

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAHNA

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

Annexo d'este numero

Tarifa n.º 6, p. v. da Beira Alta — Mercadorias diversas.

SUMMARIO

As quarentenas	Pag.
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.	321
Parte official. — Contracto entre a companhia da Zambesia e a companhia dos caminhos de ferro da Zambesia (Continuação) — Receita do caminho de ferro do Mormugão — Decreto para a construção d'um caminho de ferro americano, ministerio das obras publicas	322 e 323
Tarifas de transporte	324
Congresso internacional de caminhos de ferro, por A. Luciano	325
Os caminhos de ferro da Europa em 1894	326
Notas de viagem — VIII — O London North Western	326
Os freios automaticos de ar comprimido.	327
Um artigo do SECULO.	328
Grande incendio nas officinas dos caminhos de ferro.	328
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — 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.	328 e 329
Linhas portuguezas. — Comboios tramways — Lourenço Marques — Pessoal da Companhia Real — Leanda a Ambaca — Ascensor Municipio-Bibliotheca — Coimbra a Arganil	330
Linhas hespanholas. — Carril a Pontevedra — Madrid-Caceres-Portugal — Guadix a Baza — Linha do Rio Tinto — Novos ramaes	330
Linhas estrangeiras. — Franca — Russia — Estados Unidos	330
Companhia R. al dos Caminhos de ferro portuguezes — Relatorio do conselho d'administração (Continuação)	331
Mercado de metaes. — Avisos de serviço. — Arrematações. — Casas recomendadas. — Agenda do viajante. — Annuncios. — Horario em 1 de novembro. — Vapores a sahir do porto de Lisboa	332 a 336

As quarentenas

AGORA que os melhoramentos do porto de Lisboa começam a ser utilizados, permittindo a facil atracação dos grandes vapores aos caes, e facilitando d'uma maneira extraordinaria, para nós, o desembarque de passageiros e bagagens, torna-se da maior oportunidade que a imprensa se occupe de instigar o governo para que se complete a obra, de attrahir passageiros ao nosso porto, o que é tanto mais facil quanto é certo que a lei já existe e só depende de ser posta em vigor.

Referimo-nos como o titulo o indica, as quarentenas impostas aos viajantes do Brazil.

Frequente nas suas relações com a Europa central, aquelle paiz envia-lhe milhares de visitantes cada mez, e d'esses é sabido e natural que a maior parte deseja restringir quanto possivel o trajecto maritimo.

Como, ao tocar em Dakar, elles se lastimam de que outro tanto percurso os espere para alcançarem terra europêa!

Mas as areias do Sahara escaldam, e a sua travessia não é possivel.

O primeiro porto é Lisboa; mas nós, que não temos o simoum a crestar-nos as faces, puzemos, como sentinella ao nosso porto, um dragão terrivel que escancara as fauces, faminto de victimas d'além-mar.

Temos o Lazareto!

Deante d'esse gigante obsoleto, generoso de incom-

modos e difficuldades, o viajante tem que se conformar com mais uns dias de viagem maritima, para não lhe cahir nas garras.

E' assim que a proporção entre o numero dos vapores que entram o nosso porto e o dos que o sahem é enorme em diminuição nas relações com a America, e a quantidade dos viajantes abastados, que fazem de Lisboa o seu ponto de desembarque, não tem comparação com a dos que descem á Europa para virem aqui principiar a viagem maritima.

Muitas carreiras de vapores só nos visitam á ida, porque bem sabem que á vinda não teem quem queira desembarcar por causa das quarentenas.

Em 1893, ultimo anno de que se acha publicada a estatistica commercial, a entrada de vapores, vindos do Brazil, foi apenas de 124, enquanto que a sahida foi de 310.

Nesse anno, segundo uma estatistica minuciosa e exactissima que possuímos, o numero de passageiros a bordo, á chegada dos vapores vindos da America e Africa oriental, foi de 36.268, dos quaes desembarcaram em Lisboa 19.818 e seguiram em transito 16.450 para:

Antuerpia	72
Bordeus	6.511
Bremen	95
Genova	348
Hamburgo	1.878
Havre	64
Liverpool e Londres	1.675
Southampton	2.811
Vigo	2.981
Outros portos	14

Em 1894 chegaram a Lisboa 32.420, desembarcando 16.937 e seguindo os restantes 15.480 para:

Antuerpia	34
Bordeus	5.477
Bremen	128
Hamburgo	1.965
Havre	71
Liverpool e Londres	1.652
Southampton	3.792
Vigo	2.364

Não é no numero dos desembarcados, aliás importante, que devemos attentar, visto que é sabido que a quasi totalidade d'elles se compõe de emigrantes repatriados, viajantes de 3.ª classe, que se destinam ao nosso paiz.

Nos 16 a 17.000, que seguiram em transito, é que vão os viajantes de recreio ou de commercio, os abastados, que vão desembarcar a outros portos, como Vigo, Bordaus, Havre, Londres, etc., onde não lhes põem difficuldades á sua livre entrada.

Ha tambem que notar outra ordem de algarismos. Nesses mesmos vapores, que entram da America

e se destinam ao norte da Europa, embarcaram, em 1893, 1.377 pessoas e 1.380 em 1894.

Ora esses vapores, segundo as presumpções em que poderia justificar-se a existencia de quarentenas no nosso porto, veem suspeitos.

Se quem viajou mais de 15 dias n'aquelles camarotes, embora não tivesse a menor doença durante esse tempo, ainda, para os nossos regulamentos sanitarios, é suspeito a ponto de ter que estar alguns dias de observação antes de ter livre pratica, não deixou certamente esses camarotes isentos de infecção, e não obstante elles vão ser occupados por novos viajantes que entram em Lisboa.

A logica mandaria que, visto considerar-se suspeito o vapor, não se admittisse n'elle o embarque de novos viajantes.

Mas permite-se; e o pae vê o filho embarcar sem que o menor receio o assalte; mas cuidado: não o acompanhe a bordo; não toque n'essa boceta de Pandora, que, novo Epimetheu, virá espalhar a peste por toda a terra! Por isso, o Lazareto o espera.

Ha mais: Ninguém dirá que a vida a bordo, onde já por si o enjão é uma doença, onde a agglomeração de gente é maior, é menos hygienica do que respirando o ar dos campos ou gosando a vida das cidades.

Pois o viajante que, apesar d'isso, passou 15, 20 e mais dias de perfeita saude; pois o vapor que, durante esse tempo, não teve a menor doença a bordo, podem ser considerados suspeitos?

A esses 15 ou 20 milhares de passageiros que passam em transito pelo nosso porto, ha a juntar o duplo ainda dos que nem n'elle entram, e não será exaggero calcular em mais de 20.000 os que aqui desembarcariam se se lhes facilitasse a sahida; se a phrase: «Lisboa, caes da Europa» não fosse apenas uma figura de rhetorica.

Estamos hoje em relação rapida com o centro da Europa; 43 horas e meia nos separam de Paris, e, em breve, esse tempo será apenas de 36 horas.

Com effeito, na sua ultima viagem, o sr. director da Companhia Real tratou com a direcção da Companhia dos *Wagons-leitos* da reforma do actual serviço do *sud-express* Lisboa-Paris directamente, de fôrma que o comboio possa sahir d'aqui ás 6 horas da tarde e chegar a Paris na segunda manhã pelas 7 horas.

Com estas facilidades, o movimento de passageiros de transito augmentaria consideravelmente, se o espantinho das quarentenas não o afugentasse do nosso porto.

Como se sabe, a maior parte, a quasi totalidade dos passageiros do Brazil, é de portuguezes ou brazileiros; a uns e outros agradaria desembarcar n'um porto em que se fala o seu idioma, descansar dos incommodos da travessia maritima n'um clima temperado, para seguir viagem por terra, muito mais agradável para quem andou semanas no mar.

Estes, em geral abastados, olham primeiro ás suas commodidades do que a um certo augmento de despesa.

Outros, os que são chamados ao centro da Europa pela urgencia de negócios, não desprezariam a importante economia de 2 ou 3 dias de viagem entre Lisboa e Paris, ou 4 ou 5 entre Lisboa, Liverpool, Hamburgo, etc.

Facilmente se imagina quanta riqueza esse enorme transito de passageiros daria ao nosso paiz, riqueza que qualquer outra nação se esforçaria por adquirir, e que nós desprezamos por falta de se pôr em vigor, em absoluto, o decreto de 4 de outubro de 1889, que substituiu a quarentena imposta aos passageiros da Ame-

rica por simples inspecção sanitaria, feita mesmo a bordo, e que a ninguém assusta.

O que nós não aproveitamos aproveitam-o Cadiz, Vigo e sobretudo Bordeus, e todos sabem quaes as condições climatericas d'esta ultima cidade, onde ainda no dia 26 de julho o thermometro marcava 39° á sombra,

Emquanto a Vigo, visto a sua proximidade do nosso paiz, muitos dos que teem que vir aqui vão sahir n'aquelle porto da Galliza e veem, muito descansados, visitar os seus companheiros de viagem maritima atravez das grades do Lazareto.

Que a nossa junta de saude se resolva enfim a permitir que o sr. ministro do reino feche as portas d'aquelle pesadello do nosso commercio. Sabe-se que de ha muito o ministro bem conhece quanto as stultas quarentenas são prejudiciaes ao paiz, mas tambem se sabe que um espirito demasiadamente timorato, dominando n'aquella corporação, o tem impedido de dar remedio a este mal.

Que a sciencia, pois, não seja um carrasco do commercio e das prosperidades publicas, e deixe o paiz cumprir o preceito *primum vivere deinde philosophari*.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 28 de outubro de 1895.

A administração da marinha celebrará no proximo anno o 50.º anniversario da inauguração do serviço de correio belga entre Ostende e Dover. Foi effectivamente em 3 de março de 1846, ás sete horas da manhã, que se effectuou a primeira travessia no vapor *Chemin de fer*, realizando-a 42 passageiros.

As agencias commerciaes belgas, installadas no estrangeiro pela administração de caminhos de ferro, serão estabelecidas em Basel, Londres, Francfort sobre o Meno, Berlim, Elberfeld.

Além d'estas estabelecer-se-ha um vasto serviço de sub-agencias.

Antuerpia porto franco: é este o voto que acaba de manifestar o *comité* central da camara do commercio nacional.

Ha n'este pedido um germen de systema a estudar. Porque não se concederá a livre entrada absoluta nas cidades e districtos que a reclamam, dando como compensação, ás regiões que reclamem a protecção, direitos tão elevados como desejam?

Cada qual teria assim o regimen da sua escolha, soffrendo-lhe, como afinal seria de justiça, as consequências: isto seria, além de tudo, uma interessante experiencia.

O inquerito que o ministro do trabalho decretou já ha algum tempo com respeito á organização do descanso dominical, está sendo feito por tres meios.

Temos primeiramente o inquerito no estrangeiro: o ministro mandou delegados seus á Allemanha, á Austria e á Suissa—unicos paizes que possuem legislação especial sobre o descanso dominical—e á Inglaterra, onde os costumes e as *Unions* profissionaes a tem sabido impôr.

Esses delegados voltaram já da sua missão e os relatorios estão, a maior parte d'elles, elaborados.

Além d'esse, temos o inquerito feito pelos inspectores do trabalho que especialmente se occupam do as-

sumpto sob o ponto de vista de estabelecimentos industriais.

Finalmente ha ainda o inquerito que os governadores das provincias estão encarregados de fazer, relativamente ás grandes officinas.

Todos estes inqueritos sem prejuizo da consulta que foi feita ha poucos dias aos conselhos de industria e de trabalho.

Como se vê, nada se poupou para esclarecer as decisões que se tomem sobre o assumpto.

*

Annuncia-se que o governo belga adheriu oficialmente á exposição de Paris do 1900.

Isto era já cousa decidida desde que a França resolveu tomar parte na exposição belga de 1897.

*

Os dias seguem-se, semelhantes todos, e este fim de outubro não é menos brilhante do que qualquer semana de estio. Este anachronismo prepara sem duvida, sob os nossos climas chuvosos, uma bella vingança dos elementos. Na verdade, porque se demora tanto este sol meridional que nos honra em geral com muito breve villegiatura?

Porque nos dão durante tanto tempo a illusão de ceus longiquos? Será temerario dar uma resposta a este problema que desconcerta os profissionaes mais competentes.

O que parece certo é que a reacção que nos espera será brutal e violenta. Em algumas semanas, em alguns dias, quem sabe, entrarão bruscamente todas as cousas na ordem.

A. Urban.

PARTE OFFICIAL

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção geral do Ultramar

2.^a — Repartição — 2.^a Secção

Contracto entre a Companhia da Zambezia e a Companhia dos caminhos de ferro da Zambezia

(Continuado do n.º 188)

Art. 15.º A companhia da Zambezia cede mais á companhia dos caminhos de ferro da Zambezia, por transferencia de parte dos direitos que a primeira d'estas companhias possui em virtude do decreto com força de lei de 24 de setembro de 1892 e do artigo 4.º do decreto de 19 de abril de 1894, o direito de marcar, cultivar e colonizar até 500.000 hectares de terrenos, á medida que forem sendo designados, observando-se as disposições legais em vigor; ficando, porém, entendido que nenhuma das parcelas a marcar, cultivar e colonizar pela companhia dos caminhos de ferro da Zambezia poderá ser superior a 20.000 hectares e que, entre as parcelas de mais de 5.000 hectares, a distancia minima não será inferior a 5 kilometros.

§ unico. A companhia dos caminhos de ferro da Zambezia só poderá marcar, cultivar e colonizar até 100.000 hectares dos terrenos a que se refere o presente artigo, antes que os primeiros estudos dos caminhos de ferro, designados no artigo 3.º d'este contracto, tenham recebido a sancção do governo, e só poderá marcar cultivar e colonizar até 200.000 hectares d'estes terrenos, antes de terminada a construcção da linha a que se referirem os mesmos estudos.

Art. 16.º A demarcação dos terrenos a que se referem os dois artigos antecedentes e o levantamento das referidas plantas necessarias para que a auctoridade competente, na sede do districto, passe os respectivos titulos de posse, serão feitos por conta da companhia dos caminhos de ferro da Zambezia e por empregados da mesma companhia, ficando o governo e a companhia da Zambezia com o direito de fazer acompanhar os empregados da companhia dos caminhos de ferro por empregados seus, para verificarem a exactidão d'esses trabalhos e informarem o governo e a companhia da Zambezia de tudo que lhes possa interessar.

Art. 17.º A companhia da Zambezia concede mais á companhia dos caminhos de ferro da Zambezia, salvaguardando, porém, sempre os direitos da companhia da Hulheira da Zambezia, da companhia *Gold Fields of Zambezia* ou quaesquer outros direitos já concedidos;

1.º O direito da exploração mineira nos terrenos a que se refere o alinea n.º 2 do artigo 13.º, fazendo-se a demarcação e lavra dos quinhões (*claims*), com os encargos e nas condições impostas pela companhia da Zambezia para este genero de concessões;

2.º O direito de pesquisar, marcar e lavar até quinhentos quinhões mineiros em qualquer terreno disponivel da companhia da Zambezia, nas condições actualmente impostas para este genero de concessões;

3.º O direito de cortar madeiras nas florestas das concessões da companhia da Zambezia, com destino exclusivo ao primeiro estabelecimento das linhas ferreas e suas dependencias, a que se refere o presente contracto, obrigando-se a companhia dos caminhos de ferro da Zambezia a conformar-se com todos os regulamentos florestaes relativos aos côrtes de madeiras, bem como a não cortar as madeiras de particular valor;

4.º O direito de preferencia para tomar de arrendamento o imposto do *mussoco* dos indigenas, nos territorios de que a companhia dos caminhos de ferro tomar posse, e que não estejam comprehendidos dentro da area dos actuaes prazos da corôa, por modo analogo ao arrendamento d'esses prazos, mediante uma renda que entre as duas companhias for estipulada, e que nunca será superior a 50 % do imposto legal do *mussoco*.

Art. 18.º A companhia dos caminhos de ferro da Zambezia concederá á companhia da Zambezia, aos seus concessionarios e ao publico, serventias e communicações, previamente accordadas entre as duas companhias, atravez dos terrenos em sua posse.

Art. 19.º A companhia dos caminhos de ferro da Zambezia não poderá transferir a outrem, no todo ou em parte, sem accordo com a companhia da Zambezia e sancção do governo, os direitos geraes concedidos por este contracto, nem poderá transferir, sem auctorização do governo, as linhas ferreas ou telegraphicas que tiver construido, nem parcelas de terreno superiores a 5.000 hectares, em bloco contiguo, de que já tenha aforamento.

Art. 20.º No caso em que a companhia dos caminhos de ferro venha a liquidar, logo que o estado de liquidação seja declarado, os direitos de construir caminhos de ferro, de proceder a pesquisas e registo de concessões mineiras e os mais referidos neste contracto, reverterão *ipso facto* á companhia da Zambezia, livres de quaesquer encargos e obrigações; os terrenos já aforados e as minas registadas pertencerão ao activo da liquidação; e com as linhas ferreas ou telegraphicas construidas ou em construcção proceder-se-ha para cada uma em conformidade com o que tiver sido fixado no decreto que tiver approvado o projecto da construcção das respectivas linhas e determinado os definitivos cadernos de encargos.

Art. 21.º Em troca das cessões feitas pela companhia da Zambezia, a Companhia dos Caminhos de Ferro da Zambezia, além de todas as mais vantagens garantidas pelo presente contracto, obriga-se:

1.º A, quando elevar o capital de 112:500.000 réis com que está constituida, entregar á companhia da Zambezia, por encontro, em acções integralmente pagas da companhia dos caminhos de ferro da Zambezia, 15 por cento das acções d'esta companhia até o capital-acções da mesma attingir 600.000 acções, ou réis 2.700:000.000, e 10 por cento das acções de cada emissão que eleve o capital-acções alem de 2.700:000.000 réis, no caso d'estas ultimas emissões serem destinadas a exploração de qualquer das concessões de que faz menção o presente contracto;

2.º A que, antes de ser começada a construcção do primeiro caminho de ferro, o capital-acções da companhia dos caminhos de ferro da Zambezia seja elevado ao minimo de 1.080:000.000 réis ou 240.000 acções;

3.º A conceder á companhia da Zambezia o direito de nomear desde a data da approvação d'este contracto pelo governo, um membro para o conselho de administração da companhia dos caminhos de ferro da Zambezia e a conservar este direito durante todo o tempo que vigorar este contracto;

4.º A entregar ao governo, nos termos do já citado decreto de 19 de abril de 1894, 4 por cento das obrigações que emitir com encargo de juro e amortização superior a 8 por cento, enquanto subsistir a condição imposta á companhia da Zambezia pelo artigo 7.º do mesmo decreto;

5.º A submeter os seus estatutos á approvação do governo por intermedio da companhia da Zambezia.

Art. 22.º Os agentes, empregados, empreiteiros e operarios da companhia dos caminhos de ferro da Zambezia ficarão sujeitos, em tudo o que disser respeito á materia d'este contracto, ás leis e tribunaes portuguezes.

Art. 23.º No caso em que a companhia dos caminhos de ferro da Zambezia não complete os estudos, não comece ou termine no tempo devido a construcção da linha ferrea a que se refere o artigo 3.º, salvo os casos de força maior justificados, a companhia

da Zambézia poderá declarar como caduco o presente contracto, o que não invalidará contudo a posse das minas registadas e dos terrenos que estejam aforados ou cultivados nas condições d'este contracto.

Art. 24.º As questões relativas ao presente contracto, á sua execução e interpretação ou qualquer acto d'elle derivado ou a derivar, que não possam ser resolvidos directamente pelas duas partes, serão submettidos á decisão de quatro arbitros, cada parte escolhendo dois; quando os quatro arbitros não resolvam, nomearão um quinto para desempate; e, na falta de accordo para escolha d'esse quinto arbitro, decidirão, pela sorte, a escolha entre as propostas de uns e outros.

Paço, em 16 de setembro de 1895.—*José Bento Ferreira de Almeida.*

Direcção Geral do Ultramar

3.ª Repartição

Caminho de Ferro de Mormugão

Mappa da receita e despesa durante o 2.º trimestre de 1895

Receita

Designações	Kilometros explorados	Numero de passageiros	Peso	Importancia
Grande velocidade:				
Passageiros.....	82	70:877	-	6:192\$675
Bagagens e recovagens.		-	-	1:238\$330
Diversas.....		-	-	3:076\$606
Mercadorias.....		-	44 315:362,910	71:425\$829
		70:877	44.315:362,910	81:933\$440

Despesa

Conservação (via e obra).....	8:408\$523
Tracção (locomotivas, combustivel, pessoal, etc.)..	12:009\$093
Material circulante (limpesa e reparação).....	1:498\$098
Trafego (pessoal, expediente das estações, etc.)..	6:637\$521
Diversas (encargos geraes, despesas do porto, etc.)	34:983\$233
	63:536\$468

Resumo

Receita	81:933\$440
Despesa	63:536\$468
Saldo	18:396\$972

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 24 de outubro de 1895. — O chefe da repartição, *Tito Augusto de Carvalho.*

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de Obras publicas

Repartição de estradas, obras hydraulicas e edificios publicos

Eu, a Rainha, Regente em nome do Rei, faço saber aos que este meu alvará virem, que, tendo-me pedido José Leão e João Cesar Pinto Guimarães licença para estabelecerem um caminho de ferro americano, com tracção animal, entre a nova avenida superior esquerda da ponte Luiz I e a estação de Villa Nova de Gaia, seguindo pelo ramal da estrada real n.º 10, Coimbra ao Porto, para a estação de Villa Nova de Gaia: hei por bem, conformando-me com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, conceder aos referidos José Leão e João Cesar Pinto Guimarães a licença que sollicitam, com as clausulas e condições seguintes:

1.ª — Os concessionarios effectuarão á sua custa, e por sua conta e risco, pelo modo e nos prazos abaixo estipulados:

1.º Os estudos e a construcção da linha, que se denominará «linha ferrea americana da estação de Villa Nova de Gaia»;

2.º O fornecimento de todo o material fixo e circulante que fôr necessario para a perfeita exploração da linha.

2.ª — O projecto a apresentar comprehenderá:

Planta geral do traçado, escala 1:5.000;

Perfil longitudinal, escala 1:5.000 para os comprimentos e 1:500 para as alturas;

Perfis transversaes, escala 1:200

Planta parcellar dos terrenos a expropriar, escala 1:1.000;

Perfil typo de via, escala 1:50;

Dimensões e espaçamento de travessas, escala 1:100;

Typo dos carris, escala 1:50;

Plantas e alçados de todas as obras,apparelhos e machinas necessarias para a construcção e exploração da linha, escala 1:50 para os comprimentos inferiores a 10 metros, de 1:100 para os comprimentos de 10 a 100 metros e de 1:200 para os comprimentos superiores a 100 metros;

Os desenhos serão acompanhados de uma memoria descriptiva e justificativa das diversas peças do projecto, incluindo o material circulante a empregar na exploração da linha;

Todas as peças do projecto serão organizadas, na parte applicavel em conformidade com o programma para projecto de estradas de 24 de abril de 1860.

3.ª — O projecto será apresentado no praso de tres mezes a contar da data d'este alvará.

§ unico. Se o governo julgar necessaria a reforma do projecto no todo ou em parte, essa reforma será feita n'um praso fixo, marcado na portaria que o ordenar.

4.ª — Para serviço da construcção e exploração da linha farão, os concessionarios tirar duas copias do projecto approved, que entregarão no praso de um mez, a contar da data da portaria que o approvar, na direcção dos serviços de obras publicas.

5.ª — Uma das referidas copias, depois de authenticada na mesma direcção de serviços, será entregue aos concessionarios.

6.ª — Qualquer mudança que no acto da construcção se julgue necessaria ou conveniente introduzir no projecto, será sujeita pelos concessionarios á approvação do governo.

7.ª — Nenhum trabalho poderá ser iniciado sem que o respectivo projecto tenha sido approved pelo governo.

8.ª — A linha ferrea será assente ao nivel do pavimento da estrada, sem saliencia nem depressão, a um dos lados da faixa empedrada por fôrma que não embarace o transito de passageiros e de vehiculos ordinarios.

Em todos os pontos da estrada ficará pelo menos um espaço livre de 3m,5 para o transito ordinario e um intervallo de 0m,8 entre os vehiculos, da linha ferrea e os edificios e muros ou vedações de propriedades, guardas de pontes, etc., contado da parte mais saliente dos mesmos vehiculos, effectuando os concessionarios á sua custa os alargamentos nos pontos em que a largura da estrada o exigir.

A via será simples, á excepção das estações, em que haverá as necessarias vias de resguardo e as de serviço e dos pontos de cruzamento em que se julgar preciso estabelecer desvios, não devendo a segunda linha exceder, em cada uma, a 60 metros.

A entrevia será, pelo menos, de 2 metros entre as faces exteriores dos carris.

9.ª — O ferro, madeira e outros elementos constitutivos da via ferrea deverão ser de boa qualidade, e os trabalhos executados por fôrma que ella offereça toda a garantia de segurança.

10.ª — O material circulante será de boa qualidade e solidamente construido.

As carruagens dos viajantes serão dos melhores modelos, suspensas sobre molas e devidamente resguardadas.

11.ª — Os concessionarios ficam obrigados a não damnificar a estrada, a reparar de prompto os estragos que porventura n'ella causarem, e a conservar em bom estado a parte da faixa empedrada que servir para a circulação dos trens da linha ferrea e 5 decímetros para fora dos carris exteriores.

12.ª — Os concessionarios não poderão restringir o uso publico da estrada e das serventias publicas e particulares que n'ellas existam, devendo mantel-as e substituil-as á sua custa, indemnizando devidamente os interessados quando não possam ser conservadas.

13.ª — Durante a execução dos trabalhos os concessionarios tomarão as providencias necessarias para não serem prejudicadas a liberdade e segurança de transito ordinario.

14.ª — As aquisições que os concessionarios tiverem de fazer de terrenos para as obras da linha e suas dependencias, serão reguladas amigavel ou judicialmente pelas leis em vigor de expropriação por utilidade publica.

(Continúa.)

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 6 pequena velocidade da Beira Alta. — Damos como parte d'este numero a nova tarifa com que a Beira Alta substituiu a sua de igual numero que vigorava desde 1888, e uma ampliação, applicavel ao arroz, feita em março d'este anno.

A nova tabella mantem as bases de preços da antiga, mas vem accrescentada com dois novos §§ pelos quaes são applicaveis a varias mercadorias preços especiaes entre as estações da Guarda, Pampilhosa, Figueira e outras, evidentemente com o fim de attrahir á linha da

Beira Alta transportes das outras linhas e de defender para os maiores percursos n'aquella linha outros transportes que lhe são disputados.

Está no seu pleno direito e assim entendemos se deve proceder, dadas as condições em que são explorados os caminhos de ferro no nosso paiz.

Com esta tarifa repetiu-se um caso pelo qual não temos senão a felicitar o sr. ministro das obras publicas. Foi ella approvada a titulo provisorio, isto é que a consulta aos conselhos do commercio, industria, agricultura etc. não tem sobre ella acção impeditiva como tem tido sobre tantas outras.

Assim comprehendemos.

Uma direcção propõe uma tarifa especial; a fiscalização do governo verifica, como deve ter verificado n'esta, que esse projecto está dentro das condições do contracto de concessão — o ministro approva-a e a tarifa põe-se em vigor.

Se, mais tarde, quando as potencias consultivas o examinarem, se encontrar motivo para se pedir á companhia qualquer modificação, sempre será tempo de o fazer, e com tanto mais conhecimento de causa quanto a experiencia de alguns mezes de applicação da tarifa terá demonstrado as suas vantagens ou inconvenientes.

Madeira para construcções. — A Companhia Real resolveu fazer uma assimilação de mercadorias que facilita muitissimo o transporte de madeiras destinadas á construcção de edificios.

As madeiras para portas, janellas, solho, forro e similares que eram até hoje taxadas, pela 1.^a classe da tarifa geral, como madeira em obra, isto é, pagando o mesmo preço que a mais rica mobilia, foram mandadas assimilar á 2.^a classe.

Fructas e comestiveis. — Foi proposta ao governo, pela mesma companhia, uma modificação importante nas actuaes tarifas de grande velocidade n.^{os} 1 e 13 applicaveis a fructas e comestiveis, passando estas mercadorias a gosar dos preços reduzidos d'aquellas tarifas sempre que a expedição pese 10 kilos apenas e sendo, além d'isso, cobrado um só minimo nas expedições entre differentes linhas.

Assim, por exemplo, 10 kilos de fructa de Vallado a Lisboa R., que até hoje pagavam, pela tarifa geral, 320 réis, pagarão agora, pelos preços especiaes, apenas 120 réis para a companhia e mais o imposto do sello (evidentemente enorme) de 60 réis.

Congresso internacional de caminhos de ferro

QUINTA SESSÃO

(Londres — 1895)

Questão sexta

Locomotivas dos comboios de grande velocidade

- Typo de locomotiva mais proprio para grandes velocidades.
- Emprego das altas pressões e applicação do principio *compound*.
- Distribuições aperfeiçoadas e divisores equilibrados.
- Condições de construcção das locomotivas sob o ponto de vista da attenuação dos esforços dynamicos sobre a via. Influencia da disposição *compound*.

RELATOR

SR. ASPINALI, engenheiro chefe de tracção do caminho de ferro de Lancashire e Yorkshire.

Sendo a Inglaterra e os Estados-Unidos os paizes em que são attingidas as maximas velocidades, é natural

procurar ahi o typo de locomotiva que mais se preste a essas velocidades.

O modelo preferido n'aquelles paizes é, sem contestação, a locomotiva de quatro rodas conjugadas, com jogo deanteiro *bogie* de quatro rodas.

O jogo deanteiro não só facilita a passagem nas curvas, mas tambem offerece a vantagem de transferir uma certa parte da carga para o mais longe possivel das rodas motrizes, do que para a via não podem advir senão effeitos salutares.

Mas os proprios caminhos de ferro inglezes obteem tambem excellente resultado com locomotivas *compound* de tres cylindros, munidas d'um eixo radial dianteiro; alguns ha que não usam o *bogie*.

No continente o eixo portador é muito satisfactoriamente usado; em França, todavia, administrações ha que, tendo esta predilecção, adoptaram o *bogie*; tal é o P. L. M.

Acrescentemos o pequenino exemplo da casa. Tanto as nossas machinas de série 40-50 (Chemnitz e Cockerill), como as de serie 80-90 (Peacock), todas com *bogies* e uma grande parte do peso das suas caldeiras sobre o jogo deanteiro, teem dado optimos resultados.

Das segundas ficou memoravel o exemplo da viagem de 18 de novembro de 1892 com o comboio que conduziu a familia real no seu regresso de Hespanha e que venceu até Lisboa, em dupla tracção, quasi todo o atrazo de tres horas, com que chegára á fronteira, não obstante a travessia do tortuoso ramal de Cáceres e a carga de 208 toneladas, com salões que attingem 30.

Tratando do melhor typo de locomotiva para os comboios rapidos, devemos considerar principalmente as grandes velocidades ordinarias, deixando de parte os devaneios em que se arrebatam os engenheiros americanos, pertendendo ir alem de limites que são circumscriptos não só pela resistencia de via, mas até pelas dimensões de cerca das obras d'arte.

«A grande velocidade maxima é uma simples questão de espectaculo e não uma cousa pratica, enquanto «que a velocidade media elevada constitue uma necessidade real, e póde ser obtida»; é um auctor americano, o sr. David Barnes, que o diz e que o sr. Aspinali, relator, cita na sua exposição publicada no *Boletim* da commissão internacional do congresso.

Depois de ponderarmos as difficuldades que apresenta o augmento de velocidade, suppondo mesmo que a locomotiva e a via davam tudo quanto seria para desejar, antes da realização teriamos um obstaculo invencivel nas dimensões actuaes das estações, das pontes e dos tunneis.

E' mesmo curioso, segundo vemos pelo diagramma comparativo apresentado pelo sr. Aspinali, que as locomotivas inglezas laborem em circumstancias mais desfavoraveis do que as do continente, as quaes não poderiam passar pelas suas estações e obras d'arte, e muito menos as americanas.

E por isto comprehendemos o intimo prazer com que de certo Beyer Peacock & C.^o, tão constrangidos no seu paiz, dispuzeram ao lado direito das locomotivas *compound*, que a Companhia Real portugueza lhes encommendou, o enorme cylindro de baixa pressão com 0,711 de diametro.

A respeito, porém, da applicação do principio *compound* devemos confessar que, apesar de racionalissima, não tem ganho o terreno que ha perto de vinte annos faziam prever aquelle auspicioso ensaio do pequeno caminho de ferro de Bayonna a Biarritz e o bello estudo do sr. A. Mallet sobre a utilização do vapor nas locomotivas, estudo que em 1877 lhe valeu ser laureado pelo Instituto com o premio Fourneyron.

Depois de tanto tempo decorrido, apenas é possível admittir que a applicação do principio *compound* ás locomotivas sahiu do periodo experimental, não obstante os systemas serem muitos e apresentarem os seguintes numeros indicativos da sua applicação progressiva, affirmados, ha dois annos, em Chicago, no respectivo congresso universal de engenheiros, por um dos possuidores de patente:

Systema Mallet	150
» Webb	150
» Vauclain	250
» von Borries	1.650
Diversos systemas	50

O que é certo, é que o principio fez menos progressos em Inglaterra do que no continente e na America, o que em parte se explica pela differente preocupação da carestia do combustivel e pela precedencia da locomotiva ordinaria ingleza, estudada e aperfeçoada desde a inauguração do primeiro caminho de ferro do mundo.

No ultimo congresso de Londres as opiniões foram muito divididas, pretendendo uns engenheiros que a complicação resultante do systema *compound* sómente é justificada quando o preço elevado do combustivel compelle as administrações a acceita-la, e outros preconizando o merito do principio, sobretudo em vista de augmentar a potencia da machina.

Dois delegados exprimiram a opinião tendente a attribuir aos systemas *compound* a vantagem de dar mais estabilidade ás machinas de grande velocidade, quando são empregados tres ou quatro cylindros.

Entre nós a introdução do systema apenas com dois cylindros nas locomotivas da série 89-90 da Companhia Real foi pouco bem succedida, não devendo por isso causar estranheza que dentro de pouco tempo vejamos n'essas locomotivas, assim convertidas de facto e de direito em ordinarias, o cylindro de baixa pressão substituido por outro igual ao seu irmão mais pequeno.

Pelo que respeita á elevação do centro de gravidade da locomotiva, os engenheiros inglezes e americanos sómente veem n'isso vantagens; os do continente europeu não são tão entusiastas, mas acompanham os seus collegas d'além-mar em erguer as caldeiras, quando o julgam commodo e sem inconvenientes.

A locomotiva da série 80-90 da Companhia Real é um bello e bom exemplo de disposição n'este sentido.

Actuando o peso da locomotiva tanto menos transversalmente sobre o carril, quanto mais alto se acha o centro de gravidade, facil é de comprehender a benéfica influencia da elevação d'esse ponto dentro de certo limite, que naturalmente é imposto pela altura livre das obras d'arte e por outras condições inherentes á propria locomotiva.

Effectivamente não nos consta que com as machinas de série precitada tenha havido nas nossas linhas descarrilamento por alargamento de via.

Quanto aos divisores equilibrados com o fim de facilitar o movimento do regulador, ainda que o seu uso seja corrente nos Estados-Unidos e muitas applicações tenham sido feitas no continente, nenhuma conclusão definitiva foi deduzida pelo congresso.

A Companhia Real portugueza n'este momento acaba de estudar no seu serviço de material e tracção o principio dos divisores equilibrados applicado á série de machinas 150-170 segundo o systema americano denominado *balance valve* e a disposição de Baldwin.

E' entre nós a primeira tentativa.

(Continúa.)

A. Luciano.

Os caminhos de ferro da Europa em 1894

A direcção dos caminhos de ferro francezes acaba de publicar a estatística dos caminhos de ferro entre-gues á exploração na Europa durante o anno de 1894, comparada com a de 1893:

Paizes	Kilometros em 1893	Kilometros em 1894	Augmento	%
Allemanha	44.842	45.577	735	1,63
Austria-Hungria	29.160	30.038	878	3,01
Belgica	5.473	5.045	82	1,31
Dinamarca	2.230	2.267	36	1,61
Hespanha	11.433	12.147	712	6,22
França	39.359	39.979	620	1,57
Gran-Bretanha e Irlanda	32.219	33.580	361	1,12
Grecia	915	915	—	—
Italia	14.184	14.626	442	3,11
Paizes-Baixos	2.661	2.667	6	0,02
Luxemburgo	435	435	—	—
Portugal	2.340	2.340	—	—
Romania	2.578	2.581	8	0,31
Russia	31.364	33.316	1.952	6,22
Finlandia	2.087	2.227	140	6,70
Servia	540	540	—	—
Grecia	8.782	9.234	452	5,14
Noruega	1.611	1.719	108	6,70
Suissa	3.423	3.477	54	1,57
Turquia, Bulgaria e Roumelia ..	1.818	2.010	192	10,56
Ilhas de Malta, Jersey e Man ...	110	110	—	—
Totales ...	238.562	245.330	6.768	2,83

Foi a Russia que maior augmento de kilometros teve, não estando comtudo no numero indicado, comprehendido o caminho de ferro transcaspiano (1.433 kilometros) e a secção do caminho de ferro da Siberia entre Vladivostock e Nikopolskoc (108 kilometros).

A Austria-Hungria segue-se com um augmento de 878 kilometros, depois a Allemanha com 735 kilometros.

A nossa vizinha Hespanha tomou o quarto lugar e só depois a França.

Proporcionalmente á população tomou a Suecia, o primeiro lugar com 1.910 kilometros por 1.000 habitantes, o segundo cabe á Suissa com 1.188 kilometros e o terceiro á França com 1.040.

Em relação á superficie a Belgica occupa o lugar de honra com 188 kilometros por kilometro quadrado, seguindo-se-lhe a Gran-Bretenha com 107, os Paizes Baixos com 87, a Allemanha e a Suissa com 84, etc.

NOTAS DE VIAGEM

VIII

O London Northwestern

Para não fatigar os leitores com a descripção seguida das varias digressões por barco, e travessias maritimas, intercalarei n'ellas (visto que já preveni que não descrevo, d'esta vez, viagem seguida) algumas notas sobre cada uma das grandes companhias inglezas.

Comecemos pela Northwestern que é, evidentemente, a mais importante companhia de caminhos de ferro do Reino Unido.

Para dar a medida da sua importancia, bastarão alguns apontamentos que vou dar, uns amavelmente fornecidos especialmente ao meu jornal pelo sr. A. Tairelolt director da companhia, outras extrahidas dos guias e descripções, e ainda por informações diversas ineditas, colhidas durante a minha viagem.

A inauguração da primeira linha pertencente a esta companhia foi em 16 de julho de 1846.

O seu capital de fundação foi de 17 milhões de libras sterlinas; hoje é de 116 milhões, ou, em moeda portugueza, ao par, 522.000:000.000 réis.

A rede em exploração mede 4.505 kilometros com 800 estações estendendo-se para o norte de Londres até Edimburgo e ramificando multiplicados braços para um e outro lado d'esta linha central, sendo os mais importantes o que se destaca para oeste até Holyhead na costa que defronta com a Irlanda em face de Dublin e que tem extraordinaria notabilidade por ser a principal linha de comunicação para aquella ilha, e a que se prolonga, no mesmo sentido, até Strauraer que é o ponto mais proximo da costa irlandeza, de que dista apenas 40 milhas ou 64 kilometros.

O movimento de todas estas linhas é prodigiosamente activo. No ultimo anno transportaram ellas 69.907 478 passageiros com bilhetes ordinarios, fóra 73.000 com bilhetes de assignatura. Se calcularmos que estes fizeram 20.000.000 de viagens, chegaremos á fabulosa somma, em total, de 80 milhões de passageiros transportados, ou cerca de 18.000 por kilometro.

O percurso dos trens foi:

	Kilometros
Comboio de passageiros	35.593.500
» » mercadorias	32.180.000
Total	67.773.500

Deve-se notar que n'aquelle numero total de passageiros as 1.^{as} e 2.^{as} classes estão n'uma extraordinaria desproporção para com a 3.^a

De 1.^a classe houve 1.801.921 passageiros, de 2.^a 2.928.939 e de 3.^a 65.086.618.

Não conheço outra rede, nem mesmo na Suissa e Allemanha, onde tanto se viaja em 3.^a classe, que apresente uma tão notavel desproporção.

O peso de mercadorias elevou-se a 37.840.040 toneladas, das quaes 21.738.976 foram de carvões, 7.568.008 de outros mineraes, e as restantes 8.533.056 de mercadorias diversas.

Uma curiosidade interessante: o peso dos bilhetes fabricados annualmente eleva-se a 61 toneladas!

O pessoal da companhia compõe-se de 66.000, entre empregados e operarios que vencem de salarios libras 4.260.000, ou 19.170 contos de réis.

O capital das caixas de soccorros, pensões e reformas dos empregados eleva-se a 4.500 contos.

Na estação de Willesden-Junction, onde entroncam, na linha principal, as linhas dos suburbios de Londres e as de ligação com outras companhias, passam diariamente 381 comboios.

O systema de signaes acha-se estabelecido em 1.500 cabines, onde são manejadas 32.000 alavancas para o movimento de 14.000 discos e outros signaes, e 17.000 lanternas. Só na estação de Euston ha uma cabine com 288 alavancas. O custo d'estas installações elevou-se a 2 milhões de libras, empregando ellas annualmente 600 operarios na sua vigilancia e reparação, e mais dos encarregados das manobras, que são cerca de 5.000. Só entre Londres e Manchester a linha está dividida em 159 secções de block-system, com 318 signaes.

O consumo diario de carvão eleva-se a 3.500 toneladas.

O material circulante compõe-se actualmente de 2.750 locomotivas, 62.000 wagons para mercadorias, 7.900 carruagens, 3.900 carros para transportes nas cidades e 20 grandes barcos a vapor para as travessias de mar da Irlanda e varios rios.

Para as manobras nas estações ha 3.800 cavallos; o peso médio das locomotivas de passageiros é de 32 a 46 toneladas e dos trens de mercadorias 30 a 34,5 toneladas.

Os gastos annuaes da companhia foram, no ultimo anno, 6.450.000 libras, e as receitas 11.987.245 libras, ou uns 58.000 contos de réis, dos quaes cerca de 3.800.000 libras foram de producto de passageiros, lb. 1.000.000 de grande velocidade e 6.500.000 libras de pequena velocidade.

O conjuncto de todos estes detalhes estatisticos torna-se muito interessante porque dá a medida da enorme importancia d'aquella companhia.

Sobre o seu serviço já em repetidas referencias tenho dado varios esclarecimentos que não repetirei agora.

Os seus comboios são, com razão, classificados os mais rapidos e commodos de toda a Inglaterra.

O seu *trem-corredor*, de 1.^a e 3.^a classe, entre Londres e Edimburgo, é sobretudo notavel. Compõe-se elle de 10 carruagens de corredor central ou lateral, d'aquellas duas classes, communicando-se umas com outras e tendo, em duas do centro, vastos restaurantes separados.

De umas para outras carruagens, passa-se pelas plataformas que são resguardadas superior e lateralmente, de fórma a evitarem o menor perigo aos passageiros.

As accomodações n'este comboio, se são luxuosas para os passageiros de 1.^a, não deixam de ser mais que confortaveis para os de 3.^a, tendo tambem assentos e encostos estofados.

Os carros restaurantes são egualmente muito commodos, estofados e vastos os de 3.^a; os de 1.^a teem bellos espelhos de Veneza, e outros ornamentos de primoroso gosto.

Além d'este comboio, que é o chamado da Escocia pelo Oeste, todos os outros trens teem material grande e commodo, todo de velludo nos assentos e encostos, estofado, as 1.^{as} classes em azul escuro, as 2.^{as} em encarnado e as 3.^{as} em verde.

Além d'isso outras concessões, como em Inglaterra é de uso fazer-se aos passageiros, tornam a viagem muito commoda.

Bastam 4 passageiros de 1.^a, para se dar um compartimento reservado. A lotação dos compartimentos é de 5, como já em outro artigo descrevi, tendo, cada um, seu toilette especial.

Tambem se póde tomar um salão, quando o numero de passageiros represente, pelo menos, o valor de 4 bilhetes de 1.^a e 4 de 3.^a classe. Assim, como os preços de 1.^a classe são quasi o duplo da 3.^a e os da 2.^a um pouco menos do que a 3.^a e mais metade, resulta que mesmo 7 passageiros de 2.^a ou 12 de 3.^a, se querem ir em familia, vão n'um salão de 1.^a classe.

Os freios automaticos de ar comprimido

Estes freios não satisfazem inteiramente ás companhias de caminhos de ferro.

Alem das frequentes rupturas dos tubos de borraça e as paragens intempestivas que d'ahi resultam, o principal defeito d'estesapparelhos é a falta quasi absoluta da *moderabilidade*.

O aperto e o desaperto são bruscos, o que póde ter inconvenientes, sobre tudo na descida de pronunciadas e extensas pendentes.

Este defeito torna-se mais sensivel nos trens de grande composição, nos quaes ha precisão de recorrer ás valvulas de acção rapida para que a acção do freio

seja efficaz e não traga às ligações reacções prejudiciaes ao material.

Numerosas experiencias e diligencias se teem feito para cortar estes inconvenientes e entre elles podemos mencionar o emprego feito nas linhas de Paris-Leão-Mediterraneo do freio não automatico, em combinação com o freio automatico. Um engenheiro da companhia do Oeste acaba de inventar um apparelho electrico, que, combinado com o freio Westinghouse, permite moderar o aperto d'aquelle. Além d'isso, o novo apparelho permite (o que era até agora impossivel com o freio de ar comprimido), regular da mesma fórma o desaperto, como o demonstram os diagrammas das experiencias. Ainda mais, em caso de paragem intempestiva occasionada por uma ruptura do tubo, o freio póde ser desapertado immediatamente sem que seja necessario descer da machina. E' claro que o não funcionamento accidental do apparelho electrico não affecta em nada o funcionamento normal do freio de ar comprimido.

As experiencias proseguem nas linhas da companhia do Oeste, e tudo faz prevêr que esta nova invenção constituirá um aperfeiçoamento que será adoptado pela maioria das companhias que empregam freios de vacuo ou de ar comprimido.

Um artigo do SECULO

O popular jornal respondeu, logo no dia seguinte, ao nosso artigo, sem nos citar, para não dizer aos seus leitores que uma outra publicação, mais modesta do que elle, se *atrevera* a contestar-lhe os argumentos e, exhibindo sabedoria á nossa custa, serve-se dos nossos algarismos e calculos, e conclue que as tarifas precisam ser reduzidas, custe a quem custar, pague quem pagar.

D'essa forma, sim senhor, tudo póde ser.

Impondo ao contribuinte de todo o paiz um encargo mais, para que o sr. A transporte mais baratas as suas peras e o sr. B que, n'um paiz em que ha tanta pedra natural bellissima, quer fazer feias pedras artificiaes mais caras, possa ter transporte baratissimo para uma pequena amostra (se fosse trafego de importancia por certo que teria preços reduzidissimos) então estamos bem.

E por aqui nos ficamos.

Para se apreciar a competencia com que o jornalismo diario, em geral, fala de caminhos de ferro, ahi vae uma noticia do *Seculo* do dia 24, na 2.^a pagina, 5.^a columna:

«O temporal damnificou o caminho de ferro que vae da estação de Valle de Prazeres, linha ferrea da Beira Baixa, occasionando atrazo ao comboio correio da Figueira da Foz que por ali passou hontem de tarde.»

Nós já conheciamos o informe de um empregado que declarou que um comboio havia descarrilado «sobre o cadáver de um burro morto que andava pastando na linha.»

Esta corre parelhas... com o burro.

GRANDE INCENDIO

Destruição das officinas do caminho de ferro

A' hora do nosso jornal se paginar vieram dizer nos que havia fogo no caminho de ferro. Com effeito a cidade illuminava-se por um clarão immenso que denotava um enorme incendio.

Partimos para ali, e o espectáculo que se nos depa-rou era o mais imponente que temos visto.

Os compridos barracões que se prolongam com a rua de Santa Apolonia, eram uma enorme fogueira, indicando bem claramente que nada havia ali a fazer se não esperar que o elemento destruidor completasse a sua obra.

A's 7 horas da tarde havia-se manifestado fogo na officina de funileiro, que fica a leste dos grandes barracões em que eram as officinas de forja, carpintaria, fundição, torneiro, caldeireiro e por ultimo a de montagem.

Immediatamente, e como se um rastilho communicasse o fogo a todos os edificios seguintes, as chamas passaram de barracão a barracão. A's 7 e meia tudo ardia até o intervallo que separa estas officinas da nova officina de montagem, ultimamente construida, no sitio em que ardeu ha annos uma outra, em que estavam os antigos salões reaes.

Esta officina salvou-se.

A área incendiada não medirá menos de 100 metros por uns 20 de largura. Os barracões eram de construcção antiga, armados com fortes vigamentos de madeira e cobertos de ferro ondulado.

Compareceram no local do sinistro, além dos socorros do serviço de incendios, varias companhias de sapadores que só principiaram a trabalhar ás 11 horas da noite, porque até então qualquer trabalho era desnecessario.

Ainda assim talvez que uma parte, o extremo, se pudesse ter salvado se não fosse a falta de agua que por muito tempo se fez sentir, apesar de se estar ali proximo do reservatorio dos Barbadinhos.

Todo o pessoal superior da companhia, conselho de administração, direcção, etc., estiveram no local.

N'este momento, em que rapidamente damos esta noticia, não podemos calcular os prejuizos; mas não serão inferiores, certamente, a cem contos de réis.

E não só as perdas materiaes, em edificios, machinas, ferramentas etc. ha a lamentar, como o prejuizo do transtorno que origina a paralysação durante algum tempo, das officinas de reparação.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do caminho de ferro do Mondego

São convidados os srs. accionistas a reunir-se no dia 18 do corrente, pela uma hora da tarde, na rua de El-Rei n.º 85, para a continuação dos trabalhos da ultima assembléa geral extraordinaria.

Lisboa, 15 de outubro de 1895. — O secretario da assembléa geral, *Bernardo Homem Machado*.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v...	42 ⁵ / ₁₆	42 ¹ / ₄	Desconto no Ban-	
» cheque...	42 ³ / ₁₆	42 ¹ / ₈	co de Portugal.	6 ⁰ / ₀
Paris 90 d/v.....	674	675	No mercado.....	6 ⁰ / ₀
» cheque...	676	678	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v....	274	276	res	229
» cheque...	278	279	Cambio Brazil...	10
Francfort 90 d/v..	274 ¹ / ₂	276 ¹ / ₂	Premio libra....	1 ¹ / ₂ 180
» cheque...	278 ¹ / ₂	279 ¹ / ₂		
Madrid cheque...	960	965		

LINHAS PORTUGUEZAS

Comboios tramways.— O movimento d'estes comboios na linha de Sacavem foi, no mez de setembro, de 6.401 passageiros em 2.^a classe e 26.591 em 3.^a, total 32.992 ou menos 305 do que em egual mez do anno passado.

O movimento na linha de Cintra, de eguaes comboios até Queluz, foi de 6.573 passageiros de 2.^a classe e 14.810 de 3.^a, total 21.383 passageiros.

Lourenço Marques.— Segundo dizem de Londres reina grande indignação ali e na colonia do Cabo, por motivo do presidente do Transvaal não consentir que as tarifas da linha de Johannesburg façam concorrência á nossa linha, impondo para isso que as tarifas da linha do Natal, cujo ultimo carril ficou assente em 9 d'este mez, sejam 20 % superiores ás da via Lourenço Marques.

Pessoal da Companhia Real.— Foi nomeado engenheiro-chefe de via e obras, adjuncto, o distincto engenheiro nosso collaborador sr. Vasconcellos Porto, antigo chefe de construcção, e confirmado no lugar de sub-chefe do mesmo serviço o sr. Lobo d'Avila, que desde mutos annos exercia aquelle lugar.

Loanda a Ambaca.— O sr. ministro da marinha recebeu de Loanda uma representação do commercio, sollicitando a abertura d'esta linha do kilometro 300 ao 308. A região abrangida por estes 8 kilometros é importante, sob o ponto de vista commercial. A construcção d'este troço está adeantada e se as chuvas n'este anno não forem rigorosas, elle deve ficar brevemente concluido.

Ascensor Municipio-Bibliotheca.— Parece, pelo que dizem collegas, que o ascensor Municipio-Bibliotheca mudou de pontos de partida, isto é, de entrada inferior, não sendo já pela praça do Municipio, mas pelo largo de S. Julião, porta n.º 13, que terão ingresso os passageiros, e alcançando, na parte superior, o jardim do sr. visconde de Coruche, o que o approximarão muito mais da rua Ivens, Chiado, etc., e augmentará por certo o seu valor, visto que, assim, o seu serviço será muito mais util ao publico, que mais d'elle se aproveitará.

Esperamos em breve tratar d'esta modificação do projecto que já aqui demos no principio do anno passado, e anteriormente em 1891.

O que nos põe em difficuldade é o nome que a bella obra do nosso querido amigo deve ter. Nós, que baptisamos o primitivo projecto com o nome «Municipio-Bibliotheca», teremos que chamar-lhe agora «Julião-Ivens»? Parece-nos esquisito.

Coimbra a Arganil.— Foi concedido, por portaria de 29 do corrente que publicaremos no proximo numero, que o praso para a conclusão d'este ramal, pertencente á companhia dos caminhos de ferro do Mondego, seja ampliado até 31 d'outubro do proximo anno, mediante a condição da companhia fazer desde já diversos trabalhos de consolidação das obras feitas.

LINHAS HESPAÑOLAS

Carril a Pontevedra.— Devem começar definitivamente este mez as obras de construcção do caminho de ferro que, partindo de Carril, irá a Pontevedra, unindo a cidade de Santiago com a linha de Orense a Vigo.

Madrid-Caceres-Portugal.— A companhia de Madrid-Caceres-Portugal e do Oeste de Hespanha comprou em Paris uma poderosa draga electrica, a primeira que se fabrica, destinada á extracção de balastro do rio Esla, para serviço da linha de Plasencia a Astorga.

De Guadix a Baza.— Os trabalhos de construcção da secção do caminho de ferro de Linares a Almeria, entre Guadix e Baza,

devem começar brevemente, sendo iniciados pela perfuração do tunnel das Terreras.

Linha do Rio Tinto.— Foi, como dissémos, inaugurada em 2 de setembro ao serviço publico a linha particular da companhia mineira do Rio Tinto. Além de comboios especiaes formados por elegantes carruagens destinadas aos passageiros, podem estes utilizar uma carruagem que se engata a todos os 24 comboios que a companhia utiliza diariamente para o seu trafego. A nova linha mede 85 kilometros e em breve estará ligada a Sevilha e Zafra por um serviço combinado de mercadorias.

Novos ramaes.— O governo hespanhol projecta mandar ligar La Carraca por meio de um ramal ao caminho de ferro de Cadiz a Sevilha, e Ferrol com a linha do Norte por meio de outro ramal que partirá de Betanzos.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

Acaba de ser entregue ao serviço publico a secção do trem-via a vapor de Poitiers a Saint-Martin l'Ars, comprehendida entre Saint-Benoit e Saint-Martin l'Ars. O comprimento d'essa linha é approximadamente de 41 kilometros. Além do apeadeiro de Saint-Benoit e da estação de Saint-Martin l'Ars, serve mais: Roches-Prémaries, Villedieu, Gençay, Brion, Saint-Secondin e Usson, Smarnes, Voûte.

Na sessão da commissão mixta do metropolitano que se effectuou recentemente em Paris, o governo francez declarou renunciar ao seu primitivo projecto de assimilar o metropolitano a um caminho de ferro de interesse local, e reconheceu á cidade o direito de construir e explorar essa rede.

O estado pede apenas que se faça antes de 1.900 o prolongamento da linha de Monlineaux até as estações de Orleans e Leão.

RUSSIA

A extensão total das linhas ferreas russas, em fins do anno de 1893, era de 29.740 kilometros, pertencendo ao Estado 15.529. Durante o anno de 1894 a attenção do governo do poderoso imperio empregou-se especialmente no resgate de linhas exploradas por companhias, e na remodelação completa do seu systema tarifario, trabalho este a que já nos referimos. As linhas de que o Estado tomou conta no anno passado medem alguns milhares de kilometros e entre ellas figuram a de Moscow-Kursk, a de Cronburgo, e a do Baltico.

Durante o corrente anno continuou o governo russo no seu proposito, resgatando 2.765 kilometros de linhas pertencentes a varias empresas.

Bom é notar que só são resgatadas as linhas que se tornam muito pesadas ao thesouro russo e que, sempre que encontra n'isso conveniencia, o governo cede a companhias a exploração de linhas que lhe pertencem.

ESTADOS UNIDOS

Foi construido em White Bear Sike, Estados Unidos, um caminho de ferro em miniatura, sem duvida o mais pequeno de quantos se utilizam no mundo.

Mede esta nova linha 180 metros de comprimento, tendo a via a largura de 35 centimetros.

É electrico e na sua estação central está montado um motor de petroleo da força de 2 cavallos e um dynamo Perret.

Os rails pesam 10 kilogrammas por metro. A corrente electrica actua por um terceiro rail collocado entre os outros dois.

A duração de cada viagem é de 20 segundos.

Esqueceu-nos dizer que este caminho de ferro miniatura representa o capricho de um rico banqueiro americano que o mandou construir para seu filho, uma creança de sete annos de idade que muito a serio toma o cargo de chefe de exploração da pequenissima linha de Bear Sike.

Um record de 80 milhas inglezas foi sustentado por uma locomotiva electrica da linha de Mantucket Beach, Branch de Nova York, New Haven e Hartford Railway. A via é o material d'esta linha é antigo, tendo os rails 70 libras de peso.

Na linha da Pennsylvania foi experimentado um rail de 18,25 de comprimento, dando magnificos resultados, segundo lemos. A mesma linha mandou fixar no caminho de ferro de Pittsburg ao lago Erie, rails da referida extensão e pensa experimentar tambem rails com a extensão de 30 metros.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho d'Administração

Apresentado á Assembléa Geral ordinaria de 29 de julho de 1895
(Continuado do n.º 188)

Debito

Saldo em Caixa em 31 de dezembro de 1893	67:412\$499	
Saldo em dinheiro na Caixa Geral dos Depósitos em 31 de dezembro de 1893.....	750:000\$000	817:412\$499
Dinheiro recebido das differentes estações da linha	3.154:611\$772	
» » de receitas fóra do trafego....	8:993\$883	
» » de devedores por transportes em conta corrente.....	138:674\$056	
» » de diversos por serviços combinados.....	60:626\$568	
» » por conta das Caixas de Soccorros e Reformas do pessoal da Companhia	177:906\$991	
» » por vendas d'herva, arrendamentos de bufetes, casas e terrenos e avarias na via ..	4:168\$437	
» » por avarias no mobiliario e utensilios e atrazo de comboios.....	256\$030	
» » por fornecimento d'agua, manobras de machinas, aluguer de diverso material e avarias no material circulante.	3:666\$234	
» » de devedores em conta corrente.....	86:879\$405	
» » de diversas proveniencias.....	48:578\$962	
		4.501:774\$837

Credito

Pago por despesas da Exploração.....	1.099:520\$684	
» » » » Construção.....	177:739\$652	
» » abastecimentos de material.....	507:788\$927	
» » impostos em Portugal e França	209:389\$413	
» a diversas Companhias e Empresas por liquidação de serviços combinados	21:452\$488	
» ás Caixas de Soccorros e Reformas do pessoal da Companhia	181:521\$369	
» a diversos em conta corrente.....	142:355\$797	
» ao Banco Lisboa & Açores por compra de cambiaes.....	1.838:194\$490	
» por despesas do Convenio e reconstituição da Companhia	87:722\$727	
Saldo em 31 de dezembro de 1894:		
Na Caixa em Lisboa.....	86:089\$290	
» Caixa Geral dos Depósitos	150:000\$000	236:089\$290
		4.501:774\$837

Debito

Discriminação da verba n.º 2 de réis 8:993\$883 Receitas fóra do Trafego

Rendas de propriedades da Companhia	5:416\$955	
Lucros cambiaes em papel sobre Madrid.....	42\$448	
Commissões diversas.....	1:401\$445	
Troca de titulos por nominativos.	4\$200	
Venda de remessas abandonadas..	2:128\$835	8:993\$883

Discriminação da verba n.º 4 de réis 60:626\$568 Serviços combinados

John Hall Junior & C.ª	3:338\$765	
Companhia Hamburgueza.....	1:880\$264	
Companhia Neptuno	72\$793	
Caminho de ferro do Sul.....	1:106\$030	
Thomas Cook & Son.....	639\$278	
Caminho de ferro do Minho e Douro.....	25:760\$273	
R. Leyland	43\$789	
Caminho de ferro da Beira Alta..	11:212\$934	
Companhia d'Alicante.....	16:572\$442	60:626\$568

Discriminação da verba n.º 5 de réis 177:906\$991 Caixas de soccorros e reformas

Caixa de Soccorros:		
Descontos feitos ao pessoal para viveres, fianças, multas, adeantamentos e bilhetes de assignatura	161:025\$129	
Caixa de Reformas:		
Descontos feitos ao pessoal por joias e quotas	16:881\$862	177:906\$991

Discriminação da verba n.º 9 de réis 86:879\$405 Devedores em conta corrente

Companhia Nacional de Caminhos de ferro.....	1:156\$000	
Companhia Internacional dos Wagens Leitos	8:868\$620	
Glyn Mills Currie & C.ª	6\$445	
Caixa de Soccorros — juros	426\$320	
Banco Lisboa e Açores, conta do deposito, juros.....	194\$490	
Ministerio da Fazenda	4:492\$692	
Ministerio das Obras Publicas, conta de garantia de juros	50:282\$544	
Sociedade dos Caminhos de ferro Madrid-Caceres-Portugal	5\$250	
Sociedade das Basculas automaticas	123\$534	
Pessoal, conta de uniformes.....	3:237\$175	
Pessoal, conta de passes d'americanos	3:526\$065	
Pessoal, conta de adeantamentos ..	274\$810	
Sommas á disposição.....	53\$510	
Delegação de Paris.....	5\$420	
Companhia do Caminho de ferro da Beira Alta.....	947\$580	
Vendas diversas	13:278\$950	86:879\$405

Discriminação da verba n.º 10 de réis 48:578\$962 Diversas proveniencias

Adeantamento de despesas a justificar.....	1:447\$886	
Amortização de indemnizações...	682\$531	
Depósitos de garantia	36:709\$728	
Despesas diversas a cargo de fornecedores	658\$715	
Devolução do Thesoureiro de ordenados não reclamados	5:480\$013	
Devolução do Thesoureiro por abonos indevidos	118\$200	
Excedente de dinheiro recebido por despesas de expediente ...	\$080	
Imposto de rendimento.....	266\$475	
Multas a fornecedores	867\$578	
Pessoal ao serviço de extranhos ..	861\$730	
Trabalhos de construção por conta de extranhos.....	823\$545	
Trabalhos feitos nas officinas por conta de extranhos.....	626\$461	
Gaz consumido em Lisboa P. por conta do Commando Geral da Guarda Fiscal	28\$140	
Devolução do Serviço de Trafego do sobranço da somma recebida para pagamento da contribuição industrial do empregado Joaquim Costa.....	7\$860	48:578\$962

Credito

Discriminação da verba n.º 1 de réis 1.099:520\$684 Despesas da exploração

Administração, Direcção e Serviços Geraes:		
Administração e Direcção.....	80:596\$113	
Exploração	13:418\$190	
Contabilidade Geral.....	12:817\$710	
Fiscalização e Estatística.....	51:076\$400	
Saude.....	2:825\$000	
Movimento.....	320:501\$258	
Trafego.....	16:706\$200	
Via e Obras.....	235:613\$450	
Tracção	313:075\$889	1.046:630\$210
A transportar.....		1.046:630\$210

Transporte	1.046:630#210	
Despesas geraes:		
Contencioso	3:131#830	
Publicações	24#820	
Seguros	5:332#750	
Indemnizações	4:333#853	
Alugueis	27:112#186	
Melhoria de reformas	6:122#885	
Diversas	1:332#145	47:390#469
Serviços annexos:		
Agencia aduaneira	3:473#335	
Fabricação de bilhetes	2:026#670	5:500#005
		1.099:520#684

Discriminação da verba n.º 2 de réis 177:739#652

Despesas de Construção

Linha de Leste e Norte	11:100#999	
2.ª via de Poço do Bispo até Entroncamento	15:979#176	
Linha de Lisboa a Cintra e Torres Vedras	1:063#181	
Linha de Cintura	971#696	
» Urbana	13:033#330	
» de Cascaes e Obras do Tejo	121:014#639	
» da Beira Baixa	14:293#647	
» d'Alcanena	13#500	
Apeadeiro de Barcarena	15#400	
Avarias causadas pelos temporaes	254#084	177:739#652

(Continúa.)

MERCADO DE METAES

Cotações da casa Lewis Lazarus & Son, de Londres

Londres, 25 de outubro de 1895.

Cobre. — Esteve hoje firme aos preços anteriores. Em primeira mão umas 1.000 toneladas foram vendidas a Lb. 46, Lb. 45 ¹⁸/₉, ¹⁷/₆ e de novo Lb. 46 a dinheiro; Lb. 46 ⁶/₃ e ⁷/₆ a 3 mezes. Mais 400 toneladas foram vendidas á tarde a Lb. 46 e Lb. 45 ¹⁸/₉ a dinheiro e prazos curtos; Lb. 46 ⁶/₃ a 3 mezes, fechando a Lb. 45 ¹⁸/₉ a dinheiro; Lb. 46 ⁶/₃ a 3 mezes. Preço de liquidação Lb. 46.

Estanho. — Recuou ²/₆ por tonelada, venderam-se esta manhã umas 150 toneladas a Lb. 65 ⁷/₆, ¹⁰/₆ e ¹²/₆ a dinheiro; Lb. 65 ¹⁷/₆, ¹⁸/₉ e Lb. 66 a 3 mezes. De tarde mais 40 toneladas a Lb. 65 ¹¹/₃ a dinheiro; Lb. 65 ¹²/₆ para novembro; Lb. 66 a 3 mezes, sendo estes os preços ao fechar. Preço de liquidação Lb. 65 ¹²/₆.

Ferro. — Cotações: Scotch ⁴⁷/₃; Middlesbro' ³⁸/₇; Hematite ⁴⁸/₅ por tonelada a dinheiro.

Prata. — ¹/₁₆ mais baixo, a 30 ¹³/₁₆ d. por oz. Standard; 33 ¹/₄ d. por oz. fino.

Mercurio. — Importadores, Lb. 7 ⁷/₆; segunda mão Lb. 7 ⁶/₆ por frasco.

Chumbo. — Lb. 11 ⁸/₉ por tonelada.

Zinco. — Lb. 15 ⁵/₆ por tonelada.

Antimonio. — Lb. 31 por tonelada.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Tourada no Cartaxo no domingo 3 de novembro de 1895

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos entre Lisboa (Santa Apolónia) e Sant'Anna.

Ida: pelos comboios que partem de Lisboa (Santa Apolónia) ás 7,30 e 11 horas da manhã. Volta: pelos comboios que partem de Sant'Anna ás 5,51 da tarde e ás 7,34 da noite.

Os preços dos bilhetes de ida e volta de Lisboa (Santa Apolónia), Braço de Prata e Olivaes para Sant'Anna, são: 800 réis em 2.ª classe e 400 réis em 3.ª

Lisboa, 26 d'outubro de 1895.

Ampliação de serviço de comboios na linha de Cintra

Desde 1 de novembro proximo, os comboios tramways n.ºs 113 e 116, que segundo o actual horario só fazem serviço entre Lisboa (Rocio) e Queluz, passarão a fazer-o entre Lisboa (Rocio) e Cintra com as seguintes marchas:

Lisboa (Rocio), partida ás 9,20 da m., chegada a Cintra ás 10,25 da m.

Cintra, partida ás 10,55 da m., chegada a Lisboa (Rocio), ás 11,57 da m. Lisboa, 26 de outubro de 1895.

Comboios entre Porto e Espinho

Os abaixo indicados entre Porto e Espinho, annunciados pelo aviso ao publico B. 682 de 10 de setembro de 1895, deixam de se effectuar desde 1 de novembro proximo.

Comboio n.º 69: partida de Espinho ás 8,45 da manhã; chegada a Porto ás 9,36 da manhã.

Comboio n.º 70: partida de Porto ás 7,45 da manhã; chegada a Espinho ás 8,29 da manhã. Lisboa, 23 de outubro de 1895.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de 1.500 kilogrammas de chumbo em barra

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 6 de novembro proximo, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 1.500 kilogrammas de chumbo em barra.

As condições do concurso estão patentes no edificio da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até as 4 da tarde.

Lisboa, 26 de outubro de 1895.

Fornecimento de 3.000 kilogrammas de zarcão

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 5 do proximo mez de novembro, na secretaria da direcção dos mesmos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 3.000 kilogrammas de zarcão.

As condições do concurso estão patentes no edificio da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde. Lisboa, 26 de outubro de 1895.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de 200 toneladas de creosote para injecção de travessas

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 15 de novembro, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, na presença do administrador respectivo, se ha-de proceder ao concurso para o fornecimento de 200 toneladas de creosote para injecção de travessas, para caminhos de ferro do Minho e Douro.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde. Porto, 21 de outubro de 1895.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de archotes e cordas

No dia 6 de novembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de archotes e cordas.

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

Lisboa, 21 de outubro de 1895.

Fornecimento de 30.000 kilogrammas de petroleo

No dia 6 de novembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 30.000 kilogrammas de petroleo.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolónia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 21 d'outubro de 1895.

Fornecimento de pregos d'arame

No dia 13 de novembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de pregos d'arame.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolónia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 25 de outubro 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 Bragança Hotel.—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre—Prop. Victor Sassetti

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

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

LISBOA Hotel 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, 46, rua do Carmo.

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

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

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

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

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

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

CINTRA Hotel Nunes.
Fechado durante o inverno.

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 15000 réis por dia até 15500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

LEIRIA Hotel Central.—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e aceio inexcédível.—Carros para a Batalha, Marinha 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 Bragança.—A melhor situação da cidade, excellentes comodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.º ordem e com vinhos á descrepção.—Diaria 15000 a 15500 rs.—Prop. B. Machado Coelho.

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

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

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

SEVILHA Hotel d'Europe.—Fonda de Europa—Proprietarios Ricca Hermanos. Salão de leitura. Omnibus nas estações, Plaza de S. Fernando, 10. Mesa redonda ás 6 horas. Falta-se italiano, inglez, francez e portuguez.

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

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

MALAGA Nuevo Hotel Victoria.—Prop. Cristóbal Gambero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bellos aposentos, excellent 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-Hotel.—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchestre—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.º ordre.

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

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

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

GRANDE HOTEL LISBONENSE

Proprietarios Vicente Cyriaco A. Paramos

Estabelecimento de primeira ordem, construido expressamente para esta industria, e sem contestação o melhor da localidade.

N'este magnifico hotel reúnem as principaes familias que frequentam aquellas thermas, ali encontram comodidade e acoio, mesa abundante e igual para todos, e de dieta para quem faz tratamento.

Quartos espaçosos e hygienicos, que ligam entre si, querendo, e independencias para familias. Um bom salão de baile e bilhares, sala geral e de leitura, com os principaes periodicos do paiz, um salão de jantar como poucos possuem, casa de banhos, cocheiras, jardim e sombra, caixa de correio, etc.

Tabella com preços em todos os quartos desde 1\$200 e 4\$500 réis diarios por pessoa, segundo o aposento.

Situação esplendida, em frente do passeio, e estabelecimento balnear thermal.



Prevenção.—Este hotel não gratifica cocheiros nem bagageiros, e por este motivo elles desviam hospedes para outros hoteis, sob qualquer pretexto; acautele-se pois contra este abuso.

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, arrozais, salinas nem pantanos.—Excellentes passeios de planicie e montanha.—Partidas de caça na **visinha lagôa 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.

FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão—Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depósitos: em Lisboa

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

PRODUCTOS

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

Agua 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 laucorrheas, anemia e chlorose.

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

DYNAMITE GOMMA

1\$100 réis o kilo

Fabrica na Trafaria

Preços:—Dynamite n.º 1, cada kilogramma 1\$000 réis
" " 3, " 540 "

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

Mecha ou rasilho, preços conforme a qualidade.

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

CALDAS DA FELGUEIRA

CANNAS DE SENHORIM
Beira Alta



Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ
Abre a 15 de maio

Fecha a 30 de novembro

Excellentes aguas mineraes para doenças de pelle, estomago, garganta, etc.

Foi completamente reformado e comprehende 60 banheiras de 1.ª a 5.ª classe, duas salas para duches, uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inalação, pulverização, e aspiração, com gabinetes annexos e independentes para toilette.

É sem duvida o melhor do reino. — Para esclarecimentos, em Lisboa, rua do Alecrim 125.

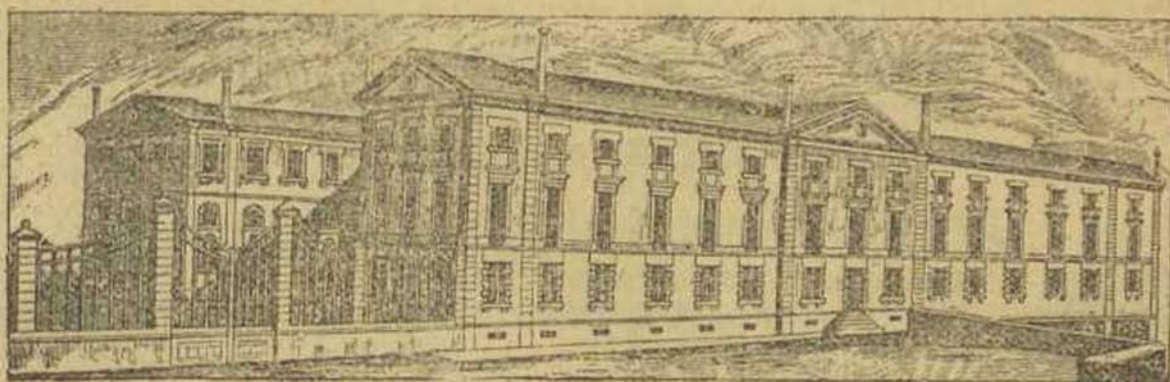
Grande Hotel Club

Com estação de correio e telegrapho, medico, pharmacia e casa de barbeiro. — **Magnificas accomodações**

Desde 17200 réis, comprehendendo serviço, club, etc.—Para esclarecimentos: rua de S. Julião, 80, 1.º.

Correspondencia, para **Caldas da Felgueira**, ao gerente do Grande Hotel.

As aguas engarrafadas vendem-se nas pharmacias e drogarias, e no deposito geral **Pharmacia Andrade**, R. do Alecrim, 125.



VIAGEM — Faz-se toda em caminhos de ferro até Cannas de Senhorim (Beira Alta), e d'ahi kilometros de estrada de macadam, em bons carros.

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

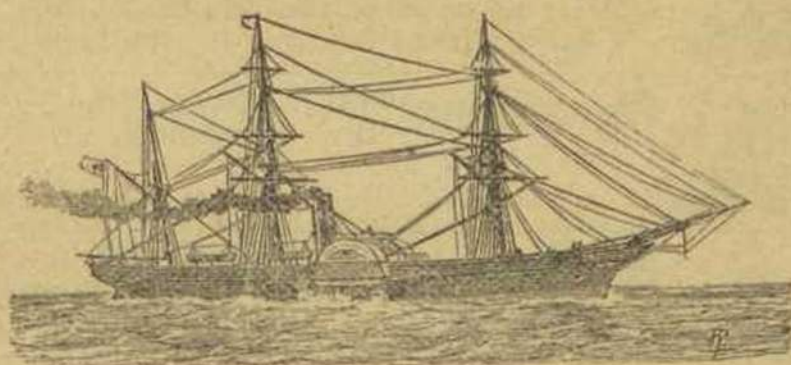
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR PARA O **ALGARVE E GUADIANA** Carreira official **O vapor GOMES IV** Commandante **ROCHA JUNIOR**



SAIRÁ no dia 16 de novembro, às 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

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 **NILE**, sahirá a 4 de novembro

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

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

AGENTES

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

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

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

Lisboa-R. Porto Part. 8-30 t. 7-10 m. Cheg. 2-45 t. 4-0 m.	Porto Lisboa-R. Part. 2-45 t. 4-0 m. Cheg. 8-15 t. 6-45 m.	Lisboa-R. Fig.^a Part. 7-0 m. 5-40 t. Cheg. 6-15 t. 2-37 m.	Fig.^a Lisboa-R. Part. 7-45 m. 6-15 t. Cheg. 12-35 m. 8-55 m.	C. Sodré-Caso Part. 5-20 m. 6-30 m. Cheg. 9-0 m. 10-10 m.	Caso-C. Sodré Part. 5-30 m. 6-40 m. Cheg. 8-35 m. 9-36 m.	Abrantes-Guard Part. 12-55 m. 8-55 m. Cheg. 1-30 t. 11-50 t.	Guard-Abrantes Part. 6-30 m. 3-43 t. Cheg. 5-15 t. 12-40 m.	P.-Novo Setub. Part. 3-15 t. 3-42 t. Cheg. — —	Setub.-P. Novo Part. 4-50 m. 5-16 m. Cheg. — —
Lisboa-R. Pamp. Part. 11-45 t. 5-50 m. Cheg. 2-45 t. 4-0 m.	Pamp. Lisboa-R. Part. 2-45 t. 4-0 m. Cheg. 8-15 t. 6-45 m.	Lisboa R.-Alfar. Part. 6-15 t. 2-37 m. Cheg. 12-35 m. 8-55 m.	Alfar.-Lisboa R. Part. 12-35 m. 8-55 m. Cheg. 6-15 t. 2-37 m.	C. Sodré-P. Arc. Part. 6-0 m. 6-34 m. Cheg. 8-0 m. 8-35 m.	P. Arc C. Sodré Part. 7-0 m. 7-33 m. Cheg. 8-45 m. 9-18 m.	Fig.^a-V. Form. Part. 5-30 m. 3-30 t. Cheg. 9-15 m. 8-00 t.	V. Form.-Fig.^a Part. 9-15 m. 8-00 t. Cheg. 5-30 m. 3-30 t.	C. Branca Beja Part. 4-30 t. 7-24 t. Cheg. 6-10 m. 9-0 m.	Beja C. Branca Part. 6-10 m. 9-0 m. Cheg. 4-30 t. 7-24 t.
Lisb.-C. S. Porto Part. 7-30 m. 9-10 t. Cheg. 4-0 m. 6-25 m.	Porto Lisb.-C. S. Part. 4-0 m. 6-25 m. Cheg. 7-30 m. 9-10 t.	Lisboa R.-Alfar. Part. 6-15 t. 2-37 m. Cheg. 12-35 m. 8-55 m.	Alfar.-Lisboa R. Part. 12-35 m. 8-55 m. Cheg. 6-15 t. 2-37 m.	C. Sodré-P. Arc. Part. 6-0 m. 6-34 m. Cheg. 8-0 m. 8-35 m.	P. Arc C. Sodré Part. 7-0 m. 7-33 m. Cheg. 8-45 m. 9-18 m.	Fig.^a-V. Form. Part. 5-30 m. 3-30 t. Cheg. 9-15 m. 8-00 t.	V. Form.-Fig.^a Part. 9-15 m. 8-00 t. Cheg. 5-30 m. 3-30 t.	C. Branca Beja Part. 4-30 t. 7-24 t. Cheg. 6-10 m. 9-0 m.	Beja C. Branca Part. 6-10 m. 9-0 m. Cheg. 4-30 t. 7-24 t.
Aveiro a Porto Part. 4-0 m. 6-25 m. Cheg. 11-10 m. 3-15 t.	Porto a Aveiro Part. 11-10 m. 3-15 t. Cheg. 4-0 m. 6-25 m.	Lisboa R.-Alfar. Part. 6-15 t. 2-37 m. Cheg. 12-35 m. 8-55 m.	Alfar.-Lisboa R. Part. 12-35 m. 8-55 m. Cheg. 6-15 t. 2-37 m.	C. Sodré-P. Arc. Part. 6-0 m. 6-34 m. Cheg. 8-0 m. 8-35 m.	P. Arc C. Sodré Part. 7-0 m. 7-33 m. Cheg. 8-45 m. 9-18 m.	Fig.^a-V. Form. Part. 5-30 m. 3-30 t. Cheg. 9-15 m. 8-00 t.	V. Form.-Fig.^a Part. 9-15 m. 8-00 t. Cheg. 5-30 m. 3-30 t.	C. Branca Beja Part. 4-30 t. 7-24 t. Cheg. 6-10 m. 9-0 m.	Beja C. Branca Part. 6-10 m. 9-0 m. Cheg. 4-30 t. 7-24 t.
Espinho P. rto Part. 4-25 t. 5-15 t. Cheg. 10-45 t. 11-30 t.	Porto-Espinho Part. 10-45 t. 11-30 t. Cheg. 4-25 t. 5-15 t.	Lisboa R.-Alfar. Part. 6-15 t. 2-37 m. Cheg. 12-35 m. 8-55 m.	Alfar.-Lisboa R. Part. 12-35 m. 8-55 m. Cheg. 6-15 t. 2-37 m.	C. Sodré-P. Arc. Part. 6-0 m. 6-34 m. Cheg. 8-0 m. 8-35 m.	P. Arc C. Sodré Part. 7-0 m. 7-33 m. Cheg. 8-45 m. 9-18 m.	Fig.^a-V. Form. Part. 5-30 m. 3-30 t. Cheg. 9-15 m. 8-00 t.	V. Form.-Fig.^a Part. 9-15 m. 8-00 t. Cheg. 5-30 m. 3-30 t.	C. Branca Beja Part. 4-30 t. 7-24 t. Cheg. 6-10 m. 9-0 m.	Beja C. Branca Part. 6-10 m. 9-0 m. Cheg. 4-30 t. 7-24 t.
Lisboa R.-V. Alc. Part. 7-30 t. 5-15 m. Cheg. 11-0 m. 3-15 t.	V. Alc.-Lisboa R. Part. 11-0 m. 3-15 t. Cheg. 7-30 t. 5-15 m.	Lisboa R.-Alfar. Part. 6-15 t. 2-37 m. Cheg. 12-35 m. 8-55 m.	Alfar.-Lisboa R. Part. 12-35 m. 8-55 m. Cheg. 6-15 t. 2-37 m.	C. Sodré-P. Arc. Part. 6-0 m. 6-34 m. Cheg. 8-0 m. 8-35 m.	P. Arc C. Sodré Part. 7-0 m. 7-33 m. Cheg. 8-45 m. 9-18 m.	Fig.^a-V. Form. Part. 5-30 m. 3-30 t. Cheg. 9-15 m. 8-00 t.	V. Form.-Fig.^a Part. 9-15 m. 8-00 t. Cheg. 5-30 m. 3-30 t.	C. Branca Beja Part. 4-30 t. 7-24 t. Cheg. 6-10 m. 9-0 m.	Beja C. Branca Part. 6-10 m. 9-0 m. Cheg. 4-30 t. 7-24 t.
Lisb. R. S.-V. Alc. Part. 7-30 m. 8-0 t. Cheg. 11-0 m. 3-15 t.	V. Alc.-Lisb. R. S. Part. 11-0 m. 3-15 t. Cheg. 7-30 m. 8-0 t.	Lisboa R.-Alfar. Part. 6-15 t. 2-37 m. Cheg. 12-35 m. 8-55 m.	Alfar.-Lisboa R. Part. 12-35 m. 8-55 m. Cheg. 6-15 t. 2-37 m.	C. Sodré-P. Arc. Part. 6-0 m. 6-34 m. Cheg. 8-0 m. 8-35 m.	P. Arc C. Sodré Part. 7-0 m. 7-33 m. Cheg. 8-45 m. 9-18 m.	Fig.^a-V. Form. Part. 5-30 m. 3-30 t. Cheg. 9-15 m. 8-00 t.	V. Form.-Fig.^a Part. 9-15 m. 8-00 t. Cheg. 5-30 m. 3-30 t.	C. Branca Beja Part. 4-30 t. 7-24 t. Cheg. 6-10 m. 9-0 m.	Beja C. Branca Part. 6-10 m. 9-0 m. Cheg. 4-30 t. 7-24 t.
Lisboa R.-Badaj. Part. 7-30 t. 6-30 m. Cheg. 11-0 m. 3-15 t.	Badaj.-Lisboa R. Part. 11-0 m. 3-15 t. Cheg. 7-30 t. 6-30 m.	Lisboa R.-Alfar. Part. 6-15 t. 2-37 m. Cheg. 12-35 m. 8-55 m.	Alfar.-Lisboa R. Part. 12-35 m. 8-55 m. Cheg. 6-15 t. 2-37 m.	C. Sodré-P. Arc. Part. 6-0 m. 6-34 m. Cheg. 8-0 m. 8-35 m.	P. Arc C. Sodré Part. 7-0 m. 7-33 m. Cheg. 8-45 m. 9-18 m.	Fig.^a-V. Form. Part. 5-30 m. 3-30 t. Cheg. 9-15 m. 8-00 t.	V. Form.-Fig.^a Part. 9-15 m. 8-00 t. Cheg. 5-30 m. 3-30 t.	C. Branca Beja Part. 4-30 t. 7-24 t. Cheg. 6-10 m. 9-0 m.	Beja C. Branca Part. 6-10 m. 9-0 m. Cheg. 4-30 t. 7-24 t.
Lisboa R.-S. Bad. Part. 7-30 m. 9-15 t. Cheg. 11-0 m. 3-15 t.	Bad.-Lisboa R. Part. 11-0 m. 3-15 t. Cheg. 7-30 m. 9-15 t.	Lisboa R.-Alfar. Part. 6-15 t. 2-37 m. Cheg. 12-35 m. 8-55 m.	Alfar.-Lisboa R. Part. 12-35 m. 8-55 m. Cheg. 6-15 t. 2-37 m.	C. Sodré-P. Arc. Part. 6-0 m. 6-34 m. Cheg. 8-0 m. 8-35 m.	P. Arc C. Sodré Part. 7-0 m. 7-33 m. Cheg. 8-45 m. 9-18 m.	Fig.^a-V. Form. Part. 5-30 m. 3-30 t. Cheg. 9-15 m. 8-00 t.	V. Form.-Fig.^a Part. 9-15 m. 8-00 t. Cheg. 5-30 m. 3-30 t.	C. Branca Beja Part. 4-30 t. 7-24 t. Cheg. 6-10 m. 9-0 m.	Beja C. Branca Part. 6-10 m. 9-0 m. Cheg. 4-30 t. 7-24 t.
Lisb.-R. S. Sant. Part. 2-0 t. 4-35 t. Cheg. 4-30 t. 7-05 t.	Sant. Lisb.-R. S. Part. 4-30 t. 7-05 t. Cheg. 2-0 t. 4-35 t.	Lisboa R.-Alfar. Part. 6-15 t. 2-37 m. Cheg. 12-35 m. 8-55 m.	Alfar.-Lisboa R. Part. 12-35 m. 8-55 m. Cheg. 6-15 t. 2-37 m.	C. Sodré-P. Arc. Part. 6-0 m. 6-34 m. Cheg. 8-0 m. 8-35 m.	P. Arc C. Sodré Part. 7-0 m. 7-33 m. Cheg. 8-45 m. 9-18 m.	Fig.^a-V. Form. Part. 5-30 m. 3-30 t. Cheg. 9-15 m. 8-00 t.	V. Form.-Fig.^a Part. 9-15 m. 8-00 t. Cheg. 5-30 m. 3-30 t.	C. Branca Beja Part. 4-30 t. 7-24 t. Cheg. 6-10 m. 9-0 m.	Beja C. Branca Part. 6-10 m. 9-0 m. Cheg. 4-30 t. 7-24 t.
Lisb.-C. S. Entr. Part. 4-0 m. 10-55 m. Cheg. 11-0 m. 3-0 t.	Entr. Lisb.-C. S. Part. 11-0 m. 3-0 t. Cheg. 4-0 m. 10-55 m.	Lisboa R.-Alfar. Part. 6-15 t. 2-37 m. Cheg. 12-35 m. 8-55 m.	Alfar.-Lisboa R. Part. 12-35 m. 8-55 m. Cheg. 6-15 t. 2-37 m.	C. Sodré-P. Arc. Part. 6-0 m. 6-34 m. Cheg. 8-0 m. 8-35 m.	P. Arc C. Sodré Part. 7-0 m. 7-33 m. Cheg. 8-45 m. 9-18 m.	Fig.^a-V. Form. Part. 5-30 m. 3-30 t. Cheg. 9-15 m. 8-00 t.	V. Form.-Fig.^a Part. 9-15 m. 8-00 t. Cheg. 5-30 m. 3-30 t.	C. Branca Beja Part. 4-30 t. 7-24 t. Cheg. 6-10 m. 9-0 m.	Beja C. Branca Part. 6-10 m. 9-0 m. Cheg. 4-30 t. 7-24 t.
Coima. Figueira Part. 7-25 m. 9-7 m. Cheg. 4-30 t. 6-9 t.	Figueira-Coima. Part. 9-7 m. 12-48 t. Cheg. 7-25 m. 9-7 m.	Lisboa R.-Alfar. Part. 6-15 t. 2-37 m. Cheg. 12-35 m. 8-55 m.	Alfar.-Lisboa R. Part. 12-35 m. 8-55 m. Cheg. 6-15 t. 2-37 m.	C. Sodré-P. Arc. Part. 6-0 m. 6-34 m. Cheg. 8-0 m. 8-35 m.	P. Arc C. Sodré Part. 7-0 m. 7-33 m. Cheg. 8-45 m. 9-18 m.	Fig.^a-V. Form. Part. 5-30 m. 3-30 t. Cheg. 9-15 m. 8-00 t.	V. Form.-Fig.^a Part. 9-15 m. 8-00 t. Cheg. 5-30 m. 3-30 t.	C. Branca Beja Part. 4-30 t. 7-24 t. Cheg. 6-10 m. 9-0 m.	Beja C. Branca Part. 6-10 m. 9-0 m. Cheg. 4-30 t. 7-24 t.

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, pelo Canal de Suez, vapor allemão, **Bundesrath**. Sahirá a 15 de novembro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Algarve, vapor portuguez, **Gomes IV**. Sahirá a 16 de novembro.
Agentes, Alberto R. Centeno & C.^a
Largo dos Torneiros, n.º 5.



Antuerpia e Hamburgo, vap. allem., **Gua-hyba**. Sahirá a 6 de novembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Bahia, Rio e Santos, vapor allem., **Tijuca**. Sahirá a 13 de novembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Barcelona, Cete e Marselha, vap. franc., **Saint-André**. Sahirá a 4 de novembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Barcelona, Cete e Marselha, vap. franc., **Saint-Mathieu**. Sahirá a 13 de novembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Bordeaux, vapor francez, **Brésil**. Sahirá de 12 a 15 de novembro.
— Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Copenhagen, vapor dinamarquez, **Tejo**. Sahirá a 2 de novembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **La Plata**. Sahirá a 8 de novembro. — Messageries Maritimes. Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Dublin e Glasgow, vapor dinamarquez, **Minerva**. Sahirá a 4 de novembro.
Agentes, Charles Coverley & C.^a
R. S. Julião, 140, 1.º



Hamburgo, vapor allemão, **Argentina**. Sahirá a 6 de novembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



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



Havre, e Anvers, vapor francez, **Saint-Jean**. Sahirá a 8 de novembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



La Pallice, (La Rochelle) e **Liverpool**, vap. inglez., **Orellana**. Sahirá a 13 de novembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thomé, Am-briz, Loanda, Benguela e Mossamedes, vap. port., **Cazengo**. Sahirá a 6 de novembro. Emp. Nac. Agente, R. d'El-Rei, 75.



Maranhão e Ceará, vapor inglez, **Cyril**. Sahirá a 7 de novembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.º



Pará, vapor inglez, **Horatio**. Sahirá a 7 de novembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.º



Pará e Manaus, (carga Iquitos), vapor inglez, **Hubert**. Sahirá a 11 de novembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, **Asuncion**. Sahirá a 6 de novembro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



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



Pernambuco, Bahia, Rio, Santos, Ayres, vap. franc., **Matapan**. Sahirá de 6 a 7 de novembro. — Messageries Maritimes. R. Aurea, 32, 1.º



Pernambuco e Maceió, vapor inglez, **Merchant**. Sahirá a 7 de novembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. Alecrim, 10, 1.º



Rio de Janeiro e portos do Pacifico, vap. inglez, **Iberia**. Sahirá a 13 de novembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.º



S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Flores, vap. port., **Açor**. Sahirá a 5 de novembro. Agente, Germano S. Arnaud. C. Sodré, 84, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vap. ing. **Nile**. Sahirá a 4 de novemb. Royal Mail. Knowles Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Valencia, Barcelona, Cete e Marseilha, vap. franc., **Saint-Paul**. Sahirá a 17 de novembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.

PEQUENA VELOCIDADE

Tarifa Especial N.º 6

Para o transporte de

MERCADORIAS DIVERSAS

1.ª Cathegoria — Arroz, assucar, azeite (em cascos e barris) bolachaz, bezerro (pelles curtidas de) café, carnes seccas e salgadas, cobre e ferro em obra de caldeireiros, cordame, extracto de campeche e outros para tinturaria de pannos, lã cardada ou fiada, louças ordinarias, linho, mel, massas alimenticias, oleo de linhaça em barris, papel para escrever, petroleo, quinquilherias, tabaco, tecidos de lã e algodão.

2.ª Cathegoria — Baga de sabugo e louro, batatas, chumbo de caça, castanha verde e secca, cebolas, couros e peles verdes e seccas, esparto em bruto, estopa, feno prensado, folha de Flandres, fructas verdes e seccas, lã em rama, papel para imprimir, pau de campeche e outros para tinturarias, potassa e carbonato de potassa e soda, sabão, sola, sarro de vinho, sebo em rama, serradura, stearina, sumagre, sulphato de ferro e cobre, vidraça em caixas, zinco.

3.ª Cathegoria — Aguas mineraes em pipas ou barris, arcos de madeira para pipas, borras de lã, chumbo em barra ou lingotes, enxofre e flor d'enxofre, melão em barris, trapo sujo.

§ 1.º — Preços por tonelada e kilometro

Não comprehendidas as despesas accessorias de 400 réis por tonelada

		1.ª Cathegoria Réis	2.ª Cathegoria Réis	3.ª Cathegoria Réis
De 75 a 125 kilometros.	Por tonelada e por kilometro..	23	19	16
	Sem que a taxa possa ser superior a	2\$750	2\$250	1\$875
De 126 a 200 kilometros.	Por tonelada e por kilometro..	22	18	15
	Sem que a taxa possa ser superior a	4\$000	3\$400	2\$800
De 201 a 300 kilometros.	Por tonelada e por kilometro..	20	17	14

§ 2.º — Preços directos por tonelada

Não comprehendidas as despesas accessorias de 400 réis por tonelada

De Guarda - Transito ás Estações da frente ou vice-versa	Pampilhosa Transito		Montemor		Figueira Local		Figueira Transito	
	Wagon completo	100 kilogr.	Wagon completo	100 kilogr.	Wagon completo	100 kilogr.	Wagon completo	100 kilogr.
Arroz.....	1\$300	2\$200	1\$600	2\$200	2\$200	2\$600	—	—
Batatas em sacco ou a granel.....	1\$700	—	—	—	2\$200	2\$900	1\$800	2\$400
Castanhas verdes ou seccas.....	—	—	—	—	3\$000	3\$300	2\$500	2\$600
Chumbo em bruto ou em barras.....	—	1\$900	—	—	—	—	—	—
Enxofre ou flôr d'enxofre.....	—	—	—	—	2\$400	2\$600	—	—
Fructas verdes ou seccas.....	—	—	—	—	—	3\$100	—	2\$400
Sabão.....	—	2\$500	—	—	—	—	—	—

§ 3.º — Preços por tonelada

Não comprehendidas as despesas accessorias de 400 réis por tonelada

Mercaderias	Das estações abaixo ou vice-versa a Pampilhosa - Transito á destinação ou procedencia de Souzellas e mais além sobre Lisboa		
		Wagon completo	100 kilogrammas
Batatas em sacco ou a granel...	Celorico.....	1\$500	1\$700
	Villa Franca das Naves.....	1\$500	1\$700
	Pinhel.....	1\$500	1\$700
	Guarda, Local ou transito ..	1\$500	1\$700
	Cerdeira.....	1\$500	1\$700
	Freineda.....	1\$600	1\$700
Castanhas verdes ou seccas.....	Villar Formoso.....	1\$600	1\$700
	Celorico.....	1\$500	1\$750
	Villa Franca das Naves.....	1\$500	1\$750
	Pinhel.....	1\$650	1\$900
Fructas verdes ou seccas.....	Guarda, Local ou transito.....	2\$400	2\$500
	Guarda, Local ou transito.....	—	2\$200

§ 4.º — Preços directos por tonelada

Comprehendidas as despesas accessorias

ARROZ EM SACCAS

De Montemor a Pampilhosa — transito — por expedição de 1:000 kilogrammas ou pagando como tal... Réis 900

CONDIÇÕES GERAES

- I — Esta tarifa só é applicavel a expedições de peso minimo de 100 kilogrammas ou pagando como tal.
- II — A expedição cujo trajecto seja inferior a 75 kilometros, disfrutará, pagando por este minimo de percurso, a applicação dos preços do § 1.º da presente tarifa, sempre que resulte preço mais reduzido que a tarifa geral.
- III — Quando as expedições, nas condições do § 4.º, se realisem por wagons completos, e a carga seja feita pelos expedidores, o preço de applicação será reduzido a 700 réis por tonelada.
- IV — A expedição a que corresponda a applicação de preços especiaes directos por wagons completos, incluidos nos §§ 2.º, 3.º e 4.º d'esta tarifa, entender-se-ha o minimo do peso de cada wagon com 6:000 kilos ou pagando como tal.
- V — A Companhia reserva-se o direito de exceder de 3 dias os prazos regulamentares para a duração dos transportes effectuados nas condições da presente tarifa, sem que por isso reclamação alguma lhe possa ser feita.
- VI — A Companhia não responde por perdas ou avarias de transito.
- VII — A applicação da presente tarifa especial fica sujeita ás condições da tarifa geral da Companhia, em tudo que não fôr contrario ás condições e disposições particulares que precedem.

A presente tarifa substitue e annulla a tarifa n.º 6 de 30 de junho de 1888, e sua ampliação de 21 de março de 1895.

Lisboa, 10 de outubro de 1895.

O ENGENHEIRO DIRECTOR DA COMPANHIA

Conde de Gouvêa.