

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers — 1894

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

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA



Anvers — 1894

## SUMMARIO

Désiré Ernest Moreau, por Alfredo Krus . . . . .	Pag. 289
A proposito da linha de Cascaes . . . . .	290
Parte official. — Portarias de 14 e 25 de setembro do ministerio das obras publicas — decreto de 16 de setembro e contracto entre a companhia da Zambesia e a companhia dos caminhos de ferro da Zambesia . . . . .	291
Tarifas de transporte . . . . .	292
Congresso internacional de caminhos de ferro, por A. Luciano . . . . .	293
Notas de viagem. — VII — Da Escocia á Irlanda . . . . .	294
O caminho de ferro de Lourenço Marques . . . . .	295
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes . . . . .	296 e
Na Africa Austral . . . . .	297
Commercio portuguez . . . . .	298
Linhas portuguezas. — Estação central do Porto — Tremvias entre Figueira e Coimbra — Novo caminho de ferro em Angola — Pessoal da Companhia Real . . . . .	298
Linhas hespanholas. — Figueras a Rosas — Rio Tinto a Huelva — Lucanena a Agua Amarga — Madrid a Colmenar Viejo — Grao-Valencia-Turis . . . . .	299
Linhas estrangeiras. — Alemanha — Prussia — Republica Argentina . . . . .	299
A exposição imperial . . . . .	299
Companhia Real dos Caminhos de ferro portuguezes — Relatorio do conselho d'administração (Continuação) . . . . .	299
Mercado de metaes . . . . .	300
Arrematações . . . . .	300
Casas recommendadas . . . . .	301
Agenda do viajante . . . . .	301
Annuncios . . . . .	302 a
Horario em 1 de outubro . . . . .	304
Vapores a sahir do porto de Lisboa . . . . .	304

## Désiré Ernest Moreau

A memoria d'este amigo, algumas palavras de justiça. Simples e verdadeiras vão ellas ser. Outros que se encarreguem das declamações panegyricas em voga e que tão pouco se coadunam com a indole modesta, em excesso, do fallecido, como com as tendencias e o caracter de quem estas linhas assigna.

Uma nullidade bondosa, pensarão os notaveis, foi, afinal, o que d'esta para melhor passou: os seus, coitados, lhe sentirão a falta. Quanto ao mundo... *requiescat in pace*: a oração funebre de todos os dias e um despreoccupado adeus. De mais não é mister!

E assim será, tristemente o dizemos.

É tal o ambiente que nos circunda, que, de facto, tudo o que se apresenta despido das galas balôfas da celebração comprada, pedida ou imposta, nada vale. O atrevimento, a impostura e, a par d'estas prendas que tanta gloria teem creado, o cynismo — seja dito, elasticidade de consciencia — dominam como tyrannos. Presta o que se diz prestar; de factos que o provem não se carece: basta a historia, a invenção, sendo propagada. Do que se passa no recato ninguem se occupa, nem sequer os que não o ignoram, e que aproveitam. Serviu? — Fez o seu dever. E o cumprimento do dever não se exalta. Justamente o contrario é que tem feito prosperar muita gente. Para o *trabalho vulgar*, não são precisos os escolhidos... O escrupulo, excellente

nos outros, deixa ordinariamente os devedores no esquecimento; e estes se, como paga, podem dar ao proximo o gosto de se commover, não recusam, por via de regra, tão commoda maneira de liquidar contas.

E eis porque os modestos não medram e porque, sob o ponto de vista pratico, tão apregoada virtude merece, e cada dia mais merecerá, bem cabidos fóros de negro e nefando peccado.

Commetteu-o, é certo, e com a mais extraordinaria teimosia o pobre finado. Por isso, e só por isso será a sua morte lamentada apenas pelos seus e por meia duzia de amigos. Por isso, e por culpa sua, tão occulto e ignorado ficará na cova como entre nós se quiz conservar (essa seria a sua ultima vontade, Deus sabe!). Por isso n'este mundo outro renome não teve senão o de ser bom; dirão, agora, que foi um justo: mercês sem emolumentos facilmente se dispensam...

E, comtudo, raros, rarissimos são os homens da tempera do fallecido — dizemos tempera sem receios de errar no emprego do vocabulo. As tres qualidades que n'elle exuberavam — bondade, honradez e intelligencia — quando reunidas n'um individuo em tão alto grau como em Désiré Moreau, constituem, na verdade, podendo livremente expandir-se, elementos de tanta força e de tanto poder, como quaesquer predicados dos que mais ostensivamente tornam dominantes certas personalidades em evidencia pela sua apregoada rijeza de caracter. Essa força nem sempre Moreau a conservou occulta. Alguem, altamente collocado no meio em que elle vegetava — vão passados mais de quinze annos — vendo, de uma vez, a sua responsabilidade envolvida n'um caso grave e, ao parecer, sujo, para a aliviar, recorreu ao attestado alheio. Esse e alguns que restam conhecedores do succedido, sabem quanto valeu e que força teve, n'essa occasião, a palavra honrada, sincera e pensada do obscuro trabalhador fallecido. Quem não o sabia, nem ao facto chegou nunca a ligar importancia, era elle. E magro proveito soube tirar do excellentensejo que, então, se lhe proporcionou para dar valor á consideração com que o distinguiram.

Pedir, incommodava-o; impôr-se, não sabia. Conformava-se — n'isto como em tudo: eis a virtude que mais lhe ha de ser gabada, porque a fina intelligencia e não muito commum instrucção de Moreau só brilharam, por elle o querer, no cantinho da intimidade.

Para o exterior reservava elle a modestia junta a uma santa abnegação, graças á qual a sua opinião propria emmudecia, dominada pelo delicado receio de offender a alheia, muito embora aquella se firmasse na razão, clara e nitidamente comprehendida.

Houve quem, com o interesse da amizade e com uma insistencia tenaz, se esforçasse em incutir animo n'aquelle timido, convencendo-o de que não é delicto ter iniciativa, nem indelicadeza emittir opinião; de que o dever da obediencia deve sempre ceder o logar aos deveres da consciencia, e de que, n'esta comedia quo-



tidiana da vida, o ultimo plano da scena não é, nem pôde ser posto de permanencia de ninguém, quanto mais de quem, com facilidade, embora sem o querer, tão dignamente sabia collocar-se no primeiro.

Facil era convencer-o, mas impossivel vencer o. Contrariar, mesmo por hypothese, não lhe era facultado: desaparecia, sabendo que, occultando-se, errava. Mas antes isso, pensava elle, do que maguar alguém.

Só n'um caso elle era capaz de sahir d'esta reserva: tratando-se de valer a algum infeliz, ou de proteger quem de protecção fosse digno. Mais activo e dedicado padrinho nunca tiveram os necessitados. Elles, e poucos não são, no meio em que vivemos, lhe sentirão a falta, abençoando-lhe a alma.

E, afinal, mais vale isso do que encommendações na praça publica, em dia de feriado commemorativo...

Foi Moreau, um *desaproveitado*, permitta-se-me o termo. Exerceu, e bem, não ha duvida, os seus logares de secretario da Direcção e da Exploração da Companhia Real. Mas cingiu-se estrictamente ao pontual cumprimento dos deveres que lhe diziam ser regulamentares, interpretados, é bem de vêr, os regulamentos ao sabor de todos, mesmo, por vezes, dos seus eguaes ou inferiores. Se mais alguém houvesse curado de lhe tirar os futeis e constantes receios, que tinha de exorbitar, ferir ou offender, não teria elle sido um simples cumpridor dos seus deveres: teria sido, sem favor, um funcionario distinctissimo.

Não morreu na miseria; mas não viveu desafogado. E' o que acontece a quem tem só os recursos do seu emprego. Por isso muitos os procuram por outra parte, accumulando quanto podem. E as administrações queixam-se d'esse mal.

Querem remedial-o?

Restrinjam o numero, conheçam da qualidade e remunerem esta na proporção da economia devida á restricção.

O bem estar poderá, assim, ser compartilhado entre patrões e obreiros.

E d'estes, quando prestimosos, não constará, talvez, o elogio funebre do que ouvimos proferir á beira da campa da Désiré Ernest Moreau: —um sentido adeus é um appello á caridade em favor da familia, que fica em embaraçosas circumstancias.

Oxalá se ouça essa voz, e outras não sejam abafadas em tão tristes e frequentes occasiões!

17 de setembro de 1895.

Alfredo Krus.

## A proposito da linha de Cascaes

Está quasi reparada, bem que provisoriamente, a importante avaria que se deu n'esta linha, pela inesperada queda da ponte do Jamor.

A ponte provisoria deve ficar prompta esta semana, dando passagem aos comboios, sem trasbordo nem as consequentes demoras.

Esta obra, é bem que o digamos, é mais de effeito moral que de resultado pratico para a companhia, porque, dada a epocha em que estamos, quasi no fim da estação balnear que poderá, o maximo, prolongar-se por um mez, a maior affluencia para as localidades além do Dáfundo vaé terminar, ficando aquellas estações reduzidas ao movimento ordinario, que não é grande; e durante o actual periodo a questão do trasbordo, tão facil elle é, não tem afastado um só passageiro, haja vista a concorrência aos comboios, que tem sido maior cada dia.

Fazendo a ponte provisoria, e, antes d'ella, transferindo pela estrada, com importante dispendio, uma machina e algumas carruagens para serviço da parte da linha além do ponto interrompido, a companhia quiz provar e demonstrou-o exuberantemente, que faz todos os esforços por bem servir o publico, em contrario do que ao principio chegaram a dizer alguns jornaes, possuidos de um intempestivo furor de critica, a que não era estranho um pouquinho de despeito e de pequeninos interesses pessoases.

Emquanto esses jornaes estrebuxavam de indignações balofas, a companhia, sem olhar a malquerenças, tratava de activar por todos os meios a reconstrução da ponte cahida; a um tempo chegavam ao local materiaes e operarios, e trabalhava-se dia e noite, de fôrma que é quasi certo que no dia 4 do corrente começarão a passar os comboios.

Foi então que os suppostos indignados viram que estavam esgrimindo com os moinhos, e que o publico não fazia côro com as suas lamentações, porque, muito mais sensato do que os seus instigadores, reconhecia, pelos factos que via presentes, que a direcção da companhia se esforçava por servir-o bem.

Uma folha lembrou-se até de ferir a nota do chauvinismo, accusando a direcção da companhia de ser... estrangeira.

Confessamos que nos surpreendeu esse artigo, publicado no mesmo jornal, e na mesma pagina até, em que, ha pouco, um titular portuguez escrevia uma série d'artigos e cartas pedindo a intervenção estrangeira *official*, para evitar o escandalo do governo não o ter renomeado para a administração da companhia!...

Ora o que é facto é que não só o conselho de administração da companhia e a sua commissão executiva teem hoje maioria de portuguezes, como o elemento estrangeiro, que n'ella entra, não podia ser mais corecto, mais dedicadamente *portuguez* do que é.

Encommendas de fornecimentos que outr'ora eram feitas nos outros paizes, são hoje postas a concurso franco, bem publico em Portugal; pessoal, nem um só empregado estrangeiro tem entrado para os quadros da companhia, e os nacionaes teem sido conservados, e teem recebido provas de deferencia por parte da direcção, e até por propria iniciativa d'ella.

E para coroar estes bons intuitos, estão entre mãos, nas officinas, novas caldeiras para locomotivas e novos wagons e carruagens, que serão inteiramente obra da industria portugueza.

Em relação ao serviço das linhas não é certamente o atrazo de meia duzia de comboios n'um ramal de 24 kilometros que escurece serviços proveitosos ao publico com o estabelecimento de preços reduzidissimos n'esse mesmo ramal e entre outros pontos da linha; a criação de comboios tremvias entre Coimbra e Figueira, o alargamento do numero de trens entre Lisboa e Cintra que, de 8 que eram no verão anterior, passaram a ser 12 este anno em cada sentido, para Cascaes, que de 10 passaram a ser 15, e tantos outros melhoramentos adoptados na exploração nos ultimos tempos.

O serviço de Cintra que hoje começa é prova evidente d'estes melhoramentos.

Em vez de 6 comboios que esta linha costumava ter no inverno, fica tendo agora 12.

E se olhamos mesmo para a linha do caes do Sodré, não devemos deixar de reconhecer que a sua abertura foi um grande serviço prestado ao publico da capital, serviço que a companhia podia perfeitamente eximir-se a prestar, e diremos mais que, talvez razoavelmente, tivesse feito bem se pudesse prevêr as semsaborias que elle lhe acarretou.



Não sendo possível construir-se senão uma estação provisória, com via única até Alcantara, já se vê que a companhia confiava que seria relevada de qualquer pequena irregularidade a que essa situação a obrigasse.

Mas não succedeu assim. Uma multidão enorme, e a que só podia dar-se rápida vassão n'uma instalação vasta, definitiva, encheu a pequena estação, ao mesmo tempo que espiritos avançados e de grande iniciativa lingual exigiam ali tudo o que se acha estabelecido nas grandes estações de Saint-Lazare, Charing Cross ou Bom-baim.

Contava-nos ha dias um importante e respeitavel negociante da nossa praça, que ha annos, quando a companhia era mais prodiga do que hoje em conceder passes gratuitos, sempre que se dava qualquer irregularidade eram os portadores d'esses passes os que mais vociferavam contra a direcção, aquelles que mais conduzião á revolta os passageiros pagantes!

Hoje que esse numero de *benemeritos* vae sendo, quanto possível, reduzido, a berrata tenderá a diminuir e esperamos que chegará a desaparecer com o maior applauso do publico que paga e que prefere que a administração, em lugar de dar passagens gratuitas a *certos*, ponha preços economicos para *todos*.

Finalmente, quanto á vigilancia pela segurança do publico, não agradecerá este menos os cuidados com que a companhia trata d'essa parte de serviço.

Para isso vae ella tratar de reconstruir a maior parte dos pilares da ponte do Tejo, no que haverá que dispende 40 a 50 contos, e renovar as travessas no norte, trabalhos a que se vae proceder sem demora e cujos orçamentos já estão approvados.

Estas medidas de pura prevenção, porque é facto que a circulação não offerece perigos por enquanto, não se tornam, porém, menos necessarias para evitar futuros desastres.

E bom foi que o excedente de receitas, que já monta a cerca de 180 contos, viesse em auxilio da companhia no momento em que ella tanto necessita de recursos para fazer face a tão importantes gastos.

## PARTE OFFICIAL

### Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, em observancia da condição 24.<sup>a</sup> do alvará de 9 de abril de 1887, apresentado á approvação do governo um projecto datado de 13 de julho ultimo, de signalização comapparehos de segurança, do systema Saxby & Farmer, em seis bifurcações da linha urbana, de cintura de Lisboa e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, em Campolide, Bemfica, Sete Rios, Chellas, Braço de Prata e Xabregas, subsistindo o mesmo systema de apparehos, montados na estação central do Rocio, approvado em despacho de 6 de julho de 1890: ha por bem Sua Magestade El-Rei approvar o referido projecto, com a condição, porém, de serem ligadas por telephones as diferentes *cabines* com os escriptorios dos chefes das respectivas estações, para que o serviço se faça convenientemente.

Paço, em 14 de setembro de 1895. — *Arthur Alberto de Campos Henriques*.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 19 do corrente mez, do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 31 de agosto findo, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de modificação e ampliação das linhas de resguardo da estação de Queluz-Bellas da linha de oeste.

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

Paço, em 25 de setembro de 1895. — *Arthur Alberto de Campos Henriques*.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 19 do corrente mez, do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 4 de setembro corrente, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de ligação das vias ascendente e descendente, por meio de uma diagonal, na estação de Algés, do ramal do caminho de ferro do Caes dos Soldados a Cascaes.

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

Paço, em 25 de setembro de 1895. — *Arthur Alberto de Campos Henriques*.

### Ministerio dos negocios da Marinha e Ultramar

Direcção geral do Ultramar

2.<sup>a</sup> Repartição — 2.<sup>a</sup> Secção

Tendo-me sido presente um projecto de contracto entre a Companhia da Zambesia e a Companhia dos caminhos de ferro da Zambesia, o qual tem por fim construir e explorar vias ferreas nos territorios concedidos á primeira das ditas companhias;

Considerando que o referido projecto de contracto não altera em ponto algum as disposições contidas nos decretos de 28 de abril e 24 de setembro de 1892 e de 19 de abril de 1894:

Hei por bem, ouvida a procuradoria geral da corôa e fazenda, conceder approvação ao mencionado contrato, que faz parte integrante d'este decreto e baixa assignado pelo ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar, com a expressa clausula de que em nenhum caso, e em tempo algum, poderá entender-se que o alludido contracto comprehende qualquer outra faculdade ou qualquer outro direito que não esteja já concedido á Companhia da Zambesia pelos diplomas anteriores e que constituem as suas leis organicas.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 16 de setembro de 1895. — REL. — *José Bento Ferreira de Almeida*

### Contracto entre a Companhia da Zambesia e a Companhia dos caminhos de ferro da Zambesia

Artigo 1.<sup>o</sup> A Companhia da Zambesia cede á Companhia dos caminhos de ferro da Zambesia o direito de proceder á construcção de caminhos de ferro, a que se refere o § 1.<sup>o</sup> do artigo 3.<sup>o</sup> do decreto de 19 de abril de 1894, fazendo esta cessão por completo, incluindo o direito de fazer pontes-caes cobertos ou descobertos, docas, estações, armazens e quaesquer outros edificios e obras que se tornem necessarias para a exploração, desenvolvimento, duplicação de via, transformação e augmento de trafego das mesmas linhas; salvo o caso previsto no artigo 2.<sup>o</sup> d'este contrato, e o direito que a Companhia da Zambesia conservará de fazer ella propria, ou conceder a terceiros, a construcção de quaesquer tramways, nas povoações ou seus arrabaldes, e de quaesquer linhas ferreas que não sejam para serviço publico, mas especialmente destinadas a serviços mineiros, agricolas ou de qualquer industria.

§ unico. A exploração de cada uma das linhas construidas pela Companhia dos caminhos de ferro da Zambesia, em virtude do presente contrato, será feita por esta Companhia, de accordo com o governo, por um periodo de noventa e nove annos, salvo o caso da remissão, que poderá effectuar-se nas condições que pelo governo forem fixadas, quando approvar o projecto de construcção e exploração de cada uma das respectivas linhas.

Art. 2.<sup>o</sup> Sempre que aos interesses da Companhia da Zambesia convenha a construcção de uma determinada linha ferrea nos territorios das suas concessões, esta companhia proporá á Companhia dos caminhos de ferro da Zambesia a construcção d'essa linha, nos termos e condições geraes d'este contrato, e no caso que não tenha sido essa proposta acceita pela Companhia dos caminhos de ferro da Zambesia, dentro de um praso de seis mezes, ficará entendido que permanece na Companhia da Zambesia o direito de por si ou por outrem construir a linha proposta.

§ unico. O direito da Companhia da Zambesia, expresso n'este artigo, não se refere, porem, á zona de protecção que tenha sido concedida pelo governo a cada uma das linhas ferreas já construidas ou approvadas, nos territorios das concessões da Companhia da Zambesia.

Art. 3.<sup>o</sup> A Companhia dos caminhos de ferro da Zambesia obriga-se a começar, dentro do mais breve praso de tempo possível, os estudos de uma linha ferrea de via reduzida, que, partindo de Quelimane ou de outro ponto da Zambesia, de facil accesso da costa, se dirija á fronteira ingleza, na direcção do Ruio, e a completar estes estudos dentro do praso de dezoito mezes, a contar da data da approvação d'este contrato pelo governo. Mais se obriga a Companhia a começar os trabalhos de construcção dentro de doze mezes, a contar da data da approvação do projecto pelo governo, e a terminar essa construcção no praso expressamente indicado no respectivo projecto.



§ unico. Estes prazos poderão ser prorogados por mutuo accordo, motivado por casos de força maior.

Art. 4.º A companhia dos caminhos de ferro da Zambesia, logo que se manifeste a necessidade da construcção de uma linha ferrea, parallela ao Zambeze, na altura das cataractas de Kabora Bassa, diligenciará fazer o estudo e construcção d'essa linha.

Art. 5.º Com relação ás linhas ferreas, a que se refere o presente contracto, a companhia dos caminhos de ferro da Zambesia obriga-se a:

1.º Construir as linhas ferreas em todas as suas partes, com todas as expropriações, aterros e desaterros, obras de arte, assentamentos de vias, estações, officinas, armazens, pontes, caes-cobertos e descobertos, nas linhas e nos seus terminus, e mais edificações necessarias, casas de guarda, passagens de nivel, muros de sustentação ou de suporte, e em geral todas as obras previstas e imprevistas, sem excepção nem distincção, que forem precisas para o completo acabamento das mesmas linhas ferreas, para o accesso a ellas das vias terrestres e fluviaes ou maritimas, que ficam continuas ás suas estações e dependencias.

2.º Fornecer, conservar e renovar as locomotivas, carruagens para passageiros, wagons para mercadorias e gado, machinas e utensilios para as officinas, plataformas giratorias, reservatorios eapparehos hydraulicos, guindastes, signaes, e em geral todo o material fixo e circulante, designado e não designado, que for necessario para manter as linhas em perfeito estado de exploração.

3.º Estabelecer um telegrapho electrico ao lado de cada linha ferrea, conservar e renovar os materiaes e apparehos que forem precisos para o manter em bom estado de serviço, tanto da companhia como do publico, a cuja disposição deverá tambem ser posto, mediante pagamento de taxas que se estabelecerem de accordo com o governo.

4.º Collocar marcos kilometricos depois de terminadas as linhas.

5.º Levantar o cadastro das linhas construidas, com a descripção de todas as obras de arte e mais dependencias, e levantar novo cadastro quando as linhas sejam mais tarde duplicadas, ou transformadas em linhas de bitola mais larga.

6.º Submeter á approvação do governo, por intermedio da companhia da Zambesia, os respectivos projectos, e qualquer alteração nos planos que tenham sido approvados.

7.º Fazer os leitos e obras de arte, por emquanto apenas para uma só via, excepto nas estações e em alguns pontos intermedios a estas a que se refere o alinea 19.º d'este artigo, onde haverá as necessarias vias de resguardo e de desvio e as mais que o serviço exigir.

a) A companhia dos caminhos de ferro poderá, comtudo, mais tarde, se o julgar necessario e oppurtuno, assentar uma segunda via estreita ou poderá transformar as linhas de via estreita em linhas de via mais larga, com uma ou duas vias, procedendo, comtudo, previamente, em qualquer dos casos, ás obras que sejam precisas, e que serão sujeitas á approvação do governo, por intermedio da companhia da Zambesia.

8.º Que a largura das vias não seja inferior a 0<sup>m</sup>,60 entre as faces interiores dos carris e a que, onde houver duas vias, a largura da entrevia, medida entre as faces exteriores dos carris, seja, pelo menos de 1 metro, e sempre proporcional á largura da via.

9.º Que os typos das plataformas da via sejam fixados em conformidade com a bitola adoptada, tendo em vista que nos aterros a superstructura da via apresente a indispensavel solidez.

10.º Que o maximo dos declives não exceda 25 millimetros por metro, salvo em casos excepcionaes e justificados, e a que os raios de concordancia que ligam os alinhamentos rectos sejam, no minimo, de 100 metros, e nas vias de resguardo e de desvio, de 60 metros, isto para as vias de 0<sup>m</sup>,60 de largura.

Quando as vias sejam de bitola bastante mais larga, os minimos dos raios das curvas serão convenientemente augmentados.

11.º Que as pontes, viaductos, pontões, aqueductos, vias subterraneas e passagens superiores, inferiores e de nivel, que houverem de construir-se, satisfaçam ás necessidades, condições de estabilidade e segurança, e a que tenham dimensões convenientes; por emquanto, comtudo, serão construidas para uma só via que não seja inferior a 0<sup>m</sup>,60 de largura.

12.º Estabelecer ao longo das linhas os fossos e valletas que forem precisos para dessecamento da via e esgoto da agua.

As dimensões d'estes fossos e valletas serão determinados em vista das circumstancias locais.

13.º Que as terras para a formação dos aterros sejam extrahidas de maneira que se evite a estagnação das aguas, prejudicial á saúde publica e á estabilidade das obras.

14.º Que nos cruzamentos das linhas com estradas e caminhos sejam á sua custa construidas as obras necessarias para que o transito não fique interrompido, estabelecendo-se convenientes meios de precaução para a segurança dos transeuntes.

15.º Restabelecer e assegurar, á sua custa, o curso das aguas particulares que, porventura, seja suspenso ou modificado em consequencia das obras das linhas ferreas, ou indemnizar os proprietarios segundo as leis applicaveis.

16.º Que em qualquer expropriação que ella houver de fazer, não conseguindo effectual-a por accordo amigavel, se resolva em conformidade das leis respectivas, tanto geraes como as especiaes aos caminhos de ferro.

17.º Que os carris e os outros elementos constitutivos da linha sejam de boa qualidade e de bons modelos, proprios para bem preencherem os fins do seu destino.

18.º Que os carris sejam de aço, e o seu peso, nas vias de 0<sup>m</sup>,60 de largura, não seja inferior a 12 kilogrammas por metro corrente, e que este peso seja augmentado convenientemente com a largura da via. Em todos os casos, os carris serão fixados pelo systema que á companhia parecer mais seguro, segundo os ultimos aperfeiçoamentos.

19.º Estabelecer nos pontos extremos das linhas, e nos intermedios que julgar conveniente, estações com accomodações sufficientes para passageiros, mercadorias e empregados.

a) Quando as distancias entre as estações forem consideraveis e a conveniencia de exploração o exigirem, poderão estabelecer-se, onde convier, vias de resguardo, especialmente destinadas para cruzamento de comboios.

b) N'estes pontos poderão ser organizados apeadeiros e haver depositos de materiaes.

20.º Que as machinas locomotivas satisfaçam ás condições precisas para garantir uma exploração regular, podendo consumir carvão de pedra, lenha, ou outro qualquer combustivel, conforme a companhia dos caminhos de ferro resolver.

21.º Que as carruagens de passageiros sejam de bons modelos, cobertas, guarnecidas de assentos, apropriadas ao clima, e que as haja de duas classes, pelo menos.

22.º Que os wagons de mercadorias e de gado, e o restante material circulante, sejam tambem de boa qualidade e solida construcção.

23.º Sujeitar á approvação do governo, por intermedio da companhia da Zambesia, as tarifas de transportes nas linhas ferreas, as taxas telegraphicas e as de entrada e saída de mercadorias nos caes e armazens, ficando, todavia, com a livre faculdade de baixar aquellas tarifas e taxas quando isso convenha á exploração.

24.º Não abrir as linhas á exploração e trafego publico, no todo ou em parte, sem approvação do governo, pedida por intermedio da companhia da Zambesia.

25.º Fixar, de accordo com o governo, em conformidade com as necessidades da circulação, o numero de viagens dos comboios de passageiros, mercadorias e mixtos, duração do transito e maximo e minimo da velocidade.

26.º Sujeitar á fiscalização dos empregados ou fiscaes do governo, ou da companhia da Zambesia, conforme entre estas duas entidades fôr convencionado, todas as obras das linhas, attendendo ás indicações e reclamações por elles feitas em harmonia com as disposições d'este contracto, com os projectos approvados e com os regulamentos da fiscalização.

27.º Sujeitar a exploração das linhas á fiscalização dos empregados do governo, ou da companhia da Zambesia, conforme entre estas duas entidades fôr convencionado.

28.º Que os funcionarios do estado e os da companhia da Zambesia, viajando em serviço, bem como as praças de pret do exercito e armada, em serviço, viajando em corpo ou separadamente, paguem metade dos preços mencionados nas respectivas tarifas.

29.º Que os fiscaes, a que se referem as alineas 26.º e 27.º do presente artigo, transitem nos comboios gratuitamente em classe correspondente á sua categoria, conforme fôr accordado.

30.º Transportar gratuitamente nos comboios ordinarios as malas do correio, contendo cartas, jornaes, massos manuscriptos e impressos, bilhetes e encomendas postaes, e os respectivos conductores, em vehiculos ou compartimentos reservados.

31.º Consentir n'uma redução, de 50 0/0 das respectivas taxas ordinarias, no pagamento dos telegrammas officiaes expedidos pelos empregados do governo e da companhia da Zambesia e dar preferencia á expedição dos telegrammas do governo e da companhia da Zambesia, salvo serviço urgente da propria companhia dos caminhos de ferro.

32.º Consentir que o governo e a companhia da Zambesia aproveitem os postes telegraphicos da linha ferrea para assentar fios de que precisem para seu serviço especial.

33.º Conservar, durante o praso de exploração, as linhas e as suas dependencias e accessorios, com todo o material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e entregar no mesmo estado a quem competir, quando terminado aquelle praso.

(Continúa.)

## TARIFAS DE TRANSPORTE

**Toros de madeira.** — Foi determinado que, nas linhas da Companhia Real, as varas ou toros de choupo e de pinho que não excedam a dois metros de comprimento



sejam considerados como lenha, segundo as tarifas applicaveis, sempre que d'isto resulte, para o transportador, um preço mais favoravel do que o da tarifa especial n.º 3 de pequena velocidade.

**Remessas de oleonaphta.** — A Companhia Real mandou taxar nas suas linhas este oleo mineral-industrial pelas tarifas applicaveis a petroleo.

## Congresso internacional de caminhos de ferro

### QUINTA SESSÃO

(Londres — 1895)

#### Questão quarta

#### Construcção e provas das pontes metallicas

- A) Quaes as quantidades de metal empregadas ou a empregar nas pontes de caminhos de ferro na conformidade das prescripções em vigor nos diferentes paizes?
- B) Qual a especie e importancia dos processos das diferentes administrações de caminhos de ferro com relação ás provas, tanto iniciais como periodicas, das pontes metallicas? Qual a importancia real que devemos attribuir a estas provas? Podemos considerá-las como um meio experimental para estabelecer as condições effectivas da solidez e o grau de segurança de taes construcções?

#### RELATOR

SR. MAX EDLER VON LEBER, inspector chefe do corpo I. R. da fiscalização geral dos caminhos de ferro d'Austria.

Tão anciosos se achavam os congressistas por vêr do *Firth of Forth* o *estranhissimo colosso*, com os seus dois enormes arcos de 521<sup>m</sup> de alcance cada um, que n'este ponto pouco mais fizeram do que um rasgado cumprimento ao illustre relator, cujo esplendido trabalho mal haviam tido tempo de examinar.

Effectivamente, publicado no numero de junho do *Boletim*, o relatorio do sr. Edler von Leber mal acabava de sahir do prélo, quando foi aberta a sessão do congresso.

E com tal proficiencia foram condensadas e apreciadas n'este relatorio as informações colhidas de cerca de sessenta administrações das cinco partes do mundo, que não era, por certo, muito facil, em meia duzia de dias, pensar e resolver de forma bem peremptoria sobre os pontos mais momentosos da questão.

Assim, a sessão tendeu mais para cada um commuicar outras informações, augmentando assim o peculio do relator, do que para analysar as observações do relatorio e combater as suas conclusões, as quaes foram em parte adoptadas.

O sr. von Leber considerou a letra A como a unica importante e sujeita a discussão.

Os processos seguidos nas provas são essencialmente os mesmos por toda a parte. As provas iniciais são absolutamente necessarias, e bem assim as provas periodicas, de cinco ou de seis em seis annos, á semelhança da pintura.

Mas das provas não resultam dados para estabelecer as condições effectivas da solidez e o grau de segurança das pontes em geral. Esses dados, só os podem fornecer as experiencias sobre os materiaes de construcção, os calculos de resistencia, o estudo dos processos de montagem, e outros mais ou menos correlativos.

As provas apenas confirmam, e até onde confirmam, bem o evidenciou o nosso camarada e amigo X. Cordeiro n'um dos ultimos numeros d'esta *Gazeta* a proposito dos resultados obtidos nos novos taboleiros, ha pouco experimentados na nossa linha do Norte.

O problema da quantidade de metal empregado ou a empregar, esse, sim, encerra tudo o que ha de mais interessante relativamente ás pontes metallicas, e para o esclarecer dividiu o illustre relator o seu trabalho em seis partes, a saber:

- I — *As pontes metallicas até 1870;*
- II — *Sobrecargas a considerar quanto ao material circulante;*
- III — *Prescripções relativas ás sobrecargas para a construcção das pontes metallicas;*
- IV — *Fabricação do ferro e do aço para as pontes metallicas;*
- V — *Limites do trabalho interior a estabelecer no metal das pontes;*
- VI — *Quantidades de metal a empregar nas pontes, em diversas condições de vão e de altura.*

Na impossibilidade de compôr o quadro numerico geral, segundo o modelo distribuido a todas as administrações, e por ellas preenchido com relação a mais de um milhar de pontes, entre as quaes são comprehendidas as principaes da rede da Companhia Real portugueza, constantes do quadro elaborado pelo seu serviço de via e obras, o sr. von Leber limitou-se por falta de tempo a apresentar quadros graphicos, de que podemos formar completa ideia pelas reduções nas estampas do *Boletim*; comtanto que nos munamos de lente e procuremos decifrar o enigma em meio d'uma nebulose de letras e circulos microscopicos.

Na marcha ascendente d'esta representação o relator galga até as alturas do viaducto do Forth, recorrendo, para evitar o salto, a uma interpolação de estimativa, que leva ainda mais adiante, applicando-a ao projecto, já completamente estudado, do viaducto de New-Jersey com um arco central 640<sup>m</sup> de vão para nada menos de seis vias de caminho de ferro.

As informações colhidas pelo sr. von Leber sobre mais de um milhar de construcções deram-lhe o seguinte quadro demonstrativo das quantidades de metal a empregar nas pontes, conforme os vãos a vencer:

Vãos	Peso por metro de via	Ton.
De 0 <sup>m</sup> a 10 <sup>m</sup> .....	minimo .....	0,2
	médio .....	0,35
	maximo .....	0,5
De 10 <sup>m</sup> a 50 <sup>m</sup> .....	minimo .....	0,6
	médio .....	1,0
	maximo .....	1,4
De 50 <sup>m</sup> a 100 <sup>m</sup> .....	minimo .....	1,7
	médio .....	2,6
	maximo .....	3,5
De 100 <sup>m</sup> a 200 <sup>m</sup> .....	minimo .....	3,0
	médio .....	4,3
	maximo .....	5,6
De 200 <sup>m</sup> a 300 <sup>m</sup> .....	minimo .....	5,6
	médio .....	7,3
	maximo .....	9,0
De 300 <sup>m</sup> a 400 <sup>m</sup> .....	minimo .....	8,2
	médio .....	10,1
	maximo .....	12,0
De 400 <sup>m</sup> a 500 <sup>m</sup> .....	minimo .....	10,8
	médio .....	12,8
	maximo .....	14,8
De 500 <sup>m</sup> e além.....	minimo .....	13,5
	médio .....	15,5
	maximo .....	17,5

E' preciso, porém, observar que os pesos indicados no quadro acima não podem ser considerados como cabalmente confirmados pela pratica actual senão até os vãos de cerca de 200<sup>m</sup>, pois que além os exemplos não são em numero sufficiente.

Estas investigações são tanto mais interessantes quanto é certo que o problema dos grandes vãos e mes.



mo dos vãos extraordinarios chama cada vez mais a attenção dos engenheiros, dos quaes os mais arrojados parecem não reconhecer por emquanto limites de exequibilidade.

Mas nas diferentes etapas marcadas na construcção das pontes, as considerações economicas, e por consequencia em alto ponto as quantidades de metal a empregar, de modo algum pôdem ser postas de parte, e mais ou menos teem influido na maneira de progredir.

As grandes vigas de alma cheia, de que no principio d'estas construcções deram notabilissimo exemplo os viaductos de Conway e Britania, com vãos de 122 e 140<sup>m</sup>; as vigas de laticia, que as pontes de Kehl e de Colonia, sobre o Rheno, tornaram memoraveis, e cujo systema bem depressa foi substituido pelo de rotula composta por ferros de perfil e largamente triangulada, ainda hoje em todo o vigor; os grandes arcos para vãos superiores a 160<sup>m</sup>, como os da ponte de S. Luiz, sobre o Mississipi, da ponte *Maria Pia* sobre o Douro, do viaducto do Garabit, e da ponte do Vaur, a qual attinge o vão de 250<sup>m</sup>; e finalmente os arcos gigantescos da viaducto do Forth com o vão de 521<sup>m</sup>, extremo exemplo até hoje dos tramos rigidos; todos estes passos dados na arte de construir teem sido moderados pela razão economica.

E não projecto de maior vão, a que se teem abalancado os engenheiros e a que já nos referimos, o do viaducto que tem de ser construido sobre o Hudson para ligar New-York a New-Jersey, por cima das docas das duas margens, o orçamento da despesa d'um tramo unico e rigido de 945<sup>m</sup> era tal que os engenheiros americanos julgaram impraticavel este tramo e optaram por uma ponte suspensa com o vão de 975<sup>m</sup>, o maior de todas as pontes do mundo.

No meio d'esta evolução, o congresso, promettendo a sua definitiva palavra sobre o assumpto para a futura sessão, cingiu-se a adoptar algumas das conclusões propostas pelo relator, e em resumo, do teor seguinte:

1.º As quantidades de ferro empregadas ou a empregar na construcção das pontes metallicas dos caminhos de ferro são inteiramente variaveis, abstracção feita das condições do vão e de alturas impostas pelas condições locais.

Para pontes com egualdade de vão a quantidade de metal por metro de via varia muitas vezes de singelo a dobrado segundo as sobrecargas prescriptas, segundo os limites de trabalho fixado a cada uma das peças, segundo o systema de construcção, e até, e sobretudo, segundo o engenheiro que elabora os projectos.

As fórmulas geraes são frequentemente propostas sobre a base de considerações muito logicas para d'antemão avaliar o peso d'uma ponte, mas são applicaveis tão sómente aos projectos concernentes á companhia de caminhos de ferro, a que dizem respeito, ou elaborados pelo mesmo engenheiro.

É preferivel fazer o apanhamento dos pesos de um grande numero de pontes construidas e proceder, por via de comparação, a approximações successivas.

Os quadros organizados pelo relator poderão, n'esta conformidade, prestar util serviço; todavia a comparação mais efficaz para cada engenheiro é a que resulta dos seus proprios projectos.

2.º As sobrecargas prescriptas e relativas ao material circulante, teem importancia maxima para as pontes de pequeno vão, nas quaes prevalecem absolutamente sobre o peso morto e sobre os effeitos do vento.

É o inverso para as pontes de grande vão, e quando este attinge 100 metros, e muito mais quando vae até e alem de 120 metros, são o peso morto e os effeitos do vento que preponderam nos calculos de resistencia,

chegando nos casos excepçionaes a apresentar resultados espantosos.

Assim, para o viaducto do Forth, os srs. João Fowler e Benjamim Baker, auctores do projecto, acharam que a sobrecarga realizada por dois comboios de maximo peso não excede 5 % do peso morto!

(Continúa).

A. Luciano.

## NOTAS DE VIAGEM

### VII

#### Da Escocia á Irlanda

São muitas as carreiras de vapores que fazem serviço entre as tres ilhas britannicas e entre estas e o continente europeu, sem falar nas que se dirigem para todos os portos do mundo, mas apesar d'isso, quem ao domingo tem que atravessar de uma para outra ilha, vê-se em difficuldades porque só um ou outro raro vapor faz serviço no dia consagrado á oração... e ao passeio.

Foi por isso que me achei embaraçado para descobrir, n'um sabbado de tarde, meio de transferir-me á Irlanda, onde me chamavam os attractivos de um paiz desconhecido para mim e uns insistentes convites das amaveis direcções das companhias de caminhos de ferro irlandezes.

Depois de muitos estudos de horarios em combinação, achando-me no canal Caledoniano, resolvi sahir em Fort William e tomar o caminho de ferro para Glasgow.

Já lhes falei um pouco, no meu artigo III, d'esta linha pertencente ao West Highland Railway, mas não lhes disse que ella entra em Glasgow por meio de um tunnel de uns tres kilometros de extensão, em rampa forte que se continúa até a estação terminus, n'uma trincheira de talvez não menor comprimento.

Os comboios são traccionados em todo este percurso pelo systema funicular, á subida e á descida, e a descida faz-se pela gravidade propria.

Para cima, o trem é preso a um cabo sem fim que assenta em varias roldanas ao centro da via e que é posto em movimento por uma machina fixa installada á sahida do tunnel. A descida faz-se pelo proprio peso; a machina é substituida, antes do comboio entrar na bocca superior do tunnel, por tres ou mais wagons plataformas de grande peso, todos em ferro, com uns valentes freios manuaes, manobrados por um homem cada um. Se o comboio é maior ou menor, augmenta-se ou diminue-se o numero d'estes wagons-freios.

Acabado o tunnel, a linha segue entre duas trincheiras apertadissimas, sustidas uma contra a outra por vigaamento de ferro a pequenos espaços, até a estação, a qual pertence ao North British Railway e fica mesmo no centro da cidade, sob a qual passámos no tunnel, como succede em Lisboa.

A pressa com que tinha que seguir não me deixou visitar Glasgow que, á noite, vi apenas que é uma bonita cidade, com largas ruas e caes tudo illuminado a lampadas de arco voltaico, luxuosos estabelecimentos (que estavam fechados, já se vê) edificios sumptuosos, monumentos, pontes numerosas sobre o rio, etc.

Para seguir a minha viagem fui á estação central, que fica a poucos passos da outra por onde cheguei, tomar o comboio para Ayr.

Esta estação é vasta, como todas as terminus inglezas, tendo oito vias e grande extensão de plataformas.

Aqui uma nota sobre o serviço postal.



Os comboios britannicos levam quasi todos wagon-ambulancia de correio, mas estes vehiculos em muitas linhas não são os elegantes salões em que viajam os nossos empregados postaes. São pelo contrario uns sujos carros negros, sem commodos, cheios de malas.

Aos dois lados teem umas grandes janellas, das quaes sahem umas rêdes de largas malhas de corda, sustidas por varões de ferro.

Ao passar nas estações, sem o trem parar, o empregado do correio, que alli espera com a mala, atira com esta, que é apanhada na tal rêde e cae dentro do wagon postal.

A mala a deixar na estação, durante a marcha, é arremessada á plata-fórma, onde o mesmo empregado a apanha tambem n'uma rêde. É rapido.

Mas — caso raro — na ambulancia não se vendem estampilhas nem se recebem cartas — só malas.

Assim não consegui, por vezes, enviar a minha correspondencia.

Para atravessar da Escocia para a Irlanda, a via de mais pequena travessia maritima é por Dumfries a Stranraer, embarcando-se alli para Larne. É o caminho da mala do correio; apenas 40 milhas.

Mas ao domingo não ha vapor, e portanto tive que preferir uma das mais longas, indo de Ayr a Belfast.

O comboio do «Glasgow and South Western Railway», que conduz a Ayr, tem por signal um material bem ordinario. As primeiras classes são muito inferiores ás nossas; nem sequer tapa-luz teem!

Para que se veja que em toda a parte ha bom e mau.

Em Ayr o serviço de trasbordo para o vapor tambem não é nada bom.

Chega-se á estação, e nem um empregado do vapor que receba as malas, nem quem nos avise do que ha a fazer.

O viajante acostumado á boa organização d'estes serviços n'aquelle paiz, imagina, naturalmente, que o vapor está ali perto, na propria estação ou ao sahir d'ella.

Pois não está.

Ha que tomar um trem, a toda a pressa, e fazer-se conduzir ao caes que é distante mais de 2 kilometros, atravessando-se a cidade ou villa (não sei o que é) que não prima pela belleza nem pelo bom pavimento.

No caes, ás escuras, espera um vapor pequeno, modesto, mas razoavelmente commodo.

Pertencem estes barcos a uma companhia particular.

A travessia em 1.<sup>a</sup> classe custa 9 *shillings* (uns 2\$500 réis) e dura oito horas, das 12 h. e 30 m. da noite ás 8 h. e 30 m. da manhã.

O vapor *Carrick*, em que eu fui, tinha apenas logar para 10 pessoas á ré.

Pela primeira vez me deitei n'um beliche e, como não enjôo, dormi como um bemaventurado até as 7 da manhã, hora a que, ao levantar-me, vi que estavamos já entrados no vasto porto de Belfast, onde o Lagan se entrega ao canal de Norte.

A um e outro lado campos bem tratados e dentro em breve, docas, armazens enormes, mostrando a importancia d'aquelle centro commercial e industrial da Irlanda.

Da cozinha de bordo vinha um cheiro ao invariavel prezunto quente e ovos estrellados, que são o prato obrigado dos almoços inglezes.

O meu estomago teve sobressaltos de desejos e eu informei-me se tinhamos tempo de almoçar a bordo. Havia tempo e havia comida, que era o mais raro.

Emquanto o vapor atracava, tendo que esperar que outro se afastasse do caes, tratei, pois, de almoçar menos mal.

Não, que era domingo e eu não sabia se, em terra, havia onde e de que comer.

Terminada a refeição desembarquei directamente do vapor para o caes da Alfandega, e francamente direi que não me recordo se esta me quiz ver a mala. Poucas notas escriptas tomei e a memoria falha-me n'este ponto.

Se houve verificação, foi passageiramente.

Eis-me em Belfast, onde não havia *um só, unico* estabelecimento aberto!

Nem tabacarias, nem restaurantes, nem os proprios hoteis. Portas e janellas fechadas como se todos tivessem morrido!

Ora vejam se não tivesssemos almoçado a bordo?

É questão de inverter o proverbio: «quem vae para terra... ingleza, avia-se no mar».

## O caminho de ferro de Lourenço Marques

Não se estranhe a insistencia. O assumpto vale bem que se volte a elle, tornando conhecidas novas informações, pelo menos aquellas de origem segura e de importancia incontestavel.

Assim, julgamos opportuno transcrever alguns trechos de uma carta ultimamente publicada no *Seculo*, pelo nosso prezado amigo e collega sr. Andrade Neves, distincto conductor de obras publicas e minas, que teve occasião de *ver* o deploravel estado em que se encontra o nosso caminho de ferro de Lourenço Marques:

«E d'ahi resulta que a linha está assente por fórma que as travessas estão quasi todas podres, que faltam grampos para segurar os carris e que esses até se retiram agora dos alinhamentos para serem postos nas curvas, porque nos armazens debalde se continúa esperando que de Lisboa venha com que possam remediar-se ao de que tão urgentemente se carece e tão instantemente tem sido pedido!

Dá isto logar, afóra os gravissimos inconvenientes que escuso de mencionar, a que, agora, o governador do districto, pedindo para o Cabo que lhe aluguem locomotivas, não possa acceitar todas as que de lá lhe mandem, porquanto se vier alguma de peso superior a 6:000 kilogrammas, a linha, tal como está, não a supporta!

Isto asseguro-o, porque m'o testemunharam pessoas de competencia technica e porque o verifiquei, andando de zorra, na linha, a examinar o estado em que ella se encontra.

Por tal modo, e dada agora a falta de locomotivas e de wagons da Companhia Neerlandeza, o nosso material de caminho de ferro dispõe por dia de 5 machinas, que nem ha tempo para limpar, e de 120 a 130 wagons, quando 300 não bastariam talvez para satisfazer as exigencias do trafego. E esses wagons de que se dispõe estão a desfazer-se, parte d'elles, para honradamente e a par com a linha, darem uniforme testemunho do zelo com que os portuguezes curam d'aquillo que mais devia interessal-os.

Solução a tal estado de cousas, qual vae ser ella? Ha casas que teem 20 a 30:000 toneladas de mercadorias a expedir para o interior e por dia estão podendo fazer seguir só de 20 a 50 toneladas pelo caminho de ferro. Outras casas estão até vendendo antecipadamente os carregamentos de madeira e de mercadorias diversas a receber por barcos esperados, visto a incerteza de se dar seguimento ás encomendas. E junto a tudo isto, do Transvaal e Estado Livre vêem chovendo as reclamações sobre as casas commerciaes d'esta cidade, as quaes se traduzem logo em reclamações dos consules junto ao governador, que a seu turno se vê obrigado a ter de reclamar.»

### A ultima hora

Cartas de Lourenço Marques, em data de 6 do mez passado, que acabamos de receber ás 6 horas da tarde, dão-nos mais minuciosos esclarecimentos sobre estes tristes factos, de incontestavel importancia para aquella nossa colonia:

«Estamos em face d'um trafego de 600 toneladas diarias e os meios para as transportar são mais que insufficientes.

Já alguns importantes carregamentos teem deixado de vir ao nosso porto para ir desembarcar no porto do Natal que está em quasi prompta communicação com os mais importantes pontos da Republica Sul-Africana, por via *Charles-Town*.



É critica a situação, e a não se tomarem medidas verdadeiramente energicas, para o fornecimento immediato de locomotivas e wagons sufficientes a satisfazer ás exigencias, não actuaes do serviço, mas ás de amanhã que, com certeza quadruplicarão, não será possível competir com as linhas de East-London, Port-Elisabeth e Natal, onde não faltam commodidades de desembarque e material para transporte das mercadorias ao centro da Africa do sul.

Temos actualmente aqui umas 20:000 toneladas de madeira destinadas, a maior parte d'ellas, ás minas d'ouro de Johanesburg e difficilmente se transportarão.

Ha tambem grande porção de mercadorias diversas para serem transportadas em transito e esperam wagons que as transportem ao seu destino. Contam-se em caminho grandes quantidades de milhares de toneladas que provavelmente terão que dirigir-se para o sul e deixar o nosso bello porto.»

## PARTE FINANCEIRA

### 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 1.º de janeiro de 1894 como por titulos provizorios representativos de obrigações dadas em pagamento da divida fluctuante, de que vae ser paga no dia 1.º de outubro proximo futuro a quantia correspondente ao coupon ouro do primeiro semestre de 1895 das obrigações privilegiadas de 1.º grau emitidas, trocadas ou estampilhadas.

A troca e estampilhagem serão brevemente annunciadas e realizadas, de maneira que o pagamento do coupon do 2.º semestre de 1895 no 1.º de janeiro de 1896 será já effectuado com a apresentação do coupon annexo aos novos titulos.

Mas o pagamento do sobredito coupon do 1.º semestre de 1895 será realizado como nos semestres anteriores da fórma seguinte:

—quanto ás obrigações correspondentes á divida fluctuante com a apresentação do coupon respectivo ao dito semestre, annexo aos titulos provizorios que foram emitidos;

—quanto ás antigas obrigações existentes na circulação seguir-se-ha, como acima se diz para o pagamento dos juros do dito 1.º semestre de 1895, o mesmo processo que foi adoptado para o pagamento dos coupons correspondentes ao anno de 1893 e 1.º e 2.º semestres de 1894, 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 % Beira Baixa, receberão cada uma d'ellas o coupon integral, mas reduzido ao juro annual de 3 %.

Dos coupons das obrigações de 3 % haverá que deduzir os impostos em França (0,30 fr.) por coupon das obrigações privilegiadas.

Assim: os titulos provizorios de obrigações privilegiadas do 1.º grau apresentarão o coupon n.º 3 correspondente ao dito 1.º semestre de 1895, recebendo por cada obrigação 7,20 fr.

As obrigações antigas de 3 % apresentarão:

—quanto ás da 1.ª á 6.ª séries o coupon n.º 69 recebendo por cada um 2,40 fr.;

—as da 7.ª série o coupon n.º 10 recebendo tambem por cada coupon 2,40 fr.

As obrigações existentes de 4 % apresentarão o coupon n.º 16 recebendo por cada um 3,20 fr.

As obrigações existentes de 4 1/2 % 1.ª série 1886 Beira Baixa, apresentarão o coupon n.º 17, recebendo por cada um 6 marcos.

As obrigações existentes de 4 1/2 % 2.ª série apresentarão o coupon n.º 11, recebendo por cada um 3 marcos.

As obrigações existentes de 4 1/2 % 3.ª série apresentarão o coupon n.º 12 e receberão egualmente por cada um 3 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de outubro proximo futuro inclusivé, em Lisboa na séde da Companhia ao cambio do dia e com deducção de 10 % 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 accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Lisboa, 22 de setembro de 1895.

#### Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Nos termos dos artigos 12.º a 14.º dos estatutos, se faz publico que no sorteio das obrigações d'esta companhia, que teve logar hoje, saíram sorteados os n.ºs 8:691 a 8:695, 9:271 a 9:275 e 23:931 a 23:935 da 1.ª série; e 29:831 a 29:835 da 2.ª serie.

O pagamento das obrigações sorteadas, bem como o pagamento dos juros, começará no dia 1 de outubro, na séde da companhia, rua Nova do Carvalho, n.º 71, 2.º, e na sua agencia no Porto, nas condições dos semestres anteriores.

Lisboa, 27 de setembro de 1895.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de setembro de 1895.

A quinzena não trouxe modificação sensível ao estado de apathia geral que temos notado no nosso mercado nos ultimos tempos. O desalento dos operadores aggravou-se. No começo d'este mez tinha havido uma certa actividade, mas essa a breve trecho esmoreceu por não encontrar elementos para expandir-se, e por isso as provisões que então se fizeram na esperança d'uma melhoria de preços, estão agora actuando sobre o consumo normal, pondo as vendas em primeira mão reduzidas á expressão mais simples.

No mercado dos descontos as transacções estiveram um pouco mais difficeis do que antecedentemente, mas ainda assim algumas operações foram realizadas á taxa de 5 1/2 %. Como escassearam as remessas de generos coloniales, foi diminuta a offerta do papel d'origem africana, que tem sido um abundante manancial para o desconto bancario. Apesar, porém, do concurso d'esses saques haver enfraquecido, a taxa manteve-se firme. Não foi possível realizar-se descontos entre bancos e banqueiros, devido á paralyia dos negocios.

O mercado de cambios, comtudo, sahio nos ultimos dias da apathia em que por muito tempo se conservou, porque os portadores de diversos cambias, esperando debalde pela melhoria de preços, resolveram-se a vender. Como vieram algumas remessas de papel do Brazil, deu-se a mobilidade dos preços principalmente causada pelas favoraveis ofertas feitas pela praça do Porto. As letras sobre Londres (90 d.) negociaram-se a 42 7/16 e 42 9/16. O mercado fecha sem tendencias firmes, regulando o cheque sobre Londres a 42 6/16 e sobre Paris a 673.

As inscrições mantiveram-se firmes a 36,30, as obrigações de 4 % do empréstimo de 1888 ficaram a 17\$000 réis, com vendedores a 17\$100 réis, as do empréstimo de 1890 de 4 % (coupon) tiveram boa procura, vendendo-se a 43\$000 réis. As de 4 1/2 % regularam a 49\$400 (coupon). Não tem havido transacções em obrigações dos tabacos. Pequeno movimento nas obrigações do Credito Predial, mantendo-se as de 6 p. c. a 94\$300 réis e as de 5 p. c. a 91\$000 réis. As de *Loanda-Ambaca* mantem-se a 77\$000 réis.

As acções do Banco de Portugal ficaram a 124\$500, de Lisboa & Açores a 106\$000 réis, do Commercial de Lisboa a 104\$500, as novas acções do Banco Lusitano a 25\$000 réis (preço de offerta sem compradores por enquanto).

Annuncia-se a criação de um banco de credito colonial, com o fim de auxiliar o desenvolvimento da colonisação africana. O governo garantirá á primeira emissão de obrigações hypothecarias até 5.000 contos de réis, o juro annual de 5 p. c. Os terrenos de que o banco carecer para instalar as colonias ser-lhe-hão dados gratuitamente. O banco terá isenção de todos os impostos durante dez annos. Tambem parece que vão ser revalidadas as concessões de terrenos que se achavam em suspenso em virtude do decreto dictatorial de 27 de setembro de 1894. As concessões de que se trata serão revalidadas e consideradas de pleno direito, se as respectivas companhias estiverem constituídas no praso de seis mezes. Exceptuam-se apenas as concessões que envolvam direitos magestáticos. Julgamos dar estas noticias em primeira mão aos nossos leitores.

J. F.

### Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v...	42 9/16	42 1/2	Desconto no Ban-	
» cheque...	42 3/8	42 5/11	co de Portugal.	6 0/0
Paris 90 d/v.....	670	671	No mercado.....	5 0/0
» cheque.....	673	673 1/2	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v....	272	273	res .....	245
» cheque...	275	277	Cambio Brazil...	10 3/4
Francfort 90 d/v..	272 1/2	273 1/2	Premio libra....	1\$140
» cheque	275 1/2	277 1/2		
Madrid cheque...	960	970		



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

## SETEMBRO

	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	—
<b>Bolsa de Lisboa:</b>														
Inscrições assent.....	36,40	—	36,30	—	36,30	36,29	36,30	36,30	—	36,30	36,30	36,30	36,30	—
„ coupon.....	36,05	—	36,17	36,25	36,28	36,25	36,30	—	36,30	36,30	36,30	36,30	36,30	—
Divida externa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. 4 1/2 0/0 1888, premios....	—	17.000	—	17.050	17.000	—	17.000	17.000	—	17.000	—	—	17.000	—
„ 4 1/2 0/0 1888 assent....	—	49.500	—	—	—	—	—	—	49.000	—	49.100	49.100	—	—
„ 4 0/0 1890 coupon.....	43.300	43.300	43.200	—	—	—	—	43.200	43.300	43.300	43.200	43.200	43.400	—
„ 4 1/2 0/0 88-89 assent....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações B. de Portugal.....	—	—	125.000	124.500	—	—	124.500	124.500	124.000	124.500	124.520	124.500	124.500	—
„ „ Commercial.....	—	—	—	—	104.500	—	104.500	104.500	—	—	—	104.500	—	—
„ „ N. Ultramarino....	—	—	57.200	—	—	—	—	57.500	58.000	—	58.000	—	58.000	—
„ Tabacos coupon.....	—	66.300	—	—	70.100	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Comp. Real.....	20.000	20.500	20.000	18.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6 0/0.....	94.000	94.000	94.300	—	—	—	94.300	—	—	94.300	—	—	—	—
„ „ 5 0/0.....	90.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88.500	—
„ Comp. Real 3 0/0.....	—	32.000	—	—	32.500	—	32.500	32.000	—	—	31.500	—	—	—
„ C. Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Atravez Africa.....	—	—	—	—	—	—	77.000	77.000	77.000	77.000	77.000	—	77.000	—
<b>Bolsa de Paris:</b>														
3 0/0 portuguez.....	27,31	27,31	27,37	27,31	27,25	27,28	27,25	27,31	27,15	27,12	27,18	—	27,31	—
Ações Comp. Real.....	89	92	90	—	84	75	63	65	62	62	64	65	—	—
„ Madrid-Caceres.....	41	43	44,75	44,50	44	44	44	44	44,50	44,50	44,50	44,75	—	—
„ Norte de Hespanha..	97	100	107	107	106	105	105	104	103	106	106	—	—	—
„ Mad. Zaragoza.....	135	138	142	149	148	144	143	143	145	144,50	143	—	—	—
„ Andaluzes.....	150	152,50	159	160	160	160	159	157	160	159,50	157	—	—	—
Obrig. Comp. Real.....	135	136	138	140	140	140	139	140	140,50	138	140	140	—	—
„ C. Beira Alta.....	76,50	75	75	75	76	76	73,50	75,75	76,25	76,25	77	—	—	—
„ Madrid-Caceres.....	142	143,75	146	148	150	146	148	148	148	147,50	146	145,50	—	—
„ N. Hesp. (1.ª hyp.)....	235	235	237,75	240	241	238	238	237	237	239	—	—	—	—
<b>Bolsa de Londres:</b>														
0/0 portuguez.....	27,37	27,37	27,37	27,37	27,25	27,25	27,25	27,37	27,25	27,25	27,25	27,37	27,37	—
Obrig. Atravez Africa.....	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	—	—
<b>Amsterdam:</b>														
Obrig. Atravez Africa.....	68,44	68	68	68,19	68	67,87	—	67,87	67,75	67,75	67,75	67,50	—	—
<b>Bruxellas:</b>														
Obrig. Atravez Afri.....	71	71	71	71	71	71	—	71	71	71	71	71	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas		Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
			1895			1894			Totaes		Differença a favor de	
			Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1895	1894	1895	1894
COMPANHIA REAL	Antiga rede	3 9 Setemb	690	Réis 73.795.000	Réis 106.949	690	Réis 69.633.365	Réis 100.917	Réis 2.045.378.000	Réis 1.897.308.891	Réis 148.069.109	—
	„ enova não	10 16 „	—	75.317.000	109.155	—	69.633.365	100.917	2.120.695.000	1.966.942.256	153.752.744	—
	„ garantida.	17 23 „	—	73.498.000	106.518	—	69.632.365	100.916	2.194.193.000	2.036.574.621	157.618.379	—
	Nova rede	3 9 Setemb	380	Réis 9.397.000	Réis 24.729	380	Réis 9.084.635	Réis 23.906	Réis 233.064.000	Réis 219.863.384	Réis 13.200.616	—
	„ garantida.	10 16 „	—	9.664.000	25.431	—	9.084.635	23.906	242.728.000	228.948.019	13.779.981	—
		17 23 „	—	9.028.000	23.757	—	9.084.635	23.906	251.756.000	238.032.634	13.723.366	—
			475	—	—	475	—	—	—	—	—	—
Sul e Sueste...			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			353	—	—	353	—	—	—	—	—	—
Minho e Douro.			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			253	6.753.175	26.692	253	6.402.249	24.120	178.750.124	166.989.652	11.760.472	—
Beira Alta.....			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			105	1.558.203	14.840	105	1.282.454	12.213	35.554.272	33.599.279	2.954.993	—
Nacional (Mi-			—	1.385.805	13.198	—	1.045.922	9.961	36.940.077	34.645.201	2.294.876	—
randella e Vi-			—	1.698.995	16.180	—	1.343.724	12.797	38.639.072	35.988.925	2.650.147	—
zeu).....			34	1.804.490	53.073	34	1.590.700	46.785	35.410.794	34.096.389	1.014.405	—
Guimarães.....			—	2.110.240	62.065	—	1.597.545	46.986	37.221.034	35.693.934	1.527.100	—
			—	2.044.736	60.139	—	1.554.580	45.722	39.265.770	37.248.514	2.017.256	—
			3656 Ps.	1.784.261	Ps. 488	3393 Ps.	1.773.999	Ps. 501	Ps. 53.799.216	Ps. 57.357.814	—	3.558.598
Norte de Hesp-			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
anha.....			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid — Zara-			2927	1.031.684	352	2672	1.000.760	374	34.992.965	35.257.189	—	264.224
goza—Alican-			—	1.103.908	377	—	1.023.115	382	36.096.873	36.280.304	—	183.431
te.....			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			894	—	—	894	—	—	—	—	—	—
Andaluzes.....			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			480	42.673	236	480	57.884	321	1.651.675	1.817.406	—	165.731
Zafra a Huelva.			—	44.907	249	—	57.909	321	1.696.582	1.875.315	—	178.733
			—	40.765	226	—	71.998	399	1.737.347	1.947.313	—	209.966



## Na Africa Austral

Está na tela da discussão a lucta de interesses que se está ferindo no Sul da Africa, entre as linhas ferreas inglezas e a nossa linha de Lourenço Marques ao Transvaal, depois de ligada com a extensa via que parte da Pretoria e que pertence áquelle paiz.

Vem por isso a proposito dizer alguma coisa com respeito ao desenvolvimento que tem tomado a construcção de caminhos de ferro nesta parte da Africa.

As primeiras linhas ferreas que foram construidas na colonia do Cabo, eram puramente locais e de pequena extensão.

Em 1859 tinha sido inaugurada a de Cape-Town em Weslinton, com cerca de 93 kilometros; em 1862 fez-se uma linha de Saint-River a Wynberg. Mais tarde outra de Port-Elizabeth a Ultenhage. Em 1873 o governo do Cabo adquiriu os caminhos de ferro da colonia, e o conselho legislativo votou os fundos necessarios para a construcção das grandes linhas. No fim de 1893 havia ali 3.006 kilometros de via ferrea em exploração.

Os caminhos de ferro da colonia do Cabo formam tres grandes linhas: A linha de oeste que parte da Cidade do Cabo e se dirige á Bechuanaland, passando por Worcester, Reanfort-West, De Aar, Kinsberley, para em Mafeking, mas está sendo prolongada para além d'este ponto. Partem d'ella diversos ramaes.

A linha do centro que vae de Port Elizabeth a Pretoria, capital do Transvaal, por Colesberg, Bloemfontein, capital do estado livre de Orange e Johannesburg, centro do districto aurifero de Witwatersrand e que se está completando com pequenos ramaes.

E, finalmente, a linha de leste, a mais curta, tem a testa da linha em East-London e chega a Allival-North.

Vê-se pois que os tres principaes portos da colonia do Cabo estão postos em communicação com as grandes cidades da republica do Transvaal e de Orange e os seus territorios onde se encontra o ouro e o diamante.

Da costa oriental da Africa partem duas linhas, as quaes, completando este systema, convergem tambem para as mesmas regiões.

De Durban, Natal, parte uma linha que attinge Pietermaritzburg, Laysmith, New Castle e Charlestown, na fronteira do Transvaal, trabalhando-se presentemente para a ligar á rede central em Johannesburg.

De Lourenço Marques parte o nosso caminho de ferro que se bifurca no Transvaal, para Leydsdorp e Middelburg, ficando por consequencia ligado á rede central da Africa Austral e permitindo a communicação directa entre os portos do Cabo e o de Lourenço Marques.

Mais ao norte foi concluido ha pouco tempo um troço de linha que ligará a Beira, séde da companhia de Moçambique, a Fort Salisbury, capital da Mashonalandia.

O ponto de partida da nova via ferrea é a aldeia de Fontesvilla, pouco distante da Beira. O prolongamento de Fontesvilla á Beira é apenas uma questão de tempo.

Actualmente o trajecto entre a Beira e Fontesvilla é feito em pequenos vapores e dura algumas horas.

Esta linha foi feita pela British South Africa Company. Até Chimoio onde chega agora, tem a extensão de 120 kilometros que se percorrem em 10 horas. Ha um comboio por dia em cada sentido. A largura entre os rails é de 0<sup>m</sup>,60, mas facilmente se pôde transformar em uma via de 1<sup>m</sup>,06.

A linha da Beira será prolongada atravez do territorio da colonia portugueza, até os jazigos auriferos de Manica e da Mashonalandia.

E' provavel que esta linha venha a ligar-se mais tarde com a rede do sul a que nos referimos já.

A povoação da Beira tem progredido sensivelmente, mas só o prolongamento do seu caminho de ferro lhe trará verdadeira prosperidade.

## COMMERCIO PORTUGUEZ

Resumo comparativo do movimento de mercadorias, de janeiro a março de 1894-1895

VALORES EM MIL RÉIS

### Importação para consumo

	1894	1895
Animaes vivos.....	387:336	356:206
Materias primas para as artes e industrias	3.470:599	3.278:686
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	1.123:025	1.061:774
Substancias alimenticias .....	4.216:113	3.087:219
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	395:134	348:604
Manufacturas diversas.....	575:232	576:574
Taras .....	15:557	17:363
Somma.....	10.182:996	8.726:426
Ouro e prata em barra e em moeda.....	50:721	971:048
Total.....	10.233:717	9.697:474

### Exportação nacional e nacionalisada

Animaes vivos.....	335:114	470:887
Materias primas para as artes e industrias	1.145:645	1.143:260
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	186:490	206:255
Substancias alimenticias .....	3.104:496	3.197:169
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	21:652	22:627
Manufacturas diversas.....	338:194	407:164
Somma.....	5.181:591	5.441:628
Ouro e prata em barra e em moeda.....	1.392:371	530:266
Total.....	6.573:962	5.971:362

### Exportação estrangeira e ultramarina

Reexportação ...	3.183:047	2.308:857
Transito .....	506:838	500:645
Diversas mercadorias. } Somma.....	3.689:885	2.809:502

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Estação central do Porto.**—A machina empregada na construcção da linha urbana do Porto atravessou no dia 20 de setembro, pela primeira vez, o tunnel da Ave Maria. Ao acto assistiram muitos engenheiros, representantes dos empreiteiros, membros da imprensa, etc.

A machina rebocava alguns wagonetes onde vinham os convidados; ao chegar á cêrca do extincto convento da Ave Maria, foi o comboio saudado pelos trabalhadores e por muitos populares.

**Tremvias entre Figueira e Coimbra.**— Parece ter cahido no agrado publico o novo serviço de tremvias entre Coimbra e Figueira da Foz, ultimamente inaugurado pela Companhia Real. Nem outra cousa era licito esperar, tratando-se d'um serviço frequente de comboios a preços muito reduzidos, entre duas cidades de importancia consideravel.

**Novo caminho de ferro em Angola.**— Como referimos em tempo, estuda-se n'este momento a construcção de uma nova linha ferrea em Angola, tratando-se de ave-



riguar qual o ponto da costa d'onde essa linha deverá partir, se de Benguella, se de Mossamedes ou da bahia de Lobito.

Segundo carta de um correspondente de Benguella, a linha deverá partir d'esta cidade e atravessar as regiões do Dombe Grande, Bailundo e Bihé, férteis e já relativamente povoadas, contando-se já no Dombe magníficas propriedades agrícolas.

Benguella é a segunda cidade de Angola, sendo para lamentar que a sua grande insalubridade dificulte o seu rapido desenvolvimento.

**Pessoal da Companhia Real.** — O sr. Henrique Monteiro, chefe da repartição da contabilidade do serviço dos armazens, foi nomeado sub-chefe do mesmo serviço.

Foi uma acertada escolha que simultaneamente honra o nomeado e quem o nomeou.

## LINHAS HESPAÑOLAS

**De Figueras a Rosas.** — Está resolvida a construção de um caminho de ferro da cidade de Figueras a Rosas, devendo os trabalhos começar o mais rapidamente possível.

**Rio Tinto a Huelva.** — Foi aberto ao serviço publico a linha de Rio Tinto a Huelva que a companhia das minas de Rio Tinto até aqui explorava apenas para o serviço particular das minas.

**Lucanena a Agua Amarga.** — Estão muito adeantados os trabalhos da construção d'esta nova linha destinada a servir a região mineira da serra de Alharnilla. Antes do fim do anno deve ser inaugurada.

**Madrid a Colmenar Viejo.** — Vae ser autorizada a construção de um tremvia mixto de vapor e força animal de Madrid a Colmenar Viejo, com um ramal para Chamarin de la Rosa.

**Santiago a Vigo.** — Deve começar em novembro proximo a construção da linha ferrea que de Carril segue a Pontevedra, unindo a cidade de Santiago com a linha de Orense a Vigo.

**Grao-Valencia-Turis.** — Dentro em poucos dias deve fazer-se a inauguração official do caminho de ferro economico de Grao-Valencia-Turis, com o ramal de Carlet a Alberique.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### ALLEMANHA

Parece que d'esta vez se chega a bom resultado nas tentativas, que tantas vezes se tem feito sem successo, para o transporte de peixes vivos a grandes distancias.

Pelos ensaios que se fizeram verificou-se que era possível levar a Colonia peixe vivo apanhado no mar do Norte, desde que se usasse reservatorios preparados de modo que a agua esteja em continua agitação, impregnada de oxygenio e livre de impurezas diversas.

Para se apreciar bem as condições d'este transporte tão especial, vae ser construido um wagon munido de todos osapparelhos necessarios, a fim de se fazer a experiencia em maior escala.

### PRUSSIA

O numero total de caminhos de ferro secundarios, na Prussia, em 31 de março ultimo, era de 131, fazendo 25 serviço de passageiros e de mercadorias, 16 só serviço de passageiros e 6 apenas transporte de mercadorias.

D'estas linhas, 16 são de via normal; 16 teem via de 1<sup>m</sup>; 5 de 0<sup>m</sup>,750; 5 de 0<sup>m</sup>,600 e 5 de larguras diversas.

### REPUBLICA ARGENTINA

Está já resolvido o prolongamento do caminho de ferro do norte argentino, até uma das povoações de Bolivia, ficando a construção da linha no territorio da Republica Argentina a cargo do governo d'este paiz, que tambem supportará parte das despesas provenientes do trajecto no territorio boliviano. A construção deverá ficar concluida no praso de 5 annos.

A nova linha promette ter magnifico trafego, devendo os engenheiros que a vão estudar levar-a por Toro ou por Humahuaca, calculando-se já que pelo primeiro traçado haverá necessidade de lançar apenas uns 610 metros de pontes, e que pelo segundo, muito mais difficil, será preciso construir uns 5.050 metros de pontes.

## Exposição imperial

Contam-se por milhares as pessoas que, durante a semana foram admirar as imponentes vistas dos Alpes a este acreditado camarim photographico, e desde amanhã estarão expostas á admiração do publico as deliciosas vistas de Sevilha, onde apparecerá o curioso espectáculo das festas da semana santa, o espada *Cara-ancha*, etc., etc.

Em breve serão expostas vistas de Jerusalem, tiradas em março d'este anno. A entrada é apenas 100 réis, o que bem vale esta instructiva diversão.

## Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

### Relatorio do Conselho d'Administração

Apresentado á Assemblêa Geral ordinaria de 29 de julho de 1895

(Continuado do n.º 186)

#### Debito

Saldo em Caixa em 31 de dezembro de 1892 . . . . .	182:511\$988
Dinheiro recebido de diferentes estações da linha	3.155:791\$320
„ „ de receitas fóra do trafego . . . . .	18:387\$240
„ „ da Companhia d'Alcanena . . . . .	2:242\$650
„ „ dos devedores por transportes em conta corrente . . . . .	158:674\$074
„ „ de diversos por serviços combinados . . . . .	71:240\$750
„ „ por conta das Caixas de Soccorros e Reformas do pessoal da Companhia . . . . .	150:722\$609
„ „ por vendas d'herva, arrendamentos de terrenos e avarias na via . . . . .	2:040\$390
„ „ por avarias no mobiliario e utensilios . . . . .	237\$640
„ „ por fornecimento d'agua e avarias causadas no material circulante . . . . .	990\$560
„ „ de devedores em conta corrente . . . . .	24:662\$170
„ „ de diversas proveniencias . . . . .	79:333\$934
	3.846:835\$325

#### Credito

Pago por despesas da Exploração . . . . .	1.064:672\$937
„ „ „ „ Construção . . . . .	254:452\$765
„ „ abastecimentos de material . . . . .	489:934\$136
„ „ impostos em contribuições em Portugal e França . . . . .	301:478\$912
„ „ amortizações e juros de supprimentos . . . . .	545:511\$410
„ a diversas Companhias e Empresas por liquidação de serviços combinados . . . . .	52:084\$589
„ ás Caixas de Soccorros e Reformas do pessoal da Companhia . . . . .	156:838\$837
„ a diversos em conta corrente . . . . .	164:449\$240
Saldo em 31 de dezembro de 1893:	
Na Caixa em Lisboa . . . . .	67:412\$499
„ Caixa Geral dos Depositos . . . . .	750:000\$000
	817:412\$499
	3.846:835\$325

#### Debito

#### Discriminação da verba n.º 2 de réis 18:387\$240 Receitas fóra do Trafego

Lucro na liquidação de papel sobre Londres . . . . .	7:451\$463
Rendas de bufetes . . . . .	1:312\$700
Commissões diversas . . . . .	2:446\$952
Troca de titulos por nominativos . . . . .	1\$800
Venda de remessas abandonadas . . . . .	1:612\$095
Rendas de predios e terrenos . . . . .	5:555\$350
Diversos . . . . .	6\$880
	18:387\$240

#### Discriminação da verba n.º 5 de réis 71:240\$750 Serviços combinados

Companhia de Alicante . . . . .	17:985\$942
Thomaz Cook . . . . .	672\$419
John Hall Junior & C.ª . . . . .	4:039\$323
A transportar . . . . .	22:697\$684



<i>Trausporte</i> .....	22:697\$684	
Caminho de ferro do Sul .....	515\$790	
Companhia Hamburgueza .....	2:134\$889	
Companhia Neptuno .....	307\$797	
Caminho de ferro da Beira Alta ..	17:079\$437	
R. Leyland .....	70\$977	
Caminho de ferro do Minho e Douro .....	28:392\$896	
Jules Jalusot & C. <sup>a</sup> .....	41\$280	71:240\$750

#### Discriminação da verba n.º 6 de réis 150:722\$609

##### Caixas de soccorros e Reformas

Caixa de Soccorros:		
Descontos feitos ao pessoal para viveres, fianças, multas, adiantamentos e bilhetes de assinatura .....	133:171\$459	
Caixa de Reformas:		
Descontos feitos ao pessoal para quotas e joias .....	17:551\$150	150:722\$609

#### Discriminação da verba n.º 10 de réis 24:662\$170

##### Devedores em conta corrente

Recebido por:		
Caixa Geral dos Depósitos .....	99\$230	
Companhia de Alicante .....	2\$749	
Companhia Nacional de Caminhos de Ferro .....	2:704\$050	
Ministerio da Fazenda .....	\$200	
Levantamento de embargos judiciais .....	56\$840	
Pessoal, conta de uniformes .....	3:958\$750	
Pessoal, conta de passes de americano .....	3:707\$590	
Pessoal, conta de troca de material .....	6\$940	
Pessoal, conta de adiantamentos ..	306\$100	
Sommas á disposição .....	162\$155	
Sociedade das Basculas automaticas .....	129\$538	
Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid-Cáceres-Portugal ..	6:529\$080	
Serviço do Contencioso .....	143\$038	
Vendas diversas .....	5:855\$910	24:662\$170

(Continúa).

## MERCADO DE METAES

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

Londres, 25 de setembro de 1895.

**Cobre**—Avançou hoje  $\frac{1}{3}$  por tonelada. Em primeira mão venderam-se 700 toneladas a Lb. 46  $\frac{11}{32}$  e  $\frac{10}{32}$  a dinheiro; Lb. 46  $\frac{17}{32}$  e  $\frac{18}{32}$  a 3 mezes. Em segunda mão mais 500 toneladas a Lb. 46  $\frac{11}{32}$  a dinheiro e a Lb. 46  $\frac{18}{32}$  a 3 mezes, fechando o mercado firme a estes preços. Preço de liquidação Lb. 46  $\frac{12}{32}$ .

**Estanho**—Sem alteração. Venda de 100 toneladas a Lb. 65, a dinheiro; Lb. 65  $\frac{5}{8}$  e  $\frac{2}{8}$  para outubro e novembro; Lb. 65  $\frac{6}{8}$  a 3 mezes. De tarde acceitaram-se Lb. 64  $\frac{17}{8}$  para 20 toneladas a dinheiro, fechando a Lb. 64  $\frac{17}{8}$  a dinheiro e Lb. 65  $\frac{5}{8}$  a 3 mezes.

**Ferro**—Preço de liquidação: Scotch  $\frac{17}{16}$ ; Middlesbro'  $\frac{38}{16}$ ; Hematite  $\frac{19}{16}$  por tonelada.

**Prata**—Sem alteração a 30  $\frac{9}{16}$  d. por oz. Standard; 32  $\frac{15}{16}$  d. por oz. fino.

**Mercurio**—Importadores Lb. 7  $\frac{5}{8}$ ; segunda mão Lb. 7  $\frac{2}{8}$  por frasco.

**Chumbo**—Lb. 10  $\frac{17}{8}$  a Lb. 10  $\frac{18}{8}$  por tonelada.

**Zinco**—Lb. 15  $\frac{7}{8}$  a Lb. 15  $\frac{8}{8}$  por tonelada.

**Antimonio**—Lb. 31  $\frac{10}{8}$  por tonelada.

## ARREMATACÕES

### Caminho de ferro do Minho e Douro

#### Fornecimento de madeiras de Riga, Flandres e Suecia

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 3 do mez de outubro, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes em Campanhã, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de madeira de Riga; e ás 2 horas da tarde do mesmo dia, receber-se-hão também propostas para o fornecimento de madeira de Flandres e da Suecia para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

As condições da arrematação poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde. Porto, 16 de setembro de 1895.

#### Construção do apeadeiro da Alegria

Pelo presente se faz publico que, no dia 21 de outubro proximo, pelas 11 horas da manhã, se ha-de proceder, na administração do concelho de Carraceda de Anciães, e perante o respectivo administrador, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de construção do apeadeiro da Alegria, ao kilometro 145,072 do caminho de ferro do Douro. O deposito provisorio para ser admittido á licitação será de 43\$000 réis, e o definitivo de 5 % do preço da adjudicação.

O projecto da obra, condições da arrematação e caderno de encargos, podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã até ás 3 da tarde, na divisão do serviço de via e obras d'estes caminhos de ferro, na estação de Campanhã, e na secretaria da 4.ª secção da mesma divisão, na estação do Pinhão. Porto, 23 de setembro de 1895.

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Leilão de remessas retardadas

Em 7 d'outubro proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 111.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda, em hasta publica, de todas as remessas com data anterior a 7 d'agosto de 1895, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas abaixo 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 dito mez d'outubro inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

N.º 410, da Porcalhota a Bombarral, 2 cascos vassios, pesando 260 kilos, consignatario Castel-Branco.

N.º 72:975, de Gaia a Lisboa P., 14 caixas com vinho, pesando 308 kilos, consignatario Loureiro.

N.º 6:488, de Sôure a Payalvo, 1 mó de moinho, pesando 770 kilos, consignatario Almeida.

N.º 75:521, do Porto a Carcavellos, 2 meias pipas de vinho, pesando 716 kilos, consignatario Lourenço.

N.º 74:930, de Gaia a Lisboa P., 50 caixas com vinho, pesando 1:100 kilos, consignatario Pereira.

N.º 6:571, de Esmoriz a Lisboa P., 5 fardos de fio, pesando 187 kilos; 9 saccos com enxofre, pesando 405 kilos; 3 pedras de cantaria, pesando 10:467 kilos, consignatario Castro.

N.º 226, de Irun a Lisboa R., 1 caixa de conservas, pesando 34 kilos, consignatario Chargeurs Réunis.

N.º 7:159, de Madrid a Lisboa P., 10 volumes de roupa e fardos colchões, pesando 539 kilos, consignatario Castro.

N.º 68:507, de Barcelona a Lisboa P., 1 caixa com linho, pesando 8 kilos, consignatario Netto.

N.º 68:508, de Barcelona a Lisboa P., 1 caixa com linho, pesando 8 kilos, consignatario Calleya. Lisboa, 16 de setembro de 1895.

#### Fornecimento de drogas, tintas e vernizes

No dia 16 d'outubro proximo futuro, 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 drogas, tintas e vernizes.

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

Lisboa, 18 de setembro de 1895.

#### Fornecimento de tubos de ferro puxados á fleira

No dia 23 d'outubro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de tubos de ferro puxados á fleira (*étiré sans soudure*).

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

Lisboa, 25 de setembro de 1895.



# AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

## MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

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

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

# AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**CINTRA Hotel Nunes**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.—Prop. 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.—Prop. Romão Garcia Vinhas.

**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 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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







# Banhos do mar na Praia de Espinho

## PORTUGAL

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

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

### Aguas Chloretadas

DA

### AMIEIRA

O successivo augmento no consumo d'estas aguas attestam bem a sua efficacia. Usam-se no tratamento das escrofulas e rheumatismo, molestias de pelle ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos do estomago, figado e baço, inflamações de quaesquer orgãos, utero ovario, ntestinos laucorrhéas, anemia e chlorose.

DEPOSITO no escriptorio da companhia Rua de S. Julião, 142 — **Pharmacia Azevedo & Filhos** — Rocio.

### FABRICA

DE

### H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depositos: em Lisboa

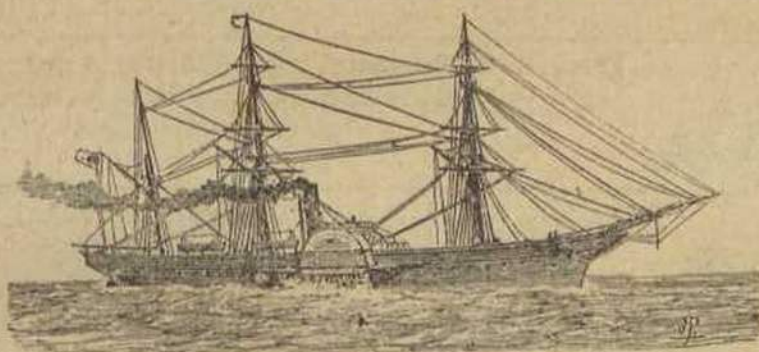
R. da Magdalena, 17, 1.º, no Porto: R. do Almada, 141

### PRODUCTOS

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

## Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

O paquete **DANUBE**, sahirá a 7 de outubro

As accomodações para passageiros são inexciveis 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 portuguezes.

### AGENTES

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

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

## GUIA OFFICIAL DOS CAMINHOS DE FERRO DE PORTUGAL

COM

### ITINERARIOS

PARA AS

### Linhas estrangeiras

UNICA publicação auctorizada pelas DIRECÇÕES

Proprietarios: fundador

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

PREÇO 50 RÉIS

### EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR PARA O

## ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

### O vapor GOMES IV

Commandante **ROCHA JUNIOR**



SAIRÁ no dia 16 de outubro, as 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.ª



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

<b>Lisboa-R. Porto</b> Part. 8-30 t. 7-10 m. 9-45 t. 10-40 m.	<b>Porto Lisboa-R.</b> Part. 8-45 t. 4-0 m. 9-15 t. 6-45 m.	<b>Lisboa-R. Fig.<sup>a</sup></b> Part. 7-0 m. 5-40 t. 6-15 t. 2-37 m.	<b>Fig.<sup>a</sup> Lisboa-R.</b> Part. 7-45 m. 6-15 t. 12-35 m. 8-55 m.	<b>C. Sodré-Caso.</b> Part. 5-20 m. 6-30 m. 9-0 m. 10-10 m.	<b>Caso.-C. Sodré</b> Part. 5-20 m. 6-49 m. 8-35 m. 9-36 m.	<b>Abrantes-Guard</b> Part. 12-55 m. 8-55 m. 1-30 t. 11-50 t.	<b>Guard-Abrantes</b> Part. 6-30 m. 3-43 t. 5-15 t. 12-40 m.	<b>P.-Novo Setub.</b> Part. 3-15 t. 3-42 t.	<b>Setub.-P. Novo</b> Part. 4-50 m. 5-16 m.
<b>Lisboa-R. Pamp.</b> Part. 11-45 t. 5-50 m.	<b>Pamp. Lisboa-R.</b> Part. 2-35 t. 6-40 m. 12-25 t.	<b>Lisboa-R. Alf. Alf. Alf.</b> Part. 6-15 t. 2-37 m. 12-35 m. 8-55 m.	<b>Fig. B. Amieira</b> Part. 8-30 m. 8-56 m.	<b>Fig. B. Amieira</b> Part. 10-38 m. 11-5 m.	<b>C. Sodré-Algés</b> Part. 6-0 m. 6-20 m. 8-0 m. 8-21 m.	<b>Algés-C. Sodré</b> Part. 7-13 m. 7-33 m. 8-58 m. 9-18 m.	<b>Pamp.-V. Form.</b> Part. 5-30 m. 3-30 t. 9-15 m. 8-00 t.	<b>C. Branco Beja</b> Part. 4-30 t. 7-24 t.	<b>Beja C. Branco</b> Part. 6-10 m. 9-0 m.
<b>Lisb.-C.S. Porto</b> Part. 7-30 m. 9-10 t.	<b>Porto Lisb.-C.S.</b> Part. 8-0 t. 8-45 t.	<b>Fig. B. Amieira</b> Part. 12-35 m. 12-56 m. 1-45 m. 2-6 m.	<b>Fig. B. Amieira</b> Part. 2-15 m. 2-37 m. 1-5 m. 1-27 m.	<b>Lisb.-R. Cascaes</b> Part. 6-30 m. 8-0 m.	<b>Cascaes-Lisb.-R.</b> Part. 7-15 m. 8-29 m.	<b>Lisb. T. P.-Faro</b> Part. 4-30 t. 5-0 m.	<b>Faro-Lisb. T. P.</b> Part. 6-30 t. 7-0 m.	<b>Porto-Vianna</b> Part. 5-0 m. 10-23 m.	<b>Vianna-Valença</b> Part. 7-0 m. 9-15 m.
<b>Aveiro a Porto</b> Part. 4-0 m. 6-25 m. 11-10 m. 3-15 t.	<b>Porto a Aveiro</b> Part. 4-15 t. 6-30 t. 5-0 m. 9-43 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Porto-Valença</b> Part. 8-0 m. 1-10 t.	<b>Valença-Porto</b> Part. 2-50 m. 8-20 m.
<b>Lisboa-R. V. Alc.</b> Part. 7-30 t. 5-15 m.	<b>V. Alc. Lisboa-R.</b> Part. 8-45 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Porto-Braga</b> Part. 5-0 m. 8-10 m.	<b>Braga-Porto</b> Part. 5-40 m. 8-20 m.
<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Porto-B. d'Alva</b> Part. 7-10 m. 3-15 t.	<b>B. d'Alva-Porto</b> Part. 3-30 m. 10-59 m.
<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Lisb.-R. S. Bad.</b> Part. 7-30 t. 6-30 m. 7-0 t. 6-0 m.	<b>Porto-Regoa</b> Part. 6-0 t. 11-30 t.	<b>Regoa-Porto</b> Part. 3-12 m. 8-0 m.

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Açores,** vapor português, **Açor.**  
Sahirá a 5 de outubro.  
Agente, Germano Serrão Arnaud.  
Caes do Sodré, 84, 2.<sup>a</sup>



**Africa Oriental,** pelo **Cabo de Boa Esperança,** vapor alemão, **Reichstag.** Sahirá a 23 de outubro.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



**Africa Oriental,** pelo **Canal de Suez,** vapor alemão, **Kanzler.** Sahirá a 18 de outubro.  
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



**Algarve,** vapor português, **Gomes IV.**  
Sahirá a 16 de outubro.  
Agentes, Alberto R. Centeno & C.<sup>a</sup>  
Largo dos Torneiros, n.º 5.



**Bahia, Rio e Santos,** vapor alemão, **Cintra.**  
Sahirá a 16 de outubro.  
Agente, Ernesto George,  
R. da Prata, 8.



**Barcelona, Cete e Marselha,** vap. franc.  
**Saint-Marc.**  
Sahirá a 5 de outubro.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.



**Bordeaux,** vapor francez, **Equateur.**  
Sahirá de 12 a 14 de outubro.—  
Messageries Maritimes.  
Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>, R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Bremen,** vapor alemão, **Cintra.**  
Sahirá a 4 de outubro.  
Agente, Ernesto George,  
R. da Prata, 8.



**Copenhagen,** vapor dinamarquez, **Viking.**  
Sahirá a 3 de outubro.  
Agente, E. George,  
R. da Prata, 8.



**Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres,** vap. francez, **Portugal.**  
Sahirá a 8 de outubro.—Messageries Maritimes.  
Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>, R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Glasgow,** vapor inglez, **Herrera.**  
Esperado a 30 de setembro.  
Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>  
T. do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Gothenburg, Copenhagen e Stock-holm,** vapor sueco **Bordeaux.** Sahirá a 3 de outubro. Agentes, Charles Coverley & C.<sup>a</sup> Rua de S. Julão, 140, 1.<sup>o</sup>



**Hamburgo,** vapor alemão, **Sines.**  
Sahirá a 2 de outubro.  
Agente, Ernesto George,  
R. da Prata, 8.



**Havre, e Anvers,** vapor francez, **Saint-Mathieu.**  
Sahirá a 11 de outubro.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.



**La Pallice,** (La Rochelle) **Plymouth e Liverpool,** vap. ingl., **Orissa.**  
Sahirá de 2 a 3 outubro.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool,** vapor inglez, **Hubert.**  
Sahirá a 11 de outubro.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>  
R. do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes,** vap. port., **Portugal.** Sahirá a 6 de outubro.  
Empresa Nacional de Navegação, R. d'El-Rei, 75.



**Pará e Manaus,** (via Madeira) vapor inglez, **Obidense.** Sahirá a 11 de outubro.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>  
R. do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco, Parahyba e Natal,** vapor inglez, **Actor.**  
Sahirá a 17 de outubro.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, R. Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres,** vapor francez, **Cordouan.** Sahirá de 6 a 7 de outubro.—Messageries Maritimes.  
Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>, R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco, Rio e Santos,** vapor alemão, **Amazonas.**  
Sahirá a 23 de outubro.  
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



**Pernambuco, Rio e Santos,** vap. inglez, **Paraguassú** Sahirá a 9 de outubro.  
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



**Rio de Janeiro e portos do Pacifico,** vap. inglez, **Potosi.**  
Sahirá a 2 de outubro.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres,** vap. inglez, **Danube.** Royal Mail. Sahirá a 7 de outubro.  
Agentes, Knowles Rawes & C.<sup>a</sup>, R. d'El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**Valencia, Cete e Marselha,** vap. francez, **Saint-Jean.**  
Sahirá a 10 de outubro.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.