

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despacho de 5 de março de 1888, do Ministerio das Obras Publicas

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

REDACÇÃO — Rua de Santo Antão, 109 — LISBOA

BRINDE

AOS SRS. ASSIGNANTES E ANNUNCIANTES

Os nossos estimaveis leitores receberão com este numero o folheto — *Hommage du Chemin de fer du Saint Gothard* — a que nos referimos no numero passado.

E' um interessante folheto de 32 paginas illustrado por 20 gravuras, acompanhado de dois mappas a cores e coberto por uma artistica capa em chromo.

Nada haviamos promettido, e pedimos-lhes que o aceitem como prova de que não perdemos o menor ensejo de ser agradavel aos nossos assignantes e annunciantes.

SUMMARIO

O decreto de 21 de Abril.

A nossa carta da Belgica por A. Urban.

Parte official.—Decreto de 21 e portarias de 20 e 26 d'abril.

A Companhia «La Veloce».

A hora universal.

A tarifa de assignaturas.

Exoursões em Portugal.

Neurologia.

Salamanca á fronteira portugueza.

Serviço do correio.

Boletim financeiro de Lisboa, por J. E.

Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.

Ascensores de Lisboa.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Linhas portuguezas.—Elevador de Villa Nova de Gaya—Atravez d'Africa—Pungue Lourenço Marques—Passes para os empregados da linha do Estado.

Linhas hespanholas.—De Lluanes a Almeria—Puerto de Santa Maria—De Valladolid a Ariza—De Olot a Gerona—San Feliu de Guixols e Olot a Gerona—Sierra de Alhamilla a Almeria—Abertura de lidas.

Linhas estrangeiras.—França—Suissa—Hollanda—Syria—Transvaal—Estados Unidos—Republica Argentina—Australia.

Livros sobre caminhos de ferro.

Notas varias.—Congresso dos caminhos de ferro—A maior gare do mundo.

Avisos de serviço.

Arrematações.

Mercado de metaes.

Agencias recommendadas.

Annuncios.

O decreto de 21 de Abril

ESTE documento, que adeante publicamos na *Parte Official* d'este numero, veio agitar as aguas mansas em que, nos ultimos dias, singrava a companhia real dos caminhos de ferro, e trazer de novo para a tela das discussões as questões da sua administração.

Com effeito, esse decreto tem grande importancia no viver da companhia, porque significa que o governo entendeu tomar uma parte mais activa do que até hoje na direcção dos seus negocios, mas, quanto a nós, o que não tem é a feição, que muitos lhe attribuem, de

uma declaração de guerra á entidade companhia, ou, o que seria o mesmo, á entidade conselho que a representa.

Mais de uma vez o dissémos n'este jornal: a importancia d'esta companhia é tal, para o paiz, que o estado não pôde considerar indifferente o bom ou mau caminho da sua situação presente e futura.

E assim o entenderam também todas as situações passadas, quando repetidas vezes a auxiliaram a vencer as suas difficuldades.

Nos ultimos dias da gerencia do ministerio transacto, um dos ultimos actos do ministro das obras publicas foi a nomeação de uma commissão de syndicancia, (portaria de 12 de janeiro ultimo) que desde logo encetou os seus trabalhos de averiguação sobre todos os actos administrativos do conselho e sobre o estado financeiro da companhia.

D'estes trabalhos teem sido communicados os resultados ao governo, á proporção que vae estando concluida cada uma das partes.

Na assembléa geral de janeiro votou-se que fizessem parte do conselho de administração 6 representantes de obrigatarios estrangeiros, e em virtude de accordo com estes foi depois resolvido que uma commissão delegada d'esse conselho dirigisse os negocios da companhia, compondo-se de quatro dos administradores estrangeiros e tres dos portuguezes.

Entretanto a companhia, vendo-se ameaçada de sofrer arrestos nas suas receitas por parte de alguns credores recorria para o governo, pedindo que fosse esclarecida a lei, de forma que ella não tivesse que interromper a exploração em virtude das execuções a que estava sujeita.

Essa representação é do theor seguinte:

«SENHOR.—A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, sem embargo de ter realisado um accôrdo com os representantes de obrigações da mesma Companhia, constituindo uma commissão delegada administrativa, tirada do conselho d'administração, como permitem os seus estatutos, e composta de 7 membros, dos quaes 4 são escolhidos entre os administradores nomeados pelos mesmos obrigatarios, que representam tres quartas partes do capital empregado na empresa, e os restantes entre os demais membros do conselho, acha-se ameaçado de ver suspensa a exploração das linhas.

«O accôrdo feito com os obrigatarios, como já teve occasião de representar ao governo de vossa magestade em 3 do corrente, se importa de facto um valioso processo no caminho do restabelecimento de credito da Companhia, não é bastante para evitar os resultados das execuções que a ameaçam, e que podem, effectuada a penhora, impedir a exploração das linhas administradas pela mesma Companhia.

«Sem contar com as garantias de juro, as receitas brutas da empresa, na totalidade, podem ser avaliadas

em 3:200 contos, e as despesas de exploração em metade d'essa quantia; ficando 1:600 contos para os encargos das obrigações que sobem a 2:640 contos, números redondos.

«Existe, porém, uma divida fluctuante que não baixará de 9.600 contos. Os crédores d'essa divida são os que ameaçam a Companhia e principalmente a sua exploração. Penhoradas as receitas e outros valores, aliás de sobra não só para a mesma exploração, mas para auxiliar a resolução da sua situação financeira, o serviço das linhas corre o risco de ser interrompido, e tal interrupção importará prejuizos incalculaveis, não só para a Companhia, mas para um importante serviço publico, e converter-se-ha em obstaculo invencivel á reorganisação da empresa e ao acabamento das obras a que está obrigada por contracto com o governo.

«E se o decreto de 31 de dezembro de 1864 em algumas das suas disposições pretendeu evitar a interrupção das linhas ferro-viarias, é omisso em pontos importantes, sobre o assumpto.

«Por isso a Companhia, achando-se sob a acção immediata da execução de algumas penhoras, facto que, se se realisasse, a impossibilitaria de explorar as suas linhas, apesar de não estar em situação de insolvencia como acima se mostra, vem pedir a vossa magestade que se digne determinar que as receitas da mesma Companhia sejam temporariamente incluídas na disposição do art. 38.º do decreto com força de lei de 10 de dezembro de 1864, ou outra qualquer providencia que á sabedoria do governo de vossa magestade pareça mais conveniente, para evitar que o serviço das linhas ferreas de que a Companhia é concessionaria possa ser interrompido pelas razões que acabam de ser expostas, pelo que

E. R. M. — Lisboa, 9 d'abril de 1892.»

Ora os considerandos do decreto de 21 de abril não são, a nosso ver, mais do que uma aclaração sobre a interpretação de diversos artigos do contracto, provando que elle se oppõe por completo, implicitamente, embora o não diga de uma fôrma clara e precisa, a que taes execuções se levem a effeito.

A lei é uma, e as interpretações são mil, disse um sabio jurisconsulto; quem, sem preocupações de opposição systematica, ler os considerandos do questionado decreto, concluirá, de certo, que a solução por elles dada a uma questão momentosa, para o viver da mais importante companhia do paiz, é perfeitamente natural e logica, para o fim que era mister ter em vista.

A segunda parte d'esse documento (porque, evidentemente, elles se divide em duas partes) nasce espontaneamente do estado da questão.

A assembléa geral da companhia auctorisou a entrada no conselho gerente dos seus negocios aos representantes dos obrigatarios;

Para tornar mais effectiva e activa a gerencia por parte d'estes, o conselho delegou os seus poderes n'uma comissão que o representava;

Mas o Estado é tambem crédor da companhia, e crédor por uma verba que não póde deixar de classificar-se consideravel;

Nada mais regular, portanto, que esse crédor se faça representar na comissão.

Mais ainda: Pelos antigos como pelos novos estatutos a maioria do conselho de administração tem que ser composta de cidadãos portuguezes domiciliados no paiz.

Para se obtemperar, porém, ás exigencias dos crédores estrangeiros, a comissão a que acima nos referimos não pode ser formada de maneira a que n'ella

predominasse o elemento portuguez. A entrada de mais dois membros nomeados pelo governo veio acudir a essa falta.

Mas fazendo-o, o governo contrariava as bases do accordo, quebrando-o pela introdução de mais dois commissionados portuguezes, ficando estes em maioria.

Para compensar esta sua exigencia, o estado entendeu dever dar mais força aos resultados d'esse accordo, confirmando nos logares de membros d'essa comissão os que para ella haviam sido nomeados pelo conselho.

E aqui está, de deducção em deducção, como, no nosso parecer, se explica perfeitamente o decreto de 21 d'abril, e o estado da questão que tanto tem dado que fallar.

Deve-se acrescentar ainda que a propria escolha do presidente d'essa comissão explica a conclusão a que acima chegamos. O sr. Barros Gomes, alem de um caracter da maior respeitabilidade, é tambem director do principal estabelecimento bancario do paiz, pelo qual foram feitos importantes adeantamentos á companhia, com auctorisação do governo. A sua entrada na gerencia da companhia estava, portanto, naturalmente indicada, como representante, por todos os motivos, de um dos maiores crédores.

A comissão, assim completa, tomou posse no dia 26, reservando-se o conselho o direito de protesto sobre a interpretação do decreto.

No dia 28 o conselho da Companhia escolheu os tres membros que serão propostos para, em conformidade com o decreto, substituir os administradores portuguezes nas suas ausencias, sendo estes os srs. conselheiro Carrilho em substituição do sr. conde de Magalhães, Teixeira de Queiroz pelo sr. Castro Guimarães e Paes Villas Boas pelo sr. Victorino Vaz.

A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 25 de abril.

O *Moniteur Belge* publicou a lei do orçamento da divida publica para o exercicio de 1892, e a que approva o acto geral da conferencia de Bruxellas e declaração n'elle annunciada, as quaes começaram a vigorar em 1 do corrente. Segundo esse orçamento, este paiz terá que pagar, em 1892, 103.211:797 francos de juros.

A segunda camara dos Estados Geraes da Hollanda approvou a convenção de 30 de outubro de 1890 com a Belgica, para a vigilancia commum da navegação e pilotagem do Escant.

Segundo a estatistica, que o governo acaba de publicar, os resultados do commercio exterior da Belgica, em fevereiro de 1892, são muito satisfactorios.

O valor da importação foi de 117.206:000 francos, ou seja o augmento de 1 0/0 sobre fevereiro de 1891. A exportação elevou-se ao valor de 80.125:000 francos, augmentando 10 0/0 sobre igual mez do anno findo.

A camara de commercio de Anvers acaba de dirigir-se ao governo e á cidade, pedindo que se continuem sem demora os trabalhos da comissão de installações

maritimas, parados desde a retirada dos delegados d'aquella cidade.

Pelo estado comparativo do movimento do porto d'Anvers durante o mez de março e no 1.º trimestre dos annos de 1892 e 1891, vê-se que entraram em março n'aquelle porto 340 navios com uma tonellagem de 362.852 tonelladas, contra 411 com 407.718 tonelladas em 1891. No 1.º trimestre entraram 1.016 navios contra 886 em 1891.

Annuncia-se a proxima venda em Anvers d'uma quantidade de marfim que se eleva a 31.800 kilos.

De 1 de janeiro a 2 d'abril foram exportados de New-York para aquelle mercado 6.156:000 gallões contra 3.322:800 gallões em 1891.

A exportação de New-York para Anvers durante a semana finda em 28 de março foi do valor de 362.711 dollars.

A Sociedade Cockerill tem, segundo consta, idéa de estabelecer uma succursal de altos fornos na China. Nos estabelecimentos d'esta sociedade, na Belgica, fazem actualmente aprendizagem uns doze chinezes, e esperam-se mais uns trinta. Teem agradado muito pela sua intelligencia.

O conselho superior da industria e do commercio vae ser convocado para fixar as bases em que deverão ser abertas as negociações com a Hespanha para a conclusão do tratado de commercio, visto o actual, entre a Belgica e a Peninsula, terminar em 30 de junho proximo.

No projecto de lei proposto por Mr. Baernaert sobre as modificações a adoptar na pauta para os direitos de entrada de diversas mercadorias nota-se, em relação ás fundições, a suspensão da livre entrada provisoria e a redução dos direitos a 1,50 francos por tonellada para as fundições de todas as classes, comprehendendo o aço fundido em bruto e o ferro velho.

O tribunal do commercio pronunciou a sua sentença, largamente fundamentada, na acção a que me referi na minha carta anterior, imposta ao Estado sobre a applicação da tarifa especial n.º 6, resolvendo que o beneficio d'essa tarifa não póde ser concedido ás mercadorias para exportação carregadas em fragatas, para serem ulteriormente passadas a navios de alto bordo; o que seria estender os effeitos do contracto de transporte, além do acto de descarga dos wagons, ficando o Estado obrigado a uma vigilancia impossivel de exercer.

E' natural que esta decisão seja ainda submettida ao tribunal superior (Cour de Cassation).

No ministerio d'Agricultura procedeu-se ha dias á abertura das propostas para os trabalhos do porto de Bruges. Era numerosa a concorrência.

Apresentaram-se duas propostas: a 1.ª de MM. Coisseau, engenheiro, de Paris, e Jean Cousin, de Saint Gilles, com um orçamento de fr. 37.490.436; outra de MM. Casse, A. Goosens, Luekens e Coppieters, cujo orçamento é de 39.183.638,74 francos.

A commissão mixta, presidida pelo Burgomestre, tomou conhecimento dos planos e orçamentos e enviou-os

a duas sub-commissões, uma financeira, outra tecnica.

O exame profundo e especial é tanto mais necessario quanto é certo que a disposição do «avant-port» e mesmo a dos planos das duas installações locais são inteiramente novas nos dois projectos.

O comité Bruxellas-porto-de-mar foi recebido em audiencia pelos deputados de Bruxellas nas camaras.

O fim da entrevista era obter do governo um augmento do subsidio para a transformação do canal de Willebroeck. Os senadores e deputados foram unanimes em reconhecer que o concurso financeiro do Estado devia ser elevado a 10 milhões.

Na sessão de 11 o conselho commercial d'esta capital adoptou as conclusões do relatório do conselheiro Sleens, sobre a elevação de 8 milhões a 12.400:000 francos, e participação da cidade nos trabalhos. Se o governo augmentar tambem a sua subvenção, como é de esperar, a questão estará proxima a resolver-se.

Foi apresentado nas camaras o orçamento para 1893. O relatório calcula o excedente das receitas provaveis em 3.800:000 francos, que ficarão reduzidos a 2.300:000 se se deduzirem os credits para o pagamento do juro dos capitais, pedidos em 1892 para despesas extraordinarias, e a annuidade resultante do resgate da rede telephonica.

As receitas figuram com um augmento de 2.043:000 sobre 1892; as despesas sobem sómente 131.339.

A repartição internacional de tarifas aduaneiras vae em breve publicar as de Hespanha e da Russia.

A camara syndical dos tabacos de Bruxellas representou ás côrtes pedindo que seja sobrecarregado com um direito de entrada de 900 francos por 100 kilos, os charutos e cigarros de fabricação estrangeira.

Desde 1 do corrente começaram a vigorar duas novas tarifas para o transporte de carvão de pedra, coke e briquettes entre as estações dos caminhos de ferro rhenano westphaliano e as localidades belgas servidas pela rede do Grande Central.

No dia 15 começou outra nova, para as mesmas mercadorias, de Anvers, Borgerhout, Louvain e outras zonas carboníferas do Grande Central Belga, com destino ao Palatinado.

No dia 13 reuniram as assembléas geraes das companhias Anvers-Rotterdam e Grande Central Belga, sob a presidencia de Mrs. Stoelet, assistindo MM. Montefiore e Dewael. Apenas dez accionistas assistiram ás reuniões, perguntando um o que havia sobre os boatos de resgate, que teem circulado ultimamente nos jornaes e que me tenho abstinido prudentemente de reproduzir.

O presidente respondeu:—«Esses boatos são uma «phantasmagoria que se reproduz periodicamente, sempre que se pretende produzir uma fluctuação na cotação, geralmente tão placida, das nossas acções.»

CA. Urban.

Parte Official

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral de obras publicas e minas

2.ª Repartição.—Caminhos de ferro

Tendo me representado a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes acerca da necessidade de incluir temporariamente a receita das respectivas linhas na disposição do artigo 38.º do decreto com força de lei de 31 de dezembro de 1864, ou de adoptar outra qualquer providencia para obstar a que o serviço das linhas ferreas, de que é concessionaria, possa ser interrompido, pois que está sujeita a varias execuções, e, effectuada a penhora, torna se impossivel a exploração, não bastando, para evitar os resultados das execuções que a ameaçam, o accordo realisado com os representantes de obrigatarios, que deu logar á constituição de uma commissão delegada tirada do conselho de administração e de administradores nomeados pelos mesmos obrigatarios;

Considerando, que nas receitas necessarias para a conservação e exploração das linhas não pôde ser admittida penhora, nem arresto, aliás não poderia a empresa manter, durante o praso da concessão, em bom estado, a exploração e o serviço da linha ferrea e suas dependencias com todo o seu material fixo e circulante, para assim entregar depois tudo ao estado, conforme os artigos 25.º e 26.º do respectivo contracto;

Considerando que a penhora ou arresto nas receitas da companhia, necessarias para a conservação das linhas ferreas e suas dependencias, bem como do material fixo e circulante e mais um quinto, seria incompativel com o direito reconhecido ao governo, de se apropriar d'essas receitas para mandar proceder ás reparações ordinarias e extraordinarias, quando a companhia, devidamente intimada, se recusar a fazel as, e para lhe impor a multa do quinto, segundo o artigo 66.º do contracto;

Considerando que as receitas necessarias para a exploração tambem não podem ser penhoradas, nem arrestadas, pois que, no caso de interrupção total ou parcial da exploração, cumpre ao governo prover por sua propria auctoridade, provisoriamente, para que a exploração continue *por conta da empresa*, conforme o artigo 67.º do contracto, o que não poderia cumprir-se sem as receitas correspondentes estarem inteiramente livres;

Considerando que, estando assim perfeitamente regulados no respectivo contracto os direitos e as obrigações do estado e da companhia acerca das receitas necessarias á exploração e á conservação da linha com todas as suas dependencias e respectivo material, e ás reparações ordinarias e extraordinarias e á imposição da multa do quinto, não ha que deferir n'este ponto da representação;

Considerando, porém, que a providencia n'este momento mais vantajosa para o estado e para a companhia é a que melhor garantir a effectividade da intervenção simultanea dos differentes interessados na gerencia da empresa, como foi reconhecido no accordo, e na proporção do mesmo accordo estipulado, emquanto durarem as circumstancias difficeis da empresa;

Considerando que o estado, alem dos direitos derivados do contracto e de outros actos posteriores, tem hoje n'ella empenhados altos interesses, visto ser-lhe crêdor de 5.000.000.000 a 6.000.000.000 réis;

Considerando que, nos termos da representação, e mesmo em face das disposições especiaes do contracto, o governo está auctorizado a adoptar as providencias necessarias para garantir a representação de todos os interesses na administração da empresa, emquanto não melhorar a sua situação;

Hei por bem, conformando-me com o voto unanime do conselho de ministros, decretar o seguinte:

Art. 1.º Uma commissão de nove membros, que serão o digno par do reino, ministro d'estado honorario e conselheiro d'estado, Henrique de Barros Gomes, o digno par do reino, presidente da respectiva camara, conselheiro Antonio Telles Pereira de Vasconcellos Pimentel, o ministro d'estado honorario, conde de Magalhães, o bacharel Manuel de Castro Guimarães, Victorino Vaz Junior, Danican Philidor, Armand Ferré, Kergall, e Henrique Hohenemser, dos quaes o primeiro servirá tambem de presidente e o segundo de vice-presidente, administrará provisoriamente a empresa de conta da companhia.

Art. 2.º A substituição de qualquer dos membros da commissão recairá sempre em individuo, que represente na empresa a mesma ordem de interesses, que representava o substituido.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 21 de abril de 1892.—REI—Visconde de Chancelleiros.

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes publicado em diversos jornaes um aviso com data de 7 do cor-

rente mez, em que annuncia abrir concurso para arrendamento de terrenos junto á estação de Alcantara-terra com serventia para a rua da Fabrica da Polvora, os quaes se acham na posse da referida companhia e estão comprehendidos nos cedidos pelo Estado aos concessionarios da linha ferrea de Lisboa a Cintra e Torres Vedras e ramal da Merceana, e lhe foram entregues pelo ministerio da guerra nos termos do art. 33.º do contracto de 10 de junho de 1882, e em virtude do disposto na portaria de 21 de junho de 1884, como informa a respectiva direcção fiscal;

Considerando que o art. 33.º do citado contracto prescreve muito expressamente que o governo concederia á empresa todos os terrenos e edificios do Estado que devessem ser occupados pela linha que faz objecto do contracto, e que a referida companhia annunciando o arrendamento d'aquelles terrenos demonstra evidentemente que não são occupados pela linha;

Considerando que na prescripção 4.ª da mencionada portaria de 21 de junho de 1884 é determinado que se faça devolução aos proprietarios expropriados das porções de terreno que não tiverem sido applicadas aos fins para que foram expropriadas;

Determina sua magestade El-Rei que seja intimada a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes a suspender todo o processo de arrendamento dos referidos terrenos annunciado, e que os mesmos terrenos e edificações voltem para a posse do ministerio da guerra.

O que se comunica ao director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos effectos.

Paço, em 25 de abril de 1892.—Visconde de Chancelleiros.

Para o director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 17 de março findo: ha por bem approvar o projecto e respectivo orçamento, na importância de 3.400.000 réis, datados de 17 de fevereiro ultimo, de uma plataforma para limpeza e reparação dos vapores pertencentes á direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, e ordenar que o respectivo director faça proceder á execução dos trabalhos por empreitadas ou trefas, ficando auctorizado a dispendir com este serviço até á totalidade do orçamento mencionado.

Outrosim, determina o mesmo augusto senhor, que o referido director elabore o projecto e orçamento das obras necessarias para se fechar a mencionada plataforma pelo lado de leste e da collocação de umas portas pelo lado do poente.

Paço, em 26 d'abril de 1892.—Visconde de Chancelleiros.

Para o director dos caminhos de ferro do sul e sueste.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 11 do corrente mez: ha por bem approvar o projecto de modificação da agulha na estação de Carcavellos, do ramal de caminhos de ferro do Caes dos Soldados a Cascaes, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, e remettido pelo respectivo director fiscal com o seu officio n.º 305 de 31 de março findo.

Paço, em 20 de abril de 1892.—Visconde de Chancelleiros.

Para o director da primeira direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 7 do corrente: ha por bem approvar o projecto datado de 3 de fevereiro ultimo, da modificação das vias da estação do Cacem no caminho de ferro de Lisboa a Cintra e a Torres Vedras, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

O que se comunica ao respectivo director fiscal para os effectos devidos.

Paço, em 20 de abril de 1892.—Visconde de Chancelleiros.

Para o director da primeira direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

A companhia «La Veloce»

Mais uma importante linha de vapores das que fazem a sua carreira entre a Europa e os portos da America do Sul passou a aproveitar a excellencia do nosso porto para fazer escala em Lisboa.

A importante companhia *La Veloce* inaugurou no dia 23 as suas visitas a Portugal, na passagem de Genova para os portos do Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, com o seu bello vapor *Vittoria*, e continuará vindo a Lisboa mensalmente com os seus vapores d'aquella carreira.

Para esta inauguração os activos representantes da companhia em Lisboa, os srs. José Antunes dos Santos & C.^a, tiveram a amabilidade de fazer diversos convites, entre os quaes foi considerada a imprensa de Lisboa.

A disposição dos convidados foi posto o vapor *Vittoria* que os conduziu a bordo do seu homonymo pela 1 hora da tarde.

Fazia as honras da recepção o nosso amigo sr. Albuquerque de Orey, socio da empresa representante em Lisboa da companhia *La Veloce*, do qual receberam todos os visitantes as maiores amabilidades.

A bordo do *Vittoria* fomos recebidos pelo digno capitão o sr. G. Poggi, um attencioso cavalheiro do mais fino trato, a par de um marinheiro da mais atinada pratica, secundado por outros agentes de bordo que nos receberam com a mais captivante delicadeza.

O *Vittoria* é, como os mais modernos e aperfeiçoados vapores das grandes carreiras, uma cidade fluctuante, onde se tem empregado todos os processos para acabar quanto possivel com os incommodos e perigos das longas viagens outr'ora tão temerosas.

As accomodações de 1.^a e 2.^a classe teem todos os melhoramentos e confortos; vastos quartos, alguns mesmo em que os beliches foram substituidos por camas de ferro ou de madeira, largas e commodas como as de qualquer hotel de 1.^a ordem; outros teem annexo quarto de banho e retrete.

Na 3.^a classe tambem foi cuidado o caso de dar a estes passageiros a maior commodidade em vastidão para passeiar e respirar livremente, tendo á sua disposição toda a coberta de proa e o respectivo castello, onde uma infinidade de colonos italianos, emigrantes para o Brazil e Republica Argentina, se entregavam aos seus jogos e trabalhos caseiros, n'um bem estar e á vontade que bem se differencavam d'esses montões de gente enfardada, sem ar, nem luz, nem saude, nem hygiene, que temos visto a bordo de outros vapores.

O *Vittoria* mede 132 metros de comprimento por 14 na sua maior largura; tem 4:150 tonelladas de arqueação na machina de triplice expansão da força de 6:500 cavallos com que pôde fazer 16 milhas por hora, accomodações para 320 passageiros de 1.^a e 2.^a e 1:000 de 3.^a classe. É illuminado por 320 lampadas electricas, tendo porem illuminação supplementar, a azeite, para o caso de qualquer desarranjo na outra.

A sala de jantar é a mais vasta e luxuosa que temos visto em vapores, tendo logar para mais de 100 pessoas bem á vontade, e sendo illuminada por 60 lampadas electricas de grande intensidade. As condições de segurança são tambem de primeira ordem.

O casco é todo forrado de aço. Por uma engenhosa disposição, o *Vittoria* pode dividir-se em 8 compartimentos perfeitamente independentes e estanques o que permite que, em caso de sinistro irreparavel, se nete immediatamente a divisoria em que elle se deu, sem que por isso o restante do barco deixe de fluctuar.

Alem d'isso ha, nos turcos, 10 grandes escaleres salvavidas, provistos de grandes caixas de ar que os tornam insubmergíveis, e de depositos de agua doce.

Os vapores da *Veloce* farão a travessia de Lisboa ao Rio de Janeiro em 13 dias e pelo preço de 650 francos em 1.^a classe e 400 em 2.^a, e para Montevideu e Buenos Ayres por 750 e 460 francos.

O *Vittoria* foi construido na fabrica R. Napier & C.^o de Glasgow, e, ao que nos consta, pertenceu ao governo do Mexico que, por occasião da ultima guerra o teve que ceder.

Terminada a visita a este confortavel paquete, foi offerecido um lunch composto das mais finas iguarias italianas e dos mais ricos vinhos especiaes d'aquelle

paiz, trocando-se affectuosos brindes ás familias reaes italiana e portugueza, a estes dois paizes e aos da America que os vapores da *Veloce* servem á companhia e aos dignos representantes d'ella em Portugal.

Coube-nos este ultimo, que aqui confirmamos, desejando que os activos agentes tirem o mais lisongeiro resultado dos seus trabalhos, tão lisongeiro como a recordação indelevel que deixou em todos os convidados a visita ao *Vittoria* e a amabilidade com que foram recebidos.

A frota da companhia compõe-se de 13 vapores, sendo ainda um de maior tonellagem do que este, o Nord-America, que é de 4:900 tonelladas, força de 8:500 cavallos e velocidade de 18 milhas por hora. Este vapor será o que virá ao nosso porto em 22 de maio.

Este, o *Vittoria*, Duqueza de Genova e Duque de Galliera são os mais velozes vapores da marinha mercante italiana e dos unicos 5 inscriptos no registro d'aquelle paiz como *Incrociatori*.

A hora universal

L'Industrie, de Bruxellas publica a este respeito o artigo que vamos traduzir, a um tempo interessante pelos esclarecimentos que nos dá sobre este importante assumpto e curioso pelo estilo picaresco em que está escripto e em que a questão tem sido tratada por outros jornaes:

No Canadá o Parlamento votou uma lei declarando legaes as horas *normaes*, adoptadas desde 1883 pelos caminhos de ferro, e, mais tarde, por grande numero de cidades.

Um projecto de lei semelhante foi apresentado á Camara e ao Senado dos Estados Unidos.

O governo inglez recommendou fortemente ás suas colonias os seus typos de horarios.

Em França, a lei de 14 de março de 1891 tornou legal o tempo médio de Paris para todo o paiz, incluindo a Algeria.

Na Belgica, a Sociedade do Grande Central Belga que, desde o 1.^o de junho ultimo, já havia introduzido a hora de Greenwich para o serviço interior da parte da sua rede situada na Allemanha, está disposta a estender o seu uso, sobre toda a sua rede, aos horarios destinados ao publico. Os caminhos de ferro do Estado e todos os caminhos de ferro concedidos adoptaram esta hora para o 1.^o de maio.

Na Hollanda, o governo auctorizou a adopção da hora de Greenwich, desde o 1.^o de maio proximo futuro, para o serviço interno dos caminhos de ferro holandezes.

Na Prussia, a *Mitteleuropäische Zeit* (hora de Greenwich, mais um) substitue para este mesmo serviço a hora de Berlim desde o 1.^o de junho ultimo. Mas é provavel que se realice proximamente, n'aquelle paiz, uma reforma radical da hora.

Os governos dos estados da Allemanha do Sul (Baviera, Württemberg e gran-ducado de Baden) introduziram, por seu lado, a *Mitteleuropäische Zeit* desde o 1.^o d'abril ultimo nos serviços, tanto externos como internos, dos seus caminhos de ferro. Esta introdução teve logar, na mesma epoca, na Alsacia-Lorena.

Desde o 1.^o d'outubro ultimo a mesma hora está em uso em todos os serviços dos caminhos de ferro, correios e telegraphos da Austria-Hungria; já varias cidades austriacas adoptaram a mesma hora, e o dr. Peez, membro da camara, apresentou uma petição tendente a obter legislativamente a extensão da nova hora á vida civil para todo o imperio.

E' mais difficil prevê a solução que prevalecerá na Italia onde se contam ainda numerosos partidarios do meridiano de Jerusalem.

Tudo isto não é pois novidade d'hontem, mas tem sido articulados tantos disparates contra o systema da hora universal, por pessoas que nem sequer se deram ao trabalho de estudar o que ella é, que se tem podido lêr sem espanto em certos jornaes quotidianos, que não queremos citar aqui para não os magoar, artigos no genero amavel seguinte:

«A teima d'aquella azémola de R. P. Boom resistiu então a todas as observações: vão-se pôr brevemente os nossos caminhos de ferro á hora de Greenwich, para commodidade dos viajantes da linha de Douvres-Ostende que não terão mais que adiantar ou retardar os seus relogios.

«E' de absoluta necessidade que, de bom ou de mau grado, a hora de Greenwich se torne ao mesmo tempo a hora de todas as cidades do paiz. Ha quem dê pinoes, diz-se. De que serve isso? Não se alcançará senão crear embaraços e enfado ao publico.

«Hoje muita gente demais viaja diariamente, á qual as partidas e chegadas dos comboios servem para regular os seus negocios de todo o genero e o movimento é já demais, para que seja possível haver uma distancia tão grande entre a hora dos caminhos de ferro e a hora das cidades. Seria isto por muito tempo uma trapalhada, com que toda a gente soffreria.

«E se convém, no anno proximo, ao R. P. Boom adoptar uma outra hora, a de S. Petersburgo, por exemplo, e decidir que ao meio dia será, nos caminhos de ferro, duas horas, será preciso para o interesse geral, que seja duas horas em toda a parte.»

E' difficil ser mais espirituoso!

Digamos algumas palavras sobre o verdadeiro estado da questão.

Depois da hora da Europa central ter sido adoptada por um grande numero de caminhos de ferro do centro da Europa, certos paizes adoptaram-a egualmente na vida civil, como acabamos de ver.

E' certo que o meridiano de Greenwich coincide favoravelmente com as fronteiras politicas dos estados europeus, o que é de natureza a facilitar a introdução da nova hora que, para um grande numero de cidades da Europa central, não differe da hora local senão em alguns minutos.

Como dissémos acima, na Austria-Hungria os caminhos de ferro já introduziram a nova hora desde o 1.º d'outubro de 1891, enquanto que os do Sul da Alemanha o adoptaram no 1.º d'abril de 1892 e que ella será obrigatoria para os caminhos de ferro do *Verein* a partir de 1 de maio de 1892.

Os caminhos de ferro do estado belga vão, por seu lado, adoptar sem demora a hora universal. Não sabemos exactamente o que a administração superior decidiu para pôr em execução esta medida. Mas para dar uma ideia da facilidade com que se pôde passar de uma hora á outra, faremos conhecer de que maneira ella foi adoptada para os caminhos de ferro austro-hungaro. Em 30 de setembro de 1891 foi dado ordem que todos os comboios deviam seguir o antigo horario até perto da meia noite. A esta hora os comboios deviam parar nas gares até que os relogios tivessem sido mudados conforme a nova hora. A partir d'este momento esta hora regulava a marcha dos comboios e achava-se assim introduzida de repente.

Em Bruxellas as companhias de tramways e de caminhos de ferro suburbanos estão grandemente emba-

raçados com respeito ao horario que vão adoptar, a partir de 1 de maio. Viu-se que é n'esta data que a administração dos caminhos de ferro applicará os novos horarios formulados segundo a hora de Greenwich.

Se os vicinaes e os tramways, que estão em correspondencia com as estações, adoptam a hora de M. Vandenpeereboom, já não estarão d'accordo com a cidade que conserva a sua hora, é cousa decidida, mas é por demais idiota!

A trapalhada vae ser pois completa, porque por mais facil que seja dizer que bastará basear-se em que a hora de Greenwich atraza dezasete minutos sobre a da cidade, nunca se chegará a acostumar o publico a esta esquisitice de duas horas differentes que tanto parecem agradar a M. Buls!

Sabem as administrações communaes que se recusam a adoptar a hora de Greenwich. que prestam com isso ao publico um pessimo serviço?

Por isso e apesar da opposição ignorante de certa imprensa, pede-se a adopção por qualquer forma, de uma hora universal.

E como prova, e para terminar este artigo, façamos ainda uma citação que vale bem, como estylo e como elegancia, a primeira citação que já acima fizémos.

«Esta reforma da hora não tem senso commum; é vexatoria; mas a opposição não obterá nada do R. P. Boom; é teimoso, como um mulo! Mais facil seria tentar deslocar o Palacio da Justiça, empurrando-o, do que procurar fazer desistir o R. P. Boom d'uma decisão tomada. Os louros de Josué faziam-lhe insomnias. Decidiu portanto que, desde do 1.º de maio, a hora dos caminhos de ferro já não seria a de toda a gente. Ninguém conseguirá fazel-o largar a presa.»

«Já o temos dito, e insistimos em o repetir mais uma vez enquanto é tempo: mais vale que todos cedam de boa vontade. E' impossivel, na vida actual, que a hora das estações não seja a dos outros relogios. O prazer d'uma resistencia, sem esperança de triumpho, não equivale a todos os incommodos, todas as trapalhadas que d'ahi resultarem para o publico. Porque é este, como sempre, quem pagará as favas.

«Conta-se com uma proxima queda do ministerio? Isso seria vender a pelle do urso antes de o ter morto. Em todo o caso, suppondo que o R. P. Boom cede o o logar este anno, o seu successor não fará recommençar logo em seguida o enorme trabalho d'um novo horario; haverá outros gatos a chicotear; e nós teremos com certeza a hora de Greenwich por alguns annos.

«E não será sómente a horas do caminhos de ferro, mas tambem a do correio e do telegrapho... Que casa de Orates!

«Por compaixão com os vossos administrados, senhores das camaras municipaes, cedei!»

Não juntaremos nada a estas lucubrações.

De resto, ellas tendem a dar razão á administração dos caminhos de ferro e a negal-a a M. Buls, comquanto pareçam attacar aquelle e apoiar este.

A tarifa de assignatura

O nosso estimavel collega *Engenharia e Architectura* extranha que dissessemos que tendo sido elevados os preços da tarifa para bilhetes de assignatura, na linha de Cintra e ramal de Cascaes, a companhia dava em compensação outras vantagens que a antiga tarifa não concedia, e funda essa extranheza em que das vantagens

offerecidas não irão gosar as mesmas pessoas que a elevação de preços atinge, e em que a commodidade dos bilhetes poderem ser tomados em principio de qualquer mez só aproveita aos que vão veranejar para fóra de Lisboa, e não os que lá vivem continuamente.

Está bem visto que nunca dissémos que a compensação que tanto deu no gatto ao nosso collega coincideria exactamente nos mesmos individuos, e muito menos seria possível que, havendo uma certa elevação de preços, não houvesse interesses feridos por ella.

Isto posto, deixe-nos o collega que lhe agradeçamos a luz da instrucção que vem lançar sobre o nosso espirito, noticiando-nos que ha já *muitos* (muitos não sabiamos, com effeito) muitos chefes de familia que estabeleceram residencia permanente até o extremo das linhas de Cintra e Cascaes, e que hoje, em virtude do augmento de preços da tarifa, ameaçam retirar para Lisboa.

Realmente por um augmento de 6 a 12 mil réis *por anno* não nos parece muito natural que prefiram mudar para a cidade, onde a carestia das habitações e as condições de vida lhes levariam o decuplo d'essa differença.

Sem nos darmos ares de pedagogo, consinta-nos o collega que ponhamos na sua presença os preços dos bilhetes de assignatura nos outros paizes comparados com os nossos e convencer-se-ha de que estes são os mais vantajosos. Tomemos Bellas e Oeiras para exemplo que são os pontos que mais lhe interessam.

Os preços das tarifas francezas e hespanhola, para uma distancia de 15 kilometros equivalente á de Rocio a Queluz-Bellas e Oeiras são os seguintes:

Preços em francos.

	Por 6 mezes			Por 1 anno		
	1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.	1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.
Oeste.....	243	193	158	337	270	207
" para Versailles	225	150	—	300	210	—
Estado.....	154	116	84	232	174	127
Orleans.....	182	140	110	280	215	164
Midi.....	181	143	110	281	224	164
P. L. M.....	154	115	77	230	173	115
Este.....	192	144	96	288	216	144
Norte.....	170	128	85	255	191	128
Norte Hespanha....	171	128	95	256	193	142
Tarifa portugueza..	155	117	77	233	175	117

Note-se que reduzimos o franco ao par.

Assim, unicamente o P. L. M. e o Estado francez tem tarifas de 1.^a e 2.^a classe mais economicas do que as nossas 1 a 2 francos, e ainda em 3.^a classe o mesmo Estado tem preços mais elevados.

Para Cintra e Cascaes ainda os preços da tarifa portugueza são muito mais economicos do que os do Oeste e Este francez, em 1.^a e 2.^a classe e na 3.^a não só a differença em relação ao Oeste é de 60 francos por semestre, como tambem os preços do Midi, Orleans e Norte de Hespanha são superiores aos nossos.

Emquanto ás condições sobre a prohibição do transporte de recovagens como volumes de mão e a que se refere á mudança para classe inferior quando haja falta de logar na classe do bilhete, veja o que legislam as tarifas estrangeiras sobre o assumpto.

L'abonné doit prendre l'engagement:

«... 3^o De ne pas faire, au détriment de la Compagnie, le trafic de la messagerie, en présentant, comme lui appartenant, des colis groupés ne faisant point partie de son bagage personnel, et à n'exercer, à raison de l'abonnement, aucune action, ni prétendre à aucune indemnité de la Compagnie pour aucun arrêt, empêchement, retard, changement de service, diminution du nombre des trains, ou défaut de place qui obligerait l'abonné à monter dans les voitures d'une classe inférieure».

Termina o nosso bom collega por este periodo verdadeiramente de effeito:

«... a tarifa (de recovagens) é de tal ordem que para trazer um frangão de Cintra para Lisboa se paga «mais pelo transporte do que o valor do bicho.»

Ora mesmo calculando pela tarifa geral, que é a mais cara, e apenas 10 kilos de frangos, temos que de Cintra a Lisboa custam, incluindo os 60 réis de sello, 280 réis; e como um frango o mais que pesará é meio kilo (e já é gallinha) temos que o collega compra os frangos lá fóra a 14 réis. E ainda quer vir para a cidade!

Cá lhe creditamos 560 réis por 40 frangos que lhe agradeceríamos nos mandasse... enquanto ha ervilhas.

Excursões em Portugal

Itinerarios da Gazeta dos Caminhos de ferro

Visto que se approxima o tempo das excursões de verão, e no intuito de facilitar aos nossos leitores o modo de se aproveitarem dos bilhetes de itinerarios facultativos estabelecidos por todas as linhas em combinação, indicar-lhe-hemos em cada numero do nosso jornal, durante esta época, um ou mais itinerarios que podem aproveitar, não tendo mais que traçal-os na tarifa que distribuimos com o nosso numero 95, e apresentar esta na estação dos caminhos de ferro que indicarmos como ponto de partida.

1.^o Itinerario:—Lisboa (Rocio), Santarem, Torres Novas, Entroncamento, Abrantes, Castello Branco, Abrantes, Entroncamento, Payalvo (Thomar), Coimbra, Alfarellos, Figueira da Foz, Leiria (Batalha), Vallado (Alcobaça e Nazareth), Caldas da Rainha, Torres Vedras, Cacem, Lisboa (Rocio).

Percurso total, 747 kilometros, a que correspondem os preços de

11\$000	réis em 1. ^a classe
8\$200	" " 2. ^a "
5\$500	" " 3. ^a "

todos inferiores ao do duplo da maior distancia desde a estação de partida (Lisboa R. a Castello Branco), segundo a condição 4.^a da tarifa. Praso 30 dias.

Este itinerario serve igualmente para começar a viagem por qualquer estação entre Lisboa R. e Alfarellos ou entre Figueira, por Torres, e Lisboa R.

2.^o Itinerario:—Figueira da Foz, Pampilhos, Luso (Bussaco), Santa Comba, Vizeu, Mangualde (em diligencia) Pampilhosa, Aveiro, Porto, Coimbra, Alfarellos e Figueira.

Percurso total, 490 kilometros.

Preços, 1. ^a classe	8\$000 réis
2. ^a "	6\$000 "
3. ^a "	4\$000 "

inferiores ao duplo dos de maior percurso (Figueira a Porto). Praso 15 dias.

Este itinerario pôde tambem ser começado por qualquer estação entre Figueira, Alfarellos, Santa Comba, Porto e Figueira por Pampilhosa.

Necrologia

Falleceu o distincto engenheiro Augusto Carlos de Souza Lobo Poppe, deputado por Setubal e antigo secretario do ministro das obras publicas.

Os nossos sentimentos á sua familia.

Salamanca á fronteira portugueza

Teem affirmado varios collegas que o governo hespanhol reclamou contra o portuguez por este ter tomado provisoriamente a seu cargo a exploração d'estas linhas.

Esta informação não é verdadeira, ao que acabamos de saber de fonte auctorizada.

O governo hespanhol nada reclamou.

Serviço do correio

Aos nossos assignantes de Valencia de Alcantara que se nos teem dirigido, bem como a outros collegas, queixando-se do correio portuguez, em virtude da supressão do serviço directo das correspondencias de Portugal para a linha de Caceres temos a dizer que laboram n'um erro.

Essa supressão foi forçada pelo governo hespanhol ter encaminhado por outras linhas o serviço do correio entre o seu e o nosso paiz, e até só com difficuldade se conseguiu que o sud-express trouxesse e levasse o correio internacional.

O inconveniente de que se queixam vae em breve ser remediado sendo a correspondencia do nosso paiz, unicamente para Valencia de Alcantara, levada ali por um proprio no comboio portuguez.

Boletim financeiro

Lisboa, 30 de abril.

Não deixou de ser animada e interessante, sob diversos aspectos, a quinzena que hoje finda, na parte respeitante aos interesses economicos e financeiros do paiz. Por um lado tivemos a missão extraordinaria do sr. Serpa Pimentel, em Paris, por outro o principio do decretamento das reformas ministeriaes.

A missão do sr. Serpa Pimentel era revestida de uma certa gravidade, visto que se tratava de evitar que os crédores estrangeiros insistissem, como se dizia ser sua resolução inabalavel, em exigir que lhes fosse facultativo fiscalisarem directamente a cobrança das receitas da alfandega, dadas como garantia aos encargos da divida portugueza.

Havia, porem, quem affirmasse que a exigencia não seria persistente desde o momento em que o governo portuguez se mostrasse firme e resolutivo. E devia de ser assim, porque as revistas financeiras inglezas e allemãs, mais auctorizadas, fallando das condições do convenio portuguez, foram unanimes em as declarar acceitaveis e, o que é mais, vantajosas.

Fosse assim ou não o que é certo é que, tendo em seguida á partida do sr. Serpa Pimentel para Paris sido levantada categoricamente na imprensa a questão da intervenção estrangeira e forçado o governo a declarar que em caso algum a acceitaria, porque o paiz se revoltaria, para logo começaram os crédores estrangeiros a mostrar tendencias para a desistencia do seu proposito.

Se a estas horas está proxima do seu termo a solução da questão do convenio, manda a justiça que se diga que não foi nem o tacto, nem a habilidade, nem a diplomacia do sr. Serpa Pimentel que triumpharam, mas sim a força dominadora da opinião e o medo do governo, em respeito a ella, que modificaram a attitude d'este, reflectindo-se naturalmente no plenipotenciario portuguez, fortalecido com a alheia energia.

Parallelamente ás negociações para conclusão do convenio teem corrido as especialmente relativas ao emprestimo de 100 milhões de francos (24.000 contos) que deve ser emitido por todo o mez de maio e que virá, ao que parece, modificar consideravelmente as condições financeiras da nossa praça, actuando nos cambios e facilitando largamente as operações commerciaes. Depozita-se grande confiança nos resultados d'este emprestimo e oxalá que ella não seja illudida.

Das medidas ministeriaes, a que alludimos no começo d'este boletim, as mais importantes, sem duvida, foram a approvação e publicação official do novo estatuto do Banco de Portugal, os decretos da extincção dos Tribunaes Administrativos, da reforma

das alfandegas e da intervenção do estado nos negocios da Companhia dos Caminhos de Ferro, duplicando-se a sua administração pela nomeação, por parte do governo, de uma comissão de nove membros, que já tomou posse.

Com relação ás reformas dos serviços, devemos dizer que, apesar de nos respectivos relatorios se dizer que d'ellas resultaram economias relativamente avultadas, a impressão por ellas causada no publico não foi das mais favoraveis, não tanto pelos interesses creados, que feriram ou sacrificaram, mas, ao que parece, pelos aggravos ou injustiças que praticou, e que se diz vão ser convenientemente reparados.

Está publicado o relatório do Banco de Portugal, referente ao anno de 1891. Este documento expõe largamente os embaraços e as difficuldades com que teve de lutar a direcção durante a crise do anno passado, conseguindo, por uma attitude habil e prudente, auxiliar o thesouro, as instituições bancarias do paiz, realisar a unificação da circulação fiduciaria, pagar em Londres 12.053.15 libras, reduzindo assim a nossa divida n'aquella praça a 100.000 libras. O balanço, referente a 31 de dezembro de 1891, dá ideia mais completa da situação do nosso primeiro estabelecimento de credito.

Balanço do Banco de Portugal, em 31 de Dezembro de 1891

ACTIVO	
Caixa:	
Notas.....	5.613:204\$500
Metal.....	4.348:754\$968
	9.961:959\$468
Carteira commercial.....	13.526:801\$669
Carteira de titulos de credito...	5.796:058\$929
Contas de credito e supprimentos.....	4.034:115\$389
Contas diversas.....	2.170:291\$247
Contractos especiaes com o Estado e suas de- pendencias:	
Classes inactivas.....	6.644:659\$410
Diversos.....	7.304:119\$860
	13.948:779\$270
Correspondencias em c/c.....	2.374:045\$629
Dividendo do 1.º semestre de 1891.....	337:500\$000
Edificios, moveis, machinas e outros objectos..	534:693\$960
Effeitos depositados.....	15.675:347\$221
Emprestimos sobre penhores.....	3.701:302\$455
Thesouro publico c/c.....	5.628:260\$408
	77.709:245\$645
PASSIVO	
Capital.....	13.500:000\$000
Contas diversas.....	155:776\$991
Correspondencias em c/c.....	2.275:806\$474
Crédores de effeitos depositados.....	15.675:347\$221
Depositos.....	2.254:345\$620
Dividendos a pagar.....	63:975\$050
Fundos de reserva:	
Variavel.....	249:524\$542
Permanente.....	1.223:670\$462
	1.473:195\$004
Ganhos e perdas.....	1.047:396\$135
Notas do Banco de Portugal:	
Em circulação.....	34.760:637\$750
Em caixa.....	5.613:204\$500
	40.373:842\$250
Obrigações das classes inactivas.....	889:560\$000
	77.709:245\$645

Evidentemente vão-se desannuviando os horisontes da nossa situação financeira. Os capitais disponiveis continuam a affluir ao mercado, abandonando o systema de retrahimento a que se havia votado. Isto prova que a confiança começa a renascer. Oxalá que ella consiga restabelecer-se firme. O papel de commercio é ávida-

mente procurado para desconto, mas as ofertas tem sido pequenas.

No mercado de cambio tem havido maior oferta da divida Londres, mas, apesar de não ser grande a procura, o preço tem se conservado entre 40 $\frac{3}{4}$ e 40 $\frac{1}{2}$. Em consequencia da necessidade de cobrir creditos para a compra de cereaes houve grande procura de cheques sobre Londres, mas a taxa soffreu pequena alteração.

*

O movimento da Bolsa de Lisboa foi muito importante durante a quinzena, tendo subido as inscrições a 36,70 e a divida externa a 36,40. As acções do Banco de Portugal que haviam attingido a 126,000 réis tiveram uma ligeira baixa ficando 122. As obrigações do caminho de ferro d'Ambaca mantem-se a 57,000 réis o que se não explica, tendo sido aberta a exploração mais uma

secção, que elevam toda a exploração a 220 kilometros e sendo este papel um dos mais seguros e mais vantajosos para collocação dos capitais, não só pela importancia da empresa, mas tambem porque esta exploração tem garantia de juro por parte do governo.

As acções do caminho de ferro do Norte e Leste tiveram uma alta pronunciada ficando a 19,800 e 20,000 réis, as obrigações do emprestimo de 1888 (4 $\frac{1}{2}$ p. c.) coupon venderam-se a 41,000 réis, as obrigações prediaes de assentamento (5 p. c.) a 83,000 réis, as obrigações prediaes de assentamento (6 p. c.) a 88,000 réis, as obrigações do emprestimo de 1888 (4 p. c.) a 13,800 réis. As obrigações dos tabacos ficam a 84,500 (offertas).

J. F.

Cotações dos titulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro

BOLSAS	TITULOS	1892 — ABRIL — DIAS													
		16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	-
Lisboa...	ACÇÕES Comp. Real Portugueza...	16,000	-	16,500	16,500	-	-	17,500	17,800	19,500	19,500	20,000	21,000	-	-
	" Ascensores mechanicos....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portugueza....	-	-	-	17,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Nacional	-	-	-	-	-	-	52,500	-	-	96,500	-	60,000	-	-
Paris.....	ACÇÕES Comp. Real Portugueza....	62,50	-	62,50	65	65	62,50	63,75	66,25	80	80	80	-	-	-
	" Madrid-Caceres-Portugal...	42	-	43,75	45	45	44,50	42	-	42	43	45	-	-	-
	" Norte de Hespanha	118,75	-	118,75	150	117,50	110,25	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Zaragoza-Alicante...	160	-	162,50	162,50	158,75	160	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Andaluzes	272,50	-	278,75	275	270	255	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portugueza....	118	-	138	132	122,50	120	126	127	129	128	127	-	-	-
	" Madrid-Caceres-Portugal....	120	-	125	127	120	120	129	128	129	130	128	-	-	-
	" Norte Hespanha, 4.ª hypotheca	335	-	334	335	336	333	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" C.ª da Beira Alta	-	-	-	77,50	-	76	77,25	76,25	-	77	-	-	-	-
Londres...	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterd...	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bruxellas..	" Atravez d'Africa	44,50	-	44,75	44,25	-	42,25	44,62	42,25	42,25	43,50	44,00	-	-	-
Berlim....	" Companhia Real 4 $\frac{1}{2}$ 0/0...	44,50	-	44,50	45	45	45	44,50	45	44	44	44	-	-	-

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				Observações	
		1892			1891			Totaes		Differença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	1892	1891	1892	1891		
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis		
	2 8	Abril	690	47.359:000	68.494	690	49.871:480	72:277	641.825:000	725.237:450	-	83.412:450	(1) Compre- hende as li- nhas de Les- te e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra e as da nova rede
	9 15	"	"	33.024:000	76:832	"	53.092:260	76:945	691.847:000	778.329:440	-	83.483:440	
	16 22	"	"	47.484:000	68:632	"	55.293:490	80:432	742.334:000	833.622:600	-	91.291:600	
2 8	Abril	334	4.169:000	12:182	468	3.230:000	19:226	51.444:000	41.000:000	10.444:000	-		
Nova rede garan- tida (2).....	9 15	"	"	1.336:008	12:982	"	3.260:000	19:404	58.840:000	47.260:000	11.580:000	-	te e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra e as da nova rede Cintra-Tor- res, ramal de Cintura, ur- bana e Cas- caes. (2) Compre- hende a linha de Torres-Fi- gueira ramal de Alfarel- los, e Beira Baixa.
	16 22	"	"	3.826:000	11:455	"	3.410:000	19:939	62.302:000	50.670:000	11.632:000	-	
	23 34	Março	475	41.787:725	21:816	475	10.701:390	22:529	459.281:450	479.834:000	-	20.572:850	
	4 7	Abril	"	11.871:480	24:996	"	12.469:520	26:252	171.452:630	192.323:520	-	21.170:890	
Sul e Sueste	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Minho e Douro	29 4	Janeiro	340	45.287:687	45:287	340	47.126:111	50:370	72.684:793	80.535:299	-	7.850:506	Cintra-Tor- res, ramal de Cintura, ur- bana e Cas- caes. (2) Compre- hende a linha de Torres-Fi- gueira ramal de Alfarel- los, e Beira Baixa.
	5 14	"	"	45.909:277	46:794	"	47.021:828	50:064	88.773:070	97.556:324	-	8.783:251	
	12 18	"	"	47.692:280	51:992	"	47.026:059	50:056	106.165:356	111.576:358	-	8.411:002	
	26 4	Abril	253	4.629:387	18:298	253	5.451:882	20:363	63.290:237	86.208:754	12.948:514	-	
Beira Alta	2 8	"	"	5.168:473	21:648	"	5.662:616	22:382	68.758:410	91.874:397	23.112:987	-	Cintra-Tor- res, ramal de Cintura, ur- bana e Cas- caes. (2) Compre- hende a linha de Torres-Fi- gueira ramal de Alfarel- los, e Beira Baixa.
	9 15	"	"	6.852:079	27:083	"	7.576:556	29:946	75.610:489	99.447:953	23.837:461	-	
	4 10	Março	405	997:945	89:599	405	1.310:724	12:483	11.067:520	11.119:802	72:282	-	
	14 17	"	"	932:255	88:784	"	1.055:488	10:052	11.999:775	12.175:290	175:515	-	
Nacional (Mirandella e Vizeu).....	18 24	"	"	4.444:663	105:992	"	1.086:183	10:344	13.444:439	13.260:473	146:034	-	(2) Compre- hende a linha de Torres-Fi- gueira ramal de Alfarel- los, e Beira Baixa.
	18 24	Março	34	974:265	28:566	34	975:460	37:513	11.160:659	10.042:580	-	4.448:079	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Guimarães	4 7	Abril	2803	Ps 4.240:030	442	2803	Ps 4.334:346	480	47.134:343	47.450:582	-	349:239	(2) Compre- hende a linha de Torres-Fi- gueira ramal de Alfarel- los, e Beira Baixa.
	7 15	"	"	4.296:820	463	"	4.327:953	474	48.428:463	48.778:535	-	350:372	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Norte de Hespanha ..	2 8	Abril	2672	905:808	339	2672	923:628	345	43.163:819	44.449:895	-	956:076	(2) Compre- hende a linha de Torres-Fi- gueira ramal de Alfarel- los, e Beira Baixa.
	9 15	"	"	1.030:018	392	"	1.491:625	445	44.243:837	45.344:520	-	1.697:683	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Madrid-Zaragoza- Alicante.....	26 4	Abril	894	274:847	304	894	296:424	332	3.245:028	3.476:763	-	234:735	(2) Compre- hende a linha de Torres-Fi- gueira ramal de Alfarel- los, e Beira Baixa.
	2 8	"	"	238:617	267	"	260:490	294	3.783:616	3.737:253	-	253:907	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Andaluzes.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(2) Compre- hende a linha de Torres-Fi- gueira ramal de Alfarel- los, e Beira Baixa.
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Almansa-Valencia- Tarragona.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(2) Compre- hende a linha de Torres-Fi- gueira ramal de Alfarel- los, e Beira Baixa.
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Zafra a Huelva.....	2 8	Abril	180	43:520	242	180	40:587	225	640:930	569:060	74:870	-	(2) Compre- hende a linha de Torres-Fi- gueira ramal de Alfarel- los, e Beira Baixa.
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Ascensores de Lisboa

Reuniu no dia 26 a assembléa geral d'esta companhia para a apresentação do relatorio e contas da direcção e parecer do conselho fiscal, documentos que foram approvados e que publicaremos na secção respectiva.

Foram eleitos para a direcção os srs: Manuel Alves Gonçalves Ferreira, Antonio Pereira Ferraz e Antonio José Gomes Netto Junior, effectivos; Augusto Cesar Correia, José do Nascimento Lopes e Jeronymo Ferreira da Silva, supplentes; para o conselho fiscal os srs: Manuel Joaquim Alves Diniz, João Radich, visconde do Rio Sado, Arthur Séguier e conselheiro dr. Abel E. da Motta Veiga, effectivos; E. J. Brochado, Abilio José David, Luiz Diogo da Silva, J. Alves Ferreira e José Nogueira Pinto, supplentes.

Os lucros de 1891 foram 32.429\$272 réis, tendo-se o producto bruto da exploração das tres linhas elevado a 72.301\$020 réis.

O movimento e productos por linha foram os seguintes:

Lavra.....	418:006 bilhetes	8.360\$120
Gloria	1.231:716 "	24.634\$320
Camões-Estrella	1.372:215 "	39.306\$580

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Os obrigacionistas da companhia nacional de caminhos de ferro reuniu no dia 17 d'abril na sala da Associação Commercial de Lisboa, para deliberar áccrca do accordo a realisar com a direcção da companhia, approvando por unanimidade a seguinte proposta do sr. Nogueira Pinto:

«A assembléa deliberou que se tome em consideração a proposta da companhia, para que depois de approvada a reforma dos estatutos pelo governo, de obtida a annuência dos crédores e de tomadas as providencias para salvaguarda dos direitos dos obrigacionistas, o que tudo a commissão deverá verificar, possa a mesma proposta, se as circumstancias o aconselharem, ser acceita pelos obrigacionistas, manifestando estes a sua adhesão pelo facto de subscreverem cada um para a nova emissão de accções, com uma accção por obrigação e nos mais termos da referida proposta.»

Esta proposta foi, depois de lida e approvada, assignada por toda a assembléa, encerrando-se em seguida a sessão, que foi presidida pelo sr. Joaquim Moreira Marques, servindo de secretarios os srs. Nogueira Pinto, Mello e Sousa, com assistencia dos srs. Costa Lima e Pedro Ignacio Lopes, administradores da companhia, não podendo comparecer por se achar no estrangeiro o sr. Emygdio da Silva.

A administração da companhia em pouco mais de seis mezes de um trabalho infatigavel e bem desempenhado vê applaudido por todos o resultado lisonjeiro que tem obtido e o relativo desafogo em que se encontra no meio d'esta crise calamitosa que todas as empresas provisórias atravessam.

Madrid Caceres Portugal

Reuniu no dia 20 a assembléa geral d'esta companhia para apresentação do relatorio e contas do anno findo.

Foi presente uma proposta para o arrendamento da linha a uma companhia franceza que se propõe a explorá-la, e em vista d'esta apresentação a assembléa, não tendo sido convocada com este fim, resolveu adiar a continuação dos seus trabalhos para 14 de maio, afim da referida proposta poder ser discutida.

Linhas portuguezas

Elevador de Villa Nova de Gaya.—Inaugurou-se no dia 17 d'abril este ascensor, que faz serviço entre o caes de Gaya e a estação do caminho de ferro, pela calçada das Freiras, hoje rua de Serpa Pinto.

O systema é de cremalheira e a largura da via a mesma dos nossos caminhos de ferro de via larga, pelo que os wagons na linha do norte circulam tambem na do ascensor, podendo carregar e descarregar no caes.

Ao meio dia, perante muita concorrência de povo, largou o comboio composto de machina e dois carros, desde a estrada marginal até á estação das Devezas, conduzindo a camara municipal, administrador do concelho dr. José Thomaz Ribeiro Fortes Junior, visconde de Barreiros, Evaristo Nunes Pinto, João Gualberto Povoa, Eduardo Augusto da Cunha e Costa, Eduardo José Alves, Antonio Almeida da Costa, Augusto Rocha, Leão Cabreira, Paiva Ribeiro, Mangeon, representantes da imprensa do Porto e muitas outras pessoas, além da philharmonica dos bombeiros da villa.

O comboio fez a viagem sem incidente, voltando ao ponto de partida e tornando a galgar com os convidados a ingreme calçada até ás Devezas. Em todo o transito havia consideravel numero de pessoas.

Na estação das Devezas havia vistoso embandeiramento, subindo ao ar, por occasião da chegada dos carros, numerosos foguetes.

N'um barracão de mercadorias, préviamente adornado de bandeiras e plantas ornamentaes, serviu-se em seguida um *lunch* no fim do qual se fizeram animados brindes.

A abertura do elevador foi provisoria, visto estar incompleto, em consequencia de ainda não ter tido deferimento a petição apresentada pela empresa á 1.^a circumscripção hydraulica para seguir com a linha pelo caes, até a alameda proximo á tanoaria do sr. Andresen. Desde que a linha se complete, as mercadorias seguirão directamente dos barracões do caes em zorras da Companhia Real até á estação das Devezas, onde irão, por meio da competente placa-giratoria, engatar nos comboios sem baldeação, com o que o serviço de transporte de mercadorias se fará com a maior presteza.

A exploração é feita por viagens continuas, desde o nascer do sol até á chegada do ultimo comboio da noite.

O preço de cada passageiro é de 20 réis. As bagagens volumosas ou pesadas pagarão uma ou mais passagens.

Para mercadorias, um wagon completo ou pagando como tal, 250 réis por 1.000 kilog., ou fracção excedente a meia tonellada metrica. Baldeação na estação do caminho de ferro, 50 réis por tonellada. Armazenagem, até 24 horas gratis, e além de 24 horas, 50 réis por tonellada e por dia. Cargas parciaes e volumes diversos, por 50 kilog., ou fracção de 50 kilog., 50 réis. Baldeação na estação, 20 réis. Armazenagem além de 24 horas, 10 réis por volume e por dia.

Atravez d'Africa.—Abriu á exploração no dia 16 de abril a 5.^a secção da linha de Loanda a Ambaca, comprehendida entre os kilometros 180 e 220. A conclusão da linha até o kilometro 280 não se fará esperar, sendo isso da maior importancia por ser n'esse ponto que ella se approxima das grandes regiões de uma enorme riqueza.

Por falta de carregadores, e pela grande difficuldade dos meios de transporte, está aquella região ha muito quasi que separada do litoral e portanto impossibilitada

de levar aos mercados os seus productos. Foi decerto por estas razões que a Companhia Atravez d'Africa solicitou do governo, e este concedeu, que se abrissem á exploração troços de linha de 20 kilometros em logar dos de 40 kilometros fixados no contracto. D'este modo mais depressa poderão começar a ser transportadas pelo caminho de ferro as quantidades verdadeiramente enormes de café que existem em Cazengo e em outros concelhos do interior. A resolução tomada concilia, pois, todos os interesses e que pôde ser de grande vantagem para a provincia de Angola, e para o paiz.

Pungue.—Recebeu-se no dia 25 noticia de Londres de estar assignada a emissão de acções e obrigações para a companhia que se propõe a construcção e exploração do caminho de ferro do Pungue.

O sr. engenheiro Machado, governador da companhia de Moçambique, parte em breve para a Africa, afim de dirigir supetiormente os trabalhos da nova linha ferrea.

Far-se ha tambem, segundo se diz, um ramal, ligando as linhas directamente, com o porto da Beira, como os estudos feitos pelos engenheiros do governo mostram ser necessario.

Os restantes trabalhos de installação e exploração da Companhia de Moçambique vão ser igualmente levados com actividade afim de aproveitar a benignidade da actual estação, faltando para isso ultimar negociações de character financeiro, que o sr. Eduardo Pinto Basto foi realisar com os capitalistas inglezes e francezes, achando-se em Paris para esse fim.

Como se sabe, a concessão fôra feita pela Companhia de Moçambique ao empreiteiro Van Laun, que era obrigado a constituir uma companhia para a realisação do seu contracto.

A construcção do caminho de ferro de que se trata, explica o nosso collega *O Economista*, é de um interesse vital para o desenvolvimento do territorio da Machona, onde, sem este meio rapido de transporte para o littoral, mal se poderiam conservar por muito tempo mais os colonos e a gente da *South African* que para ali teem ido. Não admira por isso que fosse tão grande o empenho d'esta ultima companhia e do sr. Cecil Rhodes em que não falhasse a organização da empresa para a construcção do caminho de ferro.

Lourenço Marques.—A companhia Neerlandeza abriu já a sua linha da fronteira portugueza a Pretoria até o kilometro 74, tendo-se inaugurado no dia 15 a secção comprehendida entre Kaapmuiden e Krokodilpoort. Os trabalhos devem progredir com rapidez até ao kilometro 120, porque a companhia Neerlandeza obteve, como em tempo dissémos, os fundos necessarios para dar maior desenvolvimento ás obras de construcção do caminho de ferro.

Passes para os empregados das linhas do Estado.—Segundo nos consta, está-se estudando a forma de serem de novo concedidos passes aos empregados das administrações dos caminhos de ferro do Estado, que haviam sido retirados pelo regulamento de 30 de julho do anno passado e substituidos por bonus com a redução de 75 por cento.

Egualmente parece que acabam os bilhetes d'assignatura, que pelo mesmo decreto eram concedidos aos referidos empregados que residem nas proximidades da linha e que teem de se transportar para comparecerem na séde do serviço.

Não nos parece que seja grande o prejuizo do Estado n'esta concessão aos seus empregados.

Nem são elles tão fartamente remunerados que este pequeno favor lhes não represente um beneficio merecido.

Linhas hespanholas

De Linares a Almeria.—Na proxima semana principiam os trabalhos do caminho de ferro de Linares a Almeria, no troço de Santa Fé a Fuensanta, recentemente adjudicado no qual ha importantes obras d'arte. O prazo concedido para a construcção d'este troço é de 10 mezes.

Puerto de Santa Maria.—Acha-se quasi concluida esta linha, faltando apenas assentar 200 metros de via para chegar á estação de Chipiona que já se acha construida, e é do mesmo estylo que a de Rota, tendo linhas telegraphicas que as ligam ás duas povoações.

Está tambem installada uma rede telephonica que liga Chipiona com Sanlucar. E' muito possivel que no primeiro d'este mez, comece a exploração da linha, se chegarem as carruagens de passageiros, que já entraram por Irun mas não se sabe onde estão detidas pelos transtornos que o temporal tem produzido na linha.

De Valladolid a Ariza.—O *ayuntamiento* de Soria está-se pondo em campo para que não se realize o projecto do dito caminho de ferro, e com effeito dirigiu-se para este fim ao de Zaragoza.

O alcaide de Ariza, D. Narcizo Palacios, dirigiu-se tambem ao *ayuntamiento* zaragozam, dizendo que aquelle caminho de ferro é de summa importancia para as provincias de Castilha, Aragon e Catalunha e portanto combatendo a opposição de Soria.

De Olot a Gerona.—Foi ha poucos dias assignada em Barcelona a escriptura de venda e transferencia da concessão e pertencas d'este caminho de ferro a favor da companhia *The Olot and Gerona Railway Company Limited*, constituida em Londres para a construcção e exploração d'aquella linha ferrea.

A linha está projectada por um traçado notavel em belezas naturaes, e recordações historicas; saindo de Olot vae enlaçar em Gerona com o caminho de ferro de Barcelona a França passando por Las Presas, San Esteban de Bas, San Felix de Pallerols, Las Planas, Amer, La Sella, Angeles e Santa Eugenia.

Tem um desenvolvimento total de 54,546 kilometros, sendo o orçamento para adjudicação das obras de 8.022.214 pesetas ou 147.072 pesetas por kilometro.

A concessão foi dada em 1883 com a condição de serem construidos os trabalhos no prazo de tres annos, mas depois de varias prorogações os trabalhos de importancia ainda não estão feitos.

A companhia pretende alcançar do parlamento uma nova prerogação de tres annos, fundando-se a sua pretensão no seguinte: 1.º que ha já 13 kilometros construidos. 2.º que é necessario concedel-a para que a sociedade constructora possa realisar os recursos que tem compromettidos na empresa. 3.º que da prorogação como da concessão não resultam prejuizos para o Estado, visto que a linha não é subvencionada.

O primeiro dos fundamentos é inexacto, diz um collega catalão, porque não ha construidos nenhum dos 13 kilometros.

As poucas obras executadas encontram-se em deploravel estado, devido ao abandono em que estão.

San Felix de Guixols e Olot a Gerona.—Um jornal financeiro hespanhol faz notar os inconveniencias que resultam, agora que está annunciada para proximo a inauguração do caminho de ferro de ferro de San Felix de Guixols a Gerona, cuja largura de via é de 75 centimetros e conservando-se a idéa de realisar o d'essa cidade a Olot, com projecto para via de 1 metro, de não se unificar a largura da via dos dois para facilitar a ligação e evitar trasbordos.

Para demonstrar as inconveniencias, da diversidade de larguras, indica os seguintes casos:

1.º Transbordo de Gerona para as mercadorias e passageiros que circulem pelas linhas secundárias, alem do que são obrigadas as que hajam de passar d'essa via á linha geral.

2.º Complicação enorme até o ponto de se tornar quasi impossivel fazer as manobras de transbordo de mercadorias na actual estação de Gerona da linha de França, na qual deveria haver linhas de tres larguras diferentes.

3.º Impossibilidade de troca do material entre uma e outra linha, quando as circunstancias o exigam.

4.º Dificultando de estabelecer para o futuro uma exploração commum melhorando e baixando o preço dos transportes.

5.º Necessidade de estabelecer em Gerona duas estações completamente independentes; e por tanto mais gastos, o que representa um augmento nos transportes.

Compreende-se immediatamente que seria um absurdo concorrerem a Gerona tres linhas todas diferentes na largura das vias.

Para resolver a difficuldade ha, ou que augmentar a largura da linha de San Felix ou que diminuir a de Olot.

Ora tendo a primeira concluido a via e comprado o material e alem disso sendo mais facil e economico reduzir a bitola de uma via ferrea do que augmental-a, está naturalmente indicado que seja a de Olot que fique em 0,75 com o que economisaria uns 25 % nos seus gastos de construcção.

Sierra de Alhambilla a Almeria.— Trabalha-se com actividade na reparação d'este caminho de ferro, empregando-se actualmente 300 operarios, para a darem em breve prompto á exploração, fazendo aterros e desaterros para dissimular as rampas, augmentar o raio das curvas, para que o perigo desapareça, fazendo emfim tudo o que a antiga empreza não fez.

A sociedade *The Almeria and Alhambilla Railway Company Limited*, nova proprietaria d'esta linha, propõe-se abrir a exploração no meado do anno corrente.

Abertura de linhas.— As linhas abertas á exploração e 1891 foram as seguintes:

1 de abril: Secção de Marsa Falset a Mora (linha de Zaragoza-Barcelona).....	kilom.	20
18 de junho: Puente-Genil a Labre (companhia dos Andaluzes).....	"	33
6 de setembro: Bobadilla a Ronda (linha Algeciras-Bobadilla).....	"	71
13 de novembro: Oviedo a Infesto (companhia dos caminhos de ferro economicos das Asturias).....	"	47
5 de dezembro: Madrid e Navalcarnero a Villa del Prado.....	"	62
Total.....	"	233

As concessões de novas linhas feitas no mesmo anno foram:

17 de fevereiro: de Bilbao a Lezama (via reduzida a D. J. de Urrutia.

23 de fevereiro: de Valencia a Masamagrell e Rafelbunol (tramway de tracção mixta) a D. J. V. Mateu.

9 de março: dos Blancos a Descargador (via reduzida) a D. G. V. Torrens.

10 de março: de Luchana a Mungura (via reduzida) a D. M. de Lecanda.

24 de março: de Valdepeñas a Calzada de Calatrava (via reduzida) a D. P. Ortez de Zarate.

18 de abril: de Contalajas a Olaveaga, á companhia dos caminhos de ferro de Bilbao a Portugalete.

14 de junho: de Valencia a Villa Nueva del Grao (tramway a vapor) a D. A. Guíjarro.

15 de junho: de Deva a Elgoibar (via reduzida) a D. M. Marti.

15 de julho de S. Sebastian a Deva, a D. M. Marti.

5 de outubro: ramal de S. Maria á linha de Leon a Gijon, á sociedade hulheira de Turon.

24 de outubro: de Santander a Cabezon de la Sal (via reduzida a D. L. Perco e D. Martin de Vial.

24 de outubro: de Puerto de las Palmas á fronteira portugueza (tramway) á Sociedade Honra Estremeña.

Linhas estrangeiras

FRANÇA

Desde o 1.º de abril, isto é, desde a applicação da redução das tarifas de grande velocidade, as receitas dos caminhos de ferro francezes tem diminuido consideravelmente.

A diminuição constante manter-se-ha, provavelmente, até fim do anno, e talvez mais.

O augmento do trafico, proveniente da diminuição das tarifas de transporte, obrigou a companhia P.-L.-M. a augmentar o seu material.

A companhia já encommendou 1:200 wagons de passageiros. Igualmente a direcção dos caminhos de ferro do Estado mandou fazer 1:200 wagons para transporte de mercadorias.

SUISSA

A companhia do caminho de ferro de Simplon estabeleceu nos seus carros a luz electrica, produzida por meio de pilhas secundarias do systema Huber.

E' um melhoramento de que já apreciámos o alcance, viajando na Inglaterra, e que quizeramos vêr introduzidos entre nós.

HOLLANDA

O projecto do governo, de resgatar todos os caminhos de ferro, parece que será proximamente posto em execução. Igualmente ha a intenção de pôr termo em parte ao systema do Estado dar as linhas de arrematação á exploração de companhias particulares.

SYRIA

Annuncia-se que um grupo de capitalistas pediu ao governo a concessão de um caminho de ferro, que, partindo de Alexandret-

te a Biredjik por Homs e Alep, vá terminar na cidade de Damasco, com uma extensão de 700 kilometros.

O mesmo grupo propõe-se tambem a prolongar a linha até o Egypto.

TRANSVAAL

Os trabalhos da linha, entre Johannesburg e a ribeira de Vaal, progredem rapidamente. Os aterros estarão terminados dentro em pouco tempo, de maneira que só faltará assentar os carris, logo que a linha do Cabo atinja a ribeira de Vaal.

O governo do Transvaal conta que o caminho de ferro poderá abrir, para o proximo Natal, até Johannesburg, e até Pretoria pouco tempo depois.

ESTADOS-UNIDOS

Os administradores dos caminhos de ferro americanos occupam-se actualmente na realisação d'um projecto, que consiste em fazer em 16 ou 17 horas o trajecto entre New-York e Chicago. A objecção de que uma tão grande velocidade pôde produzir mais facilmente terriveis accidentes, respondem as companhias que um comboio que ande 60 milhas por hora corre o mesmo perigo que andando 40. Certos administradores creem mesmo que um comboio com maior velocidade pôde evitar melhor os perigos, desviando os obstaculos que se lhe apresentem na via.

REPUBLICA ARGENTINA

Segundo um jornal de New-York, a fusão do Central Argentino com o Buenos-Ayres-Rosario continúa a animar os círculos competentes do paiz.

A circular, publicada ultimamente pelos directores do Central Argentino, analysa o trafego e as despezas das linhas, que se estendem do litoral até á parte septentrional da Republica, e mostra que as receitas, por milha e por semana, se elevam no Central Argentino a 364,5 francos em 711 milhas de linhas, e no de Buenos Ayres-Rosario a 268,60 francos sómente, em 843 milhas de linhas.

Por outra parte, a fusão tem por fim promover a construcção de um caminho de ferro de via estreita, entre Cordova e Buenos-Ayres.

A fusão encontra, porém, grandes difficuldades legislativas, por que as leis prohibem os accordos entre os caminhos de ferro, que tenham por fim supprimir a competencia das diferentes linhas entre si.

Justamente o contrario do que succede entre nós, se nos lembramos do contracto Carris de ferro de Lisboa.

AUSTRALIA

Pelos srs. Martheson & C.^a, banqueiros em Londres, com o concurso de um syndicato formado em Adelaide, foi de novo proposto ao governo a construcção de um caminho de ferro transcontinental, que, partindo de Port-Darwin, pela parte septentrional da Australia do Sul, venha a Adelaide e ás outras colonias continentaes da Australia.

A principal vantagem d'este novo projecto consiste em que, por esta linha, os passageiros da Europa, para os principaes centros australianos, teriam reduzida a viagem em sete ou oito dias, ou seja de trinta a vinte e dois dias.

Livros sobre caminhos de ferro

Da casa Baudry & C.^a, de Paris, rue des Saints Pères, 15.

Carnet du poseur de voies de chemins de fer, par P. Martial, chef de section au chemin de fer de l'Etat. 1 volume in-12 avec 35 planches. 3 fr. 50.

Chemin de fer a chaine flottante.—Mémoire sur la chaine flottante des mines de fer de Dico, province de Santander (Espagne), par Brüll. 1 brochure grand in-8º, avec 4 planches. 3 fr.

Le Block-System a distance, pour l'exploitation des chemins de fer. Contrôleur automatique de la marche des trains. Contrôleur des cloches électriques. Contrôleur automatique des signaux du Block-System a distance, par Ch. Metzger, ingénieur en chef des ponts et chaussées. 1 volume in-4º avec figures en couleur et 5 planches, 6 fr.

Signaux.—Appareils Saxby et Farmer pour les signaux de chemins de fer; description, manœuvres, théorie, par Van Overstraeten, ingénieur d'arts et manufactures. 1 vol. grand in-8º et 1 atlas in-folio de 16 planches et 11 tableaux, 16 fr.

Wagons.—Matériel de transport pour voyageurs. Recherche du meilleur système de voiture, par Vidard. 1 volume in-8°, avec planches, 4 fr.

Chauffage des trains.—Du chauffage complet des trains de voyageurs sur les chemins de fer, et compte rendu des expériences du Grand-Central-Belge, par Belleruche. 1 volume grand in-8°, avec 7 planches, 6 fr.

Chemins de fer électriques.—Chemin de fer électrique des boulevards, à Paris, par Chrétien. 2^e édition, 1 brochure in-4°, avec gravures, 2 fr.

La question des chemins de fer devant le Parlement en 1882.—Le rachat et les tarifs, par Ch. Lejeune. 1 brochure in-8°, 1 fr. 50.

Chemins de fer de l'État, et les chemins de fer concédés à des Compagnies privées. Étude économique, par Baum. 1 brochure, in-12, 1 fr. 50.

Chemins de fer français.—Résultats de l'exploitation. Étude économique par Baum. 1 brochure in-12, 2 fr.

Chemins de fer allemands.—Conventions techniques de l'Union des chemins de fer allemands, relatives à la construction et à l'exploitation des chemins de fer de premier ordre, rédigées par la commission technique de l'Union, d'après les décisions de l'assemblée des ingénieurs de l'Union tenue à Constance les 19 et 20 juin 1888. 1 volume in-8°, avec 17 planches publié par la direction générale de l'Union des chemins de fer allemands, 6 fr.

Chemins de fer anglais.—Note sur la voie de quelques grandes lignes anglaises, par Louis de Busschere, ingénieur en chef au chemin de fer de l'État Belge. 1 volume in-8° avec 10 planches, 5 fr.

Les chemins de fer métropolitains, et les moyens de transport en commun à Londres, New-York, Berlin, Vienne et Paris, par Serafin. 1 volume grand in-8°, avec gravures dans le texte, 5 fr.

La Question du métropolitain, par L. Lechatelier, ingénieur des ponts et chaussées. Une brochure grand in-8°, 1 fr. 25.

Chemins de fer projetés dans Paris, par Letellier. 1 volume in-8°, avec atlas in-4°, 12 fr.

Chemins de fer dans Paris.—Chemin de fer métropolitain parisien. Comparaison des deux principaux projets, par Testud de Beauregard. 1 brochure avec 1 planche, 1 fr. 50.

Chemin de fer aérien.—Projet comparé d'un chemin de fer aérien à établir dans les grandes voies de Paris, par Jules Garnier. 1 volume grand in-8° avec 3 planches, 4 fr.

Chemin de fer métropolitain de Berlin, par Gaudin et Zuber. 1 volume grand in-8°, avec 10 planches, 36 figures dans le texte et 1 plan en couleur, 6 fr.

Le métropolitain, par Arsène Olivier. 1 brochure in-8° avec 2 planches, 1 fr.

Chemin de fer du Simplon.—La traversée des Alpes par le chemin de fer du Simplon, par R. Gentilini. 1 brochure grand in-8°, avec une carte, 3 fr.

Simplon.—La France et le Simplon, par Ch. de Sinner, ancien élève de l'École des mines de Paris. 1 brochure grand in-8°, 2 fr.

Le Mont-Blanc et Simplon, considérés comme voies internationales, par Bérard, avec une lettre de M. le professeur M. Barette sur les conditions géologiques du tracé Aoste-Chamounix. 1 volume in-12, 1 fr. 50.

Le Saint-Gothard.—Percement du Saint-Gothard au point de vue commercial, stratégique, du transit et des travaux, par E. Villevert. 1 brochure in-8°, 1 fr.

La Nouvelle Percée des Alpes, et les relations internationales, par E. Villevert. 1 brochure in-8° avec une carte, 2 fr.

Transport d'un torpilleur, effectué de Toulon à Cherbourg par les chemins de fer, par Partiot, inspecteur général des ponts et chaussées. 1 brochure in-8°, avec 20 figures et 1 planche, 3 fr.

La sécurité dans les chemins de fer, par Léon Malo, ingénieur. 1 volume in-12, 2 fr.

Dictionnaire des chemins de fer, français-allemand et allemand-français, contenant tous les termes techniques employés pour la construction, l'entretien et l'exploitation des voies ferrées, par Rubenach. 2 volumes grand in-8°, 18 fr.

Voies de transport.—Étude sur les voies de transport en France, par Brunfaut. 1 volume grand in-8°, 15 fr.

Notas varias

Congresso dos caminhos de ferro

O nosso correspondente de S. Petersburgo annuncia-nos que a reunião do congresso dos caminhos de ferro se realisará em agosto proximo no dia 8 pelo calendario russo, 20 do gregoriano.

A sessão durará dez dias.

A instituição do Congresso dos caminhos de ferro está notavelmente augmentada desde sua fundação em

Bruxellas em 1885. Actualmente obteve adhesão de 32 governos e 244 administrações de caminhos de ferro.

O total das linhas representadas attinge 197.000 kilometros.

A França é representada por M. Picard, presidente de secção no conselho d'estado que já presidiu tambem com tanta distincção á sessão de Paris em 1889, e Gay, Metzger, Worms de Romilly e de Noiroarmes; a Austria faz-se representar por M. de Wittek, chefe da inspecção geral dos caminhos de ferro austriacos, M. Max de Leber; a Hungria, por M. de Ludwig, presidente da direcção dos caminhos de ferro do Estado; o Japão pelo sr. D. Taizo da legação de S. Petersburgo. A China vae eleger proximamente os seus representantes.

A maior gare do mundo

A gare de Lyon, em Paris, vae ser augmentada, occupando approximadamente o dobro da superficie que actualmente tem. Não obstante este engrandecimento consideravel não attingirá a importancia da de Francfort sobre o Meno, inaugurada em 1883.

Esta gare, que é a maior do mundo, tem 31.248 metros quadrados, ou mais de 3 hectares.

As maiores que actualmente existem são a de Saint-Pancras, em Londres, que tem 15.500 metros quadrados, e a da Silesia, em Berlim, que tem 12.100 metros quadrados.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Desde 25 do corrente fica restabelecido completamente o serviço publico de comboios entre a estação de Alcantara T. e a Bifurcação de Campolide, a que se refere o Aviso ao Publico B 372 de 25 de março de 1892, podendo por consequencia vender-se bilhetes e despachar bagagens e mercadorias em grande e em pequena velocidade para a referida estação de Alcantara T. ou mais além, procedentes de quaesquer linhas.

Ficam, portanto, restabelecidos os comboios n.º 91, 92, 95 e 96 entre Alcantara T. e Bemfica e os do serviço do Ramal de Cascaes n.º 151 a 158 entre as estações de Lisboa-Rocio, Bemfica e Alcantara-Terra.

Lisboa, 24 d'abril de 1892.

Arrematações

Camara Municipal de Lisboa

A commissão municipal receberá propostas em carta fechada, até á uma hora da tarde de 18 de maio, para o fornecimento até 31 de dezembro do corrente anno de cimento de Portland e de pregos de arame de ferro, nas condições das ultimas praças, mas com os preços bases augmentados para 20 réis por kilogramma de peso liquido, quanto ao cimento, e com 5 por cento todos os preços constantes da relação annexa ao programma das condições para o fornecimento de pregos.

Desde já estão patentes na 1.^a repartição do serviço central, secretaria da camara, as respectivas condições para aquelles fornecimentos.

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 7 de maio proximo, serão abertas, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de chapas de ferro para caldeiras de machinas.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 4.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por

cento da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem for feita a adjudicação, depositos que se verificão, o primeiro na thesouraria da direcção e o segundo na caixa geral de depositos, á ordem da direcção respectiva.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos caminhos de ferro, largo do Carmo n.º 32, onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 26 de abril de 1892. — O director, *J. P. Tavares Trigueiros*.

Conselho fiscal da administração naval

Perante a comissão de compras da administração naval está aberta praça no dia 14 de maio, pela uma hora da tarde, para provimento do 3.º depósito de marinha, durante o primeiro semestre do proximo anno economico, dos generos para consumo no Tejo, e outros artigos abaixo indicados.

Os concorrentes devem apresentar as suas propostas até o dia 11, ás duas horas (p. m.), na secretaria da comissão de compras, onde também estão patentes as condições em todos os dias não feriados, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

1.º grupo—Algodão em fio e em trança, torcidas de algodão, lã em fio, mechas de panno.

2.º grupo—Cera em vélas e em rolo, sebo em vélas, stearina em vélas sortidas e em côtos sortidos.

3.º grupo—Candieiros de latão de palmatoria, 72; e de folha com bico, 120; lampiões de cobre com globos brancos, 72; lanternas de latão com reverbero, 120; de folha para portulô, 36; e de latão de furta fogo, 12.

4.º grupo—Escovas de piassaba com cabo, 3:600; sem cabo, 2:400; de cabelo para amurada, 2:400; vassouras de piassaba com cabo, 4:800; com cabo grande, 300; sem cabo, 1:800; de palma com cabo, 1:800; de junquinho com cabo, 240.

5.º grupo—Escovas de cabelo para tubos, 180.

6.º grupo—Esponja, 30 kil.

7.º grupo—Sabão amarello, 7:200 kil.; branco, 3:600 kil.; sabonetes Windsor ou nacionaes, 180.

8.º grupo—Tijolos de limpeza, 3:000.

9.º grupo—Barris estanques f. f. de 100 litros, 2:400; de 50 litros, 300; barricas de secco, 500.

10.º grupo—Braços para balança, 18; balanças romanas de 200 a 100 kilogrammas, 18; de Roberval de 40 a 5 kilogrammas, 30.

11.º grupo—Batoques de cortiça, 1:200; de pau, 1:800; rolhas grandes, 144; pequenas, 288.

12.º grupo—Cestos de calhau, 144; meios cestos, 60.

13.º grupo—Garrafas brancas pequenas, 50

14.º grupo—Medidas de pau chapeadas de 10 a 0,1, 6 jogos; pesos de latão de 20 grammas a 1, 30.

Mercado de metaes

Preços correntes da casa Morrison Kekewich & C.º de Londres

Em 21 de abril

Cobre			L. S. D.	L. S. D. C.
Barras do Chili,	armaz. Liverpool	ton.	45 11 3	a - - -
Chapas, rolos, etc.,	a bordo Londres	"	58 - -	" 50 - -
Best Selected	"	"	50 - -	" 51 - -
Estanho				
Blocos ou lingotes ingl.	"	"	96 - -	" 97 - -
Barras	"	"	97 - -	" 98 - -
Straits	armaz.	"	93 10 -	" - -
Australian	"	"	90 15 -	" - -
Lata				
Charcoal I. C.	a bordo	"	caixa - 13 6	" - 18 -
Coke I. C.	"	"	- 12 9	" - 14 9

Chumbo				L. S. D.	L. S. D. C.
Lingotes	"	"	ton.	10 10 -	" 10 15 -
Chapas	"	"	"	11 15 -	" - -
Zinco					
Foreign brando	armaz.	"	"	22 15 -	" 22 10 -
Inglez	a bordo	"	"	22 15 -	" 23 - -
" duro	"	"	"	16 10 -	" 16 15 -
Antimonio	"	"	"	45 - -	" 45 10 -
Mercurio	armaz.	"	frasco	6 14 -	" 6 15 -
Ferro					
Escocia, ling. n.º 1	a bordo Glasgow	ton.	2 1 11	" - -	" - -
" " " 3	"	"	2 2 5	" - -	" - -
Cleveland " " 1	Middlesb.	"	1 16 9	" - -	" - -
" " " 3	"	"	1 14 3	" - -	" - -
Gales barras	Gales	"	6 - -	" 6 5 -	" - -
"	Londres	"	6 5 -	" 6 10 -	" - -
Escocia	Glasgow	"	6 2 6	" - -	" - -
Staffordshire	Londres	"	6 10 -	" 6 15 -	" - -
Belgica	"	"	5 - -	" 5 5 -	" - -
Suecia	"	"	8 12 6	" 8 17 6	" - -
Arame	"	"	7 10 -	" 8 - -	" - -
Arco	"	"	8 5 -	" 8 10 -	" - -
Chapa	"	"	6 10 -	" 6 15 -	" - -
Placas	"	"	7 10 -	" 7 15 -	" - -
Chapa galv. 20 g.	"	"	11 10 -	" 12 - -	" - -
" " 24 g.	"	"	12 15 -	" 12 17 -	" - -

Preços da casa Harrington & C.º, Liverpool

Prata

Em 20 de abril

40 1/8 a 39 13/16

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES

RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

Recommandées

Lisboa.—Amancio José Alves—rua dos Bacalhoeiros.

Lisboa.—Edwards Brothers—rua dos Fanqueiros, 30.

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

Lisboa.—Carlos C. Dias—vinhos, fructas, e outras commissões, rua do Jardim do Regedor, 35.

Santarem.—José F. Canha.

Porto.—Augusto Laverre—rua de S. Francisco.

Porto.—A. Alberto Gonçalves, rua das Flores, 85.

Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—casa de commissões.

Valencia d'Alcantara.—D. Laureano Fernandez.—Agente commercial e aduaneiro.

Madrid.—Cesar Féreal—Echegaray, 15 pral.

Londres.—Fernando Demolder—21 Gt. St. Helens.

Liverpool.—Edwards Brothers—Alexandra Buildings.

Manchester.—Edwards Brothers—Jackson Row, 14.

Bruxellas.—P. Willemin—Avenue Louise, 217.

Hambourg.—Augusto Blumenthal.

Praga, (Bohemia).—Arthur Gobiet—Karolinenthal.

Typographia do Commercio de Portugal — 35, Rua Ivens 41.

Impresso com tinta portugueza.—Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO.

FUNDIÇÃO DO OURO

Vende também uma **Perchea**, um **Batane** e uma **Tezoura** grande, próprias para uma fabrica de lanifícios, todas novas. Vende igualmente uma machina lithographica, systema **Allouzé**. Também vende uma serra mecnica de fita, propria para serrar vigas de flandres. Porto, 24 de dezembro de 1891.

O gerente da Nova Companhia da Fundição do Ouro, **Luiz Ferreira de Souza Cruz**.

N'esta fabrica vendem-se duas machinas de vapor da força util de seis cavallos, sendo uma com algum uso, locomovel semi-fixe, e a outra inteiramente nova, separada da caldeira.

FUNDIÇÃO DO OURO-PORTO

Esta fabrica, propriedade da **NOVA COMPANHIA DA FUNDIÇÃO DO OURO** adquiriu a incontestavel primazia da construcção dos motores a vapor, ou sejam para trabalhar só em alta pressão, ou sejam para trabalhar em alta e baixa pressão.

Ao bom resultado economico que teem produzido as **82 MACHINAS** e caldeiras de vapor que tem construido desde 1865 até hoje, deve sem duvida a preferencia que tem merecido para as construcções mechanicas mais difficeis.

Servem de prova a machina d'alta pressão da força util de **40 cavallos**, que está funcionando na fabrica Ceramica da Pampilhosa, e a de **70 cavallos** tambem de força util, que em alta e baixa pressão está a trabalhar na fabrica Ceramica das Devezas, em Villa Nova de Gaya, desde 1889.

Esta fabrica encarrega-se de toda e qualquer obra de ferro fundido, batido ou laminado, de cobre ou bronze, por preços commodos

PORTO, 18 de Fevereiro de 1892.

O Gerente da Nova Companhia, **Luiz Ferreira de Souza Cruz.**

RODOLFO RECK

LISBOA — 21, RUA DOS DOURADORES, 21 — LISBOA

Representante das seguintes importantes fabricas:

Saechsische Maschinenfabrik, Chemnitz, para locomotivas, tenders, machinas a vapor, caldeiras, guindastes, machinas, feramentas, turbinas, fiacões, teares.

Gutehoffnungshütte, Oberhausen, para carris, vigas, ferro em barras, chapas, pontes e outras construcções metallicas.

Felten & Guillaume, Carlswerk, para cabos subterraneos e submarinos, cabos de transmissão e extracção, arames de aço, ferro, cobre e bronze, estanhados, galvanizados, crus e recozidos, para telegraphos, telephones, molas, parafuzos, tela metallica e quinilheria; especialidade em espinhos artificiaes para vedação das linhas ferreas e dos campos de pasto de gado.

Maschinenbau-Anstalt Humboldt, Kalk, para toda a classe de machinas mineiras, preparação, lavagem, chapas perforadas, trommels, setzagem, etc.

Maschinenfabrik Oerlikon, Oerlikon, para installações de luz electrica, (unico grande premio na Exposição de Paris de 1889).

Malmedie & C., Düsseldorf, para machinas, para pregaria, parafuzos, colchetes, alfinetes, ganchos, etc.

Farbenfabriken, Elberfeld, anilinas, benzidinas e alizarinas.

Encarrega-se do fornecimento e da montagem de installações completas de officinas de construcção, e de reparação para caminhos de ferro, arsenaes, fabricas de fiacção e tecidos de lã, algodão, juta, linho, fabricas de malha etc.

M. HERRMANN

Telegraphia e Telephones

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e acumuladores

TRANSMISSÃO DA FORÇA A DISTANCIA

Propulsão e locomoção por meio da electricidade

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

APPARELHOS DE PRECISÃO

RESULTADOS GARANTIDOS

M. HERRMANN

6 e 8, Calçada do Lavra, 6 e 8

LISBOA

AUGUSTO BLUMENTHAL HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS

ENTRE

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo, Coruña, Gijon, Santander, Bilbao, S. Sebastian, Passages, Cadiz, Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona e Barcelona (Sevilha e Almeria, via Cadiz)

Expedições para Gibraltar

Tanger, Safi, Larache, Rabat, Casablanca, Mazagão e Mogador

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Hespanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

COMPANHIA HAMBURGUEZA — SUL-AMERICANA

Todas as quartas feiras
E' bem conhecida a segurança e velocidade d'este serviço pelo que todos os viajantes os preferem

FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

Porto, Elvas, Badajoz, Valencia d'Alcantara, e todas as estações do caminho de ferro até Madrid

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. da Prata, 8, 2.º

EM MADRID

Cesar Fereal

Calle da la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal — HAMBURGO



THERMAS DE CALDELLAS

Grande Hotel da Bella Vista

Gerente: Delphim José Rodrigues — Caldellas, Correio de Amares

Aguas hypo-salinas extremamente uteis no tratamento das **doenças do estomago, figado, rins, pelle, rheumatismo, gotta e anemia**. Clima saluberrimo de montanha. Situação pittoresca e deliciosa no centro da provincia do Minho. Facilidade de communicações com todas as terras do paiz por caminho de ferro até Braga, d'onde dista apenas 15 kilometros. Hotel de primeira ordem com grande capacidade, serviço esmeradissimo e esplendidos horizontes.

CONSULTAS

Posto medico portuense de serviço permanente — R. do Almada, 122

PORTO

FILTRO CHAMBERLAND

SYSTEMA PASTEUR

O unico filtro industrial capaz de se oppôr efficazmente á transmissão das doenças pelas aguas destinadas á alimentação.

Filtro adoptado mediante concurso para o serviço do exercito francez.

Deposito especial para Portugal

79, RUA NOVA DO ALMADA, 79
LISBOA

DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS

DE

João Carlos da Fonseca

62 — RUA DE VASCO DA GAMA — 66

LISBOA

Tubos de grés para canalisações. — Ladri-
lhos para parquet. — Cimentos. — Tijolo e bar-
ro refractario. — Balaustres para platibambas.
— Estatuas e vasos para ornamentos.

Preços limitadissimos

Frederico Collares

Successor da Companhia Perseverança

LARGO DO CONDE BARÃO, N.º 13 A 17 E RUA 24 DE JULHO

LISBOA

N.º TELEPHONICO, 595

Machinas a vapor — e respectivas caldeiras horisontaes e verticaes. Transmissões de movimentos.

Apparelhos de distillação — continua—systema Collares — premiados com medalha de cobre na Exposição Universal de Paris em 1855 e medalha de ouro na Exposição Industrial Portuguesa em 1888.

Moinhos — para lagar de azeite, para canna saccarina, farinha, casca de sobro e carolo.

Prensas hydraulicas — ditas systema Collares — privilegiadas—proprias para lagar de azeite.

Tubos de ferro fundido — dito laminado, chumbo e cobre.

Vigas — e columnas de ferro fundido. Vigas de ferro laminado, simples e compostas.

Mobilia — de ferro fundido, propria para jardins, premiada com medalha de ouro na Exposição Industrial Portuguesa em 1888.

Fogões de sala — seus pertences, figuras fundidas para receberem candieiros de iluminação, premiados com medalha de cobre na Exposição Industrial Portuguesa em 1888.

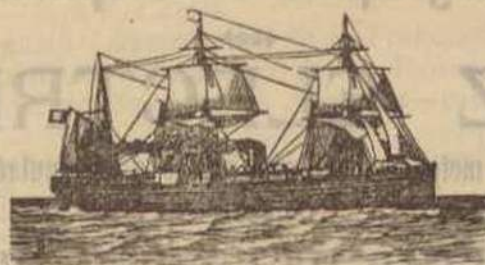
Fundição — de ferro, bronze e outros metaes.

Balanças — decimaes, Roberval, e respectivos pesos.

Materias primas e combustiveis — taes como cobre, estanho, chumbo, zinco, ferro, aço, tijollos e barros refractarios, carvão de ead ecoke.fe

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 9 de maio o paquete «THAMES», para

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,

Montevideo e Buenos-Ayres

Sahirá o paquete «CLYDE» esperado em 3 de maio para Southampton e Antuerpia

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 do todos estes paquetes cozinheiro e creados portuguezes.

AGENTES

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

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