

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

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

PUBLICAÇÃO QUINZENAL

Com a qual são distribuidas todas as tarifas de transporte das linhas ferreas portuguezas

POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E DIRECÇÕES RESPECTIVAS

Proprietario-director: L. DE MENDONÇA E COSTA, Inspector Chefe da Repartição Central do Trafego nos Caminhos de Ferro Portuguezes

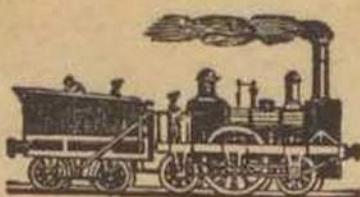
Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO, Chefe do Serviço de Via e Obras dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Redactor em Madrid: D. JUAN DE BONA; em Bruxellas: ALB. URBAN, eng.—Correspondente no Brazil: HIPPOLYTE DE BAÉRE

Collaboradores, os srs. engenheiros:

Conselheiro A. C. Justino Teixeira, Director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.
A. Luciano Simões de Carvalho, Chefe da Exploração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
A. de Moraes Sarmento, da Direcção da Fiscalização dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
A. de Vasconcellos Porto, Chefe da Construção dos Caminhos de ferro Portuguezes.
Augusto P. de Miranda Montenegro, Director da Fiscalização do Governo junto da Companhia das Aguas de Lisboa.
Conde de Gouveia, Director da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.
D. Xavier Cohen, Director da Companhia Nacional de Construções.
D. Euzebio Page, Senador e Director das Obras Publicas em Hespanha.
F. Augusto Pimentel, Director dos Serviços de Obras Publicas.
F. Ferreira do Amaral, Conselheiro d'Estado, antigo Ministro da Marinha e Ultramar e dos Estrangeiros.
F. Perfeito de Magalhães, Chefe da Repartição de Caminhos de Ferro, do Ministerio das Obras Publicas.
J. Cândido de Moraes, da Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro.
J. Faustino de Poças Leitão.
J. Fernando de Souza, adjunto da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.
J. Pires de Souza Gomes, Inspector das Obras Publicas.
Conselheiro J. P. Tavares Trigueiros, Director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.
M. Affonso d'Esprequeira, Director Geral da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
M. Emygdio da Silva.
P. Ignacio Lopes, Director dos estudos da nova rede de estradas municipaes e districtaes.
P. Romano Folque, Director de construcção e estudo de Pharoes.
Raúl Mesnier de Ponsard, Constructor dos Ascensores de Lisboa, Porto, Braga, Funchal, etc
Umberto F. Borges de Castro.

6.^º ANNO



1893

REDACÇÃO

43—RUA DO LORETO—43

LISBOA

REVISTA DE GESTÃO DE ERROS

DE PORTUGAL E HESPAÑA

Quatrante uns PÁRTE OFICIAL, por quebras de 8 de maio de 1881 a 18 de 1885, no Ministério das Obras Públicas

PORTUGAL QUINQUENAL

Com o seu sózinho todos os trabalhos da literatura das lindas férias portuguesas
por contatos com o governo e direcções respetivas

Biblioteca-digital: F. DE MENDONÇA E COSTA, Intérprete Geral da Real Biblioteca-Câmara da Tábua,
nos quinze do Reino Português

Editorial: C. XAVIER CORDEIRO, Cónsul de Guiné na Vila e Ofício das Comunicações da Ilha Portuguesa

Impresso em Madrid: D. JUAN DE BENÍTEZ BURGOS; ALF. URBAN, sub-Comissário da Imprensa de Madrid.

Companhia de Almada, editora:

ASSIGNATURAS

PORTRUGAL: anno 2\$500 réis; semestre 1\$400 réis.—HESPAÑA: anno 17 pesetas

UNIÃO POSTAL: anno 18 fr.—AFRICA E BRAZIL: anno 4\$000 fortes.—Número avulso, sem annexos, 120

(Os numeros com annexos não se vendem avulso)

1888



O ANNO

LISBOA
TYPOGRAPHIA DO COMÉRCIO DE PORTUGAL

35 — RUA IVENS — 41
48 — RUA DO TORRETO — 48

1894

INDICE

DOS

ARTIGOS E SEÇÕES DO 6.^º ANNO

PÁGINA	PÁGINA		
Africa Oriental.....	279	Estação central de luz electrica na cidade do Porto (ilustrado).....	65
Ainda as reducções de 50 por cento.....	270	Exposição industrial em Lisboa.....	101
Annuario de ferro-carril.....	122	Exposição (A) Industrial Portugueza.....	227
Arrematações — 12, 30, 45, 60, 79, 92, 109, 125, 141, 156, 172, 187, 204, 220, 237, 251, 269, 283, 300, 316, 331, 348, 364 e.....	370	Falta de espaço	228
Ascensor (O) da Graça.....	163	Fiscalisação e classificação — por Emygdio da Silva.....	33
Assembléa da Companhia Nacional.....	72	Freio de vacuo.....	357
Assembléa geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa.....	342	Garantias (As) de juro das grandes companhias de caminhos de ferro franceses	375
Associação de Engenheiros.....	54	Gare (A) de Saint-Lazare	250
Avisos de serviço — 12, 30, 60, 92, 109, 155, 172, 204, 220, 237, 251, 269, 283, 299, 316 e	364	Honra merecida	136
Banhos (Os) dos Cucos	262	Honrosa visita	264
Beira Alta Salamanca á Fronteira	360	Horários dos comboios — 9, 25, 41, 57, 73, 87, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 233, 249, 255, 281, 297, 313, 329, 345, 361 e	377
Bilhetes baratos — 166, 227, 262 e	275	Illuminação electrica na estação central de Lisboa	330
Boletins financeiros — 8, 24, 40, 56, 72, 88, 104, 120, 136, 152, 168, 184, 200, 216, 232, 248, 264, 280, 296, 312, 328, 344, 360 e	376	Imposto (O) do s-llo nas guias de bagagens e mercadorias	166
Cabo dos Açores — 156.	261	Inauguração da linha de Alcanena — 38 e	50
Caixas (As) de reformas e de socorros das companhias francesas	71	Inauguração da ultima secção da linha da Beira Baixa (ilustrado)	145
Caminho (O) de ferro da Pennsylvania e a exposição de Chicago	225	Indemnizações (As) em Inglaterra	184
Caminho de ferro de Loanda a Ambaca	52	Industrias estrangeiras — 344 e	359
Caminho (O) de ferro do Valle do Vouga — por Xavier Cordeiro	305	Influencia do numero dos comboios sobre a circulação dos passageiros	246
Caminho de ferro electrico subterraneo de Bruxellas (ilustrado) — 273 e	342	Invenção (Uma) portugueza	241
Caminhos de ferro extraordinarios	55	Leia melhor, se faz favor	184
Caminhos de ferro na Alemanha, Inglaterra e França de 1890 a 1892	374	Linha de Quelimane	120
Caminhos (Os) de ferro vicinaes	225	Limpeza de caldeiras	267
Canal (O) de Suez	215	Linhas estrangeiras :	
Carros (Os) electricos	86	Africa — 75 e	298
Cartas da Belgica — por A. Urban — 2, 19, 34, 68, 83, 100, 115, 131, 163, 179, 195, 210, 220, 242, 290, 305, 322, 338, 354 e	370	Alemanha — 59, 123, 209, 362 e	378
Carta da Suissa	213	Australia	123
Cartas de Lourenço Marques — por J. M. Costa — 198 e	274	Austria-Hungria — 107 e	123
Carta do Brazil — por Hyppolito de Barre	371	Belgica — 59, 139 e	282
Carteira dos accionistas — 8, 23, 72, 104, 184, 200, 296, 312, 344 e	376	Bolivia	316
Casa (A) Hermann Schilling, de Madrid e Barcellona	209	Brazil — 11, 219 e	283
Certificados (Os) consulares — 244 e	289	Congo	50
Collaboração	147	Egypto	123
Comboios restaurants	314	Estados Unidos — 43, 75, 90, 130, 171, 209, 299, 315 e	362
Comboios trámvays	261	Franca — 27, 43, 107, 123, 130, 154, 170, 186, 203, 219, 235, 251, 268, 282, 298, 331, 346, 362 e	378
Comité consultivo de caminhos de ferro	310	Guatemala	219
Commerce Portuguez — 10, 214, 295 e	350	India	347
Comissão de caminhos de ferro	53	Inglaterra — 11, 43, 59, 75, 90, 107, 170, 186, 236, 251, 282, 331, 347, 362 e	378
Comissão de caminhos de ferro da Sociedade de Geografia de Lisboa	163	Italia — 123, 219 e	379
Companhia de seguros Fidelidade	85	Palestina	203
Companhia Nacional de caminhos de ferro	86	Peru	347
Companhia Portugueza Hygiene	215	República Argentina — 107, 186, 203, 269, 298, 316 e	347
Concessões (As) de 50 por cento (Vide: Ainda as reducções, pag. 276 e Mais uma vez, pag. 294)	257	Russia — 28, 59, 91, 107, 171, 187, 203, 219, 268, 362 e	378
Conferencia	154	Suiss — 28, 107, 171, 186, 219, 236, 268, 331 e	362
Conferencia monetaria internacional — por A. Urban — 102 e	231	Transvaal	28
Congresso dos caminhos de ferro em St. Petersburgo — 26, 42, 58 e	74	Turquia — 11, 28, 171, 219 e	379
Contractos de transporte — 22, 38, 101, 166 e	196	Linhas ferreas de 2. ^a ordem — por P	353
Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro — 9, 25, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 233, 249, 255, 281, 297, 313, 329, 345, 361 e	377	Linhas espanholas — 10, 27, 43, 58, 75, 90, 106, 122, 138, 154, 170, 186, 202, 218, 235, 251, 268, 282, 298, 315, 330, 346, 362 e	378
Desastre com o freio Westinghouse	168	Linhas portuguezas — 10, 27, 43, 58, 75, 90, 106, 122, 138, 154, 170, 186, 202, 218, 235, 250, 267, 282, 298, 314, 330, 346, 362 e	378
Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro — 214 e	220	Linhas vicinaes em Portugal	122
Disposições sanitarias	138	Locomotivas (As) electricas nos Estados Unidos	76
Electricidade (A) e a grande velocidade (ilustrado) — por A. Urban	49	Madrid-Cáceres e Oeste da Espanha	120
Elvas (De) para Cáceres e Madrid	87	Madrid-Cáceres-Portugal — 87 e	216
Empresa (A) Industrial Portugueza (ilustrado)	81	Maior e menor cotação mensal, em 1892, dos títulos de caminhos de ferro portuguezes e espanhóis, nas bolsas de Lisboa e estrangeiro	24
Entre as duas Americas	295	Mais uma vez as reducções de 50 por cento	264
		Material de mercadorias do tipo americano para grande lotação com leito tubular, (ilustrado) por Maes, Engenheiro	258
		Medidas sanitarias — 291 e	356
		Melhoramentos em Torres Vedras — 323 e	357
		Mercado de metaes — 45, 61, 76, 92, 109, 125, 141, 156, 204, 220, 237, 251, 279, 283, 299, 316, 331, 347 e	364

	PAG.
Nossa (A) independencia e o iberismo.....	215
Nosso (O) correspondente no Brazil.....	374
Notas de viagem:	
VIII — Um dia na Serra.....	5
IX — Até Salamanca — 22 e.....	39
X — Um dia em Salamanca.....	54
XI — De Salamanca a Barca d'Alva.....	84
XII — A linha do Douro.....	101
— O final d'esta serie.....	119
I — Sevilha na primavera.....	134
II — Sevilha e a sua feira.....	150
III — De Lisboa a Sevilha.....	182
IV — De Sevilha a Cadiz.....	197
V — Cadiz.....	212
VI — Utrera—La Roda—Bobadilla—Granada	228
VII — A formosa Granada.....	245
VIII — Ainda Granada.....	262
IX — De Granada a Malaga.....	277
X — Malaga.....	292
XI — Cordova.....	324
XII — De Cordova a Belmez e a Sevilha	342
XIII — De Sevilha a Huelva	374
Notas varias.....	109
Nova companhia dos ascensores mechanicos de Lisboa	71
Nova (A) estação de Madrid-Atocha.....	266
Nova Sociedade.....	76
Novas tarifas	275
Novo Anno	1
Novos Horarios.....	170
Negocios (Os) da Companhia Real — 7, 22, 40, 56, 87, 152, 167, 184, 199, 209, 248, 295, 311, 321, 337, 360 e.....	371
Parque vaccinogenico	87
Patentes de invenção — 74, 139, 185, 218 e.....	266
Pergunta a philologos.....	264
Porto (O) de Lisboa	211
Providencias sanitarias	311
Publicações recebidas — 26, 39, 55, 103, 151, 183, 199, 234, 279, 295, 314 e.....	343
Questão (A) monetaria na Belgica	215
Questão (A) tramway	290
Real Associação Naval	298
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes — 9, 25, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 233, 249, 265, 281, 297, 313, 329, 345, 361 e.....	377
Rectificação	311
Rêde (A) da França em 1892	87
Rêde (A) secundaria de Hespanha	70
Rêde (A) vicinal em Portugal — 161 e.....	177
Regulamento do movimento dos caminhos de ferro na Alemanha — 358 e.....	372
Relatorio da Exposição industrial do Porto em 1891-92	357
Relatorio do conselho d'administração da Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta	203
Relatorio do conselho d'administração da Companhia Real dos caminhos de ferro — 11, 28, 43, 59, 91, 108, 124, 140, 154, 171 e.....	187
Relatorio da Companhia Real dos caminhos de ferro Atravez d'Africa — 363 e.....	379
Reporter (O) e nós	327
Republica de Venezuela	202
Resumo historico dos caminhos de ferro hespanhoes	85
Seculo (Ao) e outros jornaes	151
Semana (A) de Lisboa e o jornal a «Tarde»	323
Sementes de flores	140
Serviço (O) na Mancha	262
Situação dos fundos portuguezes, nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris — 216, 232, 248, 264, 280, 296, 312, 328, 344, 360 e.....	356
Sociedade de exploração de caminhos de ferro hespanhoes	243
Soldagem (A) dos tubos da casa Lloyd & Lloyd (illustrado)	196
Subscrição (A) nacional e a industria portugueza	325
Tarifas de transporte — 21, 37, 83, 149, 166, 180, 211, 308, 323, 342 e.....	196
Tarifas em projecto	356
Tarifas (As) no Parlamento	196
Tramway-cabo Palma-Graça (illustrado) — por R. Mesnier de Ponsard — 97, 113, 129 e.....	193
Tramway, Tramvia, Tramvia ou Tremvia, (vide Pergunta a philologos, 264, 279 e.....	326
Tratado (O) de commercio com a Hespanha — 117 e.....	295
Tunnel submarino no canal da Irlanda	181

	PAG.
Ultima (A) hora	152
Uma grande catastrophe	247
Vapor (O) «Marie Henriette» (illustrado)	308
Velocidade (A) nas linhas francesas	294
Velocipedes (Os) nos caminhos de ferro	247
Viação accelerada em Portugal — por Frederico Augusto Pi- mentel	369
Viagem (Uma) gorada	149
Viagem a Salamanca	261
Viagens baratas	244

Parte oficial

Legislação relativa ás diferentes linhas

Beira Alta — 133 e.....	147
Beira Baixa — 69, 83, 116, 132, 133, 147, 195, 307 e.....	356
Carris de ferro do Porto	354
Cascaes — 20, 83, 291 e.....	355
Cintura de Lisboa	243
Coimbra a Arganil — 37 e.....	341
Foz-Tua a Mirandella — 69 e.....	275
Leste e Norte — 20, 69, 83, 116, 133, 147, 165, 180, 196, 291, e.....	356
Lisboa a Cintra e Torres — 69, 180 e.....	356
Loanda a Ambaca — 3 e.....	201
Lourenço Marques — 37 e.....	180
Minho e Douro	211
Mira a Cantanhede	210
Mormugão	322
Porto a Povoa e Famalicão — 69 e.....	291
Porto ás Vendas de Grijó	164
Quelimane ao Chire	133
Santa-Comba a Vizeu — 69 e.....	275
Torres-Figueira-Alfarellos — 83, 166 e.....	322
Torres Novas a Alcanena — 36 e.....	227
Urbana de Lisboa — 37, 196 e.....	356
Vendas Novas a Santarem	37

Legislação diversa

Organisação dos serviços do ministerio das obras publicas — 3, 20, 21 e.....	132
Reducción de preço de 50 por cento no transporte dos en- genheiros, conductores etc	52
Sobre a situação da Companhia Real para com o Estado — 243, 339 e.....	341
Transporte de sulfato de cobre como adubo	243
Direito dos expedidores escolherem a via que as expedições devem seguir	339

Tarifas

Distribuidas como annexas dos seguintes numeros

Companhia Real :	NUMERO
N.º 3 bis, gr. vel.—Bilhetes por preços reduzidos	123
L. n.º 1, gr. vel.—Comboios tramways	123
Quadro de distancias da linha da Beira Baixa	130
L. n.º 2, gr. vel.—Bilhetes de assignatura	132
Serviço de banhos—Bilhetes de ida e volta	132
Reexpedição n.º 2—Serviço a domicilio	134
Camionagens da estação central da Covilhã	141
N.º 7 bis, gr. vel.—Bilhetes de ida e volta	142

Minho e Douro :

N.º 3, gr. vel.—Bilhetes por preços reduzidos	130
P. n.º 9, gr. vel.—Passageiros, bagagens e caes	131

Brindes e outros annexos

O caminho de ferro da Pennsylvania e a exposição de Chicago—formoso livro de 128 pag. ornado de mappas, gra- vuras, etc	135
Decreto n.º 6—Organisação dos serviços nas direcções dos caminhos de ferro explorados pelo Estado	125
Decreto n.º 7—Organisação dos serviços fiscaes de explo- ração de caminhos de ferro	127
Horarios de carteira—127, 132, 134 e	137

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO
Redactores: em Madrid, D. Juan de Bona; Em Bruxellas, Alb. Urban, Engenheiro

REDACÇÃO — Conde Barão, 91 — LISBOA

SUMMARIO

Novo anno.

A nossa carta da Belgica, por A. Urban.

Parte oficial.—Ministerio das Obras Publicas. Organisação dos serviços fiscaes de exploração de caminhos de ferro.

Notas de viagem. — VIII — Um dia na Serra.

Os negócios da companhia real.

Carteira dos accionistas.

Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.

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

Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.

Horario dos comboios.

Commercio portuguez.

Linhos portuguezas. — Lourenço Marques — Bilhetes de excursão — Pungo — Com-

boios tramways — Fusão de companhias — Beira Baixa — Loanda a Ambae — Companhia Nacional.

Linhos hespanholas. — Bobadilla a Algeciras — Alcantarilla a Lorca — Oeste de Hespanha — Estação de Atocha — Nova linha — Martorell a Igualada — Zaragoza ao Mediterraneo — Dividendo ás acções — Arrematação.

Linhos estrangeiras. — Inglaterra — Brazil — Turquia.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes. Continuação do relatorio.

Avisos de serviço.

Arrematações.

Agenda do viajante.

Mercado de metaes.

Agencias de transportes recommendedas.

Anuncios.

NOVO ANNO

ENCETA hoje esta *Gazeta* o seu 6.^o volume ; e o nosso dever, primeiro que todos, é, felicitando os leitores pela entrada do novo anno, agradecer-lhes o seu valioso auxilio durante as epochas passadas, mercê do qual esta folha tem conseguido prosperar e radicar mais cada dia as suas garantias de existencia.

Ao trabalho insano a que nos damos sempre, para melhorar este jornal temos encontrado a mais lisonjeira compensação no auxilio do publico, das instancias officiaes, das direcções de todas os linhas ferreas, dos industriaes e comerciantes do paiz e estrangeiro, de todos de quem tem dependido a obtenção dos elementos necessarios para conseguirmos poder pôr hoje a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de Portugal a par das principaes publicações similares estrangeiras.

Não esqueçamos tambem o valioso concurso dos nossos collaboradores, sem o auxilio e o conselho dos quaes não conseguiríamos o nosso fim, nem os nossos collegas da imprensa portugueza e estrangeira que, durante o anno findo, tantas provas de consideração nos déram.

Ao encetar um novo anno temos o prazer de poder annunciar aos nossos leitores a satisfacção de um nosso antigo desejo:

Um mappa das linhas ferreas portuguezas será em breve dado como brinde aos srs. assignantes.

Esse mappa tem, sobre todas, a vantagem de ser oficialmente conferido no traçado das diferentes linhas. Era esta a dificuldade mais saliente para conseguirmos dar este brinde; vencida como hoje está, contamos no proximo mez de marzo começar a distribuição, que será inteiramente gratuita para os nossos subscriptores.

Tambem, desde este numero, entre outros melhoramentos, damos uma noya secção que se tornará bastante util.

Referimo-nos ao horario dos comboios que vae na pag. 9.

Desde o principio da nossa publicação que somos rogados por varios leitores para publicar horarios.

Sempre fugimos a isso; — porque não é costume, em publicações d'este genero, publicar horarios, dos quaes ha publicações especiaes; — porque nos ocupavam enorme espaço, de que necessitamos para assuntos de interesse mais da indole d'esta folha.

Hoje, porém, que todos os jornaes diarios, que não pertencem á especialidade, publicam um extracto dos horarios de algumas linhas, cedemos ás rasoaveis exigencias dos nossos assignantes, começando a dar em todos os numeros — e no menor espaço a que podémos reduzil-o — um **horario das partidas e chegadas**, com as vantagens de indicar *todos* os comboios de *todas* as linhas (de via larga); de se poder garantir a sua exactidão, visto que será sempre conferido cada 15 dias; de servir para *horario de carteira*, para o que o daremos em separado, e em papel melhor, sempre que haja alteração importante nas horas.

Assim, a preço de um pequeno espaço, conseguimos dar mais um esclarecimento interessante aos nossos leitores.

Por esta forma provamos que não se descura aqui no cumprimento do que consideramos um dever — trabalhar para progredir.

A REDACÇÃO.

A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 25 de dezembro de 1892.

A Companhia do Grande Central Belga annuncia que as tarifas directas applicaveis aos transportes de mercadorias entre as localidades servidas pelo Grande Central Belga de um lado, pela França, Hollanda, Alemanha, Suissa, Italia, Austria-Hungria e Russia, do outro lado, vão sofrer importantes modificações, a partir do 1º de janeiro proximo.

A *Coelnische Zeitung* mantém a sua informação, que eu reproduzi na minha ultima correspondencia, relativa á compra, por parte do Estado Neerlandez, do troço do Liégeois-Limbourgeois que se estende no territorio hollandez. Esta noticia, diz aquelle jornal, foi acolhida na Belgica com incredulidade, porque a administracão do caminho de ferro é belga, e porque o governo belga não deu a conhecer, até o presente, as suas intenções com respeito a um resgate eventual. Mas uma parte da rede está na Hollanda; a linha de Liège a Eindhoven passa a fronteira nas proximidades de Achel.

A concessão da exploração foi outhorgada em 9 de abril de 1864 e o artigo 57 da acta de concessão prevê perfeitamente a compra, pelo governo neerlandez, da parte comprehendida no seu territorio.

Já anteriormente o governo belga havia feito antever o resgate das duas partes da linha. O *Liégeois-Limbourgeois*, que é explorado pela Sociedade da Exploração dos caminhos de ferro do Estado Neerlandez, exige todos os annos consideraveis sacrificios pecuniarios, e espera-se reduzir estes ultimos, submettendo a linha á fiscalisação do governo.

As condições d'este resgate foram fixadas, em 25 de novembro ultimo, entre o Estado neerlandez e a *Maatschappij tot Exploitatie van Staats-spoorwegen*.

Annuncia-se que um syndicato, representado pelo Banco de Bruxellas e pela *Banque Liégeoise*, fez um adeantamento de um milhão de francos á Companhia dos caminhos de ferro de Sapucahy (Brazil) contra depósito de obrigações (*débentures*) emitidas em 1889 por MM. Morton, Rose et C.º O syndicato enviará ao Brazil um engenheiro com a missão de examinar o estado da rede da companhia, e fornecerá a esta, se o relatorio do engenheiro fôr favoravel, os fundos necessarios para completar a sua rede e explorar todas as linhas de que tem a concessão.

Foi o sr. visconde de Sapucahy, presidente da companhia, que levou a bom fim as negociações com os estabelecimentos financeiros.

Escrevem-me de Liège, com data de 12 de dezembro:

«A União das *charbonnages* reuniu esta tarde. Discutiu-se uma questão muito importante. As nossas *charbonnages* preocupam-se vivamente com as modificações que diferentes companhias de caminhos de ferro, e principalmente o Este Francez, tencionam introduzir nas tarifas de transporte para o Este da França.

«As associações das *charbonnages* do paiz serão dentro em pouco recebidas pelo ministro dos caminhos de ferro, para discutirem as modificações.»

Sob o titulo: «90 kilómetros por hora», lê-se em um jornal alemão:

«O pessoal da linha Main-Neckarbahn, de Frankfor-

te, ensaiou fazer com as suas locomotivas o trajecto de 90 kilometros, mas sem resultado. O pessoal de Heidelberg conseguiu percorrer em 78 minutos, por meio de uma pesada locomotiva belga, a distancia de Heidelberg a Homburg, isto é, 90 kilometros em 60 minutos.

«O comboio compunha-se de 9 wagons, nos quaes tinham tomado logar os representantes do ministerio, a direcção do caminho de ferro, os directores e os conductores das officinas, bem como os constructores da locomotiva.»

O movimento do porto de Antuerpia foi muito activo no mez que findou, como os leitores se poderão convencer pelos algarismos comparados que seguem:

	Número de navios entrados durante o mez	Tonelagem dos navios
Novembro de 1892	358	381:440
» » 1891	360	370:321
» » 1890	371	389:141
Outubro » 1892	317	327:422

Vê-se que os resultados d'este anno são apenas inferiores em tonelagem ás entradas de novembro de 1890, e superiores ás de novembro do anno passado, sendo muito superiores ás de outubro do exercicio corrente. Este efecto foi principalmente produzido pela suspensão successiva das quarentenas decretadas por occasião da epidemia cholérica.

As saídas d'este anno foram, em novembro, de 353 navios, contra 320 em 1891, e 391 em 1890.

A *Revue Industrielle de Charleroi* anunciou que se estaya formando uma sociedade de navegação fluvial no Este da França. D'outro lado sou informado que se projecta em Liège crear uma sociedade de rebocadores a vapor. Em ambas as partes trata-se de melhorar as condições dos transportes pela via aquatica. Pergunto a mim mesmo porquê os promotores das duas sociedades não as fundem n'uma só? Uma d'ellas forneceria os navios, e a outra os rebocadores; assim se completariam.

Queixam-se nas bacias de Charleroi e de Liège que não ha bastantes navios que façam as expedições de combustivel para o Este da França e para a Alsacia-Lorena. É necessário, portanto, construir-os, e tal seria o objecto da primeira sociedade; mas não ha menos queixas sobre a lentidão da navegação na Meuse. A segunda sociedade teria a missão de remediar este inconveniente. O accordo entre os organisadores das duas sociedades estabelecer-se-ia tanto mais facilmente, ao que me parece, quanto elles teem o mesmo interesse e que estão inspiradas pelo mesmo movel, a saber: melhorar as condições de transporte pela via aquatica entre as bacias industriaes de Liège e os territorios de França, cortados pelas correntes d'agua do Leste.

Annuncia-se que algumas *charbonnages* do Borinage começam a aumentar os salarios.

Na sociedade d'Horun e Wasmes, nos *Buissons* e nos *Vanneaux*, os operarios acabam de ser aumentados em 40 centimos por dia.

Em 5 de dezembro foi assignado o contracto definitivo entre a cidade de Bruxellas e a *India Rubber Company*, para a installação d'uma officina de electricidade,

em conformidade com a resolução votada pelo conselho communal, no mez de agosto.

Segundo os termos do contracto, a exploração deve rá começoar, o mais tardar, d'ali a dez mezes, ou seja em 5 de outubro de 1893, com a condição, porém, que a cidade entregue á companhia, dentro do prazo de dois mezes, os terrenos, sobre os quaes a officina deve ser construída. Já se tomaram as medidas necessarias para que o armazém de decorações seja definitivamente transferido para o seu novo local na *chaussée d'Anvers*, no fim de janeiro.

A *morgue* e o deposito mortuário teem de ser transferidos. Será impossível acabar a sua nova installação para 5 de fevereiro, mas o Collegio occupa-se na escolha de um local para onde estes serviços serão provisoriamente transferidos.

*
O Conselho geral, na sua reunião de 8 de dezembro de tarde, decidiu, por unanimidade dos seus membros, proceder á venda, por meio de emissão publica, das accções liberadas da Sociedade anonyma da Exposição Universal d'Antuerpia no anno de 1894.

O prospecto da emissão, bem como uma circular do Conselho geral ao publico, aparecerão hoje.

*
Em uma reunião, celebrada em 8 de dezembro, os promotores da exposição de Bruxellas decidiram manter o seu projecto.

*
As instruções dadas aos delegados alemaes, na conferencia monetaria de Bruxellas, estabelecem que elles não devem adherir a propostas que tendam a restringir a autonomia da Alemanha no domínio da amoedação.

Os delegados estão encarregados de declarar que a Alemanha está satisfeita com o seu sistema monetario, e não tem razão alguma para o modificar, visto estar averiguado que de todas as grandes potencias é a Alemanha a que se acha em melhor situação.

De resto, isto resulta plenamente das declarações feitas em 12 de dezembro, no *Reichstag*, pelo chanceller v. Caprivi, em resposta a uma interpelação que lhe foi dirigida sobre este assumpto.

A. Urban.

Parte official

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA MARINHA E ULTRAMAR

DIRECÇÃO GERAL DO ULTRAMAR

3.º Repartição — Caminhos de ferro

Caminho de ferro de Loanda a Ambaca

Mappa da receita e despeza no 3.º trimestre de 1892

Receita

Designações	Kilometros explorados	Número de passageiros	Peso	Importância
Grande velocidade	Passageiros ..	15:332	-	12:236\$680
	Bagagens e recovagens ..	220	-	1:899\$650
Mercadorias ..	Diversas ..	-	-	829\$590
		-	2.159:886	7:609\$220
		220	15:332	2.159:886
				22:575\$240

Despeza	
Conservação (via e obras) ..	19:072\$375
Tracção (locomotivas, pessoal, combustivel) ..	19:865\$610
Material circulante (limpeza e reparações) ..	-\$-
Trafego (pessoal, expediente das estações, etc.) ..	33:685\$226
	72:623\$211

Resumo	
Receita ..	22:575\$240
Despeza ..	72:623\$211
Deficit ..	50:047\$971

Secretaria d'estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, em 12 de dezembro de 1892. — O chefe da repartição, *Tito e Augusto de Carvalho*.

Ministerio das Obras Publicas

Secretaria geral

Organisação dos serviços do Ministerio das Obras Publicas, commercio e industria e dos quadros do pessoal que os desempenha

CAPITULO VII

Organisação dos serviços fiscaes de exploração de caminhos de ferro e do respectivo pessoal

O projecto de organisação dos serviços da fiscalização de caminhos de ferro, explorados por companhias ou empresas, tem em vista satisfazer com o minimo despendio para o estado as exigencias dos diferentes serviços fiscaes, reduzindo o pessoal dos quadros existentes ao estritamente necessário e remodelando alguns d'estes serviços de acordo com os principios que a prática tem demonstrado deverem adoptar-se, a fim de tornar mais completa e efficaz a acção do pessoal encarregado da fiscalização.

São estes serviços distribuidos por duas direcções, como o estavam, com a sede em Lisboa.

São suprimidas n'esta organisação as diferentes repartições comprehendidas nas direcções fiscaes, substituindo-as em cada direcção por uma unica secretaria onde se exercem os serviços centraes e dando-se ás divisões dos serviços o pessoal indispensavel para os respectivos trabalhos de gabinete e expediente.

Nos serviços a cargo das divisões de via e obras e de material e tracção adopta-se, com poucas alterações, o que a este respeito se acha prescripto nos regulamentos em vigor, augmentando-se de alguns kilometros o limite maximo das circunscripções; suprimem-se os logares de fiscaes principaes de telegraphos, pharoes, pesos e balanças, ficando, com vantagem, as funcções desempenhadas por estes funcionários a cargo do pessoal das circunscripções de via e obras na parte relativa ás linhas telegraphicais propriamente ditas, e do das divisões do movimento e trafego em tudo o que diz respeito aos serviços fiscalizados por aquelles funcionários dentro do recinto das estações.

Pelo presente projecto de organisação são suprimidos os logares de adjuntos das divisões do movimento e trafego, devendo os engenheiros chefes d'estes serviços ser coadjuvados pelas seguintes categorias de empregados: inspectores do movimento, inspectores do trafego, chefes de circunscripção e fiscaes de 1.ª e 2.ª classe do movimento e trafego.

As funcções exercidas pelos inspectores do movimento e do trafego correspondem em parte ás dos chefes da 1.ª e 2.ª secções dos serviços internos das divisões do movimento e trafego, logares que por esta organisação são suprimidos.

Aos chefes das circunscripções do movimento e trafego compete exercer as funcções a cargo dos fiscaes principaes, e coadjuvar, dentro dos limites das suas respectivas circunscripções, os inspectores do movimento nas suas visitas ás linhas e os inspectores do trafego no exame da escripturação das estações.

Não é apenas nas estações extremas e de entroncamento que a acção fiscal se deve exercer permanentemente; ha outras estações cuja importancia requer a inspecção diaria e continua de todos os seus serviços, e onde portanto se devem igualmente establecer postos fiscaes. A organisação actualmente em vigor dispõe que do serviço de cada posto seja encarregado apenas um fiscal do movimento e trafego, o que sem duvida é inexequível se se attender á permanencia e importancia d'esse serviço, tornando-se indispensavel o contar-se, pelo menos, com dois d'estes empregados para cada posto e com tres para os de excepcional importancia.

A pratica dos serviços fiscaes levou igualmente a alterar a base, até hoje adoptada, na fixação do numero de empregados subalternos das circunscripções do movimento e trafego, que era calculado em função do maior ou menor numero de comboios de passageiros em circulação nas diferentes linhas, mostrando tam-

bem que é muito pouco efficaz a accção fiscal exercida pelo acompanhamento permanente dos comboios.

Durante a marcha a fiscalisação dos serviços da tracção acha-se a cargo do pessoal da divisão encarregada especialmente d'esses serviços, e nem mesmo os empregados do movimento possuem os conhecimentos necessários para poderem proceder a essa inspecção. Em quanto ao exame do modo como são cumpridas as disposições regulamentares, relativas à protecção dos comboios, pelos guardas de vias e passagens de nível, e pelo pessoal de conservação, acha-se essa fiscalisação igualmente a cargo do pessoal das divisões de via e obras e de tracção, que, devendo ordinariamente viajar nas máquinas, melhor pôde proceder a esse exame, do que o pessoal do movimento; acrescendo alem d'isso que esta fiscalisação, para ser efficaz, não carece de ser permanente.

Durante as paragens dos comboios nas estações secundárias os empregados que os acompanham pouca ou nenhuma fiscalisação pôdem exercer nos serviços do movimento d'essas estações, vista a pequena demora d'essas paragens; e nas estações de maior importância a sua accção é dispensável, attendendo a que n'essas estações se devem estabelecer postos permanentes.

A prática tem igualmente demonstrado, que os agentes fiscais, que acompanham os comboios, pouco ou nenhum serviço prestam quando durante a marcha tem lugar alguma ocorrência extraordinária. Não se efectuando este acompanhamento, nem por isso a accção da fiscalisação deixará de efficazmente se fazer sentir, visto os empregados dos serviços internos e externos dos postos, e dos troços de via e obras, mais próximos, serem obrigados a seguir imediatamente para o local onde se tenha dado essa ocorrência.

O acompanhamento permanente dos comboios é, portanto, pouco efficaz, se não desnecessário, e a esse acompanhamento sacrifica a organização actualmente em vigor a inspecção dos serviços das estações, compreendidas entre os postos, serviços que hoje não são fiscalizados, visto os empregados que acompanham os comboios os não poderem fiscalizar durante as curtas paragens n'aquelas estações.

Segundo esta ordem de idéas, estabelece-se que, em cada posto, alem do pessoal para o seu serviço interno, haja o numero indispensável de empregados para a fiscalisação dos serviços das estações intermédias e para o acompanhamento dos comboios que por motivos especiais superiormente forem indicados. O numero d'estes empregados é dependente da importância d'aquelas estações, parecendo, porém, bastante dever calcular-se em média dois fiscais para o serviço de doze estações.

Alem da fiscalisação e polícia de todos os serviços indicados, serão estes funcionários igualmente encarregados de examinar nas estações se é feita com exactidão e regularidade a applicação das tarifas.

Os logares de fiscais de 1.^a, 2.^a e 3.^a classes, que se encontram na organização em vigor, são englobados por este projecto de decreto em duas unicas classes ou categorias de empregados: fiscais de 1.^a e de 2.^a classe do movimento e tráfego. A cargo dos primeiros fica especialmente a direcção dos postos permanentes hoje encarregados aos fiscais do movimento e tráfego, sendo os fiscais de 2.^a classe incumbidos de coadjuvar os de 1.^a nos serviços internos d'estes postos, de fiscalizar as estações intermédias e de acompanhar eventualmente os comboios.

Suprime-se a classe de fiscais do movimento e tráfego, encarregando os actuais empregados d'esta categoria da direcção dos postos e garantindo-lhes os vencimentos que hoje recebem. Suprimem-se igualmente os logares de agentes fiscais de 3.^a classe, por desnecessários, visto as funções que exercem serem completamente iguaes ás que ficam a cargo dos fiscais de 2.^a classe.

Com a actual organização dos serviços do movimento e tráfego não seria possível collocar na situação de disponibilidade, sem quebra das disposições d'aquella organização, os addidos ás classes de fiscais e agentes fiscais.

Todo este pessoal se acha hoje em serviço efectivo, apenas com as folgas indispensáveis, sucedendo até por vezes, em dias de serviços especiais e extraordinários, seguirem alguns trens de passageiros sem serem acompanhados, ou ter de se desguarnecer alguns postos para se empregar o seu pessoal n'aquelle serviço.

A organização em vigor dispõe que em cada posto permanente haja apenas um fiscal para desempenhar os serviços d'esse posto, o que é inexecuível, vista a permanencia, multiplicidade e importância d'esses serviços; actualmente acham-se empregados n'esses postos, não só todos os fiscais, incluindo os addidos, mas igualmente alguns agentes fiscais de 1.^a classe.

Por outro lado, adoptando a organização, actualmente em vigor, por base para a determinação do numero de agentes fiscais do movimento e tráfego o numero de comboios de passageiros, que circulam diariamente nas diferentes linhas, basta que seja aumentado o numero d'esses trens para que o pessoal, calculado n'uma dada época, e até mesmo nos diferentes períodos de cada anno, se torne insuficiente passado pouco tempo. Alem d'isso, quando se organizaram os quadros do pessoal administrativo dos

servicos externos das direcções fiscais, parece ter-se tido em vista o reduzir, tanto quanto possível, o numero de empregados efectivos, e não só se não previu a hypothese de um aumento na circulação dos comboios, como parece ter-se adoptado para base da fixação d'esses quadros o movimento das linhas na epocha em que esse movimento se acha reduzido ao seu minimo.

São estas as causas principaes que fazem com que o numeroso pessoal do movimento e tráfego, de que actualmente dispõem as direcções fiscais, se acha na sua totalidade empregado no serviço efectivo, sem que, contudo, ainda assim, se possa estender a sua inspecção aos serviços das estações, a não ser n'aquellas em que se acham estabelecidos os postos permanentes.

Pelo presente projecto de organização, satisfaz-se completamente ás exigencias do serviço, podendo dispensar-se não só um numero de empregados igual ao dos actuais addidos ás classes dos fiscais e agentes fiscais do movimento e tráfego, como igualmente alguns dos que os quadros actualmente incluem na efectividade.

Pelo mappa n.^o 1, annexo a este relatorio, e no qual se encontra feita a comparação entre o pessoal efectivo das direcções fiscais de acordo com o presente projecto de organização e com a organização actualmente em vigor, se vê que no serviço de via e obras é necessário aumentar-se com mais nove o numero de fiscais efectivos, o que foi devido a ter-se, quando se fixaram os quadros da organização de 21 de fevereiro, reduzido demasiadamente o pessoal efectivo de via e obras, contando-se, sem duvida, com os addidos, que por aquella organização deviam continuar a fazer serviço. Estes nove agentes fiscais são tirados dos actuais addidos.

Comparando-se a importancia total dos vencimentos do pessoal administrativo dos quadros da organização em vigor com a relativa ao pessoal comprehendido no presente projecto de organização, calculo que se acha feito no mappa n.^o 1, vê-se que a favor d'este ultimo ha uma economia mensal de 754\$000 réis ou de 9:048\$000 réis por anno, não incluindo o pessoal addido aos diferentes serviços.

Não é, porém, aquella a despesa realmente feita hoje com o pessoal administrativo d'estas direcções. A essa importancia será necessário addicionar o vencimento do pessoal addido, que actualmente se acha ao serviço efectivo e que em vista da organização proposta pôde ser collocado na disponibilidade.

Este pessoal addido, supondo preenchidas as vacaturas que se tem dado até agora no pessoal efectivo, é o seguinte, com os vencimentos mensaes abajo designados:

No serviço interno

2 Chefes do expediente:

1	45\$000	
1	35\$000	80\$000
1 Pagador		30\$000
1 Encarregado de pagamentos (gratificação e fai-		
lhas)	19\$500	
2 Amanuenses de 1. ^a classe, a 30\$000 réis	60\$000	
5 Continuos, a 18\$000 réis	90\$000	
3 Serventes, a 15\$000 réis	45\$000	

Nos serviços externos

4 Fiscais principaes, a 45\$000 réis	180\$000
2 Fiscais do movimento e tráfego, a 40\$000 réis	80\$000
47 Agentes fiscais de 1. ^a classe, a 27\$000 réis	1:269\$000
11 Agentes fiscais de 2. ^a classe, a 22\$500 réis	247\$500
49 Agentes fiscais de 3. ^a classe, a 19\$500 réis	955\$500
que sommam	3:056\$500

e representam a despesa annual de 36:678\$000 réis.

Esta verba sommada com a economia demonstrada pelo mappa junto na importancia de 9:048\$000 réis dá a economia de réis 45:726\$000, que deve resultar d'esta organização proposta quando entre no periodo definitivo.

A economia de 36:678\$000 réis não é já realisavel na sua totalidade, pois que o pessoal addido, por bem entendida equidade e attenção pelos direitos adquiridos, passa a ter vencimentos variaveis segundo o respectivo tempo de serviço, vencimentos que oscilam entre 70 e 50 por cento dos actuais.

Alem da economia indicada, acresce ainda pela presente organização a que resulta de passar a fazer-se a fiscalisação nas estações intermédias, em vez de se effectuar como hoje nos comboios em percurso. Com efeito, actualmente o abono de 2 réis por kilometro feito a cada um dos agentes fiscais do movimento representa em média a quantia de 3\$806 réis mensaes. Se multiplicarmos esta verba por 202, que tal é o numero actual d'aquelles agentes fiscais nas duas direcções, obter-se-ha a quantia de réis 768\$812, que representa a despesa mensal actualmente feita com os abonos kilometricos.

Pelo presente projecto de organização só vencerão percursos

32 fiscaes, que tantos serão os empregados nos serviços das estações comprehendidas entre os postos permanentes. Supondo que estes empregados fazem percursos iguaes aos da organização em vigor, e devem ser sem duvida menores, vê-se que a importancia total d'este abono representará, quando muito, a quantia de 121.792 réis, havendo portanto uma economia mensal a favor da

organização projectada de 647.020 réis, ou de 7.764.240 réis por anno.

Conclue-se, portanto, que a comparação das despezas com os vencimentos actuais do pessoal administrativo e os da organização proposta no seu periodo definitivo representa uma economia effectiva superior a 53.000.000 réis.

MAPPA N.º 1

Mappa comparativo dos quadros organicos do pessoal administrativo e effectivo das direcções fiscaes de caminhos de ferro, segundo a organização de 21 de fevereiro de 1891 e segundo o actual projecto de organização.

Categorias	Pessoal efectivo						Categorias	Pessoal efectivo					
	Organização de 21 de fevereiro de 1891			Organização proposta				Organização de 21 de fevereiro de 1891			Organização proposta		
	Quantidade	Ven-cimento	Importancia	Quantidade	Ven-cimento	Importancia		Quantidade	Ven-cimento	Importancia	Quantidade	Ven-cimento	Importancia
Serviço central	Chefes de repartição (chefes do expediente).....	2	37.5000	114.5000	2	55.5000	110.5000	Transporte.....	-	-	4.428.5000	-	3.638.5000
	Encarregados de pagamentos (pagadores).....	2	-	-	2	-	-	Chefes da 1.ª secção (adjuntos conductores de obras públicas).....	2	-	-	2	-
Serviço do movimento e tráfego	Amanuenses (apontadores -amanuenses) de 1.ª classe.	2	36.5000	72.5000	2	36.5000	72.5000	Fiscaes principaes de telegraphos, pharoes, pesos e balanças, incluindo os chefes de 2.ª secção.....	4	45.5000	180.5000	0	0
	Amanuenses (apontadores -amanuenses) de 2.ª classe.	4	30.5000	120.5000	2	30.5000	60.5000	Agentes fiscaes (fiscaes) de 1.ª classe.	12	27.5000	324.5000	15	27.5000
	Contínuos.....	2	18.5000	36.5000	2	18.5000	36.5000	Agentes fiscaes (fiscaes) de 2.ª classe.	17	22.5500	382.5500	23	22.5500
	Serventes.....	2	15.5000	30.5000	4	15.5000	60.5000	Amanuenses (apontadores - amanuenses).....	2	30.5000	60.5000	2	30.5000
	Chefes da 1.ª secção (inspectores do tráfego).....	2	37.5000	114.5000	2	37.5000	114.5000	2	25.5000	50.5000	2	25.5000	
	Chefes da 2.ª secção.	2	45.5000	90.5000	0	0	Serventes.....	2	15.5000	30.5000	2	15.5000	
	Fiscaes principaes de exploração (chefes de circunscripção do movimento e tráfego).....	7	45.5000	315.5000	7	45.5000	315.5000	Conductores artifices (chefes de zona de traecão).....	6	40.5000	240.5000	6	40.5000
	Fiscaes do movimento e tráfego.....	18	40.5000	720.5000	0	0	6	30.5000	180.5000	7	30.5000		
	Agentes fiscaes de 1.ª cl. (fiscaes de 1.ª).	22	27.5000	594.5000	42	27.5000	1.134.5000	Machinistas fiscaes..	6	30.5000	180.5000	7	30.5000
	Agentes fiscaes de 2.ª cl. (fiscaes de 2.ª).	37	22.5500	832.5500	62	22.5500	1.395.5000	Amanuenses (apontadores - amanuenses) de 1.ª classe.	2	30.5000	60.5000	2	30.5000
	Agentes fiscaes de 3.ª classe.....	59	19.5500	4.450.5500	0	0	Serventes.....	2	15.5000	30.5000	2	15.5000	
	Amanuenses (apontadores - amanuenses) de 1.ª cl....	2	30.5000	60.5000	2	36.5000	72.5000	Medicos.....	2	30.5000	60.5000	1	30.5000
	Amanuenses (apontadores - amanuenses) de 2.ª cl....	2	25.5000	50.5000	2	25.5000	50.5000				6.024.5500		5.270.5500
	Serventes.....	2	15.5000	30.5000	4	15.5000	60.5000	Economia mensal adoptando-se a organização proposta.....	-	-	-	-	734.5000
	<i>Somma e segue.</i>	-	-	4.428.5000	-	-	Economia annual adoptando-se a organização proposta.....	-	-	-	-	9.048.5000	

Notas de viagem

VIII

Um dia na Serra

A figura que empregamos dando ao esfriamento a propriedade de fazer perder o entusiasmo, a vivacidade, o interesse por qualquer coisa, em situação alguma se justifica melhor do que na que phantasiei no final da minha *nota* anterior improvisando um baile em pleno valle do Conde.

Por mais animada que esteja a *soirée*, por mais espirituosos que sejam os cavalheiros e mais galantes as damas, não ha calor de entusiasmo que resista ao abaixamento de temperatura, quando se está a mais de 1.500 metros de altitude, desabrigado em meio de uma montanha.

Por isso, nove horas dadas, eu estou a ver os ani-

mados valsistas opinando pelo doce recolhimento da cama, que não será absolutamente commoda, mas que muito agrada a quem fez o melhor de cinco leguas a cavallo desde as quatro horas da manhã.

As camas formam-se com as colchas e mantas que se levaram, ou sob a barraca de campanha, se os viajantes a teem, ou sob as enormes pedras que constituem no valle do Conde albergues naturaes, onde pôde abrigar-se meio cento de pessoas, bem á vontade.

Os conductores do gado e os guias da serra combinam entre si uma escala para que dois velem, enquanto os outros dormem; aquelles embrulham-se em mantas, carregam a espingarda e cilos de sentinelas, nos cuidados da qual se pôde contar.

Que os excursionistas lhe dêem um copo de aguardente é o que aconselhamos — elles não o pedirão se não lh'o oferecerem, e talvez não o acceitem senão á força de insistencias.

Porque — e esta é uma nota que não devo esquecer aqui — a gente da serra é em geral sobria de comida e bebida.

Para exemplo citarei que o almocreve que me acompanhou de Gouveia tinha paladar delicado, a ponto de não comer bacalhau nem chouriço, porque, explicou elle, eram comidas muitas salgadas e porque (pasmem!) tinha nojo, por lhe terem assegurado que não era comida preparada com aceio!...

O pastor de Manteigas que me guiou no restante da excursão, esse não bebia vinho; explicando que uma só vez o bebera e lhe fizera mal, tivera uma questão, e aborrecera a bebida. Vão pelo preço por que m'as venderam, mas o facto é que um e outro pouco comeram, apesar de andarem todo o dia, e de se deitar fóra comida que sobejava.

Feito o sonmo reparador de umas boas 6 horas, até as $3\frac{1}{2}$ da manhã, às quatro deve estar tudo a pé, ou antes, já a cavalo, as camas e outros objectos enfardados, e vamos a caminho.

Se a caravana quer visitar a Serra mais rapidamente convém mandar retirar as cavalgaduras da bagagem; se quer deter-se um pouco mais, deixemos tudo como está que ali voltaremos à tarde para descansar.

Do valle do Conde os guias indicarão o caminho que naturalmente se oferece pelo curral do Martins, lagôa do Paxão, para o Cantaro Gordo e para o Magro.

São estes dois enormes promontorios perpendiculares ao curso do Zezere, que no segundo d'elles tem a sua primeira nascente.

Impomentes morros, o segundo mais estreito, mais alto que o primeiro, tem no seu píncaro uma pyramide geodesica á cota de 1:926 metros.

A ascensão é difficilima; só a pé se pôde fazer, e confessemos que chegado o viajante lá acima, só encontra compensação aos seus trabalhos na subida e aos perigos que corre na descida, na gloria de ter ido lá, na coragem que provou ter.

Porque é preciso muito arrojo, temeridade mesmo, para tal, e rarissimo será o que, tendo ido lá uma vez, tenha desejo de voltar.

Especialmente a descida é pasmosamente perigosa; o declive é de mais de 50 por cento; o piso insustentável; a cada passo sentem-se resvalar as pedras soltas que cobrem as escarpas por onde vamos, e desgraçado d'aquelle que olhar para o caminho que elles levam, porque em breves momentos as seguirá na voragem.

Para que o meu leitor não se arrisque inutilmente, estupidamente, a uma morte terrível, peço-lhe que não suba ali.

De longe vê o mesmo, ou melhor, porque o Cantaro é mais imponente a certa distancia, que de perto.

Ainda para dar uma ideia exacta do perigo, referirei que as cabras que, por vezes, fugindo dos pastores, ali sobem, quasi invariavelmente descem feitas pedaços ao valle do Zezere.

Vistos os Cantaros, tomemos para sudoeste, e, subindo ingrimes ladeiras, podemos ir ao ponto mais alto da Serra, á pyramide, a 1:995 metros.

Pouco horizonte se descobre, apesar da grande altura, para fóra da Serra, porque esta encobre tudo com a extensão do seu planalto guarnecido de altas penhas.

D'ahi, orientando para noroeste, entraremos no sitio onde acampou em 1881 a expedição scientifica á Serra.

D'esse ponto, ou seguindo o planalto até o meridiano $1^{\circ}30'$ para ahí descer directamente para norte, ou costeando a vertente da montanha em busca de mais suave descida, vamos á lagôa Escura, a lendaria lagôa, que, segundo é credice da gente serrana, tem comunicação com o mar (!)

Dois motivos alimentam esta crença, á qual se teem referido quantos teem escripto a respeito da lagôa: o facto das aguas da lagôa se alterarem coincidentemente com as tempestades oceanicas, e o terem sido vistas, boiando nas aguas, algumas taboas de embarcação.

Sobre este ponto grande é o pesar que tenho de ter perdido uma quadra que o meu guia me recitou ao fallar da lagôa, e que alludia á apparição de *taboas de mar* n'aquellas aguas. Com que prazer eu daria mais este elemento ao meu amigo Marrecas Ferreira, que, no seu relatorio de secção ethnographica da expedição á Serra, tantos outros e tão curiosos apresenta n'esse genero.

Não cabe n'estas *notas* o estudo das origens d'esta lenda, sobre a qual se tem escripto volumes. Para mim é ponto averiguado que ella não passa de pura invenção da phantasia popular, porque não concebo como se pretenda explicar que, tendo a lagôa communicação com o oceano, as aguas se conservem ahí a 1:620 metros acima do nível d'aquelle.

Tambem o povo affirma que nunca ninguem se atreveu a banhar-se n'aquellas aguas, e agora já se sabe que um pastor, que por ali anda no verão, as atravessa a nado mais de uma vez cada dia.

Da lagôa Escura caminharemos para a Comprida, e digo *caminhamos*, porque o trajecto só a pé se pôde fazer.

Esta lagôa é a mais extensa de todas, cerca de 1 kilometro de comprimento tem ella, recebendo as aguas de diversas torrentes, e reunindo-as a formar a ribeira d'Alva.

Merce vêr-se esta lagôa, que nos recorda aquelles bellos lagos da Escocia, menos no isolamento e aridez que a circunda.

Retrocedamos, porque não convém avançar, visto que o nosso caminho é para nordeste, e vamos montar nos cavallos que nos esperam no contraforte do Canariz, para irmos vêr de passagem (porque nenhum interesse tem) as lagôas Secca e Redonda, tornando de novo ao valle do Conde, para ir pernoitar de novo onde ficámos, se queremos visitar no dia seguinte as Penhas Douradas, grandiosos fraguedos que o sol poente illumina, dando-lhes a côr de ouro, e de onde se disfruta um bello panorama sobre o valle de Manteigas.

Mas se o leitor, como eu, quer regressar, tomemos —guia á frente— o caminho do observatorio, contando com duas horas de caminho.

Ao tomar, porém, o cavalo, uma surpresa se me deparou. O animal relinchava e escouceava livremente, rédea partida, pela encosta, enquanto o guia, visivelmente atrapalhado, se benzia mais do que tratava de o alcançar.

Contou-me então, titubeante e acobardado, que, durante o meu passeio ás lagôas, um lobo ali passara e fôra em meu seguimento.

Verdade seja que ao subir as ingrimes vertentes, que formam a bacia da lagôa Escura, eu sentira um certo ruido, que soppuz ser o do cavalo que o guia conduzisse para mais proximo, sendo certo que, à distancia a que elle estava e se conservou, eu não podia ouvir-lhe os passos, mas tambem esta historia do lobo não me entrou muito bem na cellula da credulidade, e ainda penso se o homem quiz fazer juz a remuneração mais generosa, ou se sonhou com as feras.

Verdade seja que, estando o animal tão espantado como elle, tinha eu, por esse raciocinio, que concluir que tambem o cavalo sonhou...

Em todo o caso ahí fica explicado para que insisti na questão do cornetim.

E' um instrumento que tem na serra, a um tempo, duas aplicações bem diferentes: fazer valer as senhoras e fugir os lobos.

Especie d'aquelle apparelho que marcava as horas... e a roupa branca.

Os negócios da Companhia Real

Desde a publicação da nossa ultima notícia sobre este assunto, tem continuado os trabalhos para a regularização da situação difícil d'esta Companhia.

Os representantes do comité de Lyon vieram a Lisboa, onde, lhes foram presentes as bases já acordadas com os comités de Paris e Berlim, com as quaes concordaram, prescindindo de algumas condições da proposta de Lyon, que se tornavam impraticáveis, taes como a atribuição da jurisdicção franceza para resolver as dificuldades que surgissem entre a Companhia e os seus obrigatários estrangeiros.

Como documentos, para esclarecimento dos nossos leitores, publicaremos os seguintes:

A acta da sessão, realizada entre a comissão portugueza e os representantes dos comités parisiense e alemão, é a seguinte:

A comissão especial para tratar do acordo com os portadores d'obrigações reuniu no edifício da estação central da companhia, pelas três horas da tarde do dia 10 de dezembro de 1892, estando presentes os srs. conde de S. Januario, presidente da comissão, o conselheiro Antonio Maria Pereira Carrilho, tendo o voto do sr. Manoel de Castro Guimarães, Henrique Hohenemser e Teixeira de Queiroz, membros da sobredita comissão. Assiste o sr. Kergall, representante do comité de Paris, de que é presidente; toma-se conhecimento de duas cartas, uma do comité de Paris e outra do de Berlin.

Estando de acordo todos os membros presentes assim como os dois comités representados com a aceitação das bases votadas pela assembléa geral extraordinária de 31 de outubro do anno corrente, decidiu-se aprovar todas as propostas geraes feitas pelos comités e bem assim as declarações seguintes:

1.^a Nenhuma resolução definitiva concernente á missão de cada uma das comissões nomeadas pelo conselho d'administração na sua sessão de 2 de novembro ultimo será tomada sem que os credores da dívida fluctuante, comprendendo o governo, os representantes das linhas hespanholas e os dos obrigatários, d'ella tenham conhecimento e se declarem satisfeitos e d'accordo, para que estes resultados sejam em seguida submettidos ao voto dos conselhos d'administração e fiscal.

2.^a Os membros estrangeiros do conselho d'administração constituirão uma delegação do mesmo conselho em Paris, a qual se consultada sobre todos os assumptos financeiros da companhia, assim como sobre os que representarem para elles novas responsabilidades.

a) Em caso de desacordo entre o comité de Paris e o conselho d'administração em Lisboa, a decisão sobre a qual esse desacordo se manifestar será remettida a uma outra sessão pedindo-se a todos os membros ausentes os seus votos com as formalidades estipuladas nos paragraphos 1.^º e 2.^º do artigo 15.^º dos estatutos actuais;

b) Para que a resolução que fôr definitivamente tomada possa tornar-se exécutoria, será necessário que seja adoptada pelas três quartas partes dos votos expressos pelos membros do conselho, contanto que estas três quartas partes representem a maioria do numero total dos membros do conselho.

3.^a No caso em que a companhia entre na posse das accções em litigio com Gerson e Vivante, assim como nas que se encontram em poder de Brown Shipley & Comp., como caução do empréstimo do Banco Lusitano, todas estas accções serão annulladas. Mas se em lugar d'estes titulos, a companhia vier a receber qualquer somma, esta será exclusivamente aplicada ao pagamento dos juros e amortisação das obrigações, nas condições votadas pela assembléa geral.

De tudo o que fica dito se redigiu este protocollo, ao qual vão ser juntas as cartas dos comités de Paris e Berlin, como peças que d'elle fazem parte integrante, para que tudo seja apresentado aos conselhos d'administração e fiscal.

Lisboa, 10 de dezembro de 1892.

Assignando este documento, e julgando que a sua redacção

não estava suficientemente clara relativamente ás atribuições do comité de Paris, o sr. Kergall fez seguir a sua assinatura da reserva seguinte:

Ficando entendido que o artigo 2 (in fine) significa que o comité de Paris deverá ser consultado sobre as questões da administração geral.

A comissão reunida segunda vez aceitou esta reserva e redigiu o seguinte anexo:

A comissão especial para tratar do acordo com os portadores d'obrigações, achando-se reunida hoje, 13 de dezembro, para explicar a declaração acompanhando a assinatura do sr. Kergall, presidente do comité de Paris, no protocollo de 10 de dezembro corrente, está d'accordo, por unanimidade, que as palavras: «questão d'administração geral» significam: affixação dos quadros, vencimentos e nomeação do pessoal superior da companhia, a modificação das tarifas geraes, emfim todas e quaisquer questões que tenham um carácter nitidamente geral.

Fica, portanto, bem entendido que esta declaração faz parte do dito protocollo de 10 de dezembro corrente.—Conde de S. Januario, Antonio M. P. Carrilho, Manoel de Castro Guimarães, H. Hohenemser, Kergall.

As propostas geraes, a que este documento se refere no segundo periodo, constavam de seis artigos, em cinco dos quais havia o acordo dos tres comités e um em que o de Lyon votava por separado.

Essas propostas eram como segue:

1.^º— Até que o plano de reorganização que for adoptado de commun accordo, esteja em pleno vigor, a administração da Companhia Real fica confiada á Comissão Administrativa nomeada por decreto de 21 de abril de 1892, funcionando na plenitude das suas atribuições, e até que este plano esteja em execução, as receitas da Companhia serão divididas proporcionalmente á cifra, pela qual as diferentes categorias de credores estão inscriptas no balanço, sem prejuizo dos direitos de cada um, devendo a parte que diz respeito ás obrigações ser depositada n'um estabelecimento de crédito de Paris.

Nenhuma despesa fóra das de exploração poderá ser autorizada.

2.^º— O numero de accções a remetter aos obrigatários, será fixado em 30:000. Estando a Companhia em demanda judicial para reclamar a restituição de cerca de 16:000 accções, fica entendido que estas accções serão annulladas e os tribunais ordenarem que sejam devolvidas á Companhia.

No caso d'esta restituição de titulos ser substituída por uma indemnização em dinheiro, esta indemnização será entregue aos obrigatários nas mesmas condições das 30:000 accções supra.

3.^º— As comissões encarregadas de promover a regularização da dívida fluctuante, serão adjuntos representantes dos obrigatários franceses, afim de que esta regularização se faça d'acordo com os comités.

4.^º— As bases e condições do pagamento da dívida fluctuante, serão concordadas antes da apresentação do acordo aos obrigatários.

5.^º— O numero d'acções, o das obrigações, a sua classificação hypothecaria, o texto das leis e decretos a pedir ao governo, assim como as modificações dos estatutos ou outras necessárias para a reorganização da Companhia, serão submettidos á aprovação dos comités, antes da apresentação do acordo aos obrigatários.

6.^º— Será fundado em Paris um comité de representação dos accionistas, do qual os estatutos deverão reconhecer a existência e os poderes.

Em substituição do artigo 6.^º, o comité de Lyon apresentava este:

6.^º— A exemplo do que se fez com a Companhia dos Caminhos de Ferro da Santa-Fé, será criada pela mesma concordata entre todos os obrigatários que tiverem aderido a uma associação franceza, cujos estatutos serão fixados pelos comités.

Esta associação intervirá no convenio para estipular o seguinte:

A— Que a Companhia Real não poderá contrair nenhum novo empréstimo nem fixar as condições sem o consentimento dos representantes da referida associação.

B— Que sem o mesmo consentimento ella não poderá empregar qualquer nova empresa, nem fazer nenhuma convenção que dé em resultado modificar a natureza ou duração das concessões, a extensão da sua rede ou as garantias de insuficiencia dos productos da exploração.

C— Que a companhia entregará todos os annos á associação dos obrigatários a quantia de para fazer face aos seus gastos d'administração.

D— Que dois dos delegados dos obrigatários terão o direito de assistir ás deliberações do conselho de administração e ás assem-

bléas geraes dos accionistas, com voto consultivo e poder de fazer consignar as suas observações na acta.

E—Que os mesmos delegados terão igualmente o direito de tomar conhecimento das actas das sessões do conselho e das assembleias geraes, assim como da contabilidade da Companhia Real, do seu balanço, inventario e conta de ganhos e perdas, e isto sempre que o julgarem conveniente.

F—Que a Companhia Real não poderá fazer nenhuma modificação nos seus estatutos sem o consentimento dos representantes da associação dos obrigatarios.

G—Que as 30:000 acções, assim como a indemnização de que se fallou no artigo 2º serão entregues á associação dos obrigatarios que determinará a maneira e as condições de as repartir.

H—Far-se-ha atribuição de jurisdição aos tribunaes competentes com séde no departamento do Sena para resolver sobre as dificuldades que possam surgir entre a Companhia Real e a associação dos obrigatarios, reconhecendo-se ao syndicato o direito de pleitear por conta dos seus adherentes.

Como se vê, á parte a clausula H, todas as demais estavam implicitamente comprehendidas nos seis artigos das bases communs. A exclusão d'essa clausula, porém, originou um atrazo de alguns dias, para se reunir, em Paris, uma assembléa, das resoluções da qual a Agencia Havas nos deu noticia nos seguintes termos:

«Paris, 26. — Numa reunião de 3:000 adherentes, portadores de 168:000 obrigações da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes de Leste e Norte, foi ratificado, por unanimidade, o acordo estabelecido com a mesma Companhia Real, e auctorizada a junta dos obrigacionistas para acceptar todas as melhorias que possam ser feitas, por negociações ulteriores, no plano accordado. A mesma junta foi convidada a constituir-se legalmente em associação, encarregada de representar e defender os interesses dos obrigacionistas.»

Com respeito aos crédores portuguezes, a commissão encarregada de tratar com os respectivos representantes chegou igualmente a um acordo, o qual tambem foi aprovado em sessão dos conselhos d'administração e fiscal, de terça-feira, 27.

Resta, portanto, o principal crédor — o governo, ao qual a Companhia offereceu igualmente o reembolso dos seus adiantamentos em condições identicas ás dos demais crédores sobre o que as camaras terão que resolver.

Tratando d'esta proposta o *Jornal do Commercio* avançou que a verba de 500:000 francos votada na ultima assembléa, não tinha chegado para comprar consciencias a fim de se conseguir a reconstituição da companhia.

Esta afirmação indignou em geral, sendo brilhantemente contestada pelo *Economista* nos seguintes termos:

«Não sabemos se ha quem se queira vender, ou valha a pena comprar. O que sabemos de fonte auctorizada, e portanto asseverámos, é:

1º Que da verba auctorizada para despezas da reconstituição da Companhia Real nada se tem dispendido e que, se dispendio houver, as contas d'esse dispendio hão de ser tão claras, tão completas, tão minuciosas, tão e por tal forma documentadas, que nenhuma duvida poderá restar da realidade da sua applicação;

2º Que os actuaes corpos gerentes da Companhia Real não querem comprar, não precisam comprar ninguem, para que, á luz do dia, e com a mais ampla, completa e franca publicidade, os projectos de accordo com todos os crédores da Companhia possam ser confirmados pelos poderes publicos portuguezes, sem desdouro para ninguem.»

O sr. Conde de Magalhães, digno presidente da commissão administrativa tambem, n'uma carta áquelle jornal, declarou que:

«... nada se dispendeu, nem dispendera, que não seja em beneficio e no interesse geral da companhia, enquanto os rendimentos e haveres d'ella estiverem, como estão actualmente, confiados á administração e guarda da commissão a que tenho a honra de presidir.»

Carteira dos Accionistas

Companhia Real dos caminhos de ferro atravez d'Africa

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortisar em 1 de janeiro de 1893, conforme o disposto no titulo 4º dos estatutos, coube a sorte aos n.º 4:284 e 6:048 de 450:000 réis; e aos n.º 11:866, 12:792, 15:864, 22:562, 28:702, 28:752, 28:982, 35:812, 41:851, 42:670, 45:214, 46:444, 48:437, 54:080 e 54:270 de 90:000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de janeiro proximo:

No Porto, na séde da companhia, rua de Bellomonte, 49.

Em Lisboa, no London & Brazilian Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

Em Paris, no Banque d'Escompte de Paris.

Em Amstetdam, em casa dos srs. Westendorp & C.º

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 21 de dezembro de 1892. — Pela Companhia Real dos caminhos de ferro atravez d'Africa—O presidente do conselho de administração, *Carlos Lopes*.

Boletim financeiro

Lisboa, 31 de dezembro.

Estamos a poucas horas do fim do anno, e por consequencia da liquidação economica e financeira de 1892. Não nos parece, que n'este apuramento de contas resulte a prova manifesta e concludente de que tenha melhorado a nossa situação tam gravemente compromettida depois da crise de 1890. No entretanto, apesar de continuarem pendentes de solução algumas questões que vivamente interessam á nossa economia e ás nossas finanças, deve confessar-se que se começa a notar já um certo desafogo, ainda assim relativo.

Vae abrir-se o parlamento e ali apresentará o sr. ministro da fazenda a série de medidas com que julga poder equilibrar o orçamento do estado. Parece que a base principal do seu plano é a questão tributaria, regulando convenientemente a cobrança e alargando mais a rede da tributação chamada do real d'água. Ha também um novo contracto com o Banco de Portugal, de que se diz deve resultar reciproca vantagem.

O deficit orçamental 91-92 terá attingido a somma de 6:000 contos de réis e o augmento das despezas ter-se-ha elevado a 13:500 contos. Pelas estatísticas publicadas, vê-se que o movimento commercial affrouxou no tocante á importação, augmentando, não muito, a exportação. Aquelle facto resultou a diminuição das receitas aduaneiras, (cerca de 3:000 contos) caso que preocupa as estações officiaes.

Não foi resolvida ainda a questão das pautas. O sr. presidente do conselho assegurou a uma commissão portuense que as pautas não seriam modificadas. No entanto a commissão especial encarregada da revisão pautaltem continuado a receber reclamações e a elaborar o seu projecto de reforma, que se approxima o mais possível, como já dissémos, do primitivo projecto do Conselho Superior das Alfandegas.

A quinzena, á parte o movimento proprio do fim do anno, não esteve grandemente animada em transacções. O papel cambial continuou em abundancia, com certa procura, que affrouxou um pouco com o apparecimento no Porto de umas letras do *English and Brazilian Bank* reconhecidas falsas. Esta natural hesitação foi, porém, desvanecida e restabelecida a normalidade das operações na especie. Os cheques regularam a 41 e 41 1/2 sobre Londres e sobre Paris de 684 a 696.

As inscrições (ass.) regularam de 32,50 a 32,80, de coupons a 32, 32,75, a dívida externa a 30 e 30,50. As obrigações predias (4%) regularam a 71:000 réis e as de 6% a 92:000 réis. As acções dos bancos pequena alteração sofreram, vendendo-se as do Banco de Portugal a 108:000 réis. As obrigações Loanda-Ambaca tiveram uma pequena alta, ainda assim pouco sensivel, ficando a 49:000 réis. Todas as operações realizadas foram muito limitadas.

Na proxima revista de janeiro occupar-nos-hemos das medidas financeiras do governo, que tem, como todos sabem, uma importancia capital para o credito do paiz no interior e no exterior.

J. F.

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

BOLSAS	TÍTULOS	1892 - DEZEMBRO - DIAS													
		16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	31
Lisboa...	ACÇÕES Comp. Real Portugueza.	-	48.000	18.500	19.000	19.000	19.000	19.000	18.500	-	18.200	-	-	-	-
	" Ascensores mechanicos.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OBRIG.	Comp.ª Real Portugueza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Nacional.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18.500	-
Paris....	ACÇÕES Comp. Real Portugueza	73	75	76	76,50	77,50	76,50	77,50	76,50	70	70	-	71	-	76
	" Madrid-Caceres-Portugal.	55	-	50,50	53	52	50	50	50	52	52	52	50	-	-
	" Norte de Espanha	158	158	153,50	145	148	150	155	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Zaragoza-Alicante	-	-	181	180	178	177	177	-	-	-	-	-	-	-
	" Andaluzes.	326	327	325,50	325	325	320	315	-	-	-	-	-	-	-
OBRIG.	Comp. Real Portugueza	100	100	102	105	106	107,50	109	108	108	108,50	107,75	102	-	-
" C.ª da Beira Alta.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Caceres-Portugal.	154,30	153,50	160	160	162,50	160	155	160	156	158	155	158	-	-
	" Norte Espanha 1.ª hypot.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres..	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterd..	Atravez d'Africa	39,75	-	-	39,75	39,87	40	-	40,87	-	-	40,25	40	-	-
Bruxellas.	Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Berlim....	Comp.ª Real 4 1/2 0/0.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO							
		1892			1891			Totaes			1892			1891	
		Kil.	Totaes	Kilometrías	Kil.	Totaes	Kilometrías	1892	1891	Réis	1892	1891	Diferença a favor de	1892	1891
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida.	de 10 a 16	dezemb.	690	Réis 52.972.000	76.771	690	Réis 56.463.000	81.830	2.674.111.000	Réis 2.786.390.910	-	Réis 112.279.910	-	-
		17 a 23	"	"	60.783.000	88.091	"	63.739.000	92.205	2.734.894.000	2.850.129.910	-	115.235.910	-	-
	Nova rede garantida.	10 a 16	dezemb.	334	4.692.000	14.047	334	4.906.000	14.688	257.379.000	235.159.000	22.220.000	-	-	-
		17 a 23	"	"	3.413.000	16.206	"	5.512.000	16.502	262.792.000	240.670.000	22.122.000	-	-	-
Sul e Sueste...		18 a 24	Novemb.	475	13.498.590	28.418	475	14.396.820	24.414	656.457.505	668.492.110	-	12.034.605	-	-
		25 a 1	Dezemb.	"	13.028.125	27.427	"	12.809.575	26.967	669.485.630	681.304.685	-	11.816.055	-	-
		2 a 8	"	"	15.130.970	31.854	"	14.936.000	25.128	684.616.600	693.287.685	-	8.674.085	-	-
Minho e Douro.		7 a 13	Outubro	353	20.503.474	58.083	353	20.021.530	56.718	715.546.095	726.700.876	-	44.154.781	-	-
		14 a 20	"	"	16.827.804	47.670	"	18.916.549	53.387	732.373.899	745.617.423	-	13.243.526	-	-
		21 a 27	"	"	16.486.789	46.704	"	15.546.375	44.040	748.860.688	761.163.800	-	12.303.112	-	-
Beira Alta....		-	-	253	-	-	253	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional (Miranella e Vizela)....		25 a 1	Dezemb.	105	1.524.744	14.524	105	1.099.832	10.474	60.930.547	61.636.867	-	706.320	-	-
		2 a 8	"	"	1.380.807	13.150	"	1.351.202	12.868	62.311.354	62.988.069	-	676.745	-	-
		9 a 15	"	"	1.436.522	13.618	"	1.692.331	16.117	63.747.876	64.680.403	-	932.527	-	-
Norte de Espanha....		2 a 8	Dezemb.	2803	4.510.586 Ps.	539	2803	Ps. 4.631.389	Ps. 582	63.329.943	Ps. 69.479.262	-	-	-	-
		9 a 15	"	"	Ps. 4.564.508	538	"	1.747.874	628	70.894.452	71.227.837	-	-	-	-
Madrid — Zaragoza — Alicante....		3 a 9	Dezemb.	2672	1.139.866	427	2672	1.230.885	464	50.753.444	52.986.947	-	6.149.349	-	-
		26 a 2	Dezemb.	894	315.597	353	894	334.962	375	43.607.446	43.452.476	154.640	2.233.503	-	333.385
Andaluzes....		3 a 9	"	"	277.351	310	"	321.950	360	43.884.468	43.774.427	110.041	-	-	-
Zafra a Huelva.		3 a 9	Dezemb.	180	44.227	229	180	49.971	278	2.481.128	2.265.788	215.340	-	-	-
		10 a 16	"	"	51.747	287	"	52.146	289	2.532.875	2.317.934	214.941	-	-	-

HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios

Lisb. R. a Porto	Porto a Lisb. R.	Leiria a Figueira	Figueira a Leiria	Lisb. R. a Casca.	Casca. a Lisboa R.	Fig. a V. Form.	V. Form. a Fig."	Vian. a Valença	Valença a Vian.
Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-30 t. 7-15 m.	2-15 t. 3-0 m.	5-30 t. 7-35 t.	4-45 m. 6-25 m.	6-45 m. 8-6 m.	8-30 m. 9-48 m.	4-10 m. 3-0 t.	9-15 m. 7-50 t.	7-20 m. 9-37 m.	6-30 t. 8-30 t.
9-15 t. 9-									

COMMERCIO PORTUGUEZ

Resumo comparativo do movimento de mercadorias, incluindo o do ouro e prata em barra e em moeda, nos meses de janeiro a junho

1891-92

VALORES EM MIL REIS

Importação para consumo

	1891	1892
Animaes e seus productos.....	1.224:981	662:765
Lã e pellos.....	914:466	516:022
Seda.....	577:508	337:443
Algodão.....	1.681:690	819:954
Linho e seus congeneres.....	355:941	297:756
Madeira.....	423:092	437:723
Substâncias mineraes, vidro, crystal, etc.....	1.925:305	1.439:929
Metaes.....	1.424:919	1.015:830
Substâncias alimenticias.....	6.227:365	5.486:302
Instrumentos, machinas e utensilios, etc.....	1.379:016	995:896
Diversas substâncias e productos.....	539:247	410:855
Manufacturas diversas.....	1.491:606	587:917
Mercadorias livres de direitos.....	3.216:959	2.680:916
Taras.....	51:796	32:476
Somma.....	21.430:891	15.461:784
Ouro e prata em barra e em moeda.....	4.080:909	4.214:453
Total.....	25.511:800	16.676:239

Exportação nacional e nacionalizada

Animaes e seus productos.....	119:332	117:555
Lã e pellos.....	97:178	107:432
Seda.....	6:752	4:524
Algodão.....	49:940	93:002
Linho e seus congeneres.....	9:780	10:085
Madeira.....	82:446	93:266
Substâncias mineraes, vidro, crystal, etc.....	493:693	457:783
Metaes.....	104:477	90:743
Substâncias alimenticias.....	6.685:351	9.052:414
Instrumentos, machinas e utensilios, etc.....	80:043	76:546
Diversas substâncias e productos.....	1.326:318	1.254:452
Manufacturas diversas.....	107:119	139:998
Mercadorias livres de direitos.....	1.172:016	1.719:895
Somma.....	10.034:445	12.917:395
Ouro e prata em barra e em moeda.....	12.426:859	6.443:021
Total.....	22.461:304	19.360:416

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias	Reexportação...	3.756:965	4.062:084
	Transito....	4.427:052	4.916:381
	Somma....	5.184:017	5.978:465
Ouro e prata em barra e em moeda	Reexportação...	90:000	—
	Transito....	450:000	1.260:083
	Somma....	540:000	1.260:083
Total.....		5.724:017	7.238:548

Linhas portuguezas

Lourenço Marques. — Segundo nos informa o nosso correspondente local, a despeza de construcção, nos primeiros seis meses d'este anno e do anterior, foi de: em 1892, 36:550:287 réis; e em 1891, 66:861:995 réis.

— Chegou a Lisboa o sr. conselheiro Nogueira Soares, enviado extraordinario de Portugal na Suissa, que, aproveitando os tres meses fixados pelo tribunal arbitral, constituido em Berne, antes de começar o julgamento da questão de Lourenço Marques, vem conferenciar com o governo portuguez sobre o assumpto.

Bilhetes de excursão. — Com estes bilhetes, creados pela tarifa de itinerarios facultativos, desde 1 de janeiro, viajaram nas linhas ferreas portuguezas 182 individuos até 31 de outubro, sendo 130 procedentes de estações da Companhia Real, 16 do Sul e Sueste, 5 do Minho e Douro, 6 da Beira Alta e 5 da Companhia Nacional. A divisão por classes foi de 71 em 1.^a, 80 em

2.^a e 22 em 3.^a. O producto total foi de 2:530:310 réis. O percurso effectuado por estes passageiros pôde calcular-se em mais de 200:000 kilometros.

Pungue. — Segundo referem telegrammas da Africa oriental, já a locomotiva percorreu uma pequena parte da linha ferrea, que começou a construir-se no território da Companhia de Moçambique. Os trabalhos continuam com grande celeridade, e dentro de alguns meses a parte construida permitirá encurtar já consideravelmente o tempo do trajecto entre a Beira e Macequece.

Comboios tramways. — Já foi submetido á approvação do governo o horario para estes comboios, que se projecta inaugurar em breves dias, logo que estejam aprovados os horarios e a nova modificação feita no servico, que tem por fim tornal-o extensivo á estação de Sacavem. Estes comboios compõr-se-hão de carruagens de 2.^a e 3.^a classes, de piso central, e servirão as estações do Rocio, Campolide, Braço de Prata, Olivaes e Sacavem e os apeadeiros de Sete Rios, Laranjeiras, Rego, Jardim, Entre-Campos, Arieiro, Perna de Pau, Chellas, Marvila e Cabo Ruivo. O serviço dos *tramways* é dividido por zonas, sendo a 1.^a comprehendida de Lisboa (Rocio) ao Rego e Jardim; a 2.^a do Rego, Jardim a Braço de Prata; a 3.^a de Braço de Prata aos Olivaes; e a 4.^a dos Olivaes a Sacavem.

Fusão de companhias. — A Carris de ferro e a Carril americano do Porto vão finalmente fundir-se. Nas reuniões das assembléas geraes, que se realizaram, da segunda em 19 e da primeira em 22, assim ficou resolvido, provando-se, além d'isso, da discussão entabulada, que o estado financeiro de qualquer das duas companhias é perfeitamente prospero, o que muito honra as suas direcções. Da Companhia Carris de ferro sabíamos já que tem sido administrada com excepcional intelligencia pelo sr. José Ribeiro Vianna de Castro. O seu serviço, posto que não muito frequente, porque não o requer assim o movimento ordinario da cidade, é modelo de regularidade e boa ordem.

Beira Baixa. — Os engenheiros srs. Mattos, Monte negro e Folque, já regressaram da visita a esta linha, cuja abertura se prepara para muito breve. O sr. engenheiro Porto, chefe da construcção, tambem ali foi na sexta-feira, percorrendo já todo o novo troco da Covilhã á Guarda.

Loanda a Ambaca. — Foi aberto á exploração publica, no dia 25 de dezembro, o troco do caminho de ferro até Oeiras, o qual é de grande vantagem, porque approxima o caminho de ferro da rica região na producção do café.

Companhia Nacional. — O sr. Manuel Emygdio da Silva, administrador delegado da companhia nacional, pediu a demissão d'este cargo, para o qual foi escolhido, quando a companhia suspendeu pagamentos.

Juntamente com os seus collegas, os srs. Antonio Francisco da Cesta Lima e Pedro Ignacio Lopes, o sr. Silva conseguiu reorganisar a administração da companhia e pôr em execução um plano financeiro que foi aceite por todos os credores d'aquella sociedade.

Linhas hespanholas

Bobadella a Alg. ciras. — Com a secção de Ronda a Jimena, que se inaugurou ha pouco, ficou esta linha aberta por completo á exploração. Desde o seu enlace com as linhas de Malaga e Granada, pertencente aos Andaluces, as novas estações são as seguintes, com as respectivas distancias kilometricas:

Campillos, 14—Teba, 22—Almargen, 31—Cañete, 42—Setenil, 54—Parchite, 61—Ronda, 71—Arriate, 78—Montejaque, 86—Benaojan, 93—Jimera de Libar, 100—Cortes de la Frontera, 110—Gaucin, 120—San Pablo, 130—Jimena de la Frontera, 135—Cas-

tellar, 147—Almoraima, 156—San Roque, 163—Los Barrios, 169—Algeciras, 177.

Alcantarilla a Lorca.—Começou a fazer-se serviço combinado entre as estações das linhas de Murcia a Granada e as d'esta linha que são:

Lorca (Estação dos caminhos de ferro de Granada), 2 kilómetros—Puerto-Lumbreras, 12—Empalme, 25—Las Norias, 32—Huercal-Overa, 43—Zurgena, 54—Almanzora, 64—Ramal de Aguilas. Pulpis, 35 kilómetros—Pilar de Jaravia, 44—Aguilas, 56.

Oeste de Espanha.—Acham-se completamente concluidos todos os edifícios e caes da estação construída em Bejar para o caminho de ferro de Plasencia a Astorga.

Estação de Atocha.—Abriu no dia 20 a nova estação da Companhia dos caminhos de ferro de Madrid-Zaragoza-Alicante na Atocha, no topo do Prado, em Madrid. É uma das mais grandiosas da Europa.

Nova linha.—Parece certo que se está estudando com bastante actividade a construcção d'um caminho de ferro económico, que, partindo de Pamplona, passará pelo valle de Ulzama e imediações de Santesteban indo juntar-se com a linha do Norte em Irún.

Pelos estudos feitos parece necessário ter de se construir um tunel de dois kilómetros.

Martorell a Igualada.—Dizem de Igualada que se estão fazendo grandes preparativos para solemnizar a chegada da primeira locomotiva do Caminho de ferro de Martorell á referida cidade, o que parece ter lugar no dia 29 do corrente.

Zaragoza ao Mediterraneo.—N'estes ultimos tempos tem corrido boatos de que a Companhia do caminho de ferro de Zaragoza ao Mediterraneo, transferira as suas linhas á de T. B. F. Estes boatos acabam de ser desmentidos pelo ex-director geral das obras publicas, sr. D. Carlos Castel, que declarou não ter a companhia pensado n'isso, e que pelo contrario, está disposta a cumprir em breve os seus compromissos.

Dividendo ás accções.—Segundo diz um collega, os resultados da exploração de alguns caminhos de ferro hespanhoes n'este anno, é provavel que permittam a distribuição dos seguintes dividendos ás accções: M. Z. M. 9,50 pesetas por acção, Norte 5 id., Andaluzes 20 id., Langreos a Giron 20 id., Bilbao a Portugalete 90 id., T. B. F. 10 id.

Arrematação.—Quinta feira passada celebrou-se na direcção das obras publicas a arrematação do Caminho de ferro de Segovia a Aranda. A linha custará 15 milhões e meio de pesetas, e sendo prolongada até Burgos unirá esta cidade com Madrid, passando por Segovia e tendo a extensão de 93 kilómetros.

Linhos estrangeiros

INGLATERRA

Em consequencia da transformacão da via de 6 pés no tipo normal de 4 pés 8 1/2 pollegadas, a Companhia do grande caminho de ferro do Oeste viu-se forçada a construir este anno 29 novas locomotivas. O numero de locomotivas do antigo typo, que ficaram por transformar no moderno era, em julho ultimo, de 93, contra 106 que existiam nas mesmas condições nos fins de dezembro de 1891.

BRAZIL

Pelo ministerio da agricultura vae dar-se começo aos estudos sobre o estabelecimento de duas vias ferreas no Estado de S. Paulo, uma do porto de S. Sebastião ao limite do Estado de Minas, e outra do porto de Cananea ao rio Paranapanem.

O consul da Belgica em S. Paulo fez saber que em 3 de setembro tinha sido assignado um contracto com tres engenheiros, para o estudo das mesmas linhas, para o qual está fixado um prazo de sete meses.

TURQUIA

E' do Boletin de Obras Publicas, de Madrid, a seguinte noticia que este nosso collega extraiu d'uma carta de Constantinopla lhe foi dirigida, sobre a inauguração do caminho de ferro de Jaffa a Jerusalém:

«Supremas auctoridades turcas e um iman ou sacerdote musulmano presidiram á cerimonia, sendo immolados, entre os versiculos do Alcorão e os hymnos turcos, com as tropas de grande gala, tres formosos carneiros brancos e de hastes douradas, segundo o uso do sacrificio que precede todas as festividades musulmanas. Representava o sultão um dos seus ajudantes de campo, Djelal-Bajá, distincção com a qual Abdul-Hamid quiz significar a importancia que dava á inauguração do primeiro caminho de ferro na Palestina. Tambem o turbante verde do sacerdote sacrificador dos carneiros, o qual antes do acto elevou as suas orações ao Altíssimo, demonstrava que aquelle Iman tinha já feito a peregrinação a Meca, como tantos christãos teem realizado e ainda realizam, mas mais frequentemente, a romaria aos Logares que guardam o Santo Sepulchro do Salvador. Enorme o concurso de estrangeiros, especialmente franceses e italianos.

Saindo dos jardins de Jaffa e passado um bosque de oliveiras, chega-se á estação de Lydd; vem depois Rambh, cujas cupulas e minaretes das mesquitas são substituição das antigas synagogas, e a torrente, mais phantastica que real, de Surar, descendo das primeiras montanhas da Judéa. Aqui, a antiga vegetação desapareceu, apresentando esta parte da Palestina um verdadeiro aspecto de desolação, até que em Biltil reapparecem a vinha e a oliveira.

Ao cabo de tres horas a locomotiva, que em todo o trajecto teve de repetir incessantemente os seus agudos silvos para fazer fugir da via burros e carneiros, saudou Jerusalém, da qual a estação está um pouco afastada, respeitando a Cidade Santa. Os viajantes catholicos mostravam durante a viagem alguma surpresa, ao verem convertidas em povoações arabes as israelitas da terra da promissão, porém sem poderem negar a liberdade e protecção com que os turcos, satisfeitos com a sua mesquita de Omar, que é para elles o templo de Salomão, vêem todos os cultos, christão, catholico, armenio, copto, grego, abyssinio e evangelico succederem-se no Santo Sepulchro e nos demais sanctuários, dando exemplo d'uma tolerancia que tanto gregos como catholicos, em lucta tantas vezes, fariam bem em imitar. Descendo das carruagens, percorremos o Calvario, que não domina Jerusalém, como muitos creem, o valle de Josafath, o cedro e os jardins de Gethsemani, onde apenas existe hoje um grupo de oliveiras. O aspecto da Cidade Santa, visto da torre de Nossa Senhora de Sion, é deslumbrante.

Muitos dos viajantes foram ao Mar Morto, ao rio Jordão e a Jericó, encontrando no escabroso caninho bandos de beduinos, ocupando alguns d'elles a casa do bom Samaritano, logares que a locomotiva atravessará tambem um dia, como é de esperar, se o caminho de ferro de Jaffa a Jerusalém der bons resultados. Por fim, n'aquelle noite os convidados mais distintos assistiram a um grande banquete que a companhia franco-israelita offereceu ao representante do sultão e ao governador de Jerusalem.

Junto da estação improvisou-se uma tenda, adornada de palmeiras e o povo, sempre numeroso, rompeu em aclamações ao avistar os pachás e os sacerdotes, que ocuparam uma mesa especial servida de iguarias igualmente especiaias.

O governador pachá de Jerusalem iniciou os brindes em honra do sultão califa, que, ainda que sempre preocupado, não descruou a felicidade dos seus povos, auctorisou e ajudou a construcção do caminho de ferro de Jaffa, como protege os que na Syria se estabeleceram em Damasco, abrindo assim novas perspectivas de tráfego, e enviando á inauguração do de Brusa, assim como á linha de Jerusalém, os seus mais altos representantes.

Diz-se que Rothschild, o celebre milionario de Londres, fez constar que, desde a entrevista que teve, ha alguns annos, com S. M. o Sultão, nunca deixou de seguir com o maior interesse todos os emprehendimentos de caminhos de ferro na Asia Menor e de observar os resultados que estes teem dado ao Estado e ao paiz. Lord Rothschild mostra-se agora disposto a estudar seriamente as condições do estabelecimento da grande linha Constantinopla-Bagdad. Corre em Constantinopla o boato de que M. Kaulla apresentará, para o caminho de Pandarma-Koniah-Eski-Chehir-Cesarea, um projecto cujas vantagens serão de tal ordem, que o governo ottomano não poderá deixar de o levar em consideração.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Assembléa geral do 1º de outubro de 1892

RELATORIO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

(Continuado do n.º anterior)

CAPITULO IV

Caixa de Socorros

Em vista do resultado do anno de 1891 e das circumstancias em que se encontra esta Companhia, julgamos necessário que se delibere sobre os meios de continuar os donativos que a Companhia tem feito á administração d'esta Caixa, a fim de que ella possa continuar os auxílios que tem prestado aos nossos empregados.

Na sessão ordinaria d'esta assembléa realizada em 11 de junho de 1884, foi exposto pelo Conselho de Administração que, não tendo obtido resultado algum uma representação feita ao governo contra o lançamento da contribuição industrial ao pessoal da Companhia, a Administração, para regularizar este estado de coisas, sem onerar os empregados com uma deducção correspondente á importancia do imposto, resolvera que a Caixa de Socorros dos mesmos empregados pagasse ao governo a totalidade da dita contribuição, recebendo da Companhia um donativo equivalente á quarta parte de toda a somma disponivel, que permitisse o pagamento de um dividendo superior a 25 francos ou 4.500 réis por cação.

Esta medida entrou em applicação em 1883, sendo a importancia do imposto nessa época de cerca de 10:800\$000 réis anuais.

Esperava-se que esta solução fosse vantajosa para a Caixa de Socorros, pela prosperidade da qual se nutria o maior interesse; declarando-se mesmo que se prestaria a maior auxilio aquella instituição, se os seus recursos não fossem suficientes.

Desde então operou-se uma notável mudança proveniente não sómente dos agravamentos que tem sofrido esta contribuição, mas também do desenvolvimento que tem tomado a rede da Companhia, cuja extensão total, de 578 quilómetros passasse a 1:023, aumentando-se assim consideravelmente o numero de empregados e, por conseguinte, a importancia do imposto que incide sobre os seus vencimentos. A importancia total atinge a somma annual de 34:000\$000 aproximadamente.

A conta aberta na Caixa de Socorros em relação a este encargo, tendo sido debitada sucessivamente pelos subsídios anuais da Companhia na importancia total de réis 110:407\$367 figurava já em 31 de dezembro de 1891 com um saldo crêdor de réis 3:916\$219, representando o excesso de encargo sobre o subsidio recebido.

Desde então, no decurso d'este anno, pagou mais a Caixa de Socorros 552\$367 réis.

Estando pendente a liquidação das contribuições relativas aos dois exercícios de 1890 a 1891, sem que a Caixa de Socorros tivesse recursos para as attender, foi este pagamento realizado pela Companhia, mas por conta da Caixa de Socorros, descontando-se essa importancia das sommas devidas á mesma Caixa pela Companhia.

E, portanto, necessário deliberar alguma cousa a este respeito, porque d'outra forma a Caixa de Socorros ver-se-ha impossibilitada de continuar os serviços que presta ao pessoal e o pagamento da contribuição industrial.

O vosso Conselho é de opinião que, enquanto durassem as circunstâncias económicas actuaes, seja paga pela Companhia a contribuição industrial dos seus empregados, como o fazia a Caixa dos Socorros.

PARTE SEGUNDA

Expostos como ficam na parte anterior os elementos d'apreciação da gerencia da companhia, no exercício ultimo de 1891, taes como foram fornecidos pela Direcção Geral e sua contabilidade—gerencia fora da nossa responsabilidade—o conselho vae, a traços largos, dar conta do modo como buscou desempenhar-se da missão, que lhe foi confiada pela assemblea geral de 16 de janeiro ultimo.

O seu primeiro cuidado foi empregar todos os meios para que os comités de portadores d'obrigações nomeassem os seus representantes n'este conselho e n'elle funcionassem. Depois de varias negociações, chegou-se a um acordo com esses representantes, alias prevenido no artigo 23.^º dos nossos estatutos, aprovados por Alvará de 22 de dezembro de 1887.

Esse acordo foi tomado na sessão de 21 de março e, segundo elle, resolveu o conselho:

«1.^º—Que por todo o tempo do seu mandato, a expedição dos negócios correntes fosse delegada em uma comissão composta de 7 membros do Conselho, sendo 4 d'entre os que representarem os portadores d'obrigações.

2.^º—As resoluções da comissão delegada carecem da maioria absoluta de votos dos seus membros, para se tornarem effectivas.

3.^º—A expedição dos negócios carece da assignatura de dois membros da comissão, sendo uma de representante dos portadores d'obrigações e outra de representante dos accionistas.

4.^º—Para suprir as faltas ou impedimentos de qualquer dos membros da comissão, haverá dois substitutos; os membros do Conselho, representantes dos portadores d'obrigações, nomearão um d'esses substitutos, os demais, o outro.»

A comissão delegada entrou logo em exercício, tendo nomeado presidente o sr. Conde de Magalhães.

No mesmo dia 21, o Conselho, para evitar os males que para a Companhia resultariam da continuação das execuções que, por parte dos credores por divida fluctuante, sobre nós pendiam, resolveu representar ao governo, pedindo as providencias extraordinarias que precisas fossem, para sustar o andamento d'esses processos até que a Companhia pudesse ter chegado a acordo com os seus credores, e indicando que a moratoria, pura e simples, por seis meses bastaria para o fim proposto, ou então a declaração oficial de que os productos da exploração e demais recursos da Companhia, de qualquer ordem, ficassem comprehendidos, até 31 de dezembro de 1892, na disposição geral do artigo 38 do decreto com força de lei de 31 de dezembro de 1864.

Esta resolução, aprovada pelo nosso conselho fiscal, foi cumprida com a apresentação ao governo da seguinte representação:

«III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr.—A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes tem a honra de comunicar a V. Ex.^a que acaba de

se realizar um acordo entre os abaixo assignados, para a constituição d'uma comissão delegada administrativa escolhida no seio do Conselho, como permitem os seus estatutos, e composta de 7 membros, dos quais 4 são escolhidos entre os administradores nomeados pelos obrigatários, que representam tres quartas partes do capital empregado na empresa, e os restantes entre os demais membros do Conselho.

Mas esse acordo, que é muito e que representa um valioso progresso no caminho de restabelecimento do crédito da Companhia, afigura-se aos abaixo assignados que necessita de ser completado por providencias extraordinarias e de momento, para evitar que quaisquer execuções colloquem alguns credores em circunstâncias privilegiadas em relação a outros.

Não esquecem os abaixo assignados a doutrina do relatório de 24 de fevereiro de 1875 sobre a proposta de lei que visava a preparar o complemento da legislação sobre caminhos de ferro, projeto que evidenciava as consequências funestas e ruinosas da fallência para essas empresas, o que a todo o custo devemos procurar evitar.

Mas de certo se removeria a possibilidade de execuções, se, por exemplo, o governo decretasse temporariamente, isto é, até ao fim do anno corrente ou pelo periodo que ao Governo approver, que as receitas da Companhia sejam comprehendidas nas disposições do artigo 38.^º do decreto com força de lei de 31 de dezembro de 1865.

Os abaixo assignados tem toda a esperança de que, num dado tempo, a Companhia poderá encontrar os meios necessários de reorganizar a sua situação.

E, pois, no interesse de todos que os abaixo assignados se dirigem a V. Ex.^a pedindo a providencia supra, ou outra que a alta sabedoria de V. Ex.^a julgar mais apropriada, afim de evitar á Companhia os embaraços graves em que ella se encontrou e de que espera triunfar com a cooperação que pede ao Governo e com a boa vontade de todos os seus credores.

Deus guarde a V. Ex.^a—Lisboa, 1 de abril de 1892.—III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios das Obras Publicas.

(Assignados)—Conde de Burnay, presidente; Antonio Maria Pereira Carrilho, Caetano de Campos Andrade, Antonio Centeno, Barão de Merck, Conde de Magalhães, Francisco Teixeira de Queiroz, Heinrich Hohenemser, Manuel de Castro Guimarães, Manuel José Monteiro, Manuel Paes Villasbôas, Victorino Vaz, Kergall, presidente do Comité de Paris; Alfredo Mendes da Silva, secretário do conselho fiscal; Antonio Pereira de Carvalho, J. P. Diogo Patrone Junior, Manuel Joaquim Alves Diniz; Visconde d'Alemquer, Visconde de Mangualde.»

(Continua)

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Exportação de álcool, aguardentes, licores, vinho, etc., para Hespanha

Em consequencia da nova lei publicada em Hespanha para a importação n'aquelle paiz, e despacho dos alcools e aguardentes estrangeiros, previne-se o publico do seguinte:

1.^º As remessas de álcool, aguardente, licores, genebra, cognac, etc., e vinhos de mais de 15 graus para Hespanha, seja qual for a estação de destino, só serão aceites pela via Badajoz, única alfandega da fronteira habilitada por enquanto, para este gênero de despachos.

2.^º Aceitam-se pela via Valencia d'Alcantara as remessas de vinho cuja força alcoólica não excede a 15 graus.

Neste caso os expedidores deverão declarar na nota d'expedição—Vinho de... graus.

Lisboa, 20 de dezembro de 1892.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Compra de uma máquina motriz

Propostas até á uma hora da tarde de 3 de janeiro para o fornecimento de uma máquina a vapor, fixa, da força de 45 a 50 cavalos efectivos.

Depósito provisório de 50\$000 reis, definitivo de 5 % da importância da adjudicação.

As condições estão patentes na repartição central dos armazéns, edifício da estação do Caes dos Soldados, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Propostas em carta fechada e lacrada com a designação no sobreescrito:

Fornecimento de uma machina motriz
dirigidas á direcção geral da companhia no edificio da estação central do Rocio.

Compra de material

Propostas até á uma hora da tarde de 4 de janeiro para o fornecimento do seguinte material:

Lote n.º 1, tubos de latão para caldeiras de locomotivas.—Lote n.º 2, chapas de cobre para caixas de fogo e cobre redondo.—Lote n.º 3, torneiras e manometros.—Lote n.º 4, ferro diverso em chapas e barras.—Lote n.º 5, caldeiras para locomotivas.

Detalhe, condições e desenhos estão patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Depósito provisório 50.000 réis, para cada um dos lotes; definitivo 5%.

As propostas poderão ser totaes ou parciaes para cada lote, todavia cada proposta não deverá referir-se a mais de um lote.

A Companhia reserva-se o direito de dividir os fornecimentos por mais de um adjudicatario, se isto lhe convier.

Propostas em carta fechada e lacrada, com a designação no sobreescrito: *Fornecimento do lote n.º*, dirigidas á direcção geral da companhia, no edificio da estação central do Rocio.

A Companhia reserva-se o direito de não aceitar as propostas que não lhe convierem.

Compra de apparelhos hydraulicos

Recebem-se propostas até á uma hora da tarde de 17 de janeiro de 1893 para o fornecimento de sete pulsometros, sete caldeiras a vapor e sete caixas de condensação.

Condições estão patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados, das 10 horas da manhã ás 5 da tarde.

Depósito provisório 50.000 réis, definitivo 5% da importancia do fornecimento.

As propostas em carta fechada e lacrada, com a designação no sobreescrito:

Fornecimento de apparelhos hydraulicos

dirigidas á direcção geral da companhia, no edificio da estação central do Rocio.

A Companhia reserva-se o direito de não aceitar as propostas que não lhe convierem.

Leilão

de remessas retardadas

Em 9 de janeiro proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de Leilões, sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, proceder-se-há á venda de todas as remessas com data anterior a 30 d'Outubro de 1892 bem como d'outros volumes não reclamados.

Os consignatarios das remessas poderão ainda retiral-as, pagando o seu debito á Companhia, no Serviço de Trafego, estação central do Rocio, todos os dias não santificados até 7 do dito mês inclusivé, das 10 ás 3 horas da tarde.

Lisboa 20 de dezembro de 1892.

Compra de materiaes

Recebe-se propostas até á uma hora da tarde de 11 de janeiro para o fornecimento dos materiaes como segue:

Lote n.º 1—Drogas e tintas—Lote n.º 2—Escovas e brochas—Lote n.º 3—Vidros—Lote n.º 4—Artigos d'illuminação etc.

O detalhe dos materiaes e as amostras estão patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação do caes dos soldados das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Depósito provisório 10.000 réis, definitivo 5%.

Propostas poderão ser totaes ou parciaes para cada lote, todavia cada proposta não deverá referir-se a mais de um lote.

A Companhia reserva-se os direitos de dividir os fornecimentos por mais de um adjudicatario se isto lhe convier, e de não aceitar.

Propostas em carta fechada e lacrada com a designação no sobreescrito:

Fornecimento do lote n.º

dirigidas ao engenheiro chefe dos armazens na repartição de contabilidade.

Os materiaes devem ser entregues, por conta dos adjudicatarios nos armazens geraes da companhia em Santa Apolonia.

A Companhia reserva-se o direito de não aceitar as propostas que não lhe convierem.

Compra de ferro diverso

Propostas até á uma hora da tarde de 17 de janeiro para o fornecimento de ferro em barras e em chapas.

O detalhe, condições e desenhos estão patentes na repartição central dos armazens.

Depósito provisório 50.000 réis, definitivo 5%.

As propostas poderão ser parciaes.

Propostas em carta fechada e lacrada com a designação no sobreescrito:

Fornecimento de ferro em barras e em chapas

dirigidas ao engenheiro chefe dos armazens, na repartição de contabilidade dos armazens.

Compra de drogas e tintas

Propostas até á uma hora da tarde de 18 de janeiro.

O detalhe dos artigos a fornecer está patente na repartição central dos armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Depósito provisório réis 10.000; definitivo 5%.

As propostas poderão ser totaes ou parciaes.

A Companhia reserva-se os direitos de dividir o fornecimento por mais de um adjudicatario ou de não aceitar as que não lhe convenham.

Propostas em carta fechada e lacrada com a designação no sobreescrito: *Fornecimento de drogas e tintas*, serão dirigidas ao engenheiro chefe do serviço dos armazens, na Repartição de Contabilidade.

Compra de papel

Propostas até á uma hora da tarde de 13 de janeiro de 1893 para o fornecimento de papeis especias.

O detalhe e as amostras estão patentes na Repartição Central dos Armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados das 10 h. da manhã ás 4 da tarde.

Depósito provisório de réis 10.000; definitivo 5%.

As propostas poderão ser totaes ou parciaes para cada numero do lote.

A Companhia reserva os direitos de dividir o fornecimento por mais de um adjudicatario e de não aceitar as propostas que não lhe convenham.

Propostas em carta fechada e lacrada com a designação no sobreescrito: *Fornecimento de papel* dirigidas ao engenheiro chefe do serviço dos armazens, na Repartição de Contabilidade, edificio da estação do Caes dos Soldados.

Compra de materiaes

Propostas até á uma hora da tarde de 14 de janeiro, para o fornecimento de:

Lote n.º 1, torcidas de algodão.—Lote n.º 2, artigos para estofos.—Lote n.º 3, tecidos diversos.—Lote n.º 4, telha, cal e tijolo.—Lote n.º 5, barro e tijolo refractario.—Lote n.º 6, couros.—Lote n.º 7, despojos animaes.—Lote n.º 8, baldes e barris.

Depósito provisório, 10.000 réis; definitivo, 5%.

As propostas poderão ser totaes ou parciaes para cada lote.

A Companhia reserva-se o direito de dividir os fornecimentos por mais de um adjudicatario, ou de não aceitar nenhuma das propostas.

As propostas, em carta fechada e lacrada, com a designação: *Concurso de 14 de janeiro —Fornecimento do lote n.º*, dirigidas ao engenheiro-chefe dos armazens, na repartição de contabilidade em Santa Apolonia.

Fornecimento de papel

Propostas até 16 de janeiro, em carta fechada e lacrada, para o fornecimento de papel para escrever, de impressão e sobreescritos.

As amostras e cadernos de encargos estão patentes na repartição de contabilidade dos armazens, em Santa Apolonia.

O concurso versará sobre os preços do papel posto nos armazens da Companhia em Santa Apolonia.

O deposito provisório para cada proposta será de 100.000 rs.

As propostas serão dirigidas ao engenheiro-chefe dos armazens na repartição de contabilidade, em Santa Apolonia.

Compra de maçaroquinha

Propostas até 24 de janeiro, para o fornecimento de 10.000 kilos de maçaroquinha branca, e 5.000 kilos da de côr.

O fornecimento começará em 15 de fevereiro e findará em 15 de junho, em quantidades mensaes de 5.000 kilos, em 15 de fevereiro, 15 de abril e 15 de junho.

O deposito provisório será de 100.000 réis.

As propostas, acompanhadas das respectivas amostras, serão dirigidas, em carta fechada e lacrada, ao engenheiro-chefe dos armazens na repartição de contabilidade, em Santa Apolonia.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

LISBOA **Hotel Universal** — Chiado — No centro da cidade, proximo de theatros, passeios, ministerios, etc. — Banhos — trens. — Preços modicos.

LISBOA **Hotel Camões** — Travessa de S. Nicolau, 13 — No centro da cidade baixa, perto de repartições publicas, passeios e theatros. — Desde 1.500 réis por dia.

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

LISBOA **Hotel Alliance** — Chiado — No centro do commercio, theatros e passeios — aposentos para famílias — Diaria 1.500 a 4.500 réis.

LISBOA **Hotel Atlantico** — Largo do Corpo Santo, 13 — Dans le centre de la capitale et près du Tage, tramways pour toute la ville. — 1.500 a 2.500 par jour.

LISBOA **Grande Hotel Continental** — Largo de S. Domingos, 16, proximo da estação central do Rocio — Service esmerado. — Prop. Manuel Gonçalves.

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

LISBOA **London Hotel** — Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 10. — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Preços 1.500 réis em deante.

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

LISBOA **Grand hotel de l'Europe.** — Maison française de 1.^{er} ordre — au centre de la ville. — Prop. M. Estrade, 16, rua do Carmo.

LISBOA **Hotel Francfort** — T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio. — Grande conforto, bons quartos de 1.500 a 2.500 réis por pessoa.

LISBOA **Muebles d'art et antiquités ameublements de style** — Largo de S. Carlos, 30 e 32 — Prop. Augusto José Barreira.

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

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

CINTRA **Lawrence's Hotel** — Frequentado pela primeira sociedade portugueza e estrangeira. Bons quartos e sallas por preços modicos.

CINTRA **Hotel Nunes.** — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1.500 a 2.500. — Prop. João Nunes.

CALDAS DA RAINHA **Hotel Central.** Largo das Gralhas, 28. O mais proximo do estabelecimento balnear. Prop. Joaquim Antonio dos Santos.

CALDAS DA RAINHA **Hotel Aliança.** — Rua do Olival, 51. Bom tratamento e aceito; preços: 1.500 a 1.550 rs. Prop. J. A. S. Vasconcellos.

COIMBRA **Hotel dos Caminhos de Ferro** — No centro da cidade. O maior aceio e conforto. Preços modicos. Praça 8 de maio, 27. Prop. J. Gomes Ribeiro.

LUSO-BUSSACO **Hotel Lusitano.** — Serviço regular; bons quartos e aceio. Preços: 900 a 1.500 réis cada pessoa. Prop. Antonio Pereira da Silva.

LUSO-BUSSACO **Hotel Serra.** — Magnificos quartos, boa meza, lindas vistas e jardim, Preços 900 e 1.500 conforme os quartos. Prop. Manuel G. Serra.

BUSSACO **Hotel Restaurant da Matta.** — Service de 1.^{er} ordre. Seul établissement situé au centre de la matta. Prop. Paul Bergamin.

PRAIA DA NAZARETH **Grand hotel Club.** — Magnificas accomodações, asseio inexcedivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cellia e Vallado. Prop. A. de S. Romão.

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

PORTO **GRANDE HOTEL DE PARIS.** — Maison de premier ordre, tenue à la française, située au centre de la ville. Bains, salons de lecture et de réception. Boite aux lettres. Splendide jardin et hotel éclairé à la lumière électrique. On parle toutes les langues. — Aufrère, propriétaire.

PORTO **Hotel Bragança.** — Aceio, mesa abundante e variada, vinho à discreção. Diaria, 1.500 a 1.500 réis. — Table d'hôte bien servie, vin à discréition.

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

PORTO **Hotel Continental.** — R. Entreparedes (Frente à Batalha). Service de 1.st ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopez Munhós.

PORTO **Grande Hotel Portuense.** — Batalha, 122. Service de 1.st ordem. Proximo ao correio, theatros etc. Desde 1.500 por dia incluindo vinhos. Prop. Pedro Vasques.

VIZEU **Hotel Mabilia.** — R. de D. Duarte, 12. Bom serviço de mesa, variado sortimento de vinhos, bom serviço de quartos, tudo com aceio e limpesa. Preços commodos.

COVILHÃ **Hotel Central do Castella** — Largo do Pelourinho. — Bom serviço de mesa — quartos confortaveis desde 1.500 réis por dia.

VALENÇA **Hotel Rio Minho** — Junto à estação. Service esmerado. Prop. José João de Souza.

VIGO **Hotel Continental** — Magnifica situação em face da ria, proximo de theatros, casinos, passeios, banhos, etc. Preços 1.500 a 1.500 por dia. Prop. João José de Souza.

VILLA VICOSA **Hotel Villa Vicosa.** — Rua de Santa Luzia. Acaba de abrir n'un dos mais bonitos sitios da villa. Comodidades, aceio e bom tratamento; preços rasoaveis. Prop. Menezes & Irmão.

GOUVEIA **Hotel Hortas.** — Paragem indispensavel a todos que se dirigirem à Serra da Estrella. Bom serviço. Trens e cavallos para a Serra e caminho de ferro. Preços modicos.

DYNAMITE GOMMA

1\$100 reis o kilo

Fabrica na Trafaria

Preços: — Dynamite n.º 1, cada kilogramma 1.500 réis
..... 3, 540 "

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

Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade.

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

Mercado de metais

**Preços correntes da casa Morrison Kekewich & C°^o
de Londres**

Cotações em 25 de dezembro

Cobre — Sem alteração. O Spot Gobs and Gmb slb. 46 a 47, a 3 mezes — lb. 47 $\frac{3}{9}$ a 47 $\frac{11}{13}$. Cobre duro a lb. 51, Best, lb. 52, em folha, lb. 60.

Latão — 5 $\frac{1}{16}$ a 5 $\frac{1}{4}$.

Estanho — Firme. Straits lb. 92 $\frac{7}{6}$ a 92 $\frac{17}{6}$.

Australiano — lb. 93 $\frac{2}{6}$ a 93 $\frac{12}{6}$ a 3 mezes lb. 91 $\frac{13}{16}$ a 92 $\frac{5}{8}$.

Inglez — lb. 95 $\frac{10}{16}$ a lb. 96

Chumbo — Inglez. lb. 10 $\frac{2}{6}$.

Hespanhol — lb. 9 $\frac{17}{16}$ a 10.

» em folhas — lb. 11 $\frac{10}{16}$ a 11 $\frac{15}{16}$ para exportação.

Zinco — lb. 15 $\frac{7}{16}$ a 18 $\frac{8}{9}$.

» em folha — lb. 22 a 22 $\frac{5}{8}$.

Prata — 38.

Mercurio — lb. 6 $\frac{2}{6}$ 1.^a mão, 6 $\frac{1}{6}$ a 6 $\frac{2}{6}$ 2.^a mão.

Antimonio — lb. 44.

Ferro — Scotch Pigs 41/7 $\frac{1}{2}$ á vista, 41/9 $\frac{1}{2}$ a um mez.

Middlesbors 37/3.

Stematite 45/9.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES**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.

Lisboa. — José Monteiro da Silva — Travessa de S. Nicolau 19.

Leiria. — Antonio C. d'Azevedo Batalha.

Santarem. — José F. Canha.

Portalegre. — Brito & Irmãos, agencia de despachos.

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

Porto. — A. Alberto Gonçalves, rua das Flóres, 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.

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO.

FILTRO CHAMBERLAND**SYSTEMA PASTEUR**

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

Filtro adoptado mediante concurso para o serviço do exercito francez.

Depósito especial para Portugal

79, RUA NOVA DO ALMADA, 79

LISBOA

L'ÉCONOMISTE

ORGANE INTERNATIONAL DES INTÉRÊTS MATÉRIELS

Economie politique, commerce, industrie, finances, transports, jurisprudence, législation.

Entreprise de travaux publics

Avis d'adjudications.—Propositions d'affaires

Publications légales

Tarifs de chemins de fer et douaniers

5.^e année.—Tirage justifié: 25:000 exemplaires

L'Économiste examine au point de vue légal, économique et financier, les sociétés industrielles et commerciales, et spécialement les entreprises de transports, de banques, d'assurances.

NUMÉRO SPÉCIMEN GRATUIT

Abonnements:

BELGIQUE, FRANCE, SUISSE..... Un an 15 francs.

UNION POSTALE UNIVERSELLE..... » » 20 »

Bureaux: Bruxelles, 6, rue Saint-Christophe

Representante em Portugal: L. de Mendonça e Costa

Conde Barão, 91.—LISBOA

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

PROPRIETARIA DAS FABRICAS

Prado, Mariannaia e Sobreirinho em Thomar
Penedo e Casal d'Ermio na Louzã — Valle Maior
em Albergaria a Velha

PAPEIS de MACHINA e de FÔRMA

Grande variedade de papeis para impressão

Fabricações especiais
para papeis pintados, de impressão e de escripta

DEPOSITOS

Largo de Santa Justa, 270 a 276

LISBOA

Rua Passos Manuel, 49

PORTO

Endereço telegraphico — Companhia Prado — Lisboa

SOCIÉTÉ ANONYME FRANCO-BELGE
POUR LA FABRICATION DE
L'ACCUMULATEUR TUDOR
COMPANHIA DE ELECTRICIDADE

Accumuladores para estações centraes e instalações particulares; mais de 1:400 baterias installadas no continente; accumuladores transportaveis para tracção, iluminação de comboios, etc.

TYPOS ESPECIAES DE GRANDE CAPACIDADE PARA ESTAÇÕES CENTRAES

Garantia: — A Sociedade encarrega-se da conservação e garantia das suas baterias de accumuladores durante um período variável até 10 annos, mediante uma retribuição anual de 4 a 10 % do seu valor de venda, e segundo a importancia e as condições de funcionamento d'essas baterias. No final d'esse prazo far-se-hão experiencias que demonstrem que as baterias estão ainda em estado de fornecer o trabalho total que a Sociedade garantiu.

Escriptorio Technico e de administração em Paris, 19, rue de Rocroy

Administração central em Bruxellas, 26, Montagne aux Herbes Potagères

A Sociedade é a unica proprietaria em Portugal e Hespanha das patentes **TUDOR**; os falsificadores serão perseguidos rigorosamente. Todas as placas levam gravada uma marca da fabrica depositada com o nome **TUDOR**

Grand Hotel International

TERMINUS HOTEL

Rua do Principe — Praça dos Restauradores

Etablissement de 1.^{er} ordre

NOUVELLEMENT CONSTRUIT, REUNISSANT TOUT LE LUXE ET LE CONFORT MODERNE — 200 CHAMBRES ET SALONS
GRANDS ET PETITS APPARTEMENTS POUR FAMILLE

CUISINE ET SERVICE PARISIENS

ON PARTE TOUTES LES LANGUES

D. M. DA COSTA RIBEIRO & C.

Effectuam transacções em todos os ramos bancarios e commerciaes

Tomam e saccam letras sobre todo o reino.

Compram e vendem papeis de credito.

Taxam sobre todas as praças de Hespanha, mesmo sobre as menos importantes.

Tomam papel, saccam e dão cartas de credito, circulares sobre a França, Italia, Inglaterra, Suissa, Alemanha, Belgica e todas as principaes praças estrangeiras.

Agentes do Banco de Guimarães
Correspondentes do Banco Commerico
e Industria, do Porto,
e do Banco Commercial de Coimbra
Agentes geraes da fabrica
de alcool em S. Christovão, Faro.

ESCRITORIO

23—Calçada de S. Francisco—LISBOA

Telephone n.º 313

Royal Mail Steam Packet Company
(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 2 de janeiro o paquete TRENT para:

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

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

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

AGENTES

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

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