

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑA

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.



Anvers — 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

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 oficial. — Contracto entre a companhia da Zambezia e a companhia dos caminhos de ferro da Zambezia (<i>Continuação</i>) — Receita do caminho de ferro do Mormugão — Decreto para a construção d'um caminho de ferro americano, ministerio das obras publicas	322
Tarifas do transporte	323 e
Congresso internacional de caminhos de ferro, por A. Luciano	324
Os caminhos de ferro da Europa em 1894	325
Notas de viagem — VIII — O London North Western	326
Os freis automaticos de ar comprimido.	327
Um artigo do SECULO.	328
Grande incendio nas officinas dos caminhos de ferro.	329
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.	329 e
Linhos portuguezas. — Combóios transways — Lourenço Marques — Pessoal da Companhia Real — Loanda a Ambaca — Ascensor Municipio-Biblioteca — Coimbra a Arganil	330
Linhos hespanholas. — Carril a Pontevedra — Madrid-Cáceres-Portugal — Guadix a Baza — Linha do Rio Tinto — Novos ramaes	330
Linhos estrangeiras. — França — Russia — Estados Unidos	330
Companhia R al dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatorio do conselho d'administração (<i>Continuação</i>)	331
Mercado de metaes. — Avisos ce 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 atrair 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 europeia!

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'álém-mar.

Temos o Lazareto!

Deante d'esse gigante obsoleto, generoso de incom-

odos e dificuldades, 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, alias 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, Bordeus, Havre, Londres, etc., onde não lhes põem dificuldades á sua livre entrada.

Ha tambem que notar outra ordem de algarismos. N'esses 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 ocupados 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 permitte-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: Ninguem dirá que a vida a bordo, onde já por si o enjôo é uma doença, onde a agglomeracão 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 exagero calcular em mais de 20.000 os que aqui desembarcam 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 direccão da Companhia dos *Wagons-leitos* da reforma do actual serviço do *sud-express* Lisboa-Paris directamente, de fórmula 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 espantalho 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 agradararia desembarcar n'un porto em que se fala o seu idioma, descansar dos incommodos da travessia maritima n'un clima temperado, para seguir viagem por terra, muito mais agradavel 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 negocios, 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 ninguem assusta.

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

Em quanto 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 descancados, 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 pesadelo 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'aquelle 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 entradá 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 consequencias: isto seria, além de tudo, uma interessante experiéncia.

*
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 Alemanha, á Austria e á Suissa—unicos paizes que possuem legislacão 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 industriaes.

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 resolreu 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 céus longíquos? 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 OFICIAL

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 possue 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 300.000 hectares de terrenos, á medida que forem sendo designados, observando-se as disposições legaes 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 mínima 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 séde 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 companhie dos caminhos de ferro da Zambezia, salvaguardando, porém, sempre os direitos da companhia da Hulheira da Zambezia, da companhia *Gold Fields of Zambezia* ou quaequer 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 lavrar 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 establecimento 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 cortes 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 comunicações, 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 acordo com a companhia da Zambezia e sancção do governo, os direitos geraes concedidos por este contrato, 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 n'este contrato, reverterão *ipso facto* á companhia da Zambezia, livres de quaequer 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 construção 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 accões integralmente pagas da companhia dos caminhos de ferro da Zambezia, 15 por cento das accões d'esta companhia até o capital-acções da mesma attingir 600.000 accões, ou réis 2.700.000.000, e 10 por cento das accões 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 contrato;

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 accões;

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 submitter 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 Zambezia poderá declarar como caduco o presente contrato, o que não invalidará comtudo a posse das minas registadas e dos terrenos que estejam aforados ou cultivados nas condições d'este contrato.

Art. 24.^o As questões relativas ao presente contrato, 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 árbitros, cada parte escolhendo dois; quando os quatro árbitros não resolvam, nomearão um quinto para desempate; e, na falta de acordo para escolha d'esse quinto árbitro, decidirão, pela sorte, a escolha entre as propostas de uns e outros.

Paco, 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	Número de passageiros	Peso	Importancia
Grande velocidade:				
Passageiros.....	70:877	-	6:192\$675	
Bagagens e recovagens.	82	-	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, combustível, pessoal, etc.).....	12:009\$093
Material circulante (limpeza e reparação).....	1:408\$098
Trafego (pessoal, expediente das estações, etc.).....	6:637\$521
Diversas (encargos geraes, despezas 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 negócios 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 hidrálicas e edifícios públicos

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 efectuarão á sua custa, e por sua conta e risco, pelo modo e nos prazos abaixos estipulados:

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

2.^a— O fornecimento de todo o material fixo e circulante que for necessário 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 tipo 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 applicável em conformidade com o programma para projecto de estradas de 24 de abril de 1860.

3.^a— O projecto será apresentado no prazo de tres meses 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'un prazo 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 approvado, que entregarão no prazo 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 approvado pelo governo.

8.^a— A linha ferrea será assente ao nível do pavimento da estrada, sem saliencia nem depressão, a um dos lados da faixa empedrada por fórmula 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 edifícios 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 fórmula que ella offereça toda a garantia de segurança.

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

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 prompro 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 substituirl-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.

(Continua.)

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, applicável ao arroz, feita em março d'este anno.

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

Beira Alta transportes das outras linhas e de defender para os maiores percursos n'aquelle 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 públicas. Foi ella aprovada a titulo provisório, isto é que a consulta aos conselhos do commercio, industria, agricultura etc. não tem sobre ella accção 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 contrato de concessão — o ministro aprova-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 experiência de alguns meses de applicação da tarifa terá demonstrado as suas vantagens ou inconvenientes.

Madeira para construções. — A Companhia Real resolveu fazer uma assimilação de mercadorias que facilita muitíssimo o transporte de madeiras destinadas á construção de edifícios.

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 comestíveis. — Foi proposta ao governo, pela mesma companhia, uma modificação importante nas actuaes tarifas de grande velocidade n.^{os} 1 e 13 aplicáveis a fructas e comestíveis, passando estas mercadorias a gozar 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 diferentes 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 especiais, 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

Tipo de locomotiva mais próprio para grandes velocidades.

Emprego das altas pressões e applicação do princípio *compound*.

Distribuições aperfeiçoadas e divisores equilibrados.

Condições de construção 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 ahí o tipo de locomotiva que mais se preste a essas velocidades.

O modelo preferido n'aquelle 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 também oferece a vantagem de transferir uma certa parte da carga para o mais longe possível das rodas motrizes, do que para a via não podem advir senão effeitos salutares.

Mas os proprios caminhos de ferro ingleses obtem tambem excellente resultado com locomotivas *compound* de tres cilindros, munidas d'un 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 Cockrell), 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 memorável 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 atraço de tres horas, com que chegaria á fronteira, não obstante a travessia do tortuoso ramal de Cáceres e a carga de 208 toneladas, com salões que atingem 30.

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

«A grande velocidade maxima é uma simples questão de espectáculo e não uma causa prática, enquanto que a velocidade media elevada constitue uma necessidade real, e pode 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 comissão internacional do congresso*.

Depois de ponderarmos as dificuldades que apresenta o aumento de velocidade, supondo mesmo que a locomotiva e a via davam tudo quanto seria para desejar, antes da realização teríamos um obstáculo invencível 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 inglesas laborem em circunstancias 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, dispuseram ao lado direito das locomotivas *compound*, que a Companhia Real portugueza lhes encomendou, o enorme cilindro de baixa pressão com 0,711 de diâmetro.

A respeito, porém, da applicação do princípio *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 saiu do periodo experimental, não obstante os systemas serem muitos e apresentarem os seguintes numeros indicativos da sua applicação progressiva, afirmados, 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 diferente preocupação da carestia do combustivel e pela precedencia da locomotiva ordinaria ingleza, estudada e aperfeiçoada 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 sistema *compound* sómente é justificada quando o preço elevado do combustivel compelle as administrações a aceitá-la, e outros preconizando o mérito do principio, sobretudo em vista de aumentar a potencia da machina.

Dois delegados exprimiram a opinião tendente a atribuir 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 sistema apenas com dois cylindros nas locomotivas da série 89-90 da Companhia Real foi pouco bem sucedida, 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 substituído por outro igual ao seu irmão mais pequeno.

Pelo que respeita á elevação do centro de gravidade da locomotiva, os engenheiros ingleses e americanos sómente veem n'isso vantagens; os do continente europeu não são tão entusiastas, mas acompanham os seus collegas d'álém-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 comprehendêr a beneficia 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 feitos 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 sistema americano denominado *balance valve* e a disposição de Baldwin.

E' entre nós a primeira tentativa.

(Continua.)

A. Luciano.

Os caminhos de ferro da Europa em 1894

A direcção dos caminhos de ferro franceses acaba de publicar a estatística dos caminhos de ferro entregues á exploração na Europa durante o anno de 1894, comparada com a de 1893:

Paizes	Kilometros em 1893	Kilometros em 1894	Augmento	%
	1893	1894		
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	39.079	620	1,57
Gran-Bretaña e Irlanda	32.219	33.380	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
Finlândia	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	—	—
Totaes ...	238.562	245.330	6.768	2,83

Foi a Russia que maior aumento de kilometros teve, não estando contudo no numero indicado, comprendido o caminho de ferro transcaspiano (1.433 kilometros) e a secção do caminho de ferro da Siberia entre Vladivostock e Nikopolscoc (108 kilometros).

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

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

Proporcionalmente á população tomou a Suecia, o primeiro logar 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 ocupa o logar de honra com 188 kilometros por metro quadrado, seguindo-se-lhe a Gran-Bretaña 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 descrição seguida das varias digressões por barco, e travessias marítimas, intercalarei n'ellas (visto que já preveni que não descrevo, d'esta vez, viagem seguida) algumas notas sobre cada uma das grandes companhias inglesas.

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. Tairelott director da companhia, outras extraídas dos guias e descrições, 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 portuguesa, ao par, 522.000:000 réis.

A rede em exploração mede 4.505 kilómetros 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 irlandesa, de que dista apenas 40 milhas ou 64 quilómetros.

O movimento de todas estas linhas é prodigiosamente activo. No ultimo anno transportaram elles 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 quilometro.

O percurso dos trens foi:

	Kilómetros
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 Alemanha, onde tanto se viaja em 3.^a classe, que apresente uma tão notável desproporção.

O peso de mercadorias elevou-se a 37.840.040 toneladas, das quais 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 subúrbios de Londres e as de ligação com outras companhias, passam diariamente 381 comboios.

O sistema 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 instalações elevou-se a 2 milhões de libras, empregando elles annualmente 600 operarios na sua vigilancia e reparação, a 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 medio 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, lib. 1.000.000 de grande velocidade e 6.500.000 libras de pequena velocidade.

O conjunto de todos estes detalhes estatisticos torna-se muito interessante porque dá a medida da enorme importancia d'aquelle 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 notável. Compõe-se elle de 10 carruagens de corredor central ou lateral, d'aquellas duas classes, comunicando-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 forma a evitarem o menor perigo aos passageiros.

As accommodações 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 igualmente 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 pôde 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 borraha e as paragens intempestivas que d'ahi resultam, o principal defeito d'estes apparelhos é a falta quasi absoluta da moderabilidade.

O aperto e o desaperto são bruscos, o que pôde 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 accão rapida para que a accão do freio

seja efficaz e não traga ás 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 forma o desaperto, como o demonstram os diagrammas das experiencias. Ainda mais, em caso de paragem intempestiva occasionada por uma ruptura do tubo, o freio pôde ser desapertado imediatamente sem que seja necessário descer da machina. E' claro que o não funcionamento accidental do apparelho electrico não afecta em nada o funcionamento normal do freio de ar comprimido.

As experiencias proseguem nas linhas da companhia do Oeste, e tudo faz prevê 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 SÉCULO

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 pôde 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 artificiales mais caras, possa ter transporte baratissimo para uma pequena amostra (se fosse trafego de importancia por certo que teria preços reducidissimos) 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, ahí vae uma noticia do *Século* do dia 24, na 2^a pagina, 5.^a colunna:

«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 cadaver de um burro morto que andava pastando na linha.»

Esta corre parelhas... com o burro.

GRANDE INCENDIO

Destruicão das officinas do caminho de ferro

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

Partimos para ali, e o espectaculo que se nos deparou 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 senão 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 comunicasse 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 construída, 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 construção 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, máquinas, 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 $\frac{5}{16}$	42 $\frac{1}{4}$	Desconto no Banco de Portugal.	6 %
" cheque ..	42 $\frac{3}{16}$	42 $\frac{1}{8}$	No mercado.....	6 %
Paris 90 d/v.....	674	675	Agio Buenos Ayres	229
" cheque ...	676	678	Cambio Brazil....	10
Berlim 90 d/v...	274	276	Premio libra.....	1 $\frac{1}{2}$ 180
" cheque ..	278	279		
Francfort 90 d/v...	274 $\frac{1}{2}$	270 $\frac{1}{2}$		
" cheque ..	278 $\frac{1}{2}$	279 $\frac{1}{2}$		
Madrid cheque ...	960	965		

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

BOLSAS	OUTUBRO													
	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	31
Lisboa: Inscrições assent....	36,54	-	36,60	36,60	36,60	36,60	36,55	36,50	-	36,45	36,50	-	36,45	36,40
" coupon.....	36,65	36,60	36,50	36,55	36,53	-	36,50	36,40	36,40	35,85	36,46	36,50	-	36,40
Obrig. 4% 1888.....	47.110	-	-	17.000	-	-	-	17.000	-	16.700	16.800	-	-	-
" 4% 1890 assent....	-	-	42.200	42.100	-	-	-	-	-	42.100	-	-	42.100	-
" 4% 1890 coupon....	42.100	-	42.100	-	-	-	-	-	-	42.000	-	-	42.000	-
" 4% 1890 externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2% assent....	48.400	-	-	-	48.500	48.400	-	48.500	-	-	48.500	-	-	-
" 4 1/2% coup. int....	47.900	-	47.800	47.900	-	-	-	-	47.700	-	-	47.900	-	-
" 4 1/2% externo....	-	-	46.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon....	70.000	-	70.000	-	-	-	-	-	-	69.000	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	124.000	124.000	-	124.100	124.000	124.200	-	-	-	-	-	125.000	124.500	124.500
" " Commercial.....	-	105.000	-	-	-	105.000	-	-	-	-	-	-	-	105.000
" " N. Ultramarino....	58.400	58.100	-	-	-	-	-	58.000	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Comp. Real....	-	-	-	-	-	-	-	-	45.000	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%....	-	94.100	94.100	-	-	94.200	-	94.300	-	94.300	94.300	94.500	-	-
" " 5%....	-	-	-	91.000	91.000	91.200	-	91.500	-	-	-	-	-	-
" Comp. Real 3%....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" C. Nacional....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24.500	-	-	-	-
" Atravez Africa....	76.500	76.500	76.500	-	-	-	-	75.500	-	-	75.800	-	75.600	-
Paris: 3% portuguez....	27,25	27,18	27,18	27,30	27	26,81	26,43	26,50	26,93	26,87	26,62	26,56	26,35	26,12
Acções Comp. Real....	-	-	-	75	75	-	75	75	70	70	-	70	-	-
" Madrid-Caceres....	45	-	-	-	45	45	-	-	-	-	45	-	45	-
" Norte de Hespanha....	96	96	96	97	93	92	92	93	95	92	91	92	90	87
" Mad. Zaragoza....	132	134	133	133	137	130	131,50	136	132	-	-	-	-	-
" Andaluzes....	141	-	145	150	150	144	141	-	142	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real....	137	136	135	132,50	133	138	132,50	133	133	130	129	130	130	128
" C. Beira Alta....	-	76,50	76	76	76,50	-	76	76	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres....	132,50	137,50	134	134	-	134	133	131,25	131,50	131,25	134	131	125	-
" N. Hesp. (1.ª hyp.)....	235	235	-	233	234	232	230	-	230,50	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez....	27,42	27	27	-	27	27	26,75	26,75	26,75	26,87	26,87	26,87	26,75	-
Obrig. Atravez Africa....	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	-	-
Amsterdam: Atravez Africa....	67	67	67	66,25	66,25	66,50	66,19	66,19	65,75	65,75	66,12	66,12	-	-
Bruxellas: Atravez Africa....	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						
		1895			1894			Totaes			Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1895	1894	Réis	1895	1894	Réis	
COMPANHIA REAL	de a Antiga rede 8 14 e nova não 15 21	690	Réis 66.231.000	95.986	690	Réis 61.774.070	89.527	Réis 2.397.133.000	Réis 2.229.755.422	Réis 167.377.878	-	-	-	
	garantida.	-	" 65.658.000	95.156	"	" 61.774.070	89.527	" 2.462.791.000	" 2.291.529.192	" 171.261.808	-	-	-	
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Nova rede 8 14 garantida.	380	7.184.000	48.905	380	6.803.930	17.905	274.863.000	260.725.153	14.137.847	-	-	-	
		15 21	" 7.092.000	48.663	"	" 6.803.930	17.905	281.955.000	267.529.083	14.425.947	-	-	-	
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Sul e Sueste...	-	475	-	-	475	-	-	-	-	-	-	-	-	
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Minho e Douro	18 24 Junho 25 1 Julio 2 8 "	353	26.521.369	75.431	353	25.158.886	71.271	439.349.314	423.854.528	15.494.786	-	-	-	
		"	17.444.389	49.417	"	15.398.089	43.620	456.793.703	439.252.617	17.341.086	-	-	-	
			22.116.692	62.653	"	18.301.847	51.846	478.910.395	457.554.464	21.355.931	-	-	-	
Beira Alta....	17 23 Setemb 24 30 "	253	10.345.696	40.892	253	6.829.094	26.992	243.648.043	194.939.243	18.708.800	-	-	-	
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu)....	27 2 Setemb 3 9 "	105	1.694.821	16.141	105	1.588.370	15.127	44.913.115	38.747.504	3.165.611	-	-	-	
		" 1.539.388	14.851	"	4.309.964	12.475	43.472.503	40.057.468	3.415.035	-	-	-	-	
		10 16 "	1.769.019	16.847	"	1.564.937	14.904	45.241.522	44.622.405	3.619.417	-	-	-	
		20 26 Agosto	34	1.794.995	52.793	34	1.474.830	43.377	56.431.480	43.462.377	2.968.803	-	-	-
Guimarães....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Norte de Hespa- nhia														

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 igual 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 distinto engenheiro nosso collaborador sr. Vasconcellos Porto, antigo chefe de construcção, e confirmado no logar de sub-chefe do mesmo serviço o sr. Lobo d'Avila, que desde mutos annos exerceia aquelle logar.

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-Biblioteca. — Parece, pelo que dizem collegas, que o ascensor Municipio-Biblioteca 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 approximará 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 démos no principio do anno passado, e anteriormente em 1891.

O que nos põe em dificuldade é o nome que a bella obra do nosso querido amigo deve ter. Nós, que baptisámos o primitivo projecto com o nome «Municipio-Biblioteca», 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 prazo 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 Sevilla, 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 aproximadamente 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-Sebastin e Usson, Smarnes, Voûte.

Na sessão da comissão mixta do metropolitano que se efectuou recentemente em Paris, o governo francês 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 sistema 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 elles figuram a de Moscow-Kursk, a de Cronburgo, e a do Baltico.

Durante o corrente anno continuou o governo russo no seu propósito, 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 tesouro russo e que, sempre que encontra n'isso conveniencia, o governo cede a companhias a exploração de linhas que lhe pertencem.

ESTADOS UNIDOS

Foi construído 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 cavalos 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 e 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 Depositos em 31 de dezembro de 1893.....	750:000\$000
Dinheiro recebido das diferentes estações da linha	
" " de receitas fóra do tráfego....	3.154:611\$772
" " de devedores por transportes.	8:993\$883
" " em conta corrente.....	138:674\$056
" " de diversos por serviços combinados.....	60:626\$568
" " por conta das Caixas de Socorros e Reformas do pessoal da Companhia	177:006\$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'água, manobras de machinas, aluguer de diverso material e avarias no material circulante.	3:066\$234
" " de devedores em conta corrente.....	86:879\$405
" " de diversas proveniencias.....	48:578\$962
	<hr/>
	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
" " às Caixas de Socorros 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\$400
" " 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 Depositos	150:000\$000
	<hr/>
	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
Comissões diversas.....	1:401\$445
Troca de titulos por nominativos	4\$200
Venda de remessas abandonadas	2:128\$835
	<hr/>
	8:993\$883

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

John Hall Junior & C.º.....	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
	<hr/>
	60:626\$568

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

Caixa de Socorros:	
Descontos feitos ao pessoal para viveres, fianças, multas, adeantamentos e bilhetes de assinatura	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 Wagons Leitos	8:868\$620
Glyn Mills Currie & C.º	6\$445
Caixa de Socorros—juros	426\$320
Banco Lisboa e Açores, conta do deposito, juros.....	194\$490
Ministério 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 à 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
Depositos 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 estranhos	861\$750
Trabalhos de construção por conta de estranhos	823\$545
Trabalhos feitos nas officinas por conta de estranhos	626\$461
Gaz consumido em Lisboa P. por conta do Commando Geral da Guarda Fiscal	28\$140
Devolução do Serviço de Trafego do sobrante 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 Gerais:	
Exploração	80:506\$113
Contabilidade Geral	13:418\$190
Fiscalização e Estatística	12:817\$710
Saude	51:076\$400
Movimento	2:825\$000
Trafego	320:501\$258
Via e Obras	16:706\$200
Tracção	235:613\$450
<i>Ca transportar</i>	313:075\$889
	<hr/>
	1.046:630\$210

Ca transportar

	<i>Transporte</i>	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\$606
" 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

(Continua.)

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. 45¹⁸/₉, ¹⁷/₆ e de novo Lb. 46 a dinheiro; Lb. 46⁶/₃ e ⁷/₆ a 3 meses. Mais 400 toneladas foram vendidas à tarde a Lb. 46 e Lb. 45¹⁸/₉ a dinheiro e prazos curtos; Lb. 46⁶/₃ a 3 meses, fechando a Lb. 45¹⁸/₉ a dinheiro; Lb. 46⁶/₃ a 3 meses. Preço de liquidação Lb. 46.

Estanho. — Recuou ²/₆ por tonelada, venderam-se esta manhã umas 150 toneladas a Lb. 65⁷/₆, ¹⁰/₆ e ¹²/₆ a dinheiro; Lb. 65¹⁷/₆, ¹⁸/₉ e Lb. 66 a 3 meses. De tarde mais 40 toneladas a Lb. 65¹¹/₃ a dinheiro; Lb. 65¹²/₆ para novembro; Lb. 66 a 3 meses, sendo estes os preços ao fechar. Preço de liquidação Lb. 65¹²/₆.

Ferro. — Cotações: Scotch ¹⁷/₃; Middlesbro' ³⁸/₇; Hematite ¹⁸/₅ por tonelada a dinheiro.

Prata. — ¹/₁₆ mais baixo, a 30¹³/₁₆ d. por oz. Standard; 33¹/₄ d. por oz. fino.

Mercurio. — Importadores, Lb. 7⁷/₆; segunda mão Lb. 7⁶/₆ por frasco.

Chumbo. — Lb. 11⁸/₉ por tonelada.

Zincos. — Lb. 15⁵/₆ 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 Apolonia) e Sant'Anna.

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

Os preços dos bilhetes de *ida e volta* de Lisboa (Santa Apolonia), 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 horário só fazem serviço entre Lisboa (Rocio) e Queluz, passarão a fazer o entre Lisboa (Rocio) e Cintra com as seguintes marchas:

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

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

Comboios entre Porto e Espinho

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

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

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

ARREMATAÇÕES

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 edifício da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias úteis, 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 mês 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 edifício da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias úteis, desde as dez horas da manhã até às 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 úteis, 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 (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias úteis, 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 (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias úteis 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 (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias úteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 25 de outubro de 1895.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

Antwerpia.—A. Manceau.

Antwerpia.—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.

Berlim.—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.

Bremen.—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.

Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—Casa de comissões.

Covilhã.—Cesar d'Oliveira—Agente comercial da companhia real dos caminhos de ferro—Comissões, consignações e conta propria.

Hamburg.—Augusto Blumenthal.

Hamburg.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbreucke.

Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.

Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras comissões)—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 Féreal.—Agente comercial 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 Príncipe junto à Estação Central.—Établissement de premier ordre—tout de luxe et confort—200 chambres et salons.

LISBOA **Bragança Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.^{er} ordre—Propri. Victor Sassetti

LISBOA **Hotel Durand**—Rua das Flores, 74—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.^{er} ordre—au centre de la ville—Propri. M. Estrade, 16, rua do Carmo.

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

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

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

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

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

CASCAES **Hotel Bragance**—Appartements pour famille.—Vue esplendide sur la mer. Service de 1.^{er} 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 acomodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500.—Reducción de preços para caixeiros viajantes.

TORRES VEDRAS **Hotel Natividade**—Largo de D. Carlos, 1 e R. Paiva d'Andrade, 3—No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro—Excellent quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano.—Carreiras a 100 réis, para os Cucos—Diaria de 800 a 1\$200 réis.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

NICE **Riviera-Palace-Hotel**—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchester—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.^{er} 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.^{er} 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.

Neste magnifico hotel reunem as principaes familias que frequentam aquellas thermas, ali encontram comodidade e aceio, mesa abundante e igual para todos, e de dieta para quem faz tratamento.

Quartos espacosos 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.

Situacao explendida, em frente do passeio, e estabelecimento balnear thermal.

Prevenção.—Este hotel não grafica cocheiros nem bagageiros, e por este motivo elles desviam hóspedes para outros hoteis, sob qualquer pretexto; acudir-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, arrozaes, 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 comodo aquella em que a vida é mais barata.—Ha magnificos hoteis ao preço diario de 18000 réis e 18200 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. António Fernandes.



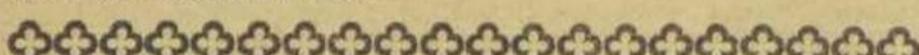
FABRICA
DE
H. SCHALCK, SUCCESSORES

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 máquina, 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 caroço. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boîtes e frascos em todas as cores e tamanhos.



DYNAMITE GOMMA

1\$100 réis o kilo

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

Aguas Chloretadas

DA
AMIEIRA

O successivo augmento no consumo d'estas aguas atestam 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, inflammaciones de quaisquer orgãos, utero, ovario, intestinos laucorrhreas, anemia e chlorose.

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

Preços:—Dynamite n.^o 1, cada kilogramma 1\$000 réis

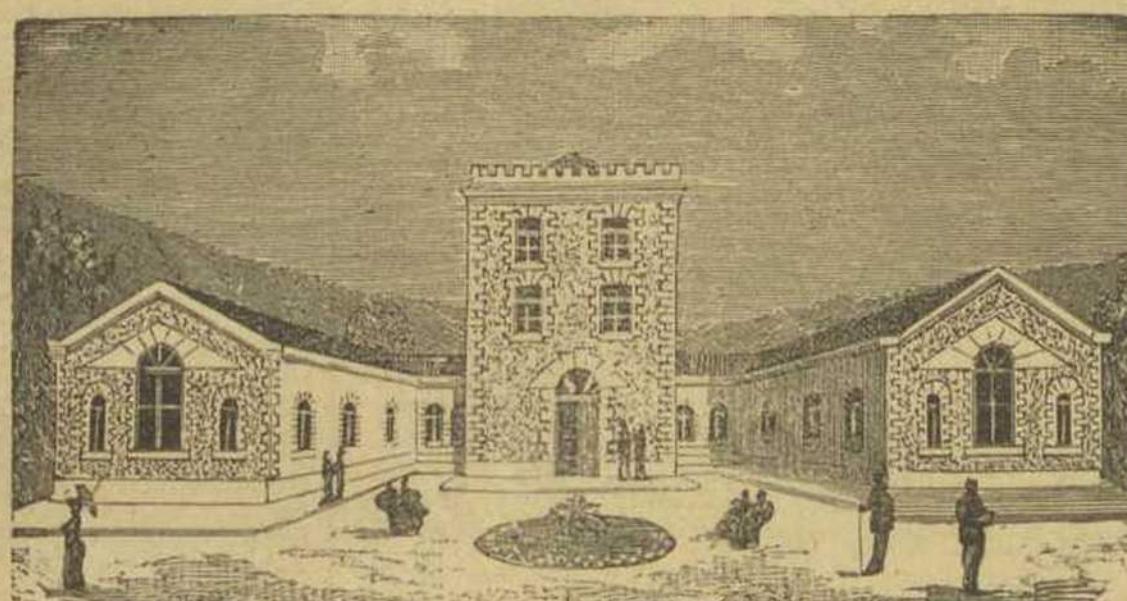
..... 3, 540 »
Capsulas, a caixa de 100: D. 540 réis — T. 800 réis — Q. 950 réis.

Mecha ou rasilho, preços conforme a qualidade.

Fabrica na Trafaria

CALDAS DA FELGUEIRA

CANNAS DE SENHORIM
Beira Alta



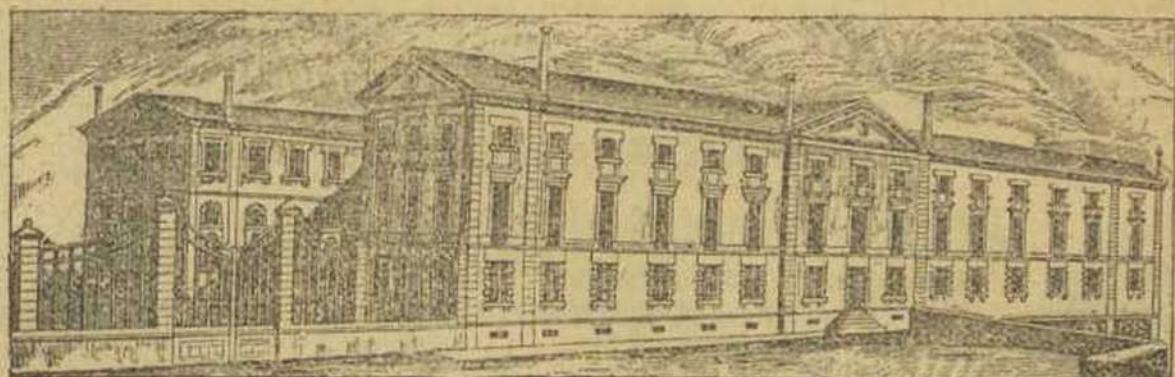
Grande Hotel Club

Desde 1.700 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.

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



 **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 OFICIAL
dos
CAMINHOS DE FERRO DE PORTUGAL
COM
ITINERARIOS
PARA AS
Linhos estrangeiras

UNICA publicação auctorizada pelas DIRECCÕES

Proprietarios: fundador
José Duarte do Amaral & L. Mendonça e Costa
director.

PREÇO 50 RÉIS

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

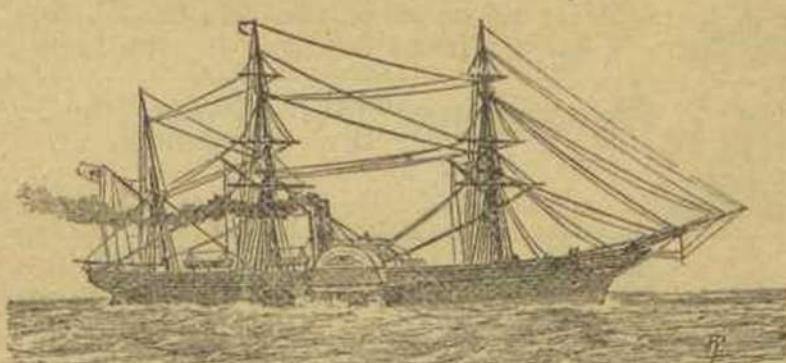


SAIRÁ no dia 16 de novembro, ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio.

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

Há a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados portuguezes.

AGENTES

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

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

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

Lisboa-R. Porto	Porto Lisboa-R.	Lisboa-R. Fig.-	Fig.- Lisboa-R.	C. Sodré-Caso.	Caso.-C. Sodré	Abrantes-Guard	Guard-Abrantes	P.-Novo Setub.	Setub.- P. Novo
Part. 8-30 t.	Cheg. 7-10 m.	Part. 2-45 t.	Cheg. 4-0 m.	Part. 5-20 m.	Cheg. 6-30 m.	Part. 12-55 m.	Cheg. 8-55 m.	Part. 3-15 t.	Cheg. 4-50 m.
9-45 t.	10-40 m.	8-15 t.	6-45 m.	6-15 t.	2-37 m.	12-35 m.	8-55 m.	—	5-16 m.
Lisboa-R. Pamp.	Pamp. Lisboa-R.	12-0 t.	2-37 m.	12-35 m.	8-55 m.	12-0 t.	1-6 t.	3-42 t.	—
4. ^{as} e sub.	2. ^{as} e 6. ^{as}	11-45 t.	5-50 m.	6-40 m.	12-25 t.	4-40 t.	5-30 t.	4-50 m.	—
11-45 t.	5-50 m.	6-40 m.	12-25 t.	6-15 t.	2-37 m.	6-45 t.	7-51 t.	5-15 t.	12-40 m.
Lisb.-C.S. Porto	Porto Lisb.-C.S.	Figueira-Alfar.	Alfar.-Figueira.	10-30 t.	11-35 t.	8-40 t.	9-44 t.	Fig.-V. Form.	V. Form.-Fig. ^a
7-30 m.	9-10 t.	5-0 m.	5-41 m.	5-55 m.	6-37 m.	Só à semana	11-30 t.	5-30 m.	3-30 t.
11-10 m.	3-15 t.	5-0 m.	5-41 m.	11-00 m.	12-12 t.	12-25 t.	1-8 t.	9-15 m.	8-00 t.
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	2-35 t.	3-17 t.	3-30 t.	4-13 t.	Aos dom.	—	Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira.
4-0 m.	6-25 m.	4-15 t.	6-30 t.	6-50 t.	7-45 t.	e sант.	1-30 t.	3-10 t.	10-54 m.
11-10 m.	3-15 t.	5-0 m.	5-41 m.	7-32 t.	7-45 t.	2-37 t.	—	12-40 t.	12-40 t.
Espinho P.-rto	Porto-E-pinho	Fig.-Amieira	Amieira-Fig.	0. Sodré-P. Arc.	P. Arc. C. Sodré	Pamp.-V. Form.	V. Form. Pamp.	Fig.-V. Form.	V. Form.-Fig. ^a
4-25 t.	5-15 t.	12-55 m.	2-15 m.	6-0 m.	6-34 m.	6-0 m.	7-33 m.	5-30 m.	3-30 t.
10-45 t.	11-30 t.	2-6 m.	2-37 m.	8-0 m.	8-35 m.	6-30 t.	8-18 m.	9-15 m.	8-00 t.
Lisboa-R.-V.Alc.	V.Alc.-Lisboa-R.	Lisboa-R. Cintra	Cintra Lisboa-R.	10-0 m.	10-34 m.	11-5 t.	11-38 m.	Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira.
7-30 t.	5-15 m.	8-45 t.	6-0 m.	11-20 m.	12-22 t.	9-0 m.	10-0 m.	3-10 t.	10-54 m.
Lisb.R.S.-V.Alc.	V.Alc.-Lisb.-C.S.	4-50 t.	5-51 t.	10-55 m.	11-57 m.	1-0 t.	1-84 t.	12-25 t.	12-40 t.
2. ^{as} 4. ^{as} e 6. ^{as}	9. ^{as} 5. ^{as} e sub.	6-15 t.	7-30 t.	5-30 t.	6-49 t.	4-15 t.	4-49 t.	7-33 m.	8-18 m.
7-30 m.	8-0 t.	9-30 m.	9-45 t.	8-55 t.	9-45 m.	6-15 t.	6-49 t.	9-47 t.	10-25 m.
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	8-45 t.	9-48 t.	6-45 t.	7-46 t.	Excepto aos sub.	9-15 t.	7-10 m.	7-10 m.
7-30 t.	6-30 m.	7-0 t.	6-0 m.	10-30 t.	11-35 m.	10-15 t.	10-15 t.	10-20 m.	10-20 m.
Lisboa S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	10-30 t.	11-35 m.	—	—	Só aos sub.	—	12-50 m.	12-50 m.
7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	9-45 t.	12-0 m.	1-5 m.	—	—	4-10 m.	6-56 m.
Lisb.-R. S. Sant.	Sant. Lisb.-C.S.	Domingos e dias santificados	1-30 t.	2-32 t.	8-0 t.	1-30 t.	2-32 t.	4-10 t.	4-10 t.
2-0 t.	4-35 t.	6-45 m.	9-20 m.	4-30 t.	7-05 t.	12-30 t.	3-05 t.	5-10 m.	5-10 m.
Lisb.-G.S. Entr.	Entr. Lisb.-C.S.	Lisb.-R. Queluz	Queluz Lisb.-R.	12-30 t.	1-02 t.	2-0 t.	2-32 t.	6-25 t.	7-51 t.
4-0 m.	10-55 m.	12-30 t.	12-30 t.	4-30 t.	5-02 t.	6-30 t.	7-04 t.	8-45 m.	9-33 t.
11-00 m.	12-0 t.	5-50 t.	9-45 t.	12-0 t.	5-02 t.	7-04 t.	12-0 t.	8-30 t.	9-33 t.
Coimbra-Figueira	Figueira-Coimb.	Lisb.-R. Cascaes	Cascaes Lisb.-R.	12-30 t.	8-0 m.	7-15 m.	8-29 m.	12-0 t.	12-43 t.
7-25 m.	9-7 m.	11-5 m.	12-48 t.	4-30 t.	6-9 t.	9-0 t.	10-39 t.	12-18 t.	12-18 t.
4-30 t.	6-9 t.	9-0 t.	10-39 t.	12-0 t.	2-44 t.	3-0 t.	3-44 t.	1-30 t.	3-44 t.

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, pelo Canal de Suez, vapor alemão, **Bundesrat**. Sahira a 15 de novembro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



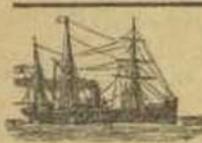
Algarve, vapor portuguez, **Gomes IV**. Sahira a 16 de novembro.
Agentes, Alberto R. Centeno & C.^a, Largo dos Torneiros, n.^o 5.



Antuerpia e **Hamburgo**, vap. alem., **Guanya**. Sahira a 6 de novembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



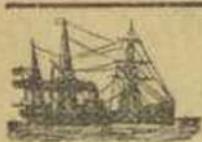
Bahia, **Rio e Santos**, vapor alem., **Tijuca**. Sahira a 13 de novembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Barcelona, **Cette e Marsehla**, vap. franc., **Saint-André**. Sahira a 4 de novembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Barcelona, **Cette e Marsehla**, vap. franc., **Saint-Mathieu**. Sahira a 13 de novembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



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



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



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



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



Hamburg, vapor alemão, **Argentina**. Sahira a 6 de novembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Hamburg, vapor alemão, **General**. Sahira a 20 de novembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



Rio de Janeiro e **portos do Pacifico**, vap. inglez, **Iberia**. Sahira 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**. Sahira 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**. Sahira a 4 de novemb. Royal Mail. Knowles Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 34, 1.^o



Valencia, **Barcelona**, **Cette e Marsehla**, **Iha**, vap. franc., **Saint-Paul**. Sahira 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) bolacha, 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, óleo 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 pelles verdes e seccas, esparto em bruto, estopa, feno prensado, folha de Flandres, fructas verdes e secas, 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, berras de ló, chumbo em barra ou lingotes, enxofre e flor d'enxofre, melaço em barris, trapo sujo.

§ 1.^o — Preços por tonelada e kilometro**Não comprehendidas as despezas accessorias de 400 réis por tonelada**

		4. ^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 compreendidas as despezas accessórias de 400 réis por tonelada

De Guarda - Transito ás Estações da frente ou vice-versa	Pampilhosa Transito		Montemór		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 saccos 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 compreendidas as despezas accessórias de 400 réis por tonelada

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

§ 4.^o — Preços directos por tonelada

Comprehendidas as despezas accessórias

ARROZ EM SACCAS

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

CONDIÇÕES GERAES

- I — Esta tarifa só é applicável a expedições de peso mínimo de 100 kilogrammas ou pagando como tal.
 - II — A expedição cujo trajecto seja inferior a 75 quilometros, disfrutará, pagando por este mínimo 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 especiais directos por wagons completos, incluidos nos §§ 2.^o, 3.^o e 4.^o d'esta tarifa, entender-se-ha o mínimo 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 efectuados 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 for contrário 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.