos contidos nos volumes.

As declarações de saída livre são indispensaveis á administração das alfandegas para a formação das estatisticas commerciaes, e é portanto necessario que as indicações exaradas sejam rigorosamente exactas e completas.

Ora está provado que os documentos de que se trata deixam muito a desejar, na sua generalidade, porque são, as mais das vezes, incompletos ou incorrectos e as suas indicações nem sempre concordam com as designações das respectivas guias.

Caso este estado de cousas continue com a mesma persistencia, a administração das alfandegas está decidida a submeter a uma verificação escrupulosa as remessas de exportação acompanhadas das declarações de livre saída formuladas incorrectamente.

Muito prejudicaria o commercio a applicação d'uma tal medida, tanto em virtude dos atrazos que decerto

provocaria, como das muitas despesas que iria occasionar (despesas de formalidades aduaneiras, de armazenagem, de prejuizos resultantes de forçadas demoras, etc.)

O ministro dos caminhos de ferro resolveu que se deve exigir, nas declarações d'este genero, a maxima correcção, e recommenda a conveniencia de chamar a attenção dos expedidores sobre as desagradaveis consequências que lhes podem resultar, no futuro, da appareção d'um documento d'esta especie com informações incompletas ou inexactas.

\*

Os grandes serviços publicos europeus tratam activamente de modificar a sua organização, n'um sentido progressivo, a fim de melhor poderem servir os interesses publicos e privados. A seguir á convenção postal, a convenção internacional para o transporte de mercadorias; depois, no congresso de S. Petersburgo, concluiu-se um convenio internacional para a expedição de volumes por grande velocidade; alem d'isto, todos os annos, se occupa uma commissão especial da correspondencia dos horarios dos comboios; e, finalmente, reuniu-se em Genova um congresso para estudar o meio de obter das companhias de caminhos de ferro a simplificação e unificação das complicadas e variadissimas condições a que se acham submettidas as expedições internacionaes.

D'esta forma caminhamos, insensivelmente, para a constituição d'uma verdadeira união economica dos Estados da Europa, união essencialmente pacifica.

Ha um caso curioso a registar: excepto nos assumptos relativos á convenção postal, a Inglaterra isolou-se de todas as combinações internacionaes.

\*

No dia 12 do corrente, á noite, partiram para Florença, onde foram assistir á reunião internacional de caminhos de ferro, que ali teve lugar, a fim de se estabelecer um horario internacional, o sr. Dubois, administrador dos caminhos de ferro do Estado e o inspector Niels.

Foi no dia 23 que se effectuou essa reunião, a fim de tratar da modificação e aperfeiçoamento do serviço dos grandes expressos internacionaes. Não teve caracter tecnico, e occupou-se principalmente da coordenação dos horarios e da composição dos comboios.

Ha dois annos, devem os leitores estar lembrados, foi em Bruxellas, no Palacio das Academias, que teve lugar a reunião do congresso.

A administração dos caminhos de ferro do Estado belga tem n'este momento negociações entabuladas com os caminhos de ferro allemães interessados para a organização d'um serviço de carruagens directas entre as principaes cidades allemães e Ostende, de forma a facilitar aos muitos viajantes que passam da Allemanha a Inglaterra pelos paquetes do Estado belga que fazem o serviço entre Dover e Ostende, a sua chegada a esta ultima cidade, sem trasbordo. As carruagens directas serão do ultimo modelo.

Tambem se estuda, por outro lado, o projecto da construcção d'uma nova *gare* maritima em Ostende, por se ter reconhecido a insufficiencia da actual, desde a creação dos tres serviços internacionaes expressos e diarios entre Londres, Dover, Ostende e as principaes capitães da Europa.

A. Urban.

## PARTE OFFICIAL

### Ministerio dos Negocios do Reino

#### 5.<sup>a</sup> Repartição da direcção geral da contabilidade publica

Tendo sido presente a Sua Magestade El-Rei o officio em que o vice-presidente da commissão administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes declara acceder a mesma companhia a effectuar a redução de 50 por cento no preço do transporte dos indigentes que, dos diversos districtos, vierem a Lisboa para serem tratados no instituto bacteriologico e no hospital de Rilhafolles, quando munidos da devida requisição da auctoridade administrativa competente; redução igual á que ha muito se realisa nos transportes requisitados pelo governo civil de Lisboa para os indigentes que saem com alta dos referidos estabelecimentos e do hospital de S. José e annexos, e seguem para as terras da sua naturalidade; e bem assim os officios em que os directores da companhia nacional de caminhos de ferro, do caminho de ferro de Guimarães e do caminho de ferro do Porto á Povoá de Varzim e a Famalicão, declaram conceder tambem igual abatimento tanto nos transportes dos alludidos indigentes, como nos das pessoas que os acompanham, sendo aquelles menores ou alienados, quer na vinda para Lisboa, quer no regresso ás suas terras, conforme lhes fôra solicitado:

Manda o mesmo augusto senhor que, em seu real nome, sejam louvadas as mencionadas commissão administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes e direcções da companhia nacional de caminhos de ferro, do caminho de ferro de Guimarães e do caminho de ferro do Porto á Povoá de Varzim e a Famalicão, por se terem prestado a realizar tão importante redução no preço dos alludidos transportes, concorrendo assim para que passa dispensar-se a maior numero de infelizes o auxilio de que careçam, a fim de receberem o tratamento que se lhes ministra nos sobreditos estabelecimentos.

Paço, em 14 de dezembro de 1894. — *João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.*

### Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

#### Repartição do commercio

Attendendo ao merecimento e mais partes que concorreram no conselheiro d'estado, par do reino, Antonio de Serpa Pimentel: hei por bem nomeal-o commissario regio junto ao conselho de administração da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, nos termos do artigo 11.<sup>o</sup> dos respectivos estatutos, approvados por alvará de 30 de novembro do corrente anno.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 15 de dezembro de 1894. — REI — *Arthur Alberto de Campos Henriques.*

Sua Magestade El Rei ha por bem ordenar que os conselheiros Frederico de Gusmão Correia Arouca e João Marcellino Arroyo, ministros d'estado honorarios e o conselheiro Ernesto Madeira Pinto, director geral dos correios e telegraphos, que por decreto de 11 de novembro de 1893 foram nomeados representantes do governo na commissão administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, continuem a servir na mesma qualidade e na administração da mesma companhia, como membros do conselho de administração, e os dois primeiros como membros da sua commissão executiva, emquanto se não proceder ás nomeações definitivas que ao governo ficaram reservadas nos artigos 9.<sup>o</sup>, 22.<sup>o</sup> e 68.<sup>o</sup> dos estatutos que acompanharam o convenio ultimamente approved, e já homologado entre a referida companhia e os seus credores.

Paço, em 17 de dezembro de 1894. — *Arthur Alberto de Campos Henriques.*

Sua Magestade El-Rei ha por bem determinar que os engenheiros Antonio José Antunes Navarro, director das obras publicas do districto de Lisboa, e Bazilio Alberto de Sousa Pinto Junior, director das obras publicas do districto de Castello Branco, sirvam como membros do conselho de administração da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes nos termos dos estatutos que acompanharam o convenio ultimamente approved, e já homologado, entre a referida companhia e os seus credores, emquanto se não proceder definitivamente ás nomeações que nos mesmos estatutos ficaram reservadas ao governo.

Paço, em 17 de dezembro de 1894. — *Arthur Alberto de Campos Henriques.*

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar  
3.ª Repartição — 2.ª Secção

### Caminho de ferro de Loanda a Ambaca

Mapa da receita e despesa no 3.º trimestre de 1894

#### Receita

Designações	Kilometros explorados	Numero de passageiros	Peso	Importancia
Grande velocidade :				
Passageiros .....	280 e 287	13:208	-	10:707#250
Bagagens e recovagens .....		-	-	2:064#230
Diversas .....		-	-	882#480
Mercadorias .....			3.366:793	20:690#090
		13:208	3.366:793	34:344#050

#### Despesa

Conservação (via e obra).....	17:373#995
Tracção (locomotivas, combustivel, pessoal, etc.)..	26:205#743
Material circulante (limpeza e reparação).....	-#-
Trafego (pessoal, expediente das estações, etc.)....	7:104#090
Diversas (encargos geraes, etc.) .....	9:080#328
	59:854#156

#### Resumo

Receita .....	34:344#050
Despesa .....	59:854#156
Deficit.....	25:510#106

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 15 de novembro de 1894.—O chefe da repartição, *Tito Augusto de Carvalho*.

### Volumes de mão

Para garantir ao publico o perfeito goso de todas as commodidades que lhe devem proporcionar os comboios de serviço suburbano de Lisboa a Sacavem, a direcção da companhia acaba de dar ordem aos seus agentes para que não façam o menor obstaculo a que os passageiros possam transportar comsigo, nas carruagens em que viajarém, volumes de qualquer natureza, com excepção d'aquelles cujo transporte, em carruagens de passageiros, está prohibido por lei ou pelos regulamentos policiaes, comtanto que não occupem espaço maior do que nas rédes ou debaixo das bancadas é reservado a cada passageiro.

Por esta fórma as pessoas que veem de manhã aos mercados, as que trazem encomendas a Lisboa ou d'aqui as levam para os suburbios, pódem utilizar-se d'estes comboios, o que é uma grande vantagem para o publico.

### Complemento de rede do Sul e Sueste

Não somos strenuos defensores da proposta que mr. Bartissol apresentou ha dias ao Ministerio das Obras Publicas, mas estamos muito longe de, sem um maduro exame de assumpto tão importante, concluir que esse projecto é prejudicial ao paiz nem oneroso para o thesouro.

Por esta nossa imparcial attitudo não podemos deixar de corrigir um erro crasso em que *O Seculo* se fundou para combater *in limine* essa proposta.

Calcula aquelle jornal que orçando hoje os gastos de exploração da rede do Sul e Sueste de 930#000 réis por kilometro e recebendo o Estado, a esse titulo, da projectada empresa 30 % do producto médio de toda

a rede, calculado em 1.390#000 réis por kilometro, o prejuiso para o Estado será de 149.500#000 réis annuaes.

Estes calculos, baseados nos que apresentou o *Diario de Noticias*, e que, afinal, se fundaram nos nossos, aqui expostos no ultimo numero, teem que soffrer duas importantes correcções que de todo destroem o mau aspecto que a questão apresenta sob este ponto de vista.

Não só ha que ter em vista que os gastos de exploração n'um prolongamento de rede não podem ser eguaes á média dos da rede mãe, como tambem se deve attender ao desenvolvimento do trafego que incidirá sobre a rede actual e que será, por certo, de consideração.

Mantemo-nos, portanto, na attitudo que tomámos perante esta proposta:

Estude-se bem; examinem-se com cuidado os prós e os contras; modifique-se no que fôr possivel. e nem se acceitem bases que possam n'um futuro mais ou menos remoto crear embarços ao paiz, nem se recusem condições que possam favorecer a conclusão d'aquella rede e dar-lhe a importancia que ella póde ter.

### As companhias de Orleans e do Meio dia e o conselho de Estado

Ha alguns mezes que está pendente um grave conflicto entre os accionistas e obrigatarios d'estas companhias e o Estado francez, conflicto que está agora submittido á decisão do conselho de Estado. Trata-se do seguinte:

Ainda no principio do anno não parecia haver a minima duvida acerca da duração da garantia do juro concedida pelo governo a estas duas companhias. Toda a gente julgava que ella devia durar até o fim da concessão; quando, inesperadamente, a administração introduziu n'uma das suas estatisticas uma nota indicando o anno de 1914 como termo da garantia, fundando-se nas convenções de 1859.

As companhias protestaram energicamente contra esta interpretação, apoiando-se na letra da convenção de 1883, que diz: « as disposições dos convenios anteriores, relativos á garantia estipulada e a cargo do Estado, ficam substituidas, a partir do dia 1 de janeiro de 1884, pelas seguintes disposições... » Mas, entre essas determinações, não se faz menção do prazo da duração da garantia.

As companhias de Orleans e do Meio dia concluíram d'ahi que a garantia era illimitada, quer dizer, que o prazo da garantia correspondia ao prazo da propria concessão.

O Estado entende, ao contrario, que as convenções de 1883 nada mais fizeram do que modificar as condições do funcionamento da garantia, sem lhe alterar a duração, que continúa fixada pelo convenio de 1859.

O Estado funda-se tambem em que para a concessão d'essa garantia foi estipulada uma data final fixa ás outras quatro companhias congeneres, e que decerto os negociadores da convenção de 1859 não tiveram em vista crear uma excepção de tal natureza.

As companhias baseiam-se principalmente no texto do convenio de 1883 e invocam em seu favor as intenções das partes contractantes.

E' sobre isto que versa o litigio agora levado perante o conselho de Estado, o qual ainda se não pronunciou sobre o assumpto, mas cuja decisão é esperada a todo o momento.

## NOTAS DE VIAGEM

## XII

## De Trier a Coblenz e Limburg

Quando me dispuz a visitar o sul da Allemanha, bastou-me olhar para o mappa para desde logo resolver percorrer a bella linha das margens do Mosel.

O serpenteado d'este rio, as suas altas margens, obrigando a successivas obras d'arte, promettiam-me uma linha interessante a ver, e eu declaro que prefiro os traçados accidentados, os grandes trabalhos da engenharia, á travessia de ridentes prados relvaceos, eguaes em toda a parte, que um escriptor comparou a um prato de esparregado.

Como eu lhes disse, o comboio em que segui partiu um pouco atrasado, e sendo a sua velocidade, bastante apertada, de 50 kilometros por hora, dados os accidentes do traçado não ha que ter esperanza de que elle ganhe o tempo perdido.

Logo ao sahir de Trier atravessamos o Mosel sobre uma primeira ponte, a de Pfulzel, deixando, na estação seguinte, a linha do Eifel que segue a Colonia pelo valle do Kyll.

Depois vem o primeiro tunnel, o de Issel, que tem 778 metros que passamos em 2 minutos, ás escuras, como é costume em toda a parte.

Deixando o Mosel afastar-se para a direita em agitas curvas, o caminho de ferro buscou um traçado mais directo pelo valle do Salm, attingindo em breve a divisoria das aguas d'este rio e do Lieser, a cujo valle desce, parando em Wiengerohr para deixar os passageiros que tomam a linha que ali cruza para Wittich e para Bernkastel.

Logo depois novo tunnel de 580 metros, mais além outro de 485, e eis-nos n'um dos pontos mais pittorescos da linha, Pünderich, de onde parte um ramal a Traben.

A' esquerda corre o Alf, que nos separa das altas montanhas de Kondel; á direita vêmos, lá ao fundo de um valle, os enormes laços do Mosel, tão apertados, que a margem esquerda parece uma grande ilha.

Tres obras d'arte importantes se reúnem aqui: um imponente viaducto de 690 metros, que acompanha a montanha a uma grande altura, deixando gosar os mais bellos panoramas sobre os valles, um tunnel de 440 metros, em curva, e a bella ponte de ferro sobre o Mosel, de 266 metros, em 6 tramos, com 2 pavimentos, dos quaes o superior pertence ao caminho de ferro e o inferior á estrada ordinaria.

A via toma o valle do rio pela sua margem direita, deixando-nos gosar das maiores bellezas de paizagem.

Uma nova ponte de 200 metros nos faz atravessar para a margem esquerda, entrando logo no tunnel de Cochem, de 4.200 metros, chamado «do Imperador Guilherme,» o maior tunnel da Allemanha, que o comboio leva 8 minutos a passar e que constitue quasi todo o percurso entre as duas estações. Levou tres annos a perfurar (1874 a 1877) e custou 4 milhões de marcos, ou cerca de 1.200 contos da nossa moeda, o que não nos parece muito, porque os temos por cá mais pequenos e mais caros.

De Cochem até Gùls, 43 kilometros, a linha segue sempre junto ao Mosel, pela esquerda, em face da branca estrada ordinaria que vae pela outra margem.

Não me cabe aqui a descripção dos interessantes panoramas que se disfructam n'aquelle pittoresco valle, rival do do Rheno, coberto da vinha que produz o afamado e aromatico vinho d'aquella região, rematados,

os montes, por velhas ruinas de castellos historicos, mosteiros, grupos de casinhas, povoações modernas, capellas, etc.

O viajante que procure, á partida, tomar logar do lado direito da carruagem, sentir-se-ha preso, durante todo este percurso, pela belleza da margem do rio. Do lado esquerdo pouco verá porque a montanha eleva-se rapida e o talude é alto.

Ao sahir de Gùls despedimo-nos do Mosel, passando-o n'uma ponte diagonal e, descrevendo uma grande curva para a direita, em volta do monte onde se acha o Karthaus, coroado pelos fortes Constantino e Alexandre, vamos parar na estação do Mosel, que serve Coblenz, cidade da qual me occuparei quando, á volta, vindo pelo Rheno, me demorar aqui.

Os dez minutos que tive de paragem em Coblenz, aproveitei-os para vêr alguns detalhes da estação. Esta não tem nada de notavel, parecendo-se um pouco com as nossas de Torres Vedras ou Caldas da Rainha.

A sala ou vestibulo de entrada, onde fui comprar novo bilhete para seguir a Limburg, é pequena e escura, os caes acanhados e a plataforma bastante estreita para o movimento de passageiros que ali ha.

O comboio muda de machina, e dos passageiros não mudam de carruagens senão os que seguem pela linha da margem esquerda do Rheno.

Logo á partida curvamos para a direita para, por meio de uma contra-curva, entrarmos na dupla ponte sobre o magestoso rio, de 400 metros de extensão.

O effeito da passagem é maravilhoso: lá em baixo as aguas em que circulam pequeninos barcos e grandes e elegantes vapores de passageiros; atraz de nós deixamos a montanha que acabamos de rodear; para um e outro lado as lindissimas margens cobertas de edificações elegantes e vegetação uberrima.

Em breve chegamos ao local onde o Lahn entra no Rheno, e, tendo que tomar o valle d'este rio, deixamos os passageiros que seguem a Deutz, para baixo, e a Francforte, para cima.

Depois, passando aquelle rio sobre uma ponte, vamos seguindo a margem esquerda e paramos em Ems, deliciosa e animada estação de banhos e aguas.

Da mesma fórma que no Mosel, a linha corre á beira do Lahn, do qual só se afasta quando as curvas d'este são extraordinariamente apertadas, atravessando-o quatro vezes sobre pontes de ferro, e perfurando-lhe as margens em sete tunneis, dos quaes o terceiro mede 732 metros.

Uma hora depois de termos partido de Coblenz chegamos a Diez e logo depois a Limburg.

E' meio dia. Tenho apenas tempo para vêr a cathedral — unica coisa que tem algum interesse, — e almoçar, porque tenho de partir ás 2 horas.

A estação é vasta, mas como, segundo parece, não ha senão um vestibulo para entrada e sahida dos passageiros, inventou-se uma original maneira de fazer, na plataforma, a separação dos que chegam e dos que partem.

Uns cavalletes, sustentando verticalmente umas grades de madeira, formam uma divisoria, dentro da qual se comprimem os que esperam o comboio, até que d'elle desembarquem todos os passageiros que vão sahindo por uma abertura entre dois pannos das taes grades.

Por fóra d'estas circulam empregados que conteem os passageiros prisioneiros, evitando que elles atirem por ares e ventos com os improvisados tapumes.

Limburg não tem via americana nem carros de especie alguma, nem são necessarios, porque a estação é junto á cidade.

Esta é triste, antiga e suja, tendo, no alto de uma forte rampa em que os edificios pobres se escadeiam, a cathedral, onde ha algumas pinturas notaveis e preciosidades curiosas.

Na rua que conduz da estação á igreja ha uns modestos hotéis, que ha que aproveitar para se tomar o almoço, como nós lhe chamamos, ou o jantar, (*diner*) como elles lhe chamam.

Acabado este que, aqui para nós, não deixou nada a desejar... voltar lá, corri para a estação.

D'esta vez pertenci ao respeitavel grupo dos encapeirados dentro da tal grade, até que chegou o comboio que me devia levar.

Quem quizer seguir o itinerario que lhe estou descrevendo, isto é, para Wiesbaden pela linha reduzida e não pela de Niedernhausen, via larga, que é menos interessante, deve pedir bilhete para Wiesbaden *por Diez*, e sabendo que deve seguir por um caminho de ferro economico não se admire de o fazerem tomar logar n'um comboio de via larga, porque em breve, em Diez, passará para o outro.

Como os leitores já perceberam, porque acima lhes fallei de Diez, volta-se pelo mesmo caminho durante uns 3.600 metros, até esta estação, onde se faz trasbordo para as vastas carruagens da linha de Zollhaus, da qual me occuparei no seguimento d'esta descripção.

### Uma boa lei sobre caminhos de ferro

A mensagem real d'abertura das camaras da Roumania annuncia que o governo vae submeter á approvação parlamentar um projecto de lei sobre a construcção de caminhos de ferro por iniciativa particular.

Este projecto auctoriza o governo a conceder aos districtos, ás communas e a particulares, quer individualmente, quer associados, a faculdade de construir caminhos de ferro de interesse local e industrial, sob certas e determinadas condições, que nos parece interessante resumir aqui.

Depois de se proceder a rigoroso inquerito sobre o pedido, se a linha projectada fôr parallelá a qualquer ramificação da rêde ferro-viaria do Estado ou a alguma linha que ella projecte estabelecer; ou se, depois d'esse inquerito, se reconhecer que essa linha é destinada a fazer concorrência ás linhas do Estado, que pôde vir prejudicar os seus interesses ou a defesa nacional, a auctorização será recusada.

No caso contrario, logo que decorram dois mezes da apresentação do pedido de auctorização, o ministro das obras publicas reclamará do conselho de ministros que se conceda a licença pedida, declarando as obras de utilidade publica.

Alem das vantagens que derivam da declaração de utilidade publica, relativamente ás expropriações, a lei concede tambem aos iniciadores das vias ferreas d'este genero as seguintes:

1) Cessão gratuita, nas propriedades nacionaes, do terreno necessario para a construcção da via e accessorios.

2) O emprego das plataformas de todas as estradas, nas condições que forem prescriptas, para cada linha em especial.

3) O transporte nos caminhos de ferro do Estado, pelos preços estipulados para o serviço publico, de todos os materiaes de construcção.

4) A dispensa da creação de linhas telegraphicas, no caso de não haver cruzamento de comboios.

5) A auctorização de ligar estas linhas com as linhas do Estado, nas *gares*, devendo os trabalhos de junção ser executados á custa do constructor, e sendo o serviço de exploração na *gare* exercido pela direcção geral de caminhos de ferro, egualmente á custa do constructor.

6) A dispensa dos direitos de alfandega para os materiaes de construcção.

7) A dispensa tambem das taxas de sello e de registro, bem como de qualquer outra contribuição ao Estado, aos districtos ou ás communas, durante 15 annos.

Acerca das tarifas para passageiros e mercadorias, e de todas as outras disposições relativas á exploração, a lei deixa á administração competente o direito de as estabelecer, e o Estado não intervirá senão nas questões relativas á segurança publica, fixando para cada linha, conforme a sua construcção, uma velocidade maxima, e obrigando a administração a submeter a linha gulamento estabelecido pelo ministerio respectivo para a segurança geral.

Em compensação das vantagens supra, as administrações são obrigadas:

1) A transportar gratuitamente a correspondencia postal e os presos.

2) A transmittir a correspondencia telegraphica, quando possuam as respectivas linhas.

3) A conceder aos militares o transporte por metade do preço.

Emfim, nas linhas que fizerem o trafego de passageiros e mercadorias, o Estado perceberá 30 % dos lucros liquidos depois de 30 annos de exploração.

O Estado reserva-se egualmente o direito, depois d'esse praso, de resgatar qualquer linha construida em virtude d'esta lei, fixando o modo da avaliação que será feita por engenheiros peritos escolhidos pelas partes (dois por cada) e um tirado á sorte em 20 nomes propostos á razão de 10 por cada parte contractante.

Em caso de guerra o Estado reserva-se o direito de occupar e explorar qualquer linha, pagando uma indemnização.

Se no nosso paiz se estabelecer uma lei tão liberal e de tão energicos effeitos economicos como esta, seria o meio de desenvolver a viação accelerada que tantos beneficios leva ás povoações.

Mas aqui, pelo contrario, tem-se entendido que o melhor é dificultar quanto possivel estas construcções, desanimando por completo toda a iniciativa particular.

### COMMERCIO PORTUGUEZ

Resumo comparativo do movimento de mercadorias incluindo o do ouro e prata, em barra e em moeda, de janeiro a junho de 1893-1894

VALORES EM MIL. RÉIS

#### Importação para consumo

	1893	1894
Animaes vivos.....	362:293	567:997
Materias primas para as artes e industrias	8.420:293	7.372:558
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	2.443:785	2.473:997
Substancias alimenticias .....	5.935:247	7.121:839
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	921:291	816:726
Manufacturas diversas.....	1.186:086	1.176:228
Taras .....	35:557	32:138
Somma.....	19.313:552	19.571:503
Ouro e prata em barra e em moeda (a)...	897:146	78:075
Total.....	20.210:698	19.649:578

**Exportação nacional e nacionalisada**

Animaes vivos.....	309:727	708:383
Materias primas para as artes e industrias	2.368:053	2.740:095
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	272:842	442:066
Substancias alimenticias.....	8.120:497	6.506:469
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	33:326	41:029
Manufacturas diversas.....	728:945	846:172
Somma.....	11.833:390	11.284:214
Ouro e prata em barra e em moeda.....	2.578:085	2.793:060
Total.....	14.411:475	14.077:274

**Exportação estrangeira e ultramarina**

Diversas mercadorias....	Reexportação..	4.756:293	6.153:588
	Transito.....	928:214	917:774
	Somma...	5.684:507	7.071:362

(a) Foi rectificado o valor relativo ao anno de 1893.

**Companhia Real**

Tendo o governo nomeado, por portarias de 17 do corrente que publicamos na *parte official* d'este numero, os 5 membros do conselho de administração, e designado d'esses os da comissão executiva da companhia que lhe compete nomear, em conformidade com os artigos 9.º e 22.º dos estatutos, o conselho de administração ficou completo e tratou de constituir-se em reunião do dia 18, assistindo á sessão, além do sr. commissario regio, a maior parte dos administradores eleitos e nomeados, fazendo-se outros representar, pelo sr. Carrilho o sr. conselheiro Arroyo, pelo sr. Kergall os srs. Leroi Beaulieu, Enders e G. Buron e pelo sr. Boyer os srs. Richemond, A. Rostand e R. Bayard.

Tendo o sr. Carrilho, como vice-presidente da comissão administrativa, dado a posse ao novo conselho, ia-se proceder á votação do presidente d'este, quando o sr. Kergall propoz que fôsse por aclamação nomeado o sr. Carrilho. Aceita a proposta, o novo presidente agradeceu a honra que novamente lhe era conferida, e propoz para vice-presidentes os srs. Kergall e dr. Alves de Sá, o que foi unanimemente approvedo.

Em seguida declararam os representantes dos accionistas que nomeavam para a comissão executiva os srs. Victorino Vaz e Paes Villas Boas; e os dos obrigatarios, para a mesma comissão, os srs. Boyer, Daehnhardt, Bayard e Carrilho, que juntamente com os srs. conselheiros Arouca e Arroyo, constituirão, nos termos dos estatutos, a dita comissão.

O sr. Kergall congratulou-se pela constituição do novo conselho que lhe assegurava o inicio de um novo periodo de paz e união, precursores da prosperidade que o esforço de todos ha de conseguir para a companhia.

«Aqui não ha portuguezes nem estrangeiros, disse o sr. Kergall, mas unicamente administradores da companhia portugueza, representando interesses identicos, destinados, por consequencia, a operarem sempre de mãos dadas. Ao que o nosso presidente dizia ha pouco sobre a tarefa, que nos incumbe, de fomentar a prosperidade da companhia real, permitti-me que accrescente que, no meu animo e no dos meus amigos, está gravado o dever de nunca nos esquecermos de que os interesses da companhia estão indissolvelmente ligados aos do paiz; que uma grande rêde como a nossa é um dos principaes factores da riqueza de Portugal, e que nós esta-

mos aqui para trabalhar não só pela prosperidade da companhia, mas ainda pela da agricultura, do commercio e da industria portugueza.»

A estas nobres palavras do nosso estimado collega na imprensa franceza respondeu o sr. Carrilho, agradecendo-as e declarando que, durante as laboriosas negociações do accordo, encontrou sempre, da parte do sr. Kergall, os mais ferventes propositos de conciliação de todos os interessados na companhia, e que a esses propositos se deve uma grande parte dos resultados a que felizmente se chegou.

O sr. Kergall luctou sempre contra todos quantos entendiam que o accionista não podia entrar no convenio e foi para elle, orador, valioso auxiliar. Houve momentos de desaccordo sobre outros pontos, mas confessa que a lealdade de character do sr. Kergall nem uma só vez foi desmentida.

Os srs. dr. Reis Torgal e conselheiro Madeira Pinto deram tambem testemunho da lealdade com que o sr. Kergall sempre se houve e dos esforços que empregou para inutilizar, como inutilizou muitas vezes, exigencias desarrazoadas.

O sr. Kergall agradeceu os testemunhos de sympathia e de merecido reconhecimento de que acabava de ser alvo.

Terminada a sessão do conselho, constituiu-se a comissão executiva, resolvendo-se realizar as sessões ordinarias todas as quintas-feiras.

Na primeira d'estas sessões, no dia 20, foi resolvido: Nomear o sr. Manuel Affonso Espregueira, engenheiro consultor;

Encarregar da direcção da companhia o sr. Boyer e o sr. engenheiro Vargas; este no lugar de sub-director.

Proceder immediatamente á emissão dos titulos provisionarios representativos das obrigações de 3 p. c. para liquidar as situações com o governo e demais crédores, incluindo as companhias hespanholas;

Mandar pagar o coupon do 1.º semestre de 1894 de todas as obrigações privilegiadas do 1.º grau, para o que já estão em Londres os fundos necessarios;

Nomear o sr. Lechat um dos *trustees* encarregados da guarda e fiscalização da applicação das 50.000 obrigações a entregar aos caminhos de ferro hespanhoes de Oeste e de Caceres;

Nomear membros, por parte da companhia, da comissão de tarifas nos dois referidos caminhos de ferro hespanhoes, os srs. Madeira Pinto, Boyer e Vargas.

Os titulos provisionarios a emittir representam:

72.718	obrigações para o governo;
59.629	» para a demais divida fluctuante;
1.282	» para a caixa das reformas da companhia;
50.000	» para os caminhos de ferro de Madrid-Caceres-Portugal e Oeste;
13.714	» para o Grande Central;
<u>197.343</u>	

Além d'isso haverá que emittir opportunamente, para troca das obrigações actuaes 185.690, e 14.867 que ficam sendo reserva da companhia.

O pagamento dos juros do 1.º semestre de 1894 já está annunciado, como se vê da nossa secção respectiva, bem como a entrega dos titulos provisionarios, os quaes tem annexos tres coupons para pagamento dos juros do 1.º e 2.º semestre de 1894 e 1.º semestre de 1895.

Para as actuaes obrigações em circulação empregarse-ha, para o pagamento, o mesmo systema que se em-

pregou para os coupons de 1893: Divide-se a importancia do coupon das de primeiro privilegio por todas as existentes — visto como ainda não está feita a troca, nem a estampilhagem dos titulos.

Tambem, por occasião do pagamento do coupon do 1.º semestre de 1894, será deduzida a importancia do sello que as novas obrigações teem de pagar, em conformidade das leis portuguezas e dos estatutos. Esse sello é de 0,45 de francos por obrigação.

Esse encargo e o dos impostos em França faz com que o pagamento por obrigação se tenha de realizar nos seguintes termos:

Coupons dos titulos provisorios de 3 0/0:  
Cada um 6,75 francos por obrigação.

Obrigações existentes na circulação, e por coupon:

De 3 0/0, .....	francos..	2,25
De 4 0/0, .....	» ..	3,05
De 4 1/2 0/0 1.ª série,	marcos..	6
De 4 1/2 0/0 2.ª e 3.ª séries,	» ..	3

O pagamento será feito nos mesmos estabelecimentos e pela mesma forma que foi feito o dos dois coupons de 1883.

## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

O Conselho de Administração d'esta Companhia tem a honra de prevenir os srs. obrigacionistas, tanto por titulos existentes em circulação no dia 19 de janeiro de 1894, como por divida fluctuante, de que vae ser paga a quantia correspondente aos coupons ouro do primeiro semestre de 1894 das obrigações privilegiadas de 1.º grau trocadas ou estampilhadas.

Não estando ainda verificada essa troca ou estampilhagem, a Companhia fez emitir titulos provisorios representativos das obrigações de 3 0/0 a crear para liquidação de todas as operações determinadas na convenção homologada por sentença do Juiz do Tribunal do Commercio de 11 de outubro ultimo, titulos provisorios que levam annexos tres coupons correspondentes ao 1.º e 2.º semestre de 1894 e 1.º de 1895, para com a sua apresentação serem pagos os respectivos juros, se antes não tiverem sido trocados pelos titulos definitivos.

Quanto ás obrigações existentes em circulação, seguir-se-ha para o pagamento dos juros do 1.º semestre de 1894 o mesmo processo que foi adoptado para o pagamento dos coupons correspondentes ao anno de 1893; isto é, cada uma das obrigações existentes receberá um terço do coupon devido pelas correspondentes obrigações privilegiadas.

Fica entendido que as 94.510 obrigações de 4 1/2 0/0, Beira Baixa, receberão cada uma d'ellas o coupon integral, mas reduzido ao juro de 3 0/0.

Das obrigações de 3 0/0 haverá que deduzir não só os impostos em França (0,130) por coupon de obrigação privilegiada, como o sello a que as novas obrigações estão sujeitas em Portugal, e que, nos termos do § 3.º da base 14.ª da convenção já mencionada teem de ser pagos pelos interessados e deduzidos do 1.º coupon de 1894.

Os titulos provisorios apresentarão para o pagamento o respectivo coupon do 1.º semestre de 1894 e por cada obrigação devem receber fr. 6,75.

As obrigações actuaes de 3 0/0 para esse embolso apresentarão: quanto ás da 1.ª a 6.ª série o coupon n.º 67, recebendo por cada um fr. 2,25; as da 7.ª serie o coupon n.º 8, recebendo tambem por cada coupon fr. 2,25.

As obrigações existentes de 4 0/0 apresentarão os coupons n.º 14, recebendo por cada um fr. 3,05;

As obrigações existentes de 4 1/2 0/0, 1.ª série 1886, Beira Baixa, apresentarão o coupon n.º 15, recebendo por cada um 6 marcos;

As obrigações existentes de 4 1/2 0/0 2.ª série apresentarão o coupon n.º 9, recebendo por cada um 3 marcos.

As obrigações existentes de 4 1/2 0/0 3.ª série apresentarão o coupon n.º 10, e receberão por cada um 3 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 2 de janeiro proximo futuro, inclusivé, em Lisboa na sede da Companhia ao cambio do dia e com deducção de 10 0/0 do imposto de rendimento em Portugal.

O pagamento em França, Londres, Allemanha e na Belgica será realizado tambem nos termos acima desde a mesma data nos

cofres dos correspondentes da Companhia Real de accôrdo com os annuncios feitos em cada paiz.

Lisboa, 24 de dezembro de 1894.

### Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta

Os srs. portadores de obrigações d'esta companhia são avisados de que do dia 1.º de janeiro de 1895 em diante será paga uma primeira prestação de 435 réis, impostos deduzidos, sobre o coupon n.º 18.

O pagamento effectuar-se-ha á vista do coupon, o qual será carimbado da seguinte maneira: «Payé 2,50 francos» e entregue ao portador para ser apresentado, quando for annuncjado novo pagamento.

Segundo decisão da camara dos correctores da praça de Paris, a partir do dia 31 de dezembro de 1894, a declaração actualmente feita no boletim official será substituida pela seguinte: «Ex-coupon n.º 18 estampillé de 2fr.50.»

Os coupons serão pagos e carimbados em Lisboa na sede da companhia rua Capello n.º 5; em Paris na thesouraria do comptoir national d'escompte, 14, rue Bergère; em Londres na casa Morton Rose & C.º, Bartholomew Lane E. C. = O conselho de administração.

## BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 31 de dezembro de 1894.

Não pôde considerar-se dos mais felizes o anno que hoje finda. E' certo que algumas difficuldades que assoberbavam o paiz foram removidas, dando-se solução a algumas questões pendentes que, affectando o nosso credito, estavam compromettendo a nossa situação economica e financeira, mas outras permaneceram e outras accresceram, de modo que o anno novo inaugura-se sob auspícios pouco lisonjeiros, se não tanto pelo que importa a politica externa, muito irritado pelo que se refere á politica interna. E' possível, porém, que as circumstancias se modifiquem e que a situação melhore, como convém aos interesses da nação, ao bem e á prosperidade publica.

A liquidação do fim do anno não se fez sem difficuldade pela tensão manifestada em todos os negocios. Em 1893 a liquidação effectuou-se mais facilmente, não só porque eram menores os depositos de fazendas, mas tambem pelo concurso e auxilio desafogado do commercio colonial. Em 1894 os depositos de mercadorias é avultado e o commercio das colonias está a braços com a crise que começou a manifestar-se em Angola, carecendo de auxilio para attender aos seus encargos e não podendo por isso dispensal-o aos outros. Houve bastante procura de dinheiro para descontos durante a quinzena, mas como, em regra, n'esta epoca do anno os bancos recusam ampliar as suas operações, houve uma certa tensão monetaria, o que deu em resultado poder a taxa de 7 p. c. ter geral applicação.

O mercado dos cambios esteve bastante frouxo, não se dando, como aliás era d'esperar e muitos suppunham, o aggravamento do agio d'ouro. As grandes cobranças para transferencias sobre as praças estrangeiras não influiram no mercado cambial e a falta de disponibilidades fez diminuir igualmente a importancia de pedidos de cheques. Foi comtudo bastante sensível a offerta determinada pela urgencia da obtenção de recursos e, como consequencia, houve grandes oscillações nas respectivas praças.

As letras a 90 dias sobre Londres passaram de 42 1/4 a 42 1/16 e 42 3/8. Os cheques regularam sobre Londres de 42 1/16 a 42 1/2, sobre Paris de 680 a 674. As libras tiveram muita procura a 17 1/2 150 réis, mas, depois de se manifestar a desanimação do mercado dos cambios, os compradores não quizeram ir além de 17 1/2 100 réis. Foi insignificante o movimento das operações na bolsa de Londres, especialmente na ultima semana. As inscrições não poderam passar de 35,00 e os outros titulos do estado mantiveram-se estacionarios. Os nossos fundos externos conservam-se na baixa em Londres e Paris.

As acções do Banco de Portugal mantiveram-se, mercado restricto, a 123 000 réis. As obrigações de emprestimo 1888 (4 p. c.) tiveram pequeno movimento a 15,200, do emprestimo de 1890 (4 p. c.) não houve transacções, do emprestimo portuguez de 4 1/2 pequeno movimento a 47.000 (ass.), dos tabacos alguma procura a 96 000 réis. As obrigações do Credito Predial mantiveram-se nas suas anteriores cotações: — 73.000 (6 p. c.) 90.700 (6 p. c. ass. 1/95), 90.500 (6 p. c. coup. 1/95), 89.000 (5 p. c. ass. s. c.) 87 000 réis (5 p. c. coup. 1/95), 83 500 réis (4 1/2 p. c. s. c.). As obrigações Loanda-Ambaca tiveram compradores a 72 400 e vendedores a 74 000 réis.

J. F.

Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras

	DEZEMBRO															
	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
<b>Bolsa de Lisboa:</b>																
Inscrições assent. ....	35,19	34,90	35,00	34,95	34,95	-	-	35,00	-	34,95	34,90	34,95	35,00	-	35,00	-
" coupon. ....	35,00	35,00	34,93	-	34,95	34,84	-	35,00	-	34,85	34,90	-	34,90	-	34,90	-
Divida externa. ....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções Comp. Real. ....	10,200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. idem 3 %/o. ....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" C. Nacional. ....	-	20,000	-	-	-	-	-	-	-	20,000	-	-	-	-	23,000	-
" Atravez Africa. ....	-	74,000	73,900	-	73,000	73,800	-	-	-	73,500	-	-	-	-	-	-
<b>Bolsa de Paris:</b>																
3 %/o portuguez. ....	24,87	24,83	24,83	24,83	24,70	24,68	-	24,68	-	-	24,25	24,25	24,25	-	24,25	-
Acções Comp. Real. ....	50	52,50	53,75	52,50	50	-	-	-	-	-	50	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres. ....	-	-	57,50	55,25	-	-	-	-	-	-	57	-	-	-	-	-
" Norte de Hesp. ....	114	113	-	112	113,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Mad. Zaragoza. ....	162	163,50	161	-	158	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes. ....	192	190	192	190	185	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real. ....	120	122	120	120,50	119	119	-	118	-	117	118,75	120	118	-	118	-
" C. Beira Alta. ....	78	78	78,50	78,50	80	80	-	79,50	-	79,50	79,50	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres. ....	180,25	180	-	180	180	180	-	180	-	178	-	180	179	-	179	-
" N. Hesp. (1.ª). ....	271	269,50	270	269	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Bolsa de Londres:</b>																
3 %/o portuguez. ....	25,12	24,87	24,75	24,87	24,87	24,84	-	24,75	-	24,65	24,50	24,50	24,50	-	24,50	-
Obrig. Atravez Africa. ....	68	68	68	68	68	68	-	68	-	68	68	68	68	-	68	-
<b>Amsterdam:</b>																
Obrig. Atravez Africa. ....	62	62	61	-	63	-	-	-	-	-	-	63	-	-	63	-
<b>Bruxellas:</b>																
Obrig. Atravez Africa. ....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	71	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				
		1894			1893			Totaes		Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1894	1893	1894	1893	
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida	3 9 Dezemb.	690	Réis 57.381:000	Réis 83:160	690	Réis 48.921:397	Réis 70:900	2.697.600:000	2.737.121:652	-	39.521:652
	Nova rede garantida.	3 9 Dezemb.	380	5.821:000	15:318	380	5.573:232	14:666	301.054:000	307.508:190	-	6.554:190
Sul e Sueste...		12 18 Novemb.	475	12.909:440	27:177	475	10.499:920	22:105	658.249:455	653.123:730	5.125:725	-
		19 25 "	"	12.984:040	27:334	"	11.671:740	24:572	671.233:495	664.795:470	6.438:025	-
Minho e Douro.			353	-	-	353	-	-	-	-	-	-
				-	-		-	-	-	-	-	-
Beira Alta.....		19 25 Novemb.	253	6.561:008	25:932	253	6.585:667	26:030	255.878:202	271.693:402	-	15.815:200
		26 2 Dezemb.	"	7.618:152	30:111	"	6.999:862	27:667	263.496:354	278.693:264	-	15.196:940
Nacional (Mirandella e Vizeu).....		3 9 "	"	6.739:067	26:636	"	6.170:832	24:390	270.235:421	284.864:096	-	14.628:675
		12 18 Novemb.	105	1.259:766	11:997	105	1.171:225	11:154	54.287:536	61.196:608	-	6.909:072
Norte de Hespanha.....		19 25 "	"	1.572:314	14:974	"	1.639:032	15:609	55.859:850	62.835:640	-	6.975:790
		25 1 Dezemb.	3553	Ps. 1.770:495	Ps. 486	3393	Ps. 1.746:888	Ps. 515	Ps. 81.482:364	Ps. 78.530:696	Ps. 2.951:668	-
Madrid — Zaragoza — Alicante.....		2 8 "	"	1.713:313	470	"	1.670:844	492	83.195:677	80.201:541	2.994:136	-
		3 9 Dezemb.	2672	935:997	266	2672	1.016:810	342	48.969:938	48.713:300	256:638	-
Andaluzes.....		10 16 "	"	1.015:520	380	"	1.054:415	394	49.985:458	49.767:715	217:743	-
		26 2 Dezemb.	894	295:049	330	894	353:261	395	12.989:874	13.608:527	-	618:653
Zafra a Huelva.		3 9 "	"	237:408	266	"	305:632	342	13.227:282	13.914:160	-	686:878
		3 9 Dezemb.	180	51:951	289	180	46:388	258	2.509:843	2.304:883	204:980	-
	10 16 "	"	"	51:340	285	"	45:533	252	2.361:184	2.350:416	210:768	-
	17 23 "	"	"	56:198	"	"	44:543	247	2.617:382	2.394:959	222:423	-

Horario dos comboios

O que publicavamos n'este logar passa a apparecer na ultima pagina. Com este numero offerecemos aos leitores um horario-brinde, para carteira, impresso a duas côres.

## Distinção merecida

**Annuario de ferrocarrilles.**—A direcção de obras publicas de Hespanha resolveu de accordo com o parecer da junta consultiva de estradas, canaes e pontes, declarar este livro *de utilidade geral* e conveniente que o seu conhecimento se generalise e alargue, o que foi approvado pelo ministro e publicado na folha official.

Felicitemos o nosso collega D. Enrique de la Torre por esta merecida corôa de gloria que recebeu o seu trabalho que, pela nossa parte, já estava reconhecido como de grandissima utilidade.

## Os caminhos de ferro francezes de interesse geral

O *Journal Officiel* publicou o quadro das receitas de exploração dos caminhos de ferro francezes d'interesse geral do primeiro semestre do exercicio de 1894, comparados com o mesmo semestre de 1893.

Em 30 de junho de 1894, a extensão total explorada de caminhos de ferro d'interesse geral era de 35.902 kilometros, não contando senão uma vez 191 kilometros de percurso commum e não comprehendendo 9 kilometros em territorio belga, 12 explorados pela administração da Alta-Italia e 10 pela companhia das minas de Bethune.

Da comparação d'estes algarismos com os de 30 de junho de 1893 resulta um augmento de 621 kilometros que se reparte da seguinte fórma:

Orléans 232 kilometros, Meiodia 91, Oeste 80, Lyon 71, Este 51, Estado 51 e Norte 45.

A somma total das receitas do primeiro semestre de 1894 foi de 563.847.037 francos, mais 8.769.260 francos do que em igual periodo de 1893, em que foram de 555.077.777 francos, mas a receita kilometrica foi um pouco menor: 15.661 francos em lugar de 15.699 francos ou 38 francos de menos.

Comprovados os resultados geraes examinaremos successivamente as sommas relativas ás differentes linhas que compõem a rede de interesse geral.

Os caminhos de ferro do Estado com uma extensão de 2.726 kilometros, deram nos seis primeiros mezes de 1894 receita uma total de 18.386.400 francos, mais 312.042 francos do que em 1893.

A receita kilometrica baixou de 6.757 francos em 1893 a 6.745 em 1894, quando em 1893 a extensão explorada era só 2.675 kilometros.

As companhias principaes tiveram:

	Receita do 1.º semestre 1894	Differença sobre 1893	Receita kilometrica	Differ. sobre 1893
Norte.....	90.884.220	+ 1.648.838	24.811	+ 154
Este.....	69.786.135	+ 700.657	15.267	+ 87
Oeste.....	71.626.905	+ 2.019.697	13.548	+ 180
Orleans...	83.296.397	+ 2.320.005	12.522	+ 146
P. L. M...	173.291.186	+ 1.559.645	20.421	+ 55
Rhône ao Mont-Cenis.....	2.411.195	+ 252.863	18.267	+ 1.916
Meio dia...	43.399.584	— 382.173	13.813	— 537
Cintura...	3.599.027	+ 61.169	112.470	+ 1.912
Grande Cintura.....	2.152.795	— 4.744	15.268	— 34
Totales e médias..	540.447.453	+ 8.175.961	16.833	— 60

As diversas companhias em numero de quatorze deram durante o primeiro semestre de 1894 uma receita total de 4.442.364 francos mais 240.880 francos do que em igual periodo de 1893.

## Atravez da Mancha

Diversos banqueiros e engenheiros de Paris pediram á camará e aos ministerios das obras publicas e dos estrangeiros para se reatarem as negociações diplomaticas afim de se resolver a questão da ligação ferro-viaria entre França e Inglaterra.

Mr. Barthou respondeu-lhes n'uma carta dizendo que está encarregada uma commissão de differentes projectos sobre a ligação e que esta questão não se pode examinar senão depois da commissão dar o seu parecer.

## O Metropolitano de Paris

A commissão nomeada pelo conselho municipal de Paris, afim de apresentar o seu parecer ácerca do caminho de ferro metropolitano, adoptou por grande maioria a primeira parte da moção de ordem apresentada por Mr. Giron e concebida nos seguintes termos:

«A Commissão manifesta o desejo de ver posta em execução uma rede metropolitana.»

Em seguida a commissão ia passar á votação da segunda parte:

«Mas, por outro lado, entende que não deve ser accedido o projecto apresentado pelo governo.»

N'esta occasião Mr. Caron interveiu, apresentando a seguinte moção:

«A commissão adopta, em principio, o projecto do governo, reservando-se o direito de o corrigir como entender conveniente.»

Esta moção foi rejeitada, deliberando-se que Mr. Giron ficasse encarregado da elaboração d'um parecer, que conclua pela rejeição do projecto apresentado pelo ministro das obras publicas.

## O caminho de ferro mais pequeno do mundo

E' o de Minnesota, a 30 kilometros de Dellwood, e começa na estação do caminho de ferro que passa por aquelle ponto, indo acabar n'uma quinta de recreio proxima, abrangendo uma distancia apenas de 200 metros.

A via tem de largura 0,35 e o metro de carril pesa unicamente 12 kilogrammas. No centro ha um terceiro carril destinado a transmitir a electricidade que é produzida pelo contacto estabelecido com a locomotiva.

Cada comboio compõe-se de 3 carruagens, com 1,50 de comprimento e 0,60 de largura. N'uma d'ellas ha um motor locomovel, desenvolvendo uma força de dois cavallos, que serve para a tracção e para a illuminação electrica do comboio.

Em cada carruagem podem caber dois homens e uma creança.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Urbana do Porto.**—Ficou perfurado ás 10 horas da noite de 19 de dezembro o grande tunnel da Ave Maria, na linha de Campanhã á central do Porto.

No dia 28 o sr. ministro das obras publicas visitou as obras de demolição do convento da Ave Maria, e, acompanhado pelos srs. engenheiros Justino Teixeira, Mattos Cid e Gualberto Povoas, conductor Ferreira, empreiteiros da obra etc., percorreu o tunnel em toda a sua extensão, parte a pé, parte em wagonete puxado por um cavallo, sahindo nas Fontainhas.

**Celeridade nos transportes.**—Sabemos que a companhia real recommendou ao seu pessoal que se reduza quanto possivel o praso do transporte das mercadorias em pequena velocidade.

Esta ordem começa hoje a vigorar.

## LINHAS HESPANHOLAS

**Zaragoza ao Mediterraneo.**—Tem avançado ultimamente com a maior rapidez a construcção d'esta linha e assegura-se que no principio do anno já as locomotivas devem chegar até Alcañiz.

Foram oficialmente examinados o material circulante e as machinas em deposito, sendo tudo encontrado no estado mais satisfactorio. As carruagens e wagons encomendados no estrangeiro já se acham na fronteira e em breve chegarão ao seu destino.

O acabamento da linha dos directos, que coincidiu com a ultimação dos litigios da companhia no estrangeiro, foi uma circumstancia extremamente favoravel para esta, porque veiu facilitar, com rapidez e economia, o transporte dos seus materiaes aos pontos necessarios.

Tendo sido sancionada a sentença dos tribunales inglezes, approvando o convenio proposto pelos obrigacionistas á companhia, trata-se de preencher agora as ultimas formalidades, e brevemente será pago o dividendo que compete ás obrigações.

**Linares a Almeria.**—A companhia concessionaria do caminho de ferro de Linares a Almeria viu-se forçada a suspender o pagamento dos juros das suas obrigações durante a construcção. Este facto foi motivado por não poder a companhia contar já, para o acabamento da linha, senão com o saldo da subvenção que o Estado tem a pagar-lhe. A companhia confessa francamente a sua situação, e fica portanto agora só ao arbitrio e responsabilidade do governo o seguimento da construcção da linha.

Na opinião da *Revista Minera*, d'onde extrahimos esta noticia, é originalissimo o que se passa em Hespanha com os contractos com o Estado: emprega-se o maior rigor para que o contractante cumpra o tratado, mas ao mesmo tempo o governo julga-se auctorizado a faltar a elle com a maior semcerimonia, usando de todos os artificios para illudir a sua letra.

Por causa dos negocios d'esta companhia, e da do Puerto Rico, diz-se que o *Crédit Mobilier* fechou as suas contas de 1892—1893 com uma perda de 15.207.000 francos de capital.

**Valladolid a Ariza.**—A inauguração d'esta linha teve que ser addiada em consequencia dos estragos produzidos na ponte sobre o Douro, prejuizos que são de alguma importancia.

**Medina a Salamanca.**—O conselho da administração d'esse caminho de ferro concedeu uma gratificação de 6% dos seus ordenados a todos os seus empregados que a serviram durante todo o anno, sem terem commettido faltas de gravidade.

**Elgoibar a San Sebastian.**—Assegura-se que nos primeiros dias do proximo mez de janeiro, será aberta ao publico a secção de Zarauz a San Sebastian, n'esta linha.

Terminada esta secção, cujo comprimento é de 25.800 metros, brevemente ficará concluida a linha até Zumaya, cuja obra mais importante, o *tunnel* de Meagas, de 700 metros, já está acabado.

De Zumaya a Deva restam sómente 10 kilometros, comprehendendo um novo *tunnel* de 500 metros, que é a sua parte mais importante.

**Noguera-Pallaresa.**—Trara-se activamente da construcção d'esta nova linha internacional, cujo projecto foi approvado por decreto de 4 de março de 1892. E' o seguinte o resumo do traçado:

A linha parte de Lerida pelo valle do Segre até um pouco acima de Balaguer, e adiante de Camarasa toma o de Noguera-Pallaresa, a distancia de 43 kilometros da capital, com rampas inferiores a 14 millimetros; aqui a linha torna-se accidentada, atravessa varias vezes o rio, toca em Abellanes, Santa Liña, St. Hoisme, Terradets, Montsech e Sellés, passa pela desgraçada aldeia de Puigcercós, e chega a Tremp, no kilometro 78, á custa de importantes trabalhos, a fim de não empregar curvas de menos de 300 metros de raio, nem percorrer rampas superiores a 14 millimetros.

D'aqui até Sort, no kilometro 118, cruza o rio duas vezes, e atravessando a serra de Boumort, deixa á direita Pobla de Segur, com inclinações de 11 millimetros, porém em Esterri de Aneó, no kilometro 147, na serra de San Juan, o terreno difficulta-se, de fórma que força os declives até 18 millimetros, n'uma extensão de 3 kilometros, ocasionando novos cruzamentos do rio até Isil, em

cujas proximidades se ha de abrir a bôcca do *tunnel* internacional. Depois d'um trajecto de 9 kilometros, com rampas que variam entre 26 e 29 millimetros, penetra a linha no dito *tunnel*, passa a fronteira entre Puerto de Salau e o Pico *des Mulats*, e vae sair, já em territorio francez, no valle de Salat, ao pé do Garonne, d'onde desce por Conflens, Seix, e Saint Girons, termo actual da linha franceza em exploração até Boussens, seguindo por uma larga planicie o curso do Garonne até Toulouse.

Desde Lerida até á bôcca do tunnel tem a linha uma extensão de 156 kilometros.

A companhia disfructa de uma subvenção de 60.000 pesetas por kilometro, concedida pelo Estado, e um adiantamento de 40.000 por kilometro com as condições legaes.

Esta linha será considerada como parte do projecto da grande via inter-continental Paris-Cartagena-Oran, que está destinada a ser uma das vias ferreas de maior importancia da Europa, pois que ha de ser o itinerario obrigado de viajantes e d'uma grande parte das mercadorias destinadas ás possessões francezas da Africa mediterranea.

De Lerida a Paris as distancias são hoje: por Irun, 1.406 kilometros; por Port-Bou, 1.451; por Noguera-Pallaresa haverá 1.093. O praso para a construcção será de oito annos, contados desde a approvação da arrematação publica.

**Zaragoza ao Mediterraneo.**—Vão muito adeantadas as obras d'este caminho de ferro, estando a via já assente até Alcañiz. O tramo para a ponte de Valprimera já chegou.

Todas as obras estão concluidas até a ponte de Regallo encontrando-se d'ahi por deante grupos de trabalhadores encarregados da terraplenagem e outras obras.

**Zafra a Huelva.**—Foi approvado pelo juiz o convenio d'esta companhia com os seus credores.

**Estação de Tuy.**—Já está quasi concluida esta nova estação que, comparada com a antiga, parece um palacio.

A alfandega tem bom logar para revisão de bagagens. As habitações dos empregados e salas de espera, são excellentes.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### RUSSIA

Calcula-se que d'aqui a um anno já a grande linha que atravessará a Siberia e cujo traçado é feito em direcção ao Extremo Oriente, chegará ás costas do Mar Amarello, e desde esse momento o imperio da China ficará em communicação quasi directa com a Europa.

Actualmente, para ir de Londres a Shanghai, são necessarios dois mezes, indo por via de Brindisi e passando pelo Mar Vermelho; e 37 dias, com grandes riscos e difficuldades, pelo Canadá.

Logo que esteja concluida esta linha transsiberiana, as viagens de Londres a Shanghai durarão 20 dias sómente, seguindo este itinerario: de Londres a Paris, d'esta capital a Moscow e d'ahi a Irkoustouck e Wladivostock, em 17 dias, e 3 por mar, d'este ultimo ponto a Shanghai.

### FRANÇA

O *Journal Officiel*, diz que as companhias propõem uma nova edição das condições d'applicação das tarifas de pequena velocidade, que em razão da sua extensão não podem ser affixadas nem transcriptas, limitando-se só a serem affixadas nas gares.

A nova redacção das tarifas parece-se com a antiga, e tem a vantagem de ser commum ás grandes rês e aos caminhos de ferro de cintura.

### INGLATERRA

Em breve começarão em Londres as obras do caminho de ferro metropolitano que atravessará os bairros mais populosos na extensão de 10 kilometros.

Terá 14 estações, saindo 1 comboio cada tres minutos com a velocidade de 22,50 kilometros por hora. A via é dupla e as locomotivas electricas.

### TRANSWAAL

Abre hoje á exploração o caminho de ferro de Lourenço Marques a Pretoria, mas a inauguração official só se realiza no dia 1.º de junho, segundo foi decretado pelo parlamento do Transwaal. Por essa occasião o governo d'este Estado concede passagens gratuitas nos primeiros dez dias aos cidadãos da Pretoria que queiram visitar a nossa cidade. Aquelle parlamento decretou tambem uma somma de 20:000 libras para despezas com os festejos da inauguração.

### TURQUIA

A companhia dos caminhos de ferro da Anatolia a Constantinopla acaba de pedir e de obter a concessão para a construcção e exploração d'uma linha complementar.

Esta companhia, cujos estatutos foram approvados pelo firman imperial de 16 de março de 1889, explora um caminho de ferro de via normal que parte de Haïdar-Pacha (bairro de Constantinopla) passando por Ismid, no mar de Marmara, Adabazar e Eskichéhir, até Angora. Esta linha tem o comprimento total de 577 1/2 kilometros e acha-se em completa exploração desde 31 de dezembro de 1892.

Foi no intuito de abrir uma sahida á parte meridional da Asia Menor, cujo solo se distingue pela sua fertilidade, que a companhia pediu a concessão para construcção e exploração da nova linha que, partindo de Eskichéhir, irá, pelo sul, até á antiga capital da Asia Menor, Konia, (Iconia).

Esta linha complementar será de via normal, como a linha primitiva, e terá uma extensão de 440 kilometros. Tendo, como dissemos por ponto de partida, Eskichéhir (situada no kilometro 315 da linha principal) dirige-se, por sudoeste, pela Phrigia até Alayund, que communica com a cidade de Kutahia por um ramal de 10 kilometros.

A primeira linha toma então a direcção sudoeste e vae até Konia, seguindo a antiga estrada commercial por Afium, Karahissar, Tschai e Akchéhir.

A exploração do primeiro lanço devia começar antes do fim do anno.

## RELATORIOS DE COMPANHIAS

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

Parecer do Conselho Fiscal

Apresentado á assemblea geral de 26 de outubro de 1894

Senhores accionistas:

Para darmos cumprimento ao que nos é imposto pelos nossos estatutos, examinamos a escripturação da Companhia, e o balanço e relatorio precedentes, e em resultado d'esse exame temos a expôr-vos o seguinte:

A escripturação continúa sendo feita com a devida regularidade e asseio, e o balanço está em perfeito accordo com ella.

Comparado com o do anno anterior, nas contas que mais particularmente traduzem o funcionamento da vossa empresa o balanço apresenta as seguintes alterações:

Na conta do contracto de construcção, o augmento de réis .....	536:853#140
Na conta de linha em construcção e material, o augmento de réis .....	25:955#794
Na conta de obrigações em ser a diminuição de réis	339:930#000
Na conta de credores, a diminuição de réis .....	174:000#000
Na conta de Trustees, em relação ao producto de obrigações que tiveram em seu poder, a diminuição de réis .....	471:851#100
Na conta de letras e pagar, o augmento de réis...	109:769#636

Os esclarecimentos acerca de cada uma d'estas verbas, contidos no relatorio, mostrar-vos-hão a razão d'essas alterações e dispensam-nos de entrar em mais minuciosos detalhes sobre ellas.

Tambem dos demais actos da gerencia do vosso conselho d'administração, referidos no relatorio, nada se nos offerece que notar, senão quanto elles patenteiam a constante solicitude com que aquelle vosso conselho se dedica a tudo quanto pôde ser util á vossa empresa, e contribuir para o desenvolvimento economico e civilizador da região que a vossa linha atravessa.

Senhores accionistas:

Ser-vos-ha agradável vêr o augmento progressivo do rendimento que vae produzindo a parte da vossa linha em exploração. Oxalá isso vos seja fiador de que no futuro tirareis d'ahi remuneração condigna para o capital que empregastes na vossa empresa, e que por emquanto ainda vos está improductivo de dividendo algum.

Estaes por certo no animo de continuardes a agradecer ao governo de S. M., o auxilio que elle tem prestado e continúa a prestar á vossa empresa, e, a nosso vêr, é esse auxilio tanto mais para estimar quanto elle deve ser considerado como uma prova do muito que o mesmo governo confia na viabilidade e utilidade da vossa empresa, tendo elle já a esses respeitos argumentos convincentes no desenvolvimento commercial da provincia d'Angola e no augmento do rendimento da alfandega de Loanda, como bem pondera o vosso conselho d'administração no relatorio que vos apresenta.

Pena é que d'essa confiança não partilhe por emquanto, ao que parece, uma grande parte do publico, e que as nossas obrigações ainda se encontrem nos mercados tão longe dos preços que reputamos deverem merecer. Aguardamos, porém, que o honrado cumprimento, que esperamos nunca será desmentido, dos encargos que tomamos a respeito d'esses nossos titulos, acabará por

convencer essa parte do publico, como tanto é para desejar, para proveito da nossa empresa.

Pelos motivos indicados no relatorio, tendes este anno que eleger o 1.º secretario da vossa assembléa geral, e um vogal substituto d'este conselho fiscal.

Em vista, pois, do exposto, somos de parecer:

- 1.º Que approveis, e com louvor, o balanço e relatorio que o vosso conselho de administração vos apresenta;
- 2.º Que procedaes ás eleições supra referidas.

Porto, 28 de setembro de 1894.

Pelo conselho fiscal, *Conde de S. Januario*, (presidente).—*Joaquim d'Almeida Peres*.—*Isidoro Marques Rodrigues*.—*José Eduardo Ferreira Pinheiro*.—*Domingos Candido d'Almeida Ribeiro*.

## AVISOS DE SERVIÇO

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

Em 7 de janeiro proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação central d'esta companhia, em Lisboa, (Caes dos Soldados,) e em virtude do artigo 33.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e de pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-ha á venda, em hasta publica, de todas as remessas com data anterior a 7 de novembro de 1894, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retiral-as, pagando o seu debito á companhia, para o que deverão dirigir-se ao serviço do trafego na estação central do Rocio, todos os dias não santificados até 5 do referido mez de janeiro iuclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 da tarde.

Remessa n.º 3:719 de Lisboa P., a Santarem, 2 pedras apparelhadas, peso 456 kilos, consignatario Feliciano Pedro d'Oliveira.

N.º 813 de Cantanhede a Praia, 6 pedras de cantaria, peso 5:530 kilos, consignatario Nunes Godinho.

N.º 2.842 de Carregado a Lisboa P., 3 volumes de ferragens, peso 50 kilos, consignatario Antonio Ribeiro.

N.º 6.953 de Cintra a Lisboa P., caixas de garrafas vasias, peso 138 kilos, consignatario Jones (?)

N.º 1.586 de Irun a Lisboa R., 8 caixas guarda roupa, peso 500 kilos, consignatario Genim.

N.º 1.623 de Irun a Lisboa R., 1 caixa guarda roupa, peso 36 kilos, consignatario Genim.

N.º 2.814 de Valença d'Alcantara a Lisboa P., 1 caixa de feramentas, peso 65 kilos, consignatarios Moraes & Irmão.

N.º 2.321 de Plasencia a Lisboa P., 2 fardos de cortiça, peso 125 kilos, consignatario E. Dundos.

N.º 4.886 de Madrid a Lisboa P., 2 caixas de lamparinas, peso 115 kilos, consignatarios Carbonnat.

N.º 3.102 de Paris a Lisboa R., 1 caixa com vinho, peso 28 kilos, consignatario Mala Real.

N.º 3.296 de Ivry a Lisboa P., um bahu de roupa, peso 149 kilos, consignatario Robin.

Lisboa, 19 de dezembro de 1894.

## ARREMATACÕES

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de papel

No dia 17 do proximo mez de janeiro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 819 resmas de papel para impressão, 690 resmas de papel para escrever e 292.000 sobrescriptos.

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

Lisboa 17 de dezembro de 1894.

Fornecimento de eixos para locomotivas

No dia 17 de janeiro de 1895, pela 1 hora da tarde, na estação central do Rocio, perante a commissão executiva d'esta companhia, terá logar a abertura das propostas recebidas para o fornecimento de eixos para locomotivas.

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

Lisboa, 18 de dezembro de 1894.

**Fornecimento d'arame galvanizado**

No dia 17 de janeiro proximo futuro, pela 1 hora da tarde, perante a commissão executiva d'esta companhia, na estação central do Rocio, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 4.645 kilogrammas d'arame galvanizado.

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

Lisboa, 20 de dezembro de 1894.

**Fornecimento d'encerados para wagons**

No dia 24 de janeiro proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central do Rocio, perante a commissão executiva d'esta companhia, terá lugar a abertura das propostas recebidas para o fornecimento de 200 encerados para cobrir wagons.

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

Lisboa, 20 de dezembro de 1894.

**Fornecimento de tectos de lona para carruagens e wagons**

No dia 24 de janeiro proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central do Rocio, perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de tectos de lona para carruagens e wagons.

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

Lisboa, 20 de dezembro de 1894.

**Fornecimento de correntes de ferro**

No dia 24 de janeiro proximo futuro pela 1 hora da tarde, na estação central do Rocio, perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de correntes do ferro para guindastes.

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

Lisboa, 20 de dezembro de 1894.

**Fornecimentos d'apparellhos telegraphicos**

No dia 31 de janeiro, pela 1 hora da tarde, na estação central do Rocio, perante a commissão executiva d'esta companhia, terá lugar a abertura das propostas para o fornecimento de apparellhos telegraphicos e vasos porosos para pilhas.

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

Lisboa, 20 de dezembro de 1894.

**Fornecimento de madeiras diversas**

No dia 31 de janeiro de 1895, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 5.000 kilogrammas de mogno; 6<sup>m3</sup> de nogueira; 12<sup>m3</sup> de freixo; 120 kilogrammas de folha de bordo (olho de perdiz) 300<sup>m3</sup> de carvalho do norte; 150<sup>m3</sup> de pitch-pine, 200<sup>m3</sup> de casquinha em vigas; 800<sup>m3</sup> de casquinha em taboas.

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

Lisboa, 26 de dezembro de 1894.

**Venda de lixo e estrume durante o anno de 1895**

Esta companhia faz publico que está a concurso a arrematação de todo o lixo e estrume proveniente da limpeza das linhas, caes de mercadorias e das plataformas da estação de Lisboa (Santa Apolonia) e dos wagons de transporte de gado para a mesma estação durante o anno de 1895.

As condições para esta arrematação estão patentes na repartição central do Serviço do Movimento, estação de Lisboa (Santa Apolonia), todos os dias não santificados desde as 10 horas da manhã até ás 4 horas da tarde.

As propostas aceitam-se até á 1 hora da tarde do dia 9 de janeiro inclusivé, e serão endereçadas em carta fechada á direcção d'esta companhia, em Lisboa, estação central do Rocio, com a seguinte inscripção exterior: «Proposta para a compra de lixo e estrume» e redigidas segundo o theor seguinte: Eu abaixo assignado residente em . . . obrigo-me para com a Companhia Real dos caminhos de ferro Portuguezes, a comprar todo o lixo e estrume proveniente da limpeza das linhas, caes de mercadorias e das plataformas da estação de Lisboa (Santa Apolonia) e dos wagons de transporte de gado para a mesma estação, durante o anno de 1895, pela quantia de . . . réis (por extenso) por cada tonelada posta na estação de . . . e na conformidade das condições patentes na repartição Central do Serviço do Movimento, das quaes tomei pleno conhecimento. Data e assignatura (por extenso e bem intelligivel.) Lisboa, 28 de dezembro de 1894.

**Venda d'agua, café, refrescos, fructas e doces na estação de Cascaes**

No dia 10 de janeiro proximo pelo meio dia, na estação de Lisboa (Santa Apolonia), perante o sr. engenheiro chefe da Exploração, em consequencia de não terem sido aceites as propostas apresentadas em 27 do corrente, serão novamente recebidas propostas em carta fechada para a venda d'agua, café, refrescos, fructas e doces na estação acima indicada e durante o anno de 1895.

As propostas terão exteriormente no sobrescripto a indicação: «Proposta para a venda d'agua, etc., na estação de Cascaes.»

As condições para esta arrematação estão desde já patentes na referida estação e na repartição central do Movimento na estação de Lisboa (Santa Apolonia).

Lisboa, 30 de dezembro de 1894.

**Caminhos de ferro do Minho e Douro**

**Fornecimento de azeite**

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 15 de janeiro, á 1 hora da tarde, na administração do 1.º bairro do Porto e perante o respectivo administrador, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 45.000 kilogrammas de azeite de oliveira, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar na caixa geral dos depositos ou na sua delegação n'esta cidade o deposito provisorio de 202.7500 réis, e que apresente uma amostra do azeite a fornecer (em garrafa branca).

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

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

Porto, 20 de dezembro de 1894. — O engenheiro-director.

**ADJUDICATIONS**

**Compagnie Royale des Chemins de fer portugais**

**Fournitures annoncées**

*Pour le 17 janvier:*

819 papier d'impression.

590 » pour écrire.

292.000 enveloppes.

Essieux pour rues de locomotives:

4.645 K. de fil de fer galvanisé.

*Pour le 24 janvier:*

200 bâches pour wagons.

Toles sablés caoutchutées.

Chaines en fer pour grues.

*Pour le 31 janvier:*

Bois divers: — poutres d'acajou, de chêne du Nord, de pitch-pine et de sapin rouge du Nord; planches de noyer et de frêne; placage d'erable mouchetée; mardriers de sapin rouge du Nord.

Appareils telegraphiques.

Les conditions peuvent être consultées au Bureau Central des Magazins, à Lisbonne, gare de Santa Apolonia, ou à Paris dans l'agence de la Compagnie, rue de Chateaudun, 28.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES  
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS  
RECOMMANDÉES**

**Antuerpia.**—A. Manceau.  
**Antuerpia.**—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.  
**Berlim.**—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.  
**Bremen.**—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.  
**Bruxellas.**—Messageries des Grands Express Européens.—Sordet et Compagnie.  
**Covilhã.**—José do Nascimento Arraiano—Casa de commissões.  
**Hamburgo.**—Augusto Blumenthal.  
**Hamburgo.**—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.  
**Leiria.**—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

**Lisboa.**—Miguel Amancio & Fernandes—Rua dos Bacalhoeiros.  
**Lisboa.**—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.  
**Lisboa.**—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras commissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.  
**Lisboa.**—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70 2.º  
**Lisboa.**—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.  
**Lisboa.**—Compagnie des Wagons-Lits.—Rua do Principe  
**Londres.**—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.  
**Londres.**—E. C.—A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.  
**Madrid.**—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.  
**Madrid.**—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.  
**Porto.**—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.  
**Santarem.**—José F. Canha.  
**Valencia d'Alcantara.**—D. Alejandro Campero.  
**Vienna.**—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

**AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.** — Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

**LISBOA Avenida-Palace**—Rua do Principe junto á Estação Central.—Établissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**CINTRA Hotel Nunes**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.—Propr. João Nunes.

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

**MAFRA Hotel Moreira**—no largo, em frente do convento.—Bellas accomodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

**TORRES VEDRAS Hotel dos Cucos**—Avenida Casal Ribeiro—Renovado e augmentado—condução gratis aos banhos dos Cucos—commodidade, acio e hygiene—preços 1\$000 a 1\$400 réis—Gerente Ernesto Nobre.

**TORRES VEDRAS Hotel Natividade**—Largo de D. Carlos, 1 e R. Paiva d'Andrada, 3—

No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro—Excellentes quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano.—Carreiras a 100 réis, para os Cucos—Diaria de 800 a 1\$200 réis.

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

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

**PORTO Hotel Bragança**—A melhor situação da cidade, excellentes comodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.ª ordem e com vinhos á descripção.—Diaria 1\$000 a 1\$500 rs.—Prop. B. Machado Coelho.

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

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

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

**COVILHÃ Hotel Central do Castella**—Largo do Pelourinho—Bom serviço de mesa, quartos confortaveis desde 1\$000 rs. por dia.

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

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

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

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

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

**ROMA Grande Hotel Continental**—Proximo da Estação Central e de todas as antiguidades e attractivos, na parte mais higienica da cidade—250 quartos—todo o conforto moderno.—Diaria, desde 10 francos, sem vinho—Prop. P. Lugani.

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

# Index Universel

Des littératures scientifiques et techniques

L'Index Universel des littératures techniques publie en numéros hebdomadaires un résumé des journaux techniques du monde entier et le contenu des nouveaux livres techniques parus et à paraître.

L'Index Universel indique chaque semaine les articles parus et leurs auteurs, les inventions récentes et les brevets les plus importants ainsi que les faits et les événements les plus remarquables dans chaque domaine spéciale de la Technologie.

L'Index Universel, par ce procédé, rend facile le choix de la lecture et permet à tout ingénieur, industriel ou fabricant de approfondir ses connaissances dans une direction voulue, de s'assurer les meilleurs auxiliaires et la collaboration des auteurs les plus compétents.

L'Index Universel publie le contenu des journaux et des livres dans leur propre langue. Une traduction accompagne les articles publiés dans une langue qui comme par exemple la langue russe n'est pas universellement connue.

L'Index Universel divise le contenu des journaux techniques suivant la matière en 15 groupes que forment les sections créées jusqu'ici.

L'Index Universel publie à la fin de l'année une table alphabétique des noms d'auteurs et une table de matières, très soigneusement rédigées, ce qui fait des années complètes un moyen de consultation de longue durée sinon perpétuel.

L'Index Universel, pour peu qu'on sache s'en servir, constitue un auxiliaire bibliographique original et de haute valeur qui en peu de temps sera indispensable aux Ingénieurs, aux Architectes, aux Fabricants et Industriels de toute espèce.

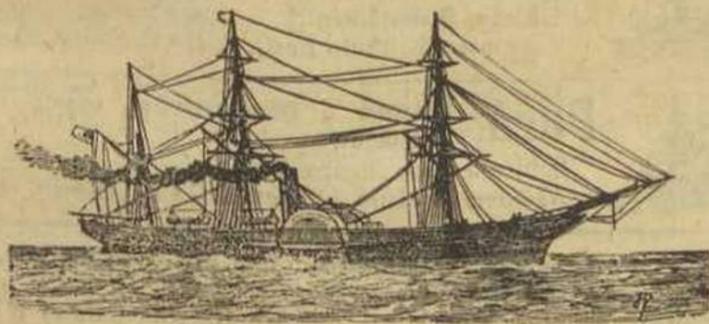
L'Administration de l'Index Universel fournit sur demande à ses abonnés tout article indiqué dans le corps du journal.

Adresser les lettres et envois à l'Editeur

**Henri Wien**

à Vienne (Autriche) VIII, Lenaugasse 5.

## Red Cross Line



Pará e Manaus

Sahirá a [10 de janeiro o paquete inglez

**GRANGENSE**

Tem magnificas accommodações para passageiros

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

Os Agentes

**Garland Laidley & C.<sup>a</sup>**

## M. Gonsalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

L. do Calvario, 22, 2.º

CONSULTORIO

R. N. do Almada, 69, Lisboa

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

## ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

### O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



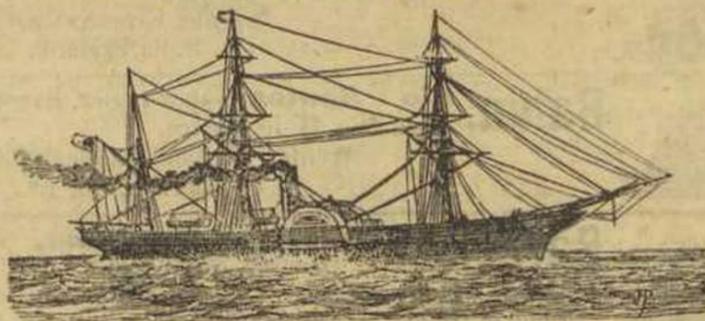
S AIRÁ no dia 1 de fevereiro, ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio.

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

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

## Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

**BRAZIL E RIO DA PRATA**

O paquete **THAMES** que sahirá a 14 de janeiro

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

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

**AGENTES**

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

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

