

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers — 1894

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



Anvers — 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

O nosso brinde

Chamamos muito especialmente a atenção dos leitores para o artigo da pag. 133 sobre este assumpto.

SUMMARIO

	Pag.
Systemas de carril para tremvias	122
A nossa carta da Belgica, por A. Urban	133
Tarifas de transporte	139
Congresso internacional de caminhos de ferro, por A. Luciano	131
Sello nos bilhetes de passageiros	131
O nosso brinde	132
As quarentenas	133
Notas de viagem — XVIII — O canal Caledoniano — Da Escocia à Irlanda	133
O viaducto do ascensor Municipio-Bibliotheca	134
Os passaportes	135
O gaz Carmier	135
O caminho de ferro de Quellimane	135
As espizas de Salamanca	136
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	136 e 137
Aguas da Felgueira	138
Cotações e vapores	138
Publicações recebidas	138
Linhas portuguezas. — Linha de Cascaes — Sud-Express — Pessoal da Companhia Real — Algarve — A entrada na gare do Rocio	138
Linhas hespanholas. — Linares a Peñarroya — Durango a Zumarraga — Linha de Canfranc — Linha do Meridiano — Tremvias de Madrid — Madrid a Zaragoza e Alicante — Caminho de ferro de Langreo — Bejar a Salamanca — Andaluzes — A nova linha de Infesto	138
Linhas estrangeiras. — França — Alemanha — Russia — Congo	139
Arrematações	141
Casas recommendadas	141
Agenda do viajante	142 e 143
Annuncios	144
Horario em 1 de maio de 1896	144
Vapores a sahir do porto de Lisboa	144

Systemas de carril para tremvias

O enorme desenvolvimento das linhas ferreas americanas, tremvias, em geral, e a sua importancia como meio de transporte urbano economico, torna decerto interessante conhecer qual a forma de assentamento e principalmente quaes os perfis de carris actualmente mais usados para aquelle fim, e as vantagens que elles apresentam sobre os outros systemas mais antigos.



Fig. I

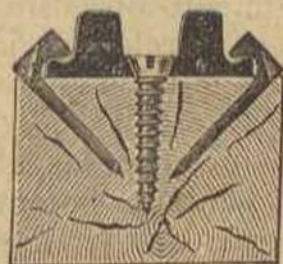


Fig. II

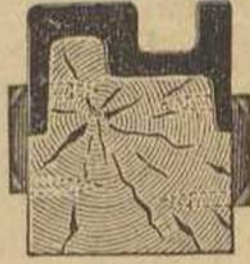


Fig. III

Ha cerca de 40 annos, quando se construíram as primeiras linhas de tremvias, empregava-se quasi exclusivamente carris chatos, assentes sobre longarinas

de madeira (fig. I, II, III e IV), aos quaes succederam, alguns annos depois, os perfis (fig. V e VI) com espigões de ferro.

Nenhum dos referidos systemas satisfiz por completo, devido principalmente a não ser possivel uma ligação sufficientemente solida dos carris ás longarinas de madeira, e ainda menos de carril a carril, do que resultava mal se evitar mesmo de principio os solavancos que, depois de curto uso e quando as referidas ligações começavam dando de si, fatalmente se davam, e com elles cessava a rodagem regular, oscillavam as carruagens, afastavam-se os carris, que soffriam grande uso nas extremidades, e o material circulante ressentia-se enormemente do trabalho rude a que, em consequencia, ficava sujeito.

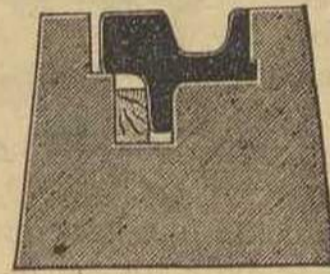


Fig. V



Fig. IV

Nos systemas de carris acima indicados, a pressão exercida pelas carruagens em circulação actuava principalmente sobre o lado interno dos carris, do que resultava elles inclinarem-se para o centro da linha, darem de si as travessas e longarinas e alargar-se a via, que assim, em pouco tempo se tornava impropria para uma exploração regular.

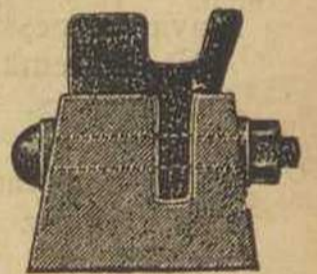


Fig. VI

Proximo ao anno 1870 appareceram novos perfis de carris, systemas Demerbe (fig. VII) e Ferral (fig. VIII), que vieram remover, até certo ponto, o inconveniente apontado da imperfeita ligação de carril a carril, e que

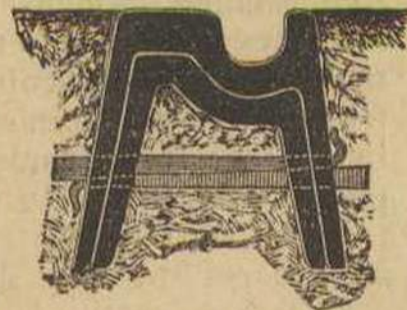


Fig. VII

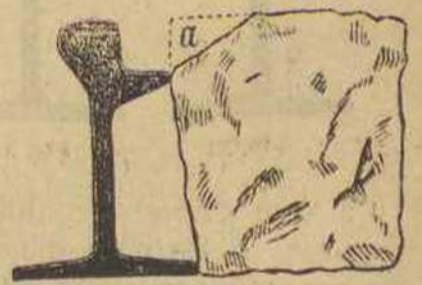


Fig. VIII

dispensaram o emprego das longarinas de madeira e dos espigões de ferro; porém, com o emprego dos referidos systemas ainda se não obteve uma ligação perfeita, e, depois d'algum tempo d'uso, continuavam dando de si as extremidades dos carris e tornavam-se bem sensiveis os saltos d'ahi resultantes.

E' verdade que o systema Ferral apresenta, n'este particular, vantagens sobre o systema Demerbe; porém, ha n'aquelle o grande inconveniente dos carris não terem ranhura fechada e ser uma das paredes d'ella formada pelas pedras da calçada (fig. VIII em a.)

As carroças e carruagens usuas, que geralmente se aproveitam dos carris assentes nas ruas, depressa quebravam a aresta das pedras em *a*, e, em pouco tempo, faziam um sulco na calçada junto aos carris.

Os inconvenientes apontados impediram o desenvolvimento do emprego d'aquelles systemas.

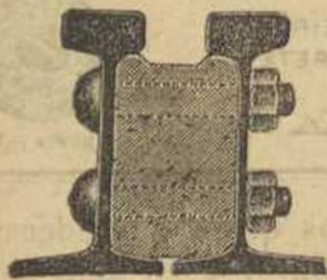


Fig. IX

Alguns annos mais tarde realizaram-se novos progressos no assentamento das linhas ferreas urbanas, com a introduccão dos carris systema *Haarmann* (fig. ix e x) e para trafego ligeiro eram elles bastante adequados; para o trafego de carruagens-tremvias pesados provou-se, porém, não

offerecerem os carris de 12-16 kilog., por metro corrente, ali empregados, resistencia sufficiente, e como a carga era toda supportada só por um d'elles, sobrevivham a breve trecho quasi os mesmos inconvenientes apresentados pelos carris assentes sobre longarinas de madeira.

N'estes carris conjugados e ligados entre si por meio de parafuzos e calços de ferro, aquelle sobre o qual não rodavam os carros, servia quasi exclusivamente para formar a ranhura, visto que, como verdadeiro auxiliar do outro, só podia ser aproveitado enquanto não davam de si os parafuzos empregados na conjugação, inconveniente que necessariamente se dava com o uso; em seguida, os calços de ferro fundido quebravam-se, um dos carris afundava-se, ao passo que o outro subia na calçada, e a linha ficava em pessimas condições.

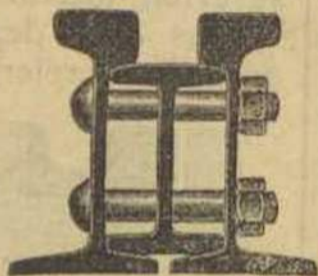


Fig. X

No systema (fig. x) procurou-se remediar taes inconvenientes, substituindo o calço de ferro fundido por uma peça laminada em forma de **I**, collocada entre os dois carris; porém, nem assim se obteve o remedio efficaz desejado, que só poderia ser alcançado, augmentando o peso e consequentemente a resistencia dos carris; tal reforçamento da via tornava-se no entanto pouco recommendavel pelo augmento de dispendio em material, que occasionava.



Fig. XI

Fig. XII

Em 1879 conseguiu-se, finalmente, na Allemanha, laminar um carril *Vignole* com ranhura. Alguns annos antes tinha-se feito tentativas, no mesmo sentido, tanto em França como em Inglaterra, produzindo-se primeiro um carril (fig. xi), a que depois se dobrava a projecção lateral até se obter a forma indicada na fig. xii; porém, estas duas operações aggravavam muito o custo do carril.

E' á *Sociedade Anonyma «Phoenix»*, de Laar, proximo a Ruhrort, Allemanha, a quem cabe a gloria de ter obtido, em 1879, a laminagem directa de carris com ranhura fechada, e em pouco tempo apresentou ella os carris perfeitos indicados nas fig. xiii, xiv e xv.



Fig. XIII



Fig. XIV

As vantagens d'estes perfis consistem principalmente em poder-se obter uma *éclissagem* mais ou menos forte e uma ranhura mais ou menos profunda e larga, segundo as conveniencias do serviço.

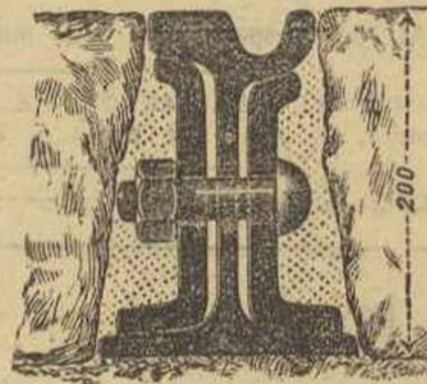


Fig. XV

A contar do anno de 1883, supplantaram os carris com ranhura, systema *«Phoenix»*, em pouco tempo, todos os dos outros systemas, a ponto de ter aquella Sociedade fornecido, até fins de 1895, para quasi todos os paizes do mundo, mais de 4.900 kilometros de via, dos 66 diferentes perfis que ella lamina com alturas variando entre 90 e 250^{mm}, e peso de 18,5 a 55 kilog. por metro.

Com a adopção da tracção a vapor, e principalmente da tracção electrica nos tremvias, ainda mais se salientaram as vantagens apresentadas pelos mais fortes dos referidos perfis.

O trafego n'uma linha ferrea, convenientemente construida, deve fazer-se sem choques nem oscillações, e este resultado é incompativel com os systemas antigos de carris e fixação de via.

Haverá choques mais ou menos, enquanto a sua possibilidade não fôr removida, e apenas se obtem este verdadeiro *desideratum* empregando a ligação de carril a carril, indicada nas fig. xvi e xvii.

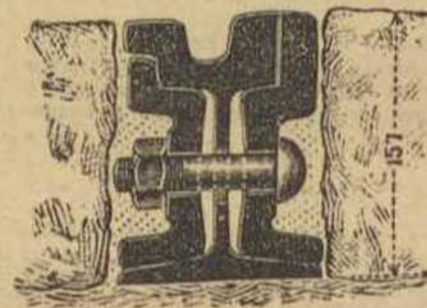


Fig. XVI

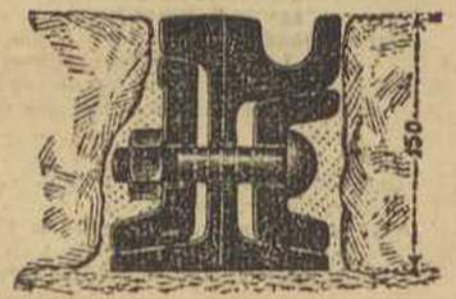


Fig. XVII

No primeiro d'estes perfis, corta-se da superficie de rodagem da extremidade de cada carril o preciso para que a elle se adapte uma tala com reintrancia igual á metade da referida superficie de rodagem, que se cortou. Em geral, são fabricadas estas talas com 550^{mm} de comprimento, e, n'este caso, terá de ser cortada metade da superficie de rodagem do carril n'uma extensão de 275^{mm}, a contar de cada uma das suas extremidades.

No perfil (fig. xvii) tira-se tambem, no mesmo comprimento, e de cada extremidade do carril, um bocado interessando metade da superficie de rodagem, da alma e da base do carril, e a elle se adapta um pedaço de carril, exactamente correspondente ao que se cortou, e que abraça por igual os dois topos de carril a ligar. A *éclissagem* é feita em seguida pela forma habitual.

Em ambos os casos ficam as rodas sempre em contacto com os carris evitando-se assim os choques, com um pequeno augmento do custo da linha.

Dos dois systemas referidos já a mencionada fabrica forneceu, nos dois ultimos annos, cerca de 400 kilometros de via.

O publico e as empresas exploradoras das linhas americanas bem depressa notam a vantagem d'aquelles systemas de ligação de carris, o que leva o primeiro a reclamar-os e as segundas a adoptal-os, evitando assim o incommodo aos passageiros, e o uso exaggerado do material circulante e fixo, causados pelos choques.

Os carris com ranhura, dos variados perfis fabricados pela *Phoenix*, tem ainda sobre todos os outros as vantagens de: simplicidade, solidez, prompto e facil assentamento, e diminuto custo.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 27 de abril de 1896.

Os viajantes que confiavam as suas pessoas a mr. Vandenneboom, nosso ministro dos caminhos de ferro, podem estar descansados pelo bem estar da sua alma. Uma circular recente dá, enfim, instrucções sobre a maneira de proteger os cidadãos contra todas as consequencias perigosas d'um choque ou d'um descarrilamento.

Eis como se exprime o ministro:

«Acontece frequentemente que depois d'um desastre os funcionarios, que se acham nos proprios locais, se preocupam em primeiro lugar em obter um medico para tratar d'um ferido em perigo de morte, e pouco se lembram de prevenir os membros do clero que poderiam ministrar aos feridos os ultimos sacramentos da Santa Madre Igreja.»

«Para o futuro os srs. chefes de estação, chefes de secção, e chefes de officinas prevenirão simultaneamente os medicos e os padres. Por esta razão, as moradas dos padres e vigarios estarão affixadas nos escriptorios d'estes funcionarios. Se nas proximidades das estações e officinas houver um convento, é preferivel dirigir-se ao superior d'este convento, porque poderá mais facilmente acudir do que os padres e vigarios, quando estejam retidos por um dever do seu sacerdocio.»

Estas medidas, por mais excellentes que sejam, parecem-me incompletas. Não peço, naturalmente, que se previnam rabbinos, pastores e padres de cultos dissidentes; toda a gente sabe que o catholicismo é, apesar do que dizem os descrentes, a unica religião official da Belgica.

Mas não se poderia, pelo menos, ter em cada estação um tabellião encarregado de receber os testamentos? Não se deveria affixar em cada compartimento a tarifa dos enterros e officios?

As excursões em caminhos de ferro tornar-se-hiam assim absolutamente risonhas, e os *touristes* poderiam cantar:

Ah! qu'il est beau de parcourir le monde!
Ah! qu'il est doux de voyager!

*

A Belgica tem 2,8 estações de correios por 100 kilometros quadrados e 1,3 por dez mil habitantes.

Menos que a Allemanha, que tem 5,6 e 6,1; a Austria, 2,8 e 2,2; a Dinamarca, 2,1 e 3,7; a Grã-Bretanha, 6,3 e 5,2; a Hollanda, 3,9 e 2,7; Portugal, 4,1 e 8,4, etc,

Em troca, para as caixas de correio, occupa melhor lugar.

Tem 23,6 por 100 kilometros quadrados e 10,9 por dez mil habitantes. Quasi no principio da lista.

São cousas sempre tão agradaveis como uteis de saber.

*

A *Southampton Trade's Company* propõe estabelecer em breve uma carreira regular de navegação entre Ostende e Londres. Encomendou, por isso, tres paquetes aos estaleiros de Clyde.

*

Teve lugar, em 10 de abril, em Bruxellas, uma conferencia de funcionarios dos caminhos de ferro allemaes, austriacos, russos e belgas, tendo por fim regular os ultimos detalhes da organização do novo com-

boio de luxo Ostende-St.Petersburgo, uma vez por semana entre estas duas cidades, via Colonia e Berlim.

Os membros d'esta conferencia internacional visitaram em 11 de abril os portos de Antuerpia e Ostende. A excursão começou por Antuerpia; embarcaram n'um dos novos vapores do serviço Ostende-Dover e passaram a Ostende por Flissingen.

*

O *Albertville*, esse novo vapor destinado á companhia belga maritima do Congo, foi lançado á agua em Middlesburgo no dia 16 de abril, pelos srs. Raylton, Dixon & C.^{te} Tem 365 pés de comprimento e as machinas são construidas pelos srs. Thos, Richardson & Sons L.^{tes}, de Slartlepool. A operação do lançamento, que correu bem, foi presidida por Mr. W. Bond, da *African Steamship Company*; M.^{me} Bond foi a madrinha do novo vapor.

O *Albertville* é construido pelo mesmo modelo que o *Leopoldville*, mas as dimensões são maiores e a velocidade mais consideravel.

Foi construido para receber 110 passageiros de 1.^a classe e 60 de 2.^a classe, e fará essencialmente o serviço da costa oeste da Africa.

*

Não sei se os meus collegas portuguezes sabem que o congresso internacional da imprensa se reunirá em Buda-Pesth em 13, 14 e 15 de junho. Os jornalistas estrangeiros que tenham assistido á cerimonia da coroação virão pela Hungria para visitar a Exposição millennaria, e tomar parte no seu congresso.

A. Urban.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Bilhetes de assignatura. — Os novos preços para assignaturas entre Lisboa e Bemfica vão ser tornados extensivos até o apeadeiro da Buraca, por onde se servem na sua maior parte os habitantes de Bemfica.

Serviço de banhos. — Parece que a tarifa de bilhetes de ida e volta, serviço de verão, começará este anno a vigorar desde 1 de junho nas linhas da Companhia Real.

Os preços e condições são eguaes ao serviço do anno passado.

— Tambem começam em breve os serviços de banhos procedentes das linhas hespanholas para o nosso paiz.

Para as procedencias da linha de Madrid Caceres, os bilhetes de 1.^a são por preços mais reduzidos que os do anno passado.

Bilhetes de ida e volta. — A administração das linhas do Minho e Douro resolveu crear bilhetes de ida e volta por preços muito reduzidos, do Porto para as principais estações do Minho, validos aos domingos e dias santificados nos mezes de maio a outubro.

Os preços d'estes bilhetes são:

Para	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Barcellos.	1\$100	\$700	\$500
Vianna	1\$500	1\$200	\$800
Ancora	1\$800	1\$400	\$900
Caminha	2\$000	1\$500	1\$000
Valença	2\$500	2\$000	1\$400
Braga	1\$200	\$800	\$600

Os bilhetes para Ancora, Caminha e Valença são validos para regresso no dia seguinte ao da ida.

Congresso internacional de caminhos de ferro

QUINTA SESSÃO

(Londres — 1895)

Questão decima oitava

Arrendamento da exploração dos caminhos de ferro economicos

Quaes são os paizes, em que o arrendamento tem sido applicado?

Quaes são as condições, em que este systema tem sido adoptado e quaes os resultados uteis auferidos?

RELATOR

Sr. C. DE BURLET, director geral da sociedade nacional belga dos caminhos de ferro vicinaes.

O systema de arrendamento para os caminhos de ferro economicos, apesar de adoptado de modo crescente em certos paizes, segue ainda o seu periodo experimental.

Não são poucos os que o combatem no seu proprio principio fundamental, e effectivamente este systema tem todos os inconvenientes das empreitadas sem as vantagens dos seus casos geraes, em que a base de licitação póde ser determinada numericamente e apenas por uma série de calculos tendentes tão sómente a fixar uma quantia limite.

O primeiro ponto a resolver é o que diz respeito ao material circulante.

Convém, ou não, que o arrendatario forneça o material circulante?

A opinião quasi unanime é affirmativa, e isto define já uma parte do caracter que deve ter o arrendamento.

A empreitada não póde ser uma tarefa. Nem ha homens competentes em numero sufficiente para dirigir explorações levadas á divisão extrema, nem, que os houvesse, a sua avultada remuneração seria compativel com o regimen economico da pequena administração, nem a tarefa teria meios de adquirir o material circulante.

D'ahi a imperiosa necessidade de estabelecer zonas para as linhas a arrendar e entregar a sua exploração a uma unica entidade, a cujo cargo fique uma pequena rede natural ou racionalmente circumscripta.

Quer dizer, as linhas arrendadas devem na sua constituição tender para as linhas concedidas ás grandes companhias, como estas para as linhas administradas por conta propria do Estado, senhor da raiz.

E, com effeito, as concessões das grandes redes não são, por via de regra, mais do que arrendamentos por longuissimo praso.

Além da condição relativa ao fornecimento do material circulante, é preciso estabelecer outras condições geraes que não podem deixar de ser mais ou menos semelhantes em todos os contractos.

A sociedade nacional belga, que possui 33 linhas em exploração, na extensão total de proximamente 700 kilometros, linha alguma explora directamente.

A distribuição d'estas linhas é feita por quinze pequenas sociedades, do seguinte modo: um grupo, maximo, de sete, com a extensão total de 164 kilometros, entregue a uma d'essas sociedades; grupos de tres, a tres; grupos de duas, a seis; uma linha unica, a cinco.

O caderno de encargos dos arrendamentos da sociedade belga póde ser tomado como typo, salva a parte relativa ao fornecimento de material circulante.

Clausulas principaes:

1.º—aluguer da via e de todas as suas dependencias, com excepção de mobilia; fornecimento do material de tracção e de transporte pela sociedade proprietaria;

2.º—duração do arrendamento, por via de regra, 30 annos, com a faculdade reciproca da rescisão ao fim de 15;

3.º—conservação, no sentido mais lato da palavra, a cargo do arrendatario, obrigado, além d'isso, a todos os onus, obrigações e responsabilidades da exploração, resultantes da concessão e dos regulamentos;

4.º—caução, ordinariamente de 2.000 francos por kilometro;

5.º—seguro de edificios e de material circulante contra incendio, a cargo do arrendatario;

6.º—entrega da linha, no fim do praso do arrendamento em bom estado de conservação;

7.º—minimo fixado para o numero de comboios e applicação das tarifas dentro dos limites, reservados ao governo;

8.º—uso exclusivo de bilhetes, senhas de bagagem, cartas de porte, com o carimbo e o visto da sociedade proprietaria;

9.º—direito, salvo e extensissimo, a esta sociedade, de fiscalizar e verificar as receitas da linha.

A sociedade belga faz os seus arrendamentos mediante uma percentagem sobre a receita bruta; é, porém, n'esta parte que reside a grande dificuldade de todo e qualquer contracto de arrendamento.

O proprietario e o explorador não devem ser inimigos, mas associados. Fazer desaparecer o antagonismo, ou pelo menos attenuar-o tanto quanto possivel, *hoc opus, hic labor est*.

D'ahi um grande numero de formulas de um, dois, quatro ou seis termos, todas, porém, classificaveis em tres categorias principaes, a saber:

I—*remuneração por um tanto*, sem verificação das despesas de exploração,

a) em função das receitas brutas;

b) com a base do preço do trem-kilometro;

c) aluguer fixo, guardando o explorador a totalidade das receitas brutas.

II—*remuneração equivalente ás despesas da exploração* ou *régie simples*.

III—*o mesmo, com a resalva de um maximo, e com participação da economia*, se esse maximo não for atingido, ou *régie interessada*;

a) maximo em função das receitas brutas;

b) maximo sobre um preço unitario attribuido ao trem-kilometro.

Para mostrar como esta questão tem sido cuidadosamente estudada, basta attentar nas conclusões do congresso, as quaes, por excepção, se afastam, um pouco, da forma banal do costume:

A—*Paizes em que o arrendamento é applicado aos caminhos de ferro economicos*:

Belgica, em larga escala;

Austria e Hungria, frequentemente;

França, em certos casos, pelas grandes companhias aos pequenos caminhos de ferro, que se inserem nas suas redes, e pelos departamentos, que constroem directamente á sua custa e vão já concedendo a exploração por arrendamento;

Hollanda, Russia, Suissa, Italia, algumas vezes;

Inglaterra, em casos raros.

B)—*Condições e resultados do arrendamento*:

Não é possivel estabelecer regra absoluta e uniforme, variando as condições conforme as circumstancias locais, legislação, situação administrativa, etc., de cada paiz.

O segredo é interessar o proprietario e o explorador no augmento continuo do trafego e das receitas.

Com a resalva feita acima, resulta das informações e da discussão o seguinte:

1.º—convém que o material circulante seja fornecido pelo arrendatario, salvo as excepções justificadas por considerações especiaes e a maneira de tomar conta d'esse material ao expirar do contracto;

2.º—a remuneração unicamente com a base do numero de trens-kilometros parece poder apresentar alguns inconvenientes. Parece util, n'esse caso, fixar um maximo;

3.º—o mesmo cabe dizer quanto ao systema baseado no reembolso das despesas da exploração. Podemos attenuar os inconvenientes, interessando o explorador no producto liquido, por exemplo, garantindo-lhe um premio de economia sobre o maximo das despesas;

4.º—parece dever dar bons resultados a formula que dá ao explorador uma fracção da receita bruta, quer seja adoptado o mesmo coefficiente para a receita—viajantes e receita—mercadorias, ou differentes, quer seja adicionado á formula um termo relativo á especial remuneração por numero de viajante-kilometros, tonelada-kilometros ou trem-kilometro.

(Continúa).

A. Luciano.

Sello nos bilhetes de passageiros

Passou hoje na camara dos pares o projecto de modificação da lei do sello em que se incluye a nova verba de imposto nos bilhetes de passageiros, restringindo-se o sello aos de custo não inferior a 400 réis. Já dissémos o que tinhamos a dizer sobre este assumpto.

Em breve, pois, será um facto consumado este novo imposto que—emfim—não ficou tão cruel e desarrazoado como na primitiva fôra proposto. Do mal o menos.

Resta saber como se cobra este imposto, quem o cobra e como se fiscaliza, ponto que nos fará voltar ao assumpto.

Os passes continuam a ser isentos, a bem da girata publica... e particular.

O nosso brinde

Não nos queremos convencer de que vivemos n'um paiz em que nada (legalmente) se pode fazer e vamos soffrendo desenganos cada dia.

O nosso desejo de dar aos nossos leitores um brinde, a um tempo original, util e valioso, foi mais um d'estes.

Realmente dar a um simples assignante de uma revista scientifica um bilhete para percorrer 3.000 kilometros de vias ferreas, para se alojar durante 15 dias em bons hotéis, para frequentar theatros, entrar em museus, palacios, quintas, transportar-se em carros, visitar o paiz, finalmente, como esta Redacção—e só ella—tinha a faculdade de offerecer, era um facto por demais extraordinario n'um paiz estacionario como o nosso.

A lei não podia permittil-o—não o permite!

Do resultado que teve o nosso requerimento para fazer o sorteio d'esse brinde fala o documento que vamos transcrever:

Ministerio da fazenda — Thesouraria geral — 24 de abril de 1896.

Sr. L. de Mendonça e Costa, director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. — Tenho a honra de comunicar a v. que por despacho de 22 do corrente foi indeferido o requerimento em que v. como director da empresa da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, solicitou auctorisacão para sortear, pela loteria da Santa Casa da Misericordia, um brinde offerecido aos leitores da referida publicação, visto terem sido contrarios os pareceres da Misericordia e do Ministerio do Reino.

De v. etc.

L. Perestrello.

Não podendo sortear o brinde entre os nossos assignantes, e não podendo tambem offerecer uma viagem a cada um, o que teria então maiores perigos para a paz do mundo, porque assim seriam cerca de 1.000 pessoas a passear pelo paiz, resolvemos mandar unicamente passear... a nossa ideia, e offerecer *outro brinde aos leitores*, que consistirá n'um livro que será publicado de proposito e que vamos desde já preparar para lhes offerecer gratuitamente, ou por preço inferior ao do seu custo.

O mau successo d'esta nossa ideia não nos impede de agradecer ao digno director geral da thesouraria do ministerio da fazenda, o sr. conselheiro Perestrello, funcionario distinctissimo, espirito esclarecido, a maneira por que nos recebeu e patrocinou a nossa ideia, com a franca amabilidade que lhe está no character.

Finalmente, havendo algumas pessoas que ultimamente tomaram assignaturas da nossa *Gazeta* talvez com o intuito de terem direito ao brinde, assignaturas estas que ainda não cobrámos, ficam essas pessoas exoneradas de pagar o jornal, offerecendo-lhes esta Redacção os numeros que receberam, e este, caso não queiram continuar.

As quarentenas

Parece que alguma coisa se vae fazer no sentido de modificar o actual regimen, de forma a que as prescripções sanitarias não sejam um entorpecimento aos progressos do nosso porto e do nosso paiz.

A junta de saude tem discutido um parecer que lhe foi pedido pelo sr. ministro do reino, e na sessão de 27 foram approvadas por unanimidade as hypotheses seguintes, nas quaes se fundarão as novas disposições sobre o systema quarentenario.

1.^a A da carta de saude limpa, subdividida nas seguintes: (A) *Navio limpo*, saude a bordo e boas condições hygienicas; (B) *Navio suspeito* (levemente), saude a bordo e más condições hygienicas; (C) *Navio sujo*, com doença a bordo. 2.^a A da carta suja, subdividida nas seguintes: (D) *Navio suspeito* (levemente), boas condições hygienicas, saude e medico a bordo; (E) *Navio suspeito* (fortemente), más condições hygienicas e saude a bordo; (F) *Navio sujo*, doença a bordo.

Votou-se depois a 2.^a generalidade do parecer «organização de regulamentos especiaes para cholera, febre amarella e peste» e n'estes termos assentou-se ainda que, em relação ao cholera, o navio na hypothese (A) seria tratado sem nenhuma precauções; na (B) com desinfecção do navio e das substancias infectas que contenha. Sobre o tratamento do navio na hypothese (C), bem como das restantes, occupar-se-ha a junta no dia 1, parecendo, porém, que ha divergencia de opiniões na commissão.

Merece o devido elogio o sr. ministro do reino pelo que se tem interessado pela resolução d'este assumpto de tanta utilidade para o paiz.

NOTAS DE VIAGEM

XVIII

O canal Caledoniano — Da Escocia á Irlanda

Que o sr. David Macbrayne, que teve a amabilidade de, no seu vapor de carreira, dar passagem gratuita a todos os membros do congresso que desejassem visitar o canal, me desculpe que diga aqui, francamente, que este passeio não me deixou encantado.

A viagem é, sobretudo, massante, despida de interesse, a não ser o das passagens nas eclusas, sem perspectivas a admirar; margens chatas, despovoadas, pouco arborizadas, feias em geral.

Os vapores não são maus, mas tambem não abundam as commodidades para abrigo dos passageiros que querem, a um tempo, vêr e não se gelar com a intemperie.

O percurso, que é de 62 milhas, entre Inverness e Fort William, constituido pelos lagos Ness, 24 milhas, Oich, 4, e Lochy, 10, e por 24 milhas de canal, faz-se em nove horas, durante as quaes se serve um almoço, pelas 8 da manhã, e um jantar ás 2 da tarde, duas comidas de mesa redonda em que as iguarias não abundam nem em quantidade, nem em variedade, nem em boa cozinha, sem que nem por isso deixem de ser relativamente caras.

Não contei as eclusas que se passam, que são muitas, em varios grupos, e constituem a unica diversão de quem faz esta viagem.

Como essa passagem é demorada, os passageiros aproveitam o tempo desembarcando na primeira eclusa, e entrando para o vapor na ultima; mas a vinda a terra não offerece interesse, porque nada ha que vêr n'aquellas estações marginaes, onde apenas se apresentam uns pobres pedintes cantando canções ao som da gaita de folles ou pifanos, acompanhadas do invariavel sapateado caracteristico da canção escoceza.

Em duas passagens de eclusas mais successivas houve até pessoas que sahiram na primeira para virem a pé entrar na ultima. Dois portuguezes, os meus amigos Bossa e Ferreira de Mesquita, fizeram esse esforço de pedestrianismo, chegando a alcançar o vapor um pouco fatigados, mas ainda assim mais cedo do que uns inglezes e inglezas que só a muito custo conseguiram não ficar em terra.

Todos que vinham n'esta excursão destinavam ficar em Oban, para ir por caminho de ferro a Glasgow, uns para visitar esta cidade, outros para percorrer o sul da Escocia ou o paiz de Galles, outros para regressar a Londres, e, finalmente, eu e mais tres companheiros, sendo um d'estes o meu amigo Sarrea Prado, com ideia de ir ainda á Irlanda, que não queríamos deixar de visitar.

A difficuldade era encontrar meio de fazer a travessia do canal do norte n'essa mesma noite, porque era um sabbado e ao domingo nem vapores ha.

Depois de muitos estudos, projectos de itinerarios diversos, exame de horarios, etc., descobriu-se que o melhor seria sahir em Fort William, porque tínhamos um caminho de ferro, o West Highland, que nos traria a Glasgow ainda a tempo de tomar cada qual os comboios da noite para os seus destinos, o que não succederia por Oban e linha do Callander.

Mas a falta de um vapor que de Stranraer ou de Portpatrick nos levasse a Belfast, na Irlanda, deixavamos perdidos.

Salvou-nos um amavel companheiro de viagem, mais pratico do que nós, que nos mostrou que, em Ayr, um pequeno porto da costa, havia á meia noite uma carreira de vapor, que nos levaria a Belfast. Estavamos salvos!

Chegados, pois, a Glasgow não houve tempo senão para nos deixarmos roubar em troca de uma pequena refeição no hotel da *gare* e seguir no comboio de *Glasgow & South Western*, que partiu ás 9 e meia.

Muito gósto eu quando ouço dizer que só em Portugal é que ha mau serviço de linhas ferreas, que *lá fóra* tudo é bom, material, commodidades, etc.!

Ha de tudo, por toda a parte; até ha, n'esta linha, carruagens de 1.^a classe muito peiores do que as nossas; sujas, sem conforto, sem sequer store para tapar a luz; molas que nos fazem dar pulos nos nossos logares; uma desgraça.

Quanto a combinação de serviço com o vapor, para a travessia, também é cousa que não existe.

Verdade seja que não se trata de um grande vapor nem de um trafego importante de passageiros, que esse faz-se por Stranraer-Belfast ou Larne; mas, em todo o caso, esperavamos que, ou a estação de Ayr fosse junto ao caes ou muito proxima, ou, pelo menos, houvesse um serviço combinado de carros para nos levar ao vapor.

Pois nada d'isso.

Para nos levar ao caes houve que tomar um trem que, a toda a pressa, nos fez percorrer as feias ruas da cidade, ás escuras, porque nem illuminação publica ha em algumas ruas.

Notem os leitores que lhes estou falando de uma cidade ingleza e não de qualquer Leiria ou Beja.

Caes também apenas illuminado pelos pharoes do vapor. Lá tomámos logar no *Carrick*, um pequeno barco de 231 toneladas, modesto mas razoavel para tão pequena viagem que custa 9 shillings por pessoa.

Era meia noite e trinta minutos quando elle se poz em marcha e pouco depois já eu, como os meus dois companheiros, nos entregavamos ao somno.

Durante a noite umas duas vezes despertei, o bastante para perceber que estavamos sendo fortemente balançados e que o vento sibilava com violencia e as ondas batiam no costado do barco com investidas ferozes.

O phantasma do enjôo appareceu-me entre sonhos, e eu com receio d'elle, fiz o que pude por dormir, e consegui só despertar de todo ás 7 e meia da manhã,

quando já o vapor seguia a meia marcha, dentro do porto.

Havia uma hora ainda e da cozinha vinham uns cheiros de presunto quente e ovos fritos. Um almoço n'aquella situação era um encanto.

Almoçamos, mesmo porque havia que pensar que era domingo e estavamos nas ilhas britannicas...

O rifão portuguez que diz: — *quem vae para o mar avia-se em terra* — deve-se applicar ali pela inversa: «quem vae para terra, ao domingo, avia-se no mar.»

Às 8 e meia, com uma simples manobra de atracação, encostava o vapor aos longos molhes da alfandega e punhamos pé em terra irlandeza.

De Belfast lhes falarei no proximo artigo, bastando, por agora, que lhes diga que aquella hora, em toda a vasta extensão das ruas que se cruzavam em todos os sentidos, apenas se avistavam tres pessoas e um pequeno trem!

Se era domingo!...

O viaducto do ascensor Municipio-Bibliotheca

Só quem não conhece as lides da imprensa póde admirar-se dos verdadeiros disparates que succedem a quem anda n'esta faina.

Como foi que, tendo esta *Gazeta* a maior sympathia pela obra do ascensor Municipio-Bibliotheca, tendo dado aqui as primicias de todas as descripções d'esse e de todos os novos ascensores de Lisboa que a cidade deve agradecer ao espirito inquieto e inventivo do nosso querido amigo Raul Mesnier; como foi que levando este a sua amizade e dedicação pelo nosso jornal e pelo seu director ao ponto de vir pessoal e expressamente convidal-o a sua casa, para que não deixasse de assistir ao correr do taboleiro da ponte, e sendo acceto esse convite com todo o entusiasmo que temos por todos os arrojados trabalhos do nosso sollicito e activo redactor; como foi que esta *Gazeta* não dedicou uma linha sequer, no seu numero passado, a respeito d'esse notavel facto da construcção d'esse ascensor a que até nós liga a razão de lhe termos dado o nome?

Não se explica!

Pois o caso não é menos verdadeiro, por isso.

Escapou!

A' força de ser indiscutivel que dariamos uma larga noticia a esse respeito... a noticia deixou de apparecer, e só depois de impresso o jornal o notámos! Pasmoso!

O trabalho realizou-se no dia 8 d'abril, começando ás 3 horas e 20 minutos da tarde a mover-se o pesado taboleiro que estava no jardim do sr. visconde de Coruche e devia ligar este ponto com a torre que se eleva do largo do Pelourinho.

Gozaram d'esse interessante espectáculo centenas de pessoas, tanto no jardim do sr. visconde, como na calçada de S. Francisco e janellas de todos os predios vizinhos.

Dois valentes cabos movidos por guinchos sustinham e faziam avançar o taboleiro, que mede 16 metros, e ficou assente no seu logar ás 4 e meia em ponto.

Uma cousa surpreendeu todos que presenciaram esta obra: a faina fez-se quasi sem falas por parte de quem a dirigia como de quem a executava; o socego, a boa ordem, presidiam ao lançamento; não havia ordens e contraordens como é costume no nosso paiz, confusões e quisilias; tudo deslisava tão suavemente como a propria massa de ferro que se debruçava sobre a calçada, bem confiada de que a pericia e competencia dos

seus constructores não a deixariam desviar uma linha do seu caminho.

Raul Mesnier, assim como a Empresa Industrial Portuguesa, onde foi feita toda a obra de ferro, foram muito felicitados por todos os presentes quando o extremo da ponte chegou ao seu destino.

A primeira pessoa que passou por sobre os ferros, ainda não posto o pavimento central, foi um filho do nosso amigo sr. conselheiro Guilhermino de Barros; depois o taboleiro foi coberto de madeira e por elle passaram todos os convidados, indo á varanda da torre admirar o bellissimo panorama da cidade que, vista d'aquelle ponto, nos apresenta um aspecto a que não estamos acostumados.

E' essa uma das vantagens que terá este ascensor; ninguem que venha de fóra deixará de subir ali para gozar a esplendida vista — uma especie de torre Eiffel em Lisboa, dez vezes menor que a de Paris, porque tem só 30 metros de altura. Imagine-se como será apreciavel, sob este ponto de vista, o outro ascensor que o sr. Mesnier vae construir na rua Aurea.

Não assistiu á festa, por se achar em viagem na Andaluzia, o sr. dr. Ayres de Campos, a quem a cidade deve, em grande parte, tão notavel melhoramento.

A *ponte levadiça*, como lhe chamou o *Diario de Noticias* (!), é elegante e solida.

Espera-se que a inauguração ao serviço publico se realize ainda em maio, para o que se trabalha activamente.

Os passaportes

Afinal o governo teimou em pôr em vigor o decreto sobre passaportes, e apesar de se dizer n'elle que esse documento *poderá* ser exigido, consta-nos que foram dadas ordens para que essa exigencia comece hoje.

Não temos já espaço para nos occuparmos n'este numero d'esta monstruosidade que produzirá os maiores prejuizos ao nosso paiz.

Falaremos no proximo numero.

O gaz Carmier

A sciencia tem applicado nos ultimos annos os seus cuidados especiaes ao estudo do meio de obter a iluminação ou o aquecimento em condições faceis e baratas, já por meio do emprego de varios processos chemicos, já pela applicação de apparatus que transformem em gazes os liquidos incendiaveis.

E' assim que o processo Carmier não é propriamente a criação de um gaz novo, mas a construcção de um apparatus que produz um fluido pela vaporização de uma substancia mineral já bem conhecida, o petroleo rectificado.

E sendo esse apparatus d'uma simplicidade extraordinaria, resulta que a sua applicação se torna de uma grande e facil utilidade na economia domestica.

Uma simples caixa metallica, contendo meio litro de petroleo rectificado, está suspensa n'uma parede qualquer e posta em communicação com um fogão por meio d'uma tubagem de metal de um millimetro ou dois de espessura.

O fogão póde ser maior ou menor e ser utilizado para cozinhar ou aquecimento, havendo mesmo modelos que, sem sacrificio de elegancia, servem para os dois fins.

No apparatus ha uma placa que cobre o tubo por onde passa o liquido e um orificio por onde, para se

accender o fogão, se deixa cahir para um pequeno prato umas tres ou quatro gotas do liquido.

Posto este em combustão, a chamma, aquecendo a placa, faz com que o liquido que sob ella passa se transforme em gaz volatil e d'ahi em diante não ha mais que accender o bico ou a fornalha por onde elle se evapora, sem fumo, sem cheiro, produzindo uma chamma azul de força de aquecimento superior á de todas os gazes e combustiveis até hoje usados.

Os fogões muito portateis podem instantaneamente instalar-se onde se quizer; e até ha uma lamparina que se dobra e se póde acondicionar em pequenissimo volume em qualquer mala, o que nos parece de grande commodidade para viagem.

Assistimos ás primeiras experiencias, ainda então particulares; que o sr. Dornez, representante em Portugal dos filtros Chamberland, fez na sua loja e que hoje tornou publicas.

Foi o sr. Dornez que, da sua ultima viagem a Paris, trouxe para Portugal esta nova invenção que, sem reclamo, crêmos destinada a prestar grandes serviços na economia domestica.

N'um fogão de tres lumes, o bastante para uma cozinha regular, o consumo é, no maximo, de meio litro em 4 horas, ou 25 réis por hora, calculando o litro do liquido a 200 réis.

Para as casas do campo, onde não ha gaz de iluminação, é, sobretudo, de grande utilidade a invenção Carmier.

As experiencias continuam todos os dias na loja do sr. Dornez, na rua Nova do Almada.

O caminho de ferro de Quelimane

Esta nova linha, cujo projecto vae ser em breve examinado em conselho de ministros, deve-se á iniciativa do activo africanista sr. Paiva d'Andrada na parte que se refere á extensão do mesmo até o lago Tanganika.

Segundo o projecto o novo caminho de ferro parte do porto de Quelimane, actualmente em decadência por causa da navegação livre do Zambeze, atravessa cerca de 300 kilometros de territorio portuguez, por um solo fertilissimo, e segue depois á fronteira ingleza, do rio Ruo, até o lago Nyassa. Dizem os agricultores inglezes que a região pertencente a Portugal é muito superior á sua, sendo igual a constituição agrologica, mas levando a enorme vantagem da abundancia da humidade atmospherica, proveniente dos ventos que sopram do lado do oceano, beneficiando assim os territorios que vão de Quelimane aos limites do Ruo. A zona ingleza está largamente explorada e o seu desenvolvimento será consideravel logo que os seus productos tenham facil sahida para os portos de Moçambique.

Além d'essa circumstancia, ligado Quelimane ao Nyassa por caminho de ferro, a navegação d'aquelle lago tomará grande incremento, estabelecendo tambem a sua communicação, por meio d'outra linha ferrea, com o lago Tanganika, ainda maior do que o Nyassa, chamando assim ao porto de Quelimane o commercio da vastissima região dos lagos centraes africanos.

E' pois um melhoramento de capital importancia para o desenvolvimento dos vastissimos territorios pertencentes a Portugal, á corôa ingleza, á companhia *British South Africa*, á Allemanha e ao Estado Livre do Congo.

Como facilmente se vê o caminho de ferro de Quelimane ao Ruo tem a maior importancia commercial

Os estudos da linha até á fronteira ingleza do Ruo foram feitos pelo distincto engenheiro sr. major Soeiro, que, no relatório que acompanha o projecto, demonstra á evidencia que o seu custo será relativamente barato, pelo facto do terreno se prestar perfeitamente áquelle genero de trabalhos, e descreve tambem largamente a riqueza dos solos que a linha atravessa, mostrando a sua extraordinaria aptidão agricola.

O sr. coronel Paiva de Andrada foi ao estrangeiro tratar de organizar a Companhia para dar começo á construcção da linha ferrea.

As despesas de Salamanca

O *Commercio do Porto* publicou uma conta, apresentada na assembléa geral do banco Commercial do Porto, do custo d'esta linha até 30 de junho de 1887, conta que se resume da seguinte fórma :

Classificação das despesas	Linha Ciudad Rodrigo	Linha de Barca d'Alva
Administração, representação, cambios, juros, despesas diversas	2.940.028,33	3.223.511,18
Direcção	250.822,01	238.225,50
Linha	1.148.827,30	1.776.665,04
Armazens, pessoal, material de estudo, mobilia	95.516,80	107.564,62
Compras de terrenos, indemnizações, advogados, peritos	1.098.690,92	691.500,13
Empreitadas, trabalhos por administração	7.846.838,77	12.989.952,13
Estações, casas de guarda, officinas	957.009,20	991.747,45
Pontes e viaductos	2.006.063,78	3.431.424,71
Telegrapho e material a inventariar	234.974,34	213.061,55
Medicos, pharmaceuticos, soccorros, hospitaes	73.308,73	199.204,44
Rails e accessorios	1.700.713,31	1.413.956,93
Travessas	857.957,63	617.042,36
Material das gares, cruzamentos	265.355,45	134.995,37
Alimentação de agua	108.379,75	67.174,49
Locomotivas	746.560,99	592.053,96
Wagons	301.337,07	224.227,81
Carruagens	228.995,44	102.645,00
Total, pesetas	21.521.379,82	26.934.952,97

O total d'estas duas contas é de 48.456.332,79 pesetas ou uns 9.791 contos ou 47:750.000 réis por kilometro.

Note-se que esta verba é só até ha 9 annos. De então até hoje quanto ella terá crescido e quanto prometterá elevar-se ainda!

Como documento para a historia a conta supra é interessante.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Portugueza dos Caminhos de Ferro Africanos

É convocada a assembléa geral ordinaria d'esta companhia para o dia 11 do proximo mez de maio, pelas 2 horas da tarde na sua séde, largo do Pelourinho, 32, 1.º, sendo a ordem do dia :

Discutir e votar o relatório do conselho da administração, parecer do conselho fiscal e conclusões inherentes :

Eleger os logares que se reconhecerem vagos na mesa da assembléa geral e corpos gerentes.

Lisboa, 22 de abril de 1896. — O presidente da assembléa geral dr. José Maria Pereira de Lima.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de abril de 1896.

Continuam bastante desanimados os nossos mercados internos. O desalento, que de ha tempos a esta parte se tem ido desenvolvendo no nosso commercio, não tem facilitado a reacção que seria necessaria para attenuar a situação, succedendo que os que poderiam dar impulso a iniciativas tendentes a melhorar o estado dos negocios são os primeiros a retrahir-se, limitando-se a um reduzido numero de operações de simples expediente.

A questão dos impostos continúa a preoccupar o espirito publico e, posto que pareça já resolvido que algumas das propostas do governo sobre o assumpto não serão discutidas, o que é certo é que essa excepção só favorece os elementos abastados, passando a ter immediata execução todas as propostas que mais directamente affectam as classes populares, como são as referidas a impostos lançados sobre generos de consumo.

Para aggravar a situação apparece agora a ideia (já traduzida n'um projecto de lei apresentado no parlamento) da criação do papel-moeda por meio de uma emissão de bilhetes do thesouro na importancia de 10.000 contos de réis amortizaveis em 20 annos, o que, se fôr adoptado, como tudo leva a crêr, dada a origem do projecto, estabelecerá um concorrente ás notas do Banco de Portugal, podendo crear um regimen d'agio cujas consequencias não é difficil prever.

Nos ultimos dias tem-se discutido bastante na imprensa a questão das concessões no ultramar. Desde setembro de 1894 que se não tem dado um passo no sentido de desenvolver a exploração das nossas colonias. As concessões feitas não foram validadas, as concessões pedidas não puderam ter andamento, e parallelamente a isto as proprias companhias já constituídas para explorações africanas tem se visto contrariadas e prejudicadas nos seus interesses por um systematico obstruccionismo, que se diz apoiar-se principalmente n'uma instancia consultiva superior.

Parece-me que esta situação não pôde nem deve prolongar-se, e que é preciso tomar sobre este assumpto uma resolução definitiva, quer com relação ás companhias já constituídas, que é inconveniente estar a contrariar por todas as fórmas e feitos, quer com respeito ás concessões feitas e pendentes da sancção parlamentar, quer ainda aos pedidos de concessões que ha dois annos se terão accumulado nas estações officiaes. O projecto relativo ás novas concessões e apresentado ás camaras carece de revisão, e melhor seria guardar a sua promulgação para ser feita pelo acto adicional.

Durante a quinzena o dinheiro regulou de 5 a 6 p. c. para descontos, e de 5 1/2 a 6 p. c. para reportes. As inscripções mantiveram as suas cotações, mas com limitada procura, regulando de 36,25 a 36,30 (assentamento), e de 36,10 a 36,13 (coupon). As obrigações de 4 p. c. de 1888 mantiveram-se de 16.200 a 16.300 réis, as de 4 p. c. internas de 1890 a 43.000 réis (assentamento) e a 42.700 réis (coupon), as de 4 1/2 p. c. internas, tanto assentamento como coupon, cotaram-se a 48.300 réis. As obrigações Loanda-Ambaca conservaram-se firmes a 77.000 réis. As acções do Banco de Portugal ficam a 129.500 réis, as do Lisboa & Açores a 111.000 réis, as do Commercial de Lisboa a 110.000 réis as do Nacional Ultramarino a 66.000 réis.

Novas compras feitas pelos moageiros fizeram subir o cambio de 41 3/4 a 41 7/16, modificação que se manteve apenas por vinte e quatro horas. Na ultima semana o preço do cheque sobre Londres regulou a 41 13/16, e sobre Paris a 684.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel	
Londres 90 d/v	41 3/4	41 11/16	Desconto no Banco de Portugal 5 0/0
» cheque	41 5/8	41 9/16	No mercado 5 0/0
Paris 90 d/v	682	684	Agio Buenos Ayres 209
» cheque	687	688	Cambio Brazil 9 1/2
Berlim 90 d/v	280	281	Premio libra 1.7250
» cheque	282	283	
Francfort 90 d/v	280 1/2	281 1/2	
» cheque	282 1/2	283 1/2	
Madrid cheque	965	975	

Aguas da Felgueira

Abre amanhã este estabelecimento thermal, um dos primeiros do paiz, talvez mesmo o mais completo, e no dia 15 abre o hotel, que não é grande só no nome, mas na sua vasta construcção, encerrando todos os confortos e commodidades dos mais notaveis estabelecimentos d'este genero.

O serviço do hotel este anno está a cargo do proprietario do conhecido *restaurant* Silva, de Lisboa.

A utilidade d'estas aguas está demonstrada na grande quantidade de curas que annualmente operam nos doentes, e ainda no anno passado o numero de curas completas attingiu o extraordinario numero de noventa e cinco.

O estabelecimento foi de novo reformado este anno, introduzindo-se-lhe grandes melhoramentos, possuindo hoje os mais completos e modernos *apparelhos* de inalação, pulverização e aspiração, segundo os ultimos progressos da sciencia.

Cotações e vapores

Communica-nos o sr. João Carlos Marques Junior, com tabacaria na rua Aurea, 152, que, para commodidade do publico e sem mira no menor interesse, tem affixados no seu estabelecimento todos os dias as cotações cambias e todas as noticias do movimento marítimo da nossa barra, serviço que está montado com a maior exactidão.

E' uma boa ideia.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Roma, por *Emilio Zola*, trad. de *Castro Soromenho*. — Está em publicação pela casa Guillard Aillaud a traducção em portuguez da recente e notavel obra do grande romancista francez, que tão grande effeito tem produzido em todo o mundo literario pelo interesse das suas descripções da Roma moderna. A publicação é feita em fascículos de 80 paginas ao preço de 100 réis por semana.

Aventuras da minha vida, por *Henrique Rochefort*. — Tambem o mesmo editor está publicando esta obra, que encerra a historia politica da França nos ultimos 40 annos, feita sob o ponto de vista do energico pamphletario e escripta no estylo breve e colorido que caracteriza a sua penna.

As condições de assignatura são as mesmas da obra de Zola.

Memorandum. — Das commissões installadoras das associações dissolvidas (Commercial, dos Logistas e Industrial) recebemos um folheto em que se analysam as novas medidas de fazenda e se criticam com muita competencia, na maioria dos casos.

E' escripto que merece lêr-se, o que é facil porque é pequeno e interessante, e meditar-se. Mas o indifferetismo publico tocou o seu auge, e portanto poucos meditarão obras d'estas.

Progresso industrial. — Recebemos o 4.º numero d'esta revista de que já noticiámos o apparecimento e que vemos cada dia mais melhorada em boa utilização das suas columnas com assumptos de interesse.

O summario d'este numero é o seguinte:

Indifferença e Pessimismo, A industria do alluminio, Palestras industriaes, A gravura mechanica em vidro pelo jacto de areia, A hygiene das fabricas, O fabrico

dos phosphoros, Os pequenos aparelhos photographicos, Bibliographia industrial, Historia industrial, A industria dos chapéos, Conselhos uteis, O automobilismo, Curiosidades: As charruas electricas, Uma nova ratoeira, Emprego das parras na tinturaria, Um candieiro a alcool, A photographia colorida, Noticias industriaes, etc.

LINHAS PORTUGUEZAS

Linha de Cascaes. — Para facilitar o embarque e desembarque nas estações d'esta linha proximas de Lisboa e até onde alcança a canalização do gaz, a companhia vae installar a illuminação por bicos de incandescencia nas estações de Alcantara-Mar, Junqueira, Belem, Pedrouços e Algés.

Tambem vae ser permittida a entrada dos passageiros pela passagem de nivel da Junqueira.

Sud-express. — Tem agradado muito o novo serviço d'este comboio e a regularidade da sua marcha em que, desde o 1.º de janeiro, não tem havido um só minuto d'atrazo.

Pessoal da Companhia Real. — Deixou de ser encarregado da estação de Lisboa o sr. sub-inspector Anthero Corrêa, ficando especialmente encarregado da linha de Cascaes. O sr. Manuel de Sousa, chefe da estação de Lisboa, Caes dos Soldados, grande velocidade, foi nomeado sub-inspector, auxiliando o serviço do sr. inspector Dias. O sr. sub-inspector Monteiro voltou ao seu antigo logar de agente de transmissão no Porto, passando o sr. Noronha, que ali estava, para chefe da estação de Alfarellos, d'onde sahiu o sr. Bizarro para chefe do Entroncamento em substituição do sr. José Augusto Ferreira, que foi promovido a chefe de Lisboa-Rocio. O sr. Teixeira, sub-chefe de Lisboa, pequena velocidade, passou para a grande velocidade.

Algarve. — Os srs. Figueiredo Mascarenhas e Sarrea Prado, antigos deputados pelo Algarve, teem insistido com o sr. ministro das obras publicas pela realização d'este grande melhoramento para aquella provincia — a linha de Tunes a Portimão e Lagos.

Segundo demonstram aquelles activos propugnadores da ideia, esta linha daria juro superior a 8 por cento e daria ao thesouro a economia do subsidio á navegação entre aquelles portos, e o augmento de receitas na réde do Sul.

A entrada na gare do Rocio. — Está-se construindo um *guichet* junto aos ascensores d'esta estação para venda de bilhetes de subida no ascensor e entrada na gare. É mais uma commodidade.

LINHAS HESPAÑOLAS

Linares a Peñarroya. — É certo que se fará a construcção de um ramal de linha ferrea, sem subvenção do Estado, que, partindo de Linares, termine em Peñarroya, com a extensão de uns 100 kilometros.

Durango a Zumárraga. — Segundo o relatorio d'esta linha, referente a 1895, a receita bruta por passageiros foi de 284.682,66 pesetas, e por mercadorias 171.973,20, ou seja o total geral de pesetas 456.655,86.

Comparados estes numeros com os do anno anterior, dão um resultado contra 1895 de 27.444,60 pesetas por passageiros e em mercadorias 2.174,30, o que representa em total 29.618,90 pesetas a menos no referido anno.

O producto liquido da linha foi de 131.024,87 pesetas.

Linha de Canfranc. — Tomou já conta d'esta linha a companhia dos caminhos de ferro do norte de Hespanha, tendo sido assignada a respectiva escriptura de transferencia em 12 do corrente mez.

Linha do Meridiano. — Segundo varios collegas hespanhoes, é um factô a construcção do caminho de ferro de Madrid a Santander.

Ha uma casa estrangeira que se offerece para tomar conta de toda a construcção.

A via será larga e talvez dupla.

Tremvias de Madrid. — Volta a affirmar-se que uma companhia estrangeira vae tomar conta de todos os tremvias de Madrid, ao serviço dos quaes applicará a tracção electrica.

Madrid a Zaragoza e a Alicante. — Durante o anno de 1895 a rêde pertencente á companhia dos caminhos de ferro de Madrid a Zaragoza e a Alicante attingiu 2.927 kilometros com a inauguração da linha de Valladolid a Ariza.

Comparadas as receitas dos dois ultimos annos, temos :

Em 1895.....	53.351.514,45 pesetas
Em 1894.....	52.032.484,84 »
Augmento em 1895	1.319.029,61 »

Este augmento de receita deve ser unicamente attribuido á maior extensão da linha, por isso que, se passarmos a analysar o producto kilometrico, encontraremos em media, para 1894, a quantia de 19.473,23 pesetas, para 1895 18.227,37 pesetas.

Houve portanto na realidade diminuição de receita durante o exercicio de 1895.

Caminho de ferro de Langreo. — É uma das linhas de maior rendimento do paiz vizinho. Mede 52 kilometros d'extensão, e a receita por kilometro durante o exercicio passado attingiu pesetas 25.458,26. Em 1894 o rendimento kilometrico foi de pesetas 31.342,63.

De Bejar a Salamanca. — Está já aberta ao serviço geral de grande e de pequena velocidade a secção da linha de Plasencia a Astorga, comprehendida entre Bejar e Salamanca.

As estações situadas na nova secção são: Bejar, Sancho-tello, Fuente de Bejar, Guijuelo y Campillo, La Maya y Fresno, Sieteiglesias y Encinas de Arribas, Alba de Tormes, Arapiles e Salamanca.

Em Salamanca ficou estabelecida a combinação, sem solução de continuidade, com as linhas de Medina a Salamanca, Salamanca á fronteira portugueza e Avila a Salamanca.

Andaluzes. — A direcção da companhia que está explorando esta rêde resolveu que todas as suas estações não só rectifiquem e cobrem apenas o que é legal, como tambem fiquem auctorizadas a aceitar reclamações por excesso de portes e a satisfazer-as dentro do praso dos 6 mezes seguintes á retirada das expedições.

Eis uma medida certamente muito boa em theoria, mas que na pratica deve trazer pessimos resultados.

A nova linha de Infiesto. — Estando proxima a conclusão do caminho de ferro de Bilbao a Santander, discute-se em Hespanha o seu projectado prolongamento até Infiesto, com o fim de estabelecer, pela costa, a ligação entre França e Portugal.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

O effectivo do material circulante da Companhia de Caminhos de ferro do Oeste da França durante o anno de 1895 era de :

Via normal :

Locomotivas	1.482
Carruagens.....	4.358
Wagons.....	33.098

Via estreita :

Locomotivas	16
Carruagens.....	34
Wagons.....	170

O comprimento de toda a linha elevou-se a 5.530 kilometros.

ALLEMANHA

Tem sido experimentado em diversas linhas allemãs um novo aparelho que tem por fim evitar que os passageiros passem além das estações onde tem de parar.

Em cada compartimento está installado um quadro funcionando automaticamente, indicando a proxima estação de paragem, o nome da qual fica visivel até que o comboio parta para outra estação.

Este aparelho é antigo, constituindo novidade, apenas, a sua adopção nas linhas allemãs.

Pelo relatório publicado pela *Société Anonyme des Tramways de Cologne*, sobre o movimento durante o anno de 1895, vemos

que o rendimento de toda a rêde foi de 2.232.167,27 francos, mais 289.144,46 francos do que em 1894.

O movimento e receita de toda a linha durante o anno de 1895 representa-se pelos seguintes numeros : Extensão da linha 574,813 — receita bruta, 2.232.167,27 francos — despesas de exploração 1.369,162,78 francos — coeeficiente d'exploração 61,34 % — receitas liquidas 863.004,49 francos — numero de dias-cavillos 195,111 — numero medio de cavallos 534 — kilometros percorridos 4.030.910.

RUSSIA

Em virtude do resgate, pelo governo, das linhas principaes, a rêde do Estado tomou uma extensão muito consideravel.

As tarifas de transporte foram minuciosamente examinadas pelo governo, que fixou bases bem diversas das que existiam.

Segundo o systema antigo, a tarifa de transporte de passageiros era baseada sobre o custo de viagens em *charroi*, unico meio de transporte que existia antes da inauguração dos caminhos de ferro.

O governo russo abandonou completamente tal processo, adoptando tarifas decrescentes segundo a distancia percorrida. Além d'isso, o governo tem procurado obter dos caminhos de ferro estrangeiros certas concessões, proprias a favorecer o desenvolvimento da exportação.

Tem sido tambem reconstituídas algumas companhias sobre novas bases, concedendo-se-lhes a construcção de novas linhas muito importantes.

D'esta fórma a companhia do caminho de ferro de Rybinsk-Bologoé (actualmente companhia de Rybinsk) foi reorganizada, permitindo-se-lhe a construcção de Bologoé a Pskow (330 versets) e a exploração da linha de Novgorod.

O caminho de ferro de Moscow Yaroslaw-Archangel foi auctorizado a construir as duas linhas de Yaroslaw-Rybinsk e Nérekhta-Seréda.

Muitas outras empresas receberam efficaz auxilio do Estado, entrando todas ellas n'um largo periodo de trabalho, a que não se conserva alheio o proprio governo, pois que, com a mesma sollicitude cuida das linhas que lhe estão a cargo, melhorando os serviços, activando extraordinariamente as construcções, e estudando novos traçados.

CONGO

Progride a construcção da linha ferrea do Congo, tendo a locomotiva já chegado ao kilometro 173.

As terraplenagens estão concluidas, estando a plataforma da via acabada até o kilometro 178.

Em 1 de junho proximo a linha deverá attingir o kilometro 187, onde se estabelecerá a estação de Tumba.

A construcção da linha tem caminhado regularmente, tendo-se construido, desde 1 de abril de 1895 até 31 de março de 1896, 83 kilometros.

A companhia encommendou ultimamente 3.000 toneladas de rails e 100.000 travessas d'aço.

Estão tambem encommendadas tres novas machinas, afim de se poder assegurar o trafego sobre a secção da linha até Tumba que será aberta á exploração brevemente.

Durante o anno de 1895 foi o seguinte o movimento da parte da linha que estava aberta :

Passageiros transportados 5.306, mercadorias 2.751.700 kilogrammas, receita 506.658,86 francos.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de 400 barras de ferro para grelhas de locomotivas

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 5 do proximo mez de maio, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 400 barras de ferro para grelhas de locomotivas.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 37.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 % do valor total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem a adjudicação fôr feita. Estes depositos serão feitos, aquelle na thesouraria da direcção, e este na caixa geral de depositos á ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na respectiva secretaria, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas nos dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 13 de abril de 1896.

Fornecimento de oleos mineraes, claro, escuro, e para lubrificacão de cylindros

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 9 de maio proximo, na administração do segundo bairro de Lisboa, serão abertas

as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de oleos mineraes, claro, escuro, e para lubrificação de cylindros.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 161\$250, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, ou sejam 5 % do valor total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem a adjudicação fôr feita. Estes depositos serão feitos, aquelle na thesouraria da direcção, e este na caixa geral de depositos, á ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na respectiva secretaria, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas nos dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 18 de abril de 1896.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de cal, gesso de estuque, telha e cimento

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 7 de maio, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, e em presença do ex.^{mo} administrador, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de cal, gesso de estuque, telha e cimento, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisorio de réis 18\$000.

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

As condições da arrematação do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde. Porto, 14 de abril de 1896.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento e montagem dos taboleiros metallicos das pontes de Arzilla k.º 204,880, Barro do Mago, k.º 253,480, da linha de Norte; e Quatorze k.º 132,060 e Caia k.º 272,070 da linha de Leste.

Deposito provisorio, 547\$500 rs. Base de licitação, 21:900\$000 rs.

No dia 11 de maio proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão recebidas propostas para o fornecimento e montagem dos taboleiros metallicos das pontes acima indicadas.

As condições e desenhos relativos a esta tarefa estão patentes na repartição central do serviço de via e obras, estação de Lisboa (Santa Apolonia) todos os dias uteis desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

As propostas serão endereçadas á Direcção da Companhia na estação central de Lisboa (Rocio), com a indicação no sobrescripto «Proposta para os taboleiros das pontes da linha do Norte e Leste» e redigidas segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me para com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a construir e montar os taboleiros metallicos das pontes de Arzilla, k.º 204,880, Barro do Mago, k.º 253,480 da linha do Norte; e Quatorze k.º 132,060 e Caia k.º 272,070 da linha de Leste, na conformidade das condições patentes durante o praso d'este concurso e das quaes tomei pleno conhecimento, pelo preço total de réis... (por extenso e letra intelligivel.) Lisboa, 7 de abril de 1896.

Fornecimento e montagem dos taboleiros metallicos das pontes de Antuan, k.º 286,860, Silvalde, k.º 313,660 e Rio Largo k.º 317,743 da linha do Norte; e Valle de Fernando k.º 176,395 da linha de Leste.

Deposito provisorio, 115\$000 rs. Base de licitação 4.600\$000 rs.

No dia 11 de maio, proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão recebidas propostas para o fornecimento e montagem dos taboleiros metallicos das pontes acima indicadas.

As condições e os desenhos relativos a esta tarefa estão patentes na repartição central do serviço de via e obras, estação de Lisboa (Santa Apolonia) todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

As propostas são endereçadas á Direcção da Companhia na estação central de Lisboa (Rocio), com a indicação no sobrescripto: Proposta para os taboleiros metallicos das linhas de Norte e Leste, e redigidas sob a formula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me para com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a construir e montar os taboleiros metallicos das pontes de Antuan, k.º 286,860, Silvalde, k.º 313,660 e Rio Largo, k.º 317,743 da linha de Norte, e Valle Fer-

nando, k.º 176,395 da linha de Leste, na conformidade das condições patentes durante o praso d'este concurso e das quaes tomei pleno conhecimento, pelo preço total de réis... (por extenso e letra intelligivel.) Lisboa, 7 de abril de 1896.

Fornecimento de tubos de ferro laminados

No dia 27 de maio proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de tubos de ferro laminados para caldeiras.

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

Lisboa, 9 de abril de 1896.

Venda de terrenos sobrantes situados ao k.º 333,600 da linha do Norte

Base de licitação, 200 réis por metro quadrado

No dia 25 de maio proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva da Companhia, serão recebidas propostas para a compra do terreno sobrente situado ao k.º 333,600 da linha de Norte com a superficie de 4.614 metros quadrados.

As condições e plantas estão patentes na repartição central do serviço de via e obras na estação de Lisboa (Santa Apolonia) todos os dias uteis desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde, e na estação de Villa Nova de Gaia.

As propotstas são endereçadas á direcção da Companhia na estação cen ral de Lisboa (Rocio), indicando no sobrescripto: «Proposta para compra do terreno situado ao k.º 333,600 da linha do Norte» e redigidas como segue: — Eu abaixo assignado, residente em... proponho comprar o terreno sobrente existente ao k.º 333,600, medindo 4.614^m quadrados segundo a planta e condições patentes na repartição da via e obras, das quaes tomei conhecimento, pela quantia de réis... o metro quadrado (por extenso) data e assignatura (por extenso). Lisboa, 20 de abril de 1896.

Fornecimento de ferramentas

No dia 27 de maio proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferramentas diversas para as officinas.

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

Lisboa, 23 de abril de 1896.

Typ. do Commercio de Portugal, rua Ivens, 35.



FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Casão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depositos: em Lisboa

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

PRODUCTOS

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



EXPOSIÇÃO IMPERIAL

AVENIDA-PALACE

Aberta todos os dias das 2 ás 11 da noite

ENTRADA 100 RÉIS

ESPLENDIDAS COLLECÇÕES DE

50 vistas de cada paiz, variando sempre cada semana

DURANTE ESTA SEMANA

MARROCOS — TANGER — CEUTA

NA PROXIMA SEMANA

MADRID E ESCORIAL

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

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

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.
Hendaye e Irun.—(Fronteira franco-hespanhola) J. Goutelle et Mitjaville.—Agentes de alfandegas e de transportes internacionaes—Casas em Paris e Barcelona.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras commissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º
Lisboa.—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.
Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Londres.—E. C. A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real
Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

LISBOA Bragança Hotel—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.ª ordre—Prop. Victor Sasseti

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

LISBOA Grand Hotel Central—Caes do Sodré— Tout le confort 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 Hotel Francfort—T. de St.ª. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio—Grande conforto, bons quartos de 1.5000 a 2.5000 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: 1.5000 rs. para cima.

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

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

CINTRA Hotel Nunes—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1.5600 a 2.5000 rs.—Prop. João Nunes.

CINTRA Hotel Netto—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceiados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis.—Prop. Romão Garcia Vinhas.

MAFRA Hotel Moreira—no largo, em frente do convento.—Bellas accomodações desde 1.5000 réis por dia até 1.5500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

EVORA Hotel Eborense.—Um dos principaes do Alemtejo. Sala de visitas, casa de banho, bella casa de jantar com linda vista. Aceio, commodidade e preços economicos.—Prop. José Augusto Annes.

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

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

FIGUEIRA DA FOZ Hotel Saudade.—Rua da Saudade, Bairro novo. Casa confortavel e aceiada.—Diaria 900 a 1.5400 rs.—Prop. Maria da Conceição Cunha.

FIGUEIRA DA FOZ Hotel Universal.—Rua 11 de setembro. No centro da cidade, proximo da praia dos Casinos, theatros, colyseu, mercado e jardim. Americano pela porta. Preços commodos.—Prop. João Vieira.

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

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

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

PORTO Grande Hotel America Central—Um dos melhores da cidade, magnificas sallas e quartos, banhos Aceio e bom serviço. 1.5000 a 1.5400 rs. diarios.

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

GUIMARÃES Hotel do Toural.—Bello tratamento, por 1.5000 a 1.5500 réis diarios. Serviço avulso, almoço 400, jantar 600 réis.

SEVILHA Grand Hotel d'Europe—Proprietarios Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para familias, preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão.

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

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

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

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

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

CALDAS DA FELGUEIRA

CANNAS DE SENHORIM
Beira Alta



Estabelecimento Thermal

O MELHOR DE PORTUGAL E O MAIS BARATO

Abre a 15 de maio

Fecha a 30 de novembro

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

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

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

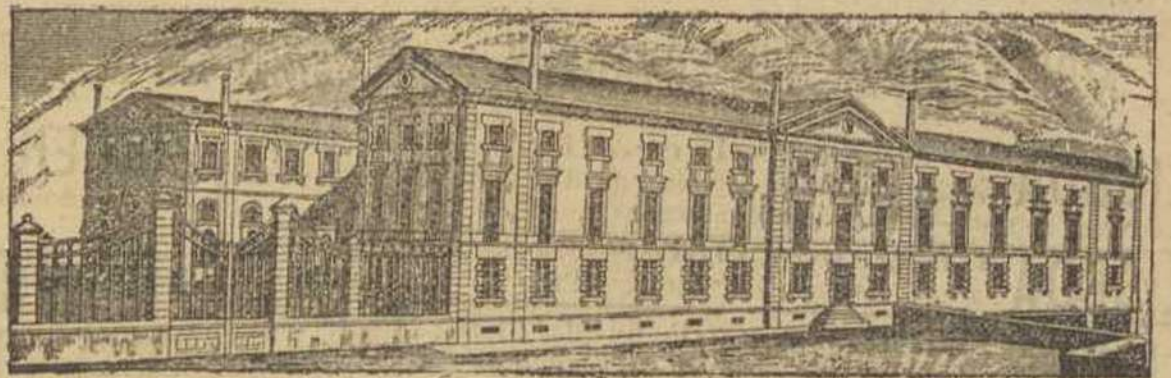
Grande Hotel Club

Abre em 15 de maio. — Estação de correio e telegrapho, medico, pharmacia e barbeiro.

Magnificas accomodações desde 1200 réis, comprehendendo serviço, club, etc. Para esclarecimentos: rua de S. Julião, 80, 1.^o, Lisboa.

Para **Caldas da Felgueira**, ao gerente do Grande Hotel.

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



VIAGEM — Faz-se toda em caminho de Ferro de Hespanha e Portugal até Cannas de Senhorim (**Beira Alta**), e d'ahi 5 kilometros de estrada de macdam, em bons carros, a todos os combolos. — A estação de Cannas, na linha da Beira Alta, liga directamente com as linhas ferreas portuguezas e com as hespanholas pelas fronteiras de Badajoz, Caceres, Villar Formoso, Barca d'Alva e Tuy.

AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O successivo augmento no consumo d'estas aguas attestam bem a sua efficacia. Usam-se no tratamento da **escrophulose, rheumatismo, molestias de pelle**, ainda as mais rebeldes, **syphilis, padecimentos do estomago, figado e baço, inflammações** de quaesquer orgãos, utero, ovario, intestinos, **leucorrhœas, anemia e chlorose**.

Deposito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo Filhos, Rocio; José Feliciano Alves d'Azevedo, Drogaria, rua do Carmo, 45 e 47.

GRANDE HOTEL LISBONENSE

Proprietario Vicente Cyriaco A. Paramos

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

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

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

Tabella com preços em todos os quartos desde 13200 a 48500 réis diarios por pessoa, segundo o aposento.

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

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



Estabelecimento hydrologico das Pedras Salgadas

ESTAÇÃO THERMAL DESDE 10 DE MAIO ATÉ 10 DE OUTUBRO

Aguas alcalinas, ferruginosas, lithicas, arsenicas e gazosas

Uteis no tratamento de muitos padecimentos, do appareho digestivo, figado, rins, bexiga, gotta, albuminuria, diabette, etc., etc.

Casa de banhos com todos os apparatus e aperfeiçoamentos da moderna hydrotherapia, sob todas as formas. Sala d'aerotherapia, pulverisações e irrigações, inalações d'acido carbonico nativo.

Gymnasio e sala d'armas. Assistencia medica permanente e pharmacia.

Dois excellentes hotéis de 1.ª classe.—Grande hotel e hotel do Avelames. Um hotel de 2.ª classe—hotel da Boa Vista. Preços diversos conforme a ordem do hotel e a qualidade dos aposentos.

Extenso parque, passatempos variados ao ar livre, jogos, lago, carreira de tiro, etc., etc. Salão para concertos e dança, gabinete de leitura. Serviço telegraphico, carruagens para passeios e digressões.

Jornada: caminho de ferro até a Regoa: desde este ponto a Pedras Salgadas, carruagens e malaposta.

Deposito geral das aguas e administração da companhia: Rua de D. Pedro, 172 — PORTO

Filtro Chamberland

Systema Pasteur

O unico filtro capaz de se oppôr á transmissão das doenças pelas aguas.

Academia das Sciencias, premio MONTHYON premio concedido só ao filtro Chamberland, Systema Pasteur.

Deposito: rua Nova do Almada, 79

Tambem ha n'este deposito varios modelos do filtro Maillié, que não tem semelhança alguma com o filtro Chamberland, systema PASTEUR.

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV
Commandante ROCHA JUNIOR



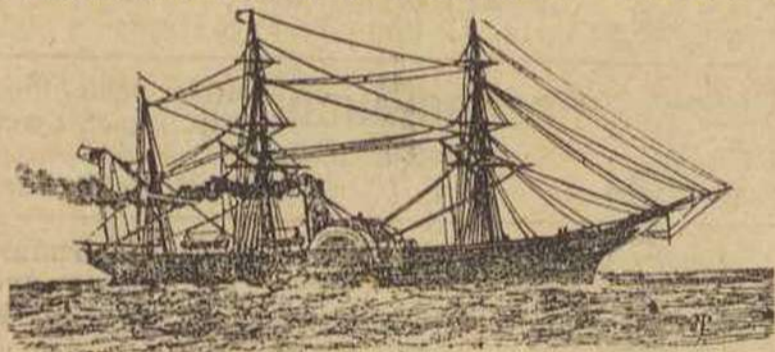
SAIRÁ no dia 16 de maio, ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

NORDDEUTSCHER LLOYD



Carreiras de paquetes para o Brazil, Rio da Prata, Nova-York, Baltimore, Asia Oriental e Australia

Sahidas quinzenaes de LEIXÕES para o RIO DE JANEIRO e SANTOS tocando mensalmente em LISBOA, PERNAMBUCO e BAHIA

Estes magnificos e luxuosos paquetes, illuminados a luz electrica, offerecem todas as commodidades possiveis aos srs. passageiros, visto estarem providos de todos os melhoramentos mais modernos.

Os srs. passageiros de 1.ª classe podem escolher os beliches que desejarem á vista das plantas dos paquetes, que se acham patentes nos escriptorios das agencias no Porto e em Lisboa, mas n'este caso recommenda-se **muita antecedencia**, em vista da grande accitação que estes luxuosos paquetes teem tido por parte do publico.

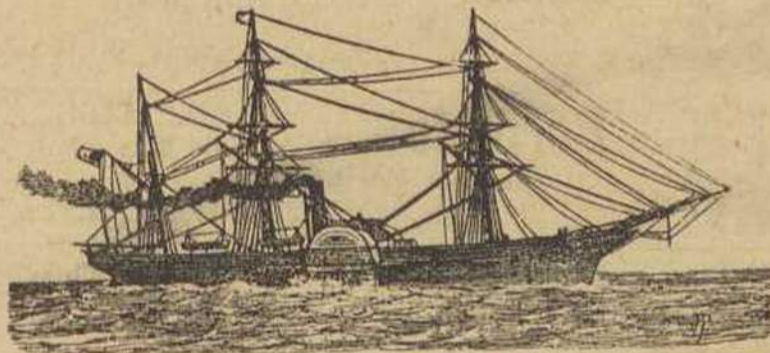
Por estes paquetes tambem se acceitam passageiros para **Paranaguá, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul**, com transferencia no Rio de Janeiro para o paquete **Møwe**, da mesma companhia.

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da

Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.º, e em Lisboa ao agente João Patricio Alvares Ferreira, rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.º

Royal  Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,
Montevideo e Buenos Ayres

O paquete DANUBE, sahirá a 4 de maio

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

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

AGENTES

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

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

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de maio de 1896.

Table of train schedules with columns for line names and departure/arrival times. Sections include COMPANHIA REAL, BEIRA ALTA, SUL E SUESTE, and others.

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Advertisements for shipping companies. Each entry includes a ship illustration, the destination (e.g., Africa Oriental, Madeira, Par ), the ship name, departure date, and agent information.