

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

Annexo d'este numero

Tarifa especial n.º 3 bis da companhia real.—Bilhetes por preços reduzidos entre Figueira e Torres Vedras.

Tarifa L n.º 2 Comboios tramways.

Encadernações do 5.º anno

Como do costume temol'as á disposição dos nossos assignantes. Preço 700 réis.

SUMMARIO

Fiscalisação e classificação, por M. Emygdio da Silva.
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.
Estação central de luz electrica na cidade do Porto continuação, (com gravura).
Parte official.—Portarias de 7 e 20 de janeiro do ministerio das obras publicas. Receita e despesa do caminho de ferro de Lourenço Marques.
Tarifas do transporte.—Bilhetes por preços reduzidos.—Comboios tramways.—Linha de Torres Alcanena.
Contractos de transporte.
Inauguração da linha da Alcanena.
Notas da viagem.—Até Salamanca, (continuação).
Publicações recebidas.
Os negocios da companhia real.
Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.
Cotações dos titulos do caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Horario da partida e chegada dos comboios.
Congresso dos caminhos de ferro em S. Petersburgo.
Linhas portuguezas.—Inspeção de construcções.—Beira Baixa.
Linhas hespanholas.—Puente Genil a Linares.—Manreza a Berga.—Companhia Inglesa.—Valladolid a Arisa.—Turia a Madrid.—Calasparra a Almeria.—Linha a rea.
Linhas estrangeiras.—França—Inglaterra—Estados Unidos.
Companhia Real dos Caminhos do Ferro Portuguezes. Continuação do relatório.
Arrematações.
Mercado de metaes.
Agenda do viajante.
Agencias de transportes recommendadas.
Annuncios.

Fiscalisação e classificação

O regulamento relativo á fiscalisação da exploração de caminhos de ferro, que faz parte da serie de medidas ultimamente decretadas pelo ministerio das obras publicas, veio com uma das suas disposições consolar-nos da injustiça com que fomos tratados, ha bons sete annos, quando escrevemos na imprensa diaria alguns artigos acerca da maneira como a fiscalisação da construcção e da exploração dos caminhos de ferro era entre nós regulada e da organização que, a nosso vêr, ella podia ter, de forma a ser mais homogenea e sensata e, principalmente, muito mais economica e efficaz.

Quando tratámos do serviço fiscal do movimento, condemnámos, por dispendioso e inefficaz, o uso seguido de fazer acompanhar todos os comboios por um agente fiscal do governo e faziamos a este respeito a seguinte observação.

«Imagine-se que na Inglaterra se seguia o nosso systema de acompanhar cada comboio por um fiscal: era necessario um exercito para destacar gente que acompanhasse os milhares de trens que diariamente circulam nas linhas ferreas d'aquelle paiz!»

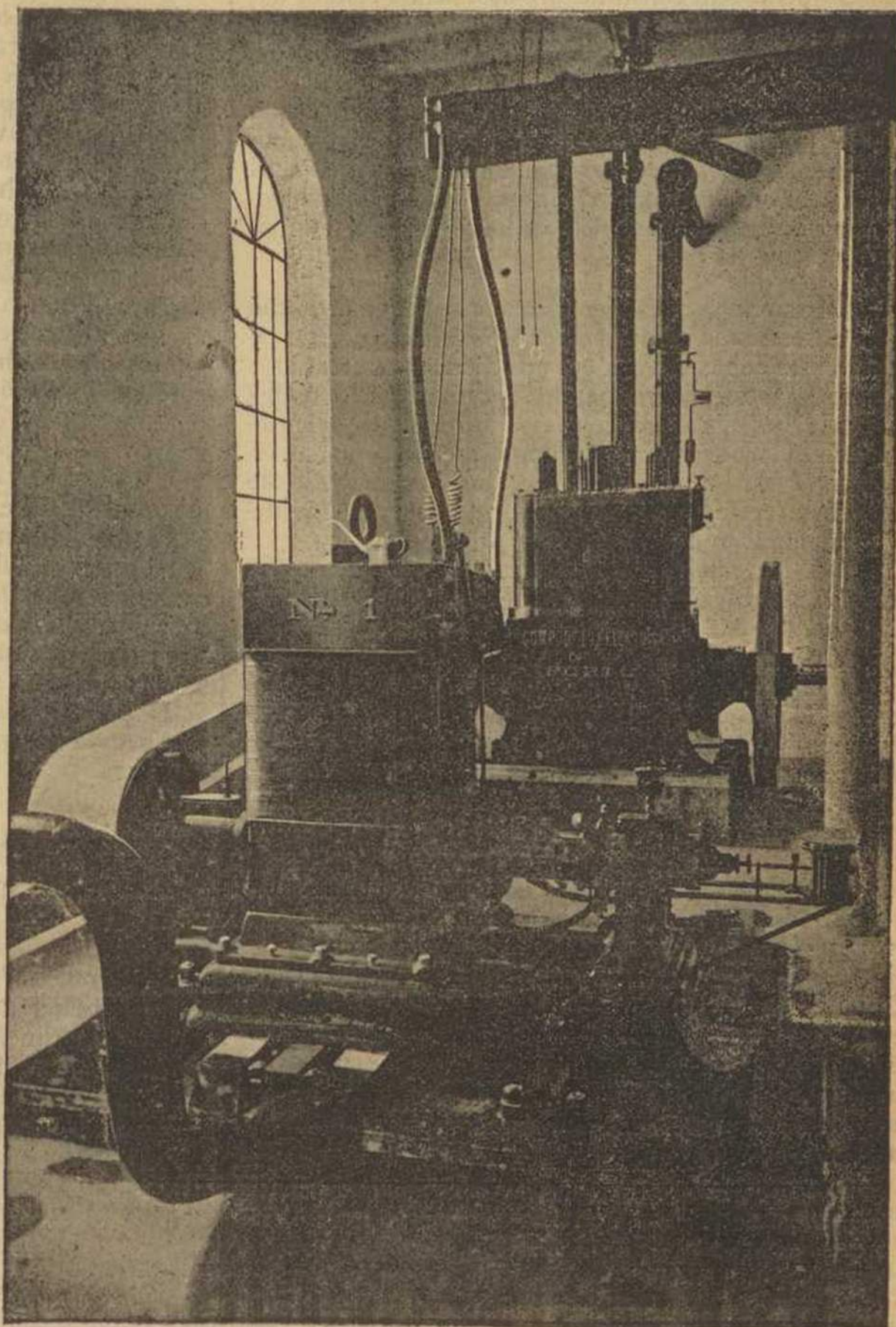


Fig. 2 — ESTAÇÃO CENTRAL DE LUZ ELECTRICA NO PORTO—Vide pag. 35.

Para se avaliar da orientação que ainda ha sete annos, apenas, tinham a este respeito no nosso paiz, homens eminentes no serviço de obras publicas, basta dizer que a commissão nomeada em outubro de 1886 para estudar as modificações a introduzir nos serviços ferro-viarios conservou esta disposição sem alteração alguma e que a observação acima transcripta respondia-nos, em uma conceituada folha, penna de não menos consideração, o seguinte:

«Diz o articulista que os comboios não precisam de ser acompanhados por agentes da fiscalisação do governo e que se mil fossem os comboios mil deveriam ser os agentes d'ella. Esta razão é tão peregrina que não vale a pena responder-se.»

O nosso illustre contendor chegou a descobrir que ideia tão monstruosa como a de não ir um fiscal em cada comboio só nos podia ter sido insinuada pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, a quem, na sua opinião, este genero de fiscalisação não podia agradar!!

Decorridos sete annos, é o proprio ministro das obras publicas quem, sem consultas previas, acaba com os fiscaes ambulantes, reorganizando a fiscalisação do serviço do movimento á semelhança do que no estrangeiro se pratica n'este ramo de serviço fiscal.

Não lhe regatearemos por isso os nossos louvores que são bem fundamentados, assim como do mesmo modo não deixaremos de dizer que sentimos que as suas reformas não fossem mais radicaes, como podiam e deviam ser, dada a competencia do reformador e a situação economica do paiz.

Outro assumpto que deve chamar tambem a attenção é o da necessidade a que já se chegou entre nós da classificação das linhas ferreas em principaes, secundarias e de interesse local, determinando-se para cada classe disposições especiaes concernentes á exploração propriamente dita e tendentes á sua simplificação nas linhas secundarias e de interesse local as quaes, em razão do seu pequeno trafego, não podem supportar certas despesas de exploração como as linhas principaes.

A *União dos caminhos de ferro allemães* cujas convenções são applicaveis simultaneamente a redes situadas na Allemanha, Austria-Hungria, Belgica, Holanda, Roumania e Russia, formando hoje um conjuncto de 76.000 kilometros, 16.000 dos quaes de ordem inferior ou de interesse local, já em 1869 reconhecia a necessidade de redigir um regulamento que contivesse os principios fundamentaes relativos ao estabelecimento dos caminhos de ferro secundarios, regulamento que foi successivamente revisto e corrigido em 1872, 1876, 1880, 1886 e 1890 com novas simplificações aconselhadas e demonstradas pela experiencia, tendo tanto os caminhos de ferro do estado allemão como as administrações que fazem parte de *União* deixando-se influenciar pelos principios por ella expostos e admittidos.

Como disposições, respeitando a exploração propriamente dita, foram, entre outras, adoptadas e sancionadas na Allemanha, as seguintes:

- a suppressão completa de vedações e barreiras nas passagens de nivel, para as linhas de interesse local;
- a redução das mesmas vedações nas linhas secundarias;
- a ausencia de fiscalisação da via nos caminhos secundarios e locaes;
- a visita ou ronda da linha executada diariamente quando a velocidade dos trens seja superior a 30 kilometros por hora, e uma vez todos os tres dias quando a velocidade não exceder 20 kilometros;

—o emprego do telegrapho electrico ou do telephone para os caminhos secundarios;

—o estabelecimento de qualquer meio de correspondencia entre as estações dos caminhos de ferro locaes se a velocidade exceder 20 kilometros por hora;

—ausencia de signaes indicadores da posição das agulhas nas linhas de interesse local, assim como as de qualquer signal fixo, disco etc;

—redução do numero de freios nos comboios.

Um grande numero de linhas primitivamente consideradas como principaes foram desclassificadas em Allemanha para gozarem das facilidades que concedia o regulamento official de 1878, inspirado, em mais de uma disposição, nas doutrinas admittidas pela *União*.

Para as linhas classificadas de interesse local outras modificações tem sido mais tarde permittidas que muito concorrem para facilitar a exploração, reduzindo ao mesmo tempo sensivelmente o seu custo. Assim os apeadeiros sem importancia não tem pessoal algum e são considerados como simples paragens. Só as estações terminus vendem bilhetes e despacham bagagens; nas intermedias é este serviço feito pelo conductor do comboio cujo fourgon vae munido de uma pequena bascula.

Estas disposições, que são adoptadas pelas linhas allemãs, estão geralmente sendo seguidas em todas as administrações que compõem a *União allemã* e em outros paizes da Europa.

Em uma notavel conferencia a que assistimos em S. Petersburgo por occasião do ultimo congresso internacional de caminhos de ferro, o sr. Heurteau, director do caminho de ferro de Orleans, expoz a série de modificações que estavam sendo introduzidas nas linhas de interesse local que fazem parte da rede que a sua companhia explora e que nada deixam a desejar em simplicidade ás que a Baviera de ha muito poz em pratica. Em algumas d'essas linhas é onde o serviço feito em *navette* conseguiu supprimir o telegrapho, transformar estações em apeadeiros e alguns d'estes em simples paragens, confiar as estações exclusivamente a mulheres, para o que as agulhas eram fechadas e tinham sido supprimidos os signaes etc.

O notavel conferente disse que não havendo ainda em França regulamentos de exploração especiaes para as linhas secundarias e de interesse local, estas modificações eram comtudo bem accetadas pelo governo, que se occupava actualmente de elaborar os regulamentos e classificações respectivas.

E' para desejar que entre nós este assumpto mereça tambem a attenção do esclarecido ministro das obras publicas.

Emygdio da Silva

A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 15 de janeiro de 1893.

O tribunal d'appellação, reformando a decisão dos juizes de primeira instancia, acaba de decidir que a Sociedade do caminho de ferro de Tournai-Jurbise tem o direito de repartir com o Grande Central Belga, em partes eguaes, as despesas accessorias cobradas sobre o trafego da sua rede.

Esta decisão prejudica o Grande Central Belga em apenas 4 ou 5 mil francos por anno.

O concessionario da rede telephonica de Mons acaba de ser prevenido de que o governo retomará o serviço desde o dia 31 de dezembro de 1893.

A União das *charbonnages* reuniu em 9 de janeiro, em Liege, para ventilar a questão das tarifas.

A comissão constituída no seu seio para estudar a questão da criação de uma linha fluvial em direcção á França e a Antuerpia, expoz dois projectos: o primeiro comprehende a tracção por meio de rebocadores, o segundo por electricidade.

No dia 7 do corrente teve lugar em Colonia uma adjudicação de 6:240 toneladas de travessas e 1:500 toneladas de longarinas.

O estabelecimento de Angleur parece ainda ter apresentado a offerta mais baixa, a saber: 105,80 marcos para as travessas, e 110,80 marcos para as longarinas franco em Herbesthal. As fabricas allemãs pediam 103 marcos para as travessas e 106 para as longarinas, postos nas fabricas; mas como teem de supportar o transporte até uma estação de rede da margem esquerda do Rheno, a offerta belga é mais baixa, salvo a das officinas de Rothe Erde que não offerecem mais de 500 toneladas.

A *Coelnische Zeitung* conta comtudo que todo o fornecimento será dado aos estabelecimentos allemães.

A administração do caminho de ferro Grande Central Belga publicou ha pouco:

1.º um 17.º suplemento á tarifa geral (tomo I) applicavel aos transportes de mercadorias, etc., entre as suas estações belgas, comprehendendo Vireux e Givet;

2.º um 24.º suplemento á tarifa geral applicavel aos mesmos transportes entre as suas estações belgas, de um lado, e as estações da rede do Estado Belga e das diversas companhias belgas, do outro.

A pilotagem de Antuerpia publicou um aviso dizendo que a navegação sobre o Rupel e o Dyle se tornou totalmente impossivel. Estes dois rios estão inteiramente cobertos pelos gelos.

No Escalda tambem os gelos augmentam de uma maneira anormal e é grande a inquietação na classe trabalhadora. Se o frio persiste ainda mais oito dias, a navegação no rio ha de tornar-se muito difficil.

Espera-se para os primeiros dias de fevereiro uma importante chegada de marfim, umas trinta toneladas aproximadamente, expedidas pela Sociedade do Alto Congo. Junto com a ultima remessa recebida por esta sociedade vieram quarenta toneladas de cautchuc, igualmente destinadas á praça de Antuerpia.

Este mercado parece, pois, destinado a ser, dentro em pouco tempo, um dos centros principaes da Europa para aquelle importante producto, como já o é para o marfim.

Já dei noticia do estado avançado em que se acham as negociações commerciaes entabuladas entre a Belgica e os governos de alguns paizes, e ouço agora que as negociações entre a Belgica e o Mexico tomam igualmente um bom caminho. As propostas preliminares do governo belga foram acolhidas favoravelmente.

A proposito direi que o commercio e a industria belgas encontram, de ha alguns annos a esta parte, excellentes mercados na America Central, e principalmente em Guatemala, Honduras, Salvador, e mesmo no Norte até o Canadá.

No anno passado a industria metallurgica exportou para Guatemala proximamente 5 milhões de francos de productos, entre os quaes um grande palacio de ferro, desmontavel, destinado á sede do governo em Gua-

temala, e construido de maneira a resistir aos frequentes terremotos que desolam aquella região.

Dizem-me que o governo belga vae dirigir uma nota ao governo francez perguntando se a regeição do projecto d'accordo franco-suisso implicaria da sua parte a resolução de se recusar a entrar em negociações com a Belgica.

Segundo me informam, o Banco Nacional vae emitir, a partir de 15 do corrente, notas de 20 francos d'um novo typo.

Comtudo não retira as suas notas antigas de 20 francos, excepto aquellas que teem as assignaturas:

Anspach-Bauffe e Anspach-Verstraeten.

O governo belga acaba de fixar, com os Paizes Baixos, os termos de uma convenção regulando uma questão agricola do maior interesse.

Segundo esta convenção, os animaes domesticos, pertencentes a proprietarios belgas ou hollandezes, seriam admittidos nas pastagens dos dois paizes, mediante certas formalidades, por exemplo a que atteste um estado satisfactorio desde um certo lapso de tempo.

O segundo ponto da convenção regula o transporte do estrume com as mesmas formalidades.

De Antuerpia me annunciam que a subscrição para projecto da exposição de 1894 foi coberta com um excedente de 100:000 francos, quer dizer que a cobrança foi de 1.600:000 francos.

O *comité* organisador decidiu por consequencia, que a exposição teria logar, do que avisou telegraphicamente o governo.

Em virtude d'este telegramma o *comité* da exposição de Antuerpia, em 1894, foi recebido, na manhã de 12 de janeiro, pelos ministros Bernaert, De Bruyn, Vandenpeereboom e de Mérode.

M. Bernaert confirmou a promessa que fez, em 11 de janeiro, aos deputados antuerpenses, de inscrever no orçamento de 1894 um subsidio de 300:000 francos a favor da exposição de Antuerpia.

O concurso de todos os ministros está plenamente assegurado.

A. Urban.

Estação central de luz electrica na cidade do Porto

(Continuação do n.º anterior)

A fig. 2 que damos na 1.ª pagina d'este numero é a reproducção de uma photographia, tirada depois de installado o primeiro grupo d'este machinismo, mas antes da completa installação, apresentada na fig. 1 de toda a salla.

Logo á entrada d'esta estão collocadas tres machinas a vapor, cada uma de 80 cavallos effectivos. Estas machinas são de typo vertical, trabalhando com uma grande velocidade, propria do genero de machinismo a mover, fazendo cada machina 330 rotações por minuto e isto com tanto silencio que mal se percebe o ruido e a oscillação que machinas d'esta força costumam ter.

Todas as pecas moventes d'esta machina estão hermeticamente fechadas; o eixo, o excentrico e o regula-

dor trabalham, por assim dizer, n'um banho permanente de óleo de lubrificação, óleo que entra pelos lubrificadores das chumaceiras á vista do machinista, havendoapparelhos especiaes para separar d'elle qualquer agua de condensação que se lhe podesse misturar. Como este óleo é sempre aproveitado, o consumo total resulta limitadíssimo.

Os cylindros do vapor, ou, para melhor dizer, os pistões, são lubrificados em separado por meio de um lubrificador automatico, systema de condensação, e passagem de óleo visivel. As valvulas divisoras do vapor são de systema cylindrico, com corte de vapor automatico, regulado por meio de um regulador de força centrífuga, o qual acciona directamente sobre o excêntrico da valvula divisora, com uma precisão tal, que se pôde dizer que praticamente não ha differença ou irregularidade de velocidade, o que para esta industria é da maior importancia.

Cada uma das machinas está provida de extractores automaticos de agua condensada, que trabalham muito regularmente e evitam completamente a entrada da agua nos cylindros respectivos.

As machinas de que fallamos são muito maiores, mas do mesmo genero das que o sr. F. Baerlein nos mostrou na Exposição Industrial Portuguesa de 1888 na Avenida da Liberdade, e que então mereceram tantos louvores.

Não são estas as unicas machinas a vapor existentes na installação do Porto; ha ahi mais, de que abaixo fallamos.

As machinas descriptas transmittem, cada uma independentemente, a sua força a machinas dynamo electricas, por meio de correias de 30 centimetros de largura.

As machinas dynamo electricas, em si, são peças de um tamanho fóra do vulgar, sendo do typo de magnete invertido, com bobines vulgarmente conhecidos pelo nome inglez de *Drum armature*, o que é um cruzamento entre a armadura de Edison e a de Siemens; para fazer uma idéa do tamanho d'estas peças, basta dizer que pesam mais de 3:000 kilos cada uma, tendo uma velocidade de 780 revoluções por minuto, e são capazes de produzir uma corrente electrica de 336 amperes. Os magnetes são de ferro forjado, compostos de uma serie de laminas ou chapas.

As bobines são enroladas sobre uma fôrma delgada de latão, de modo que se podem tirar inteiriças dos magnetes; o commutador é de cobre, isolado por laminas de mica, as chumaceiras são forradas de bronze branco, tendo lubrificadores com passagem visivel d'óleo, deixando seguir este pelo fixe, por um tubo onde é apanhado para servir novamente. — Cada dynamo é munido de um indicador de velocidade que mostra uma variação de meia rotação por minuto sem ser necessario fazer calculos ou contagens, bastando a simples vista; porém, graças á regularidade das machinas a vapor existentes na installação do Porto, podem-se considerar estes indicadores mais como um excesso de verificação, do que como uma necessidade absoluta. Os magnetes são isolados da base do dynamo contra o desvio magnetico por meio de uma grossa chapa de bronze branco, e tudo junto é assente sobre corrediças com parafuzos para compensar o esticado das correias.

Nota-se n'estas machinas uma falta absoluta de faiscas, no commutador, o que mostra a cuidadosa construcção d'ellas, que chegam a ponto tal, que as escovas que transmittem a corrente do commutador aos cabos, apesar de trabalharem desde maio de 1887, ainda não foram substituidas.

A armadura é por si mesmo ventilada, mas além

d'isso está provida de ventilação artificial para evitar qualquer aquecimento na bobine do dynamo.

Esta ventilação é dada por meio de um ventilador centrífugo, movido por um motor electrico da força de dois cavallos effectivos; este motor recebe a corrente dos proprios dynamos e é do typo *magnete em pé*, isto é, com os polos na parte inferior, transmittindo a sua força, por meio de uma correia, ao mencionado ventilador, movendo-se este com 3:200 revoluções por minuto.

Os conductores de ar são subterraneos, entrando para os dynamos pelas ligações de corrediça visiveis na figura n.º 1.

Além dos tres jogos de machinas descriptos, ha mais outros, de construcção parecida, mais pequenos, sendo a machina a vapor de 36 cavallos effectivos, com 420 revoluções por minuto, transmittindo a força a um dynamo de 120 amperes.

O systema é quasi identico ao descripto, com excepção de que o dynamo tem o magnete em pé. O seu genero é igual ao do que foi exposto na Avenida em 1888.

Além das machinas descriptas esteve ainda a trabalhar, para illuminação da rua de Santo Antonio, uma machina dynamo de alta tenção, para arco voltaico, mas tendo sido altamente damnificadas as lampadas, na occasião da desgraçada revolução de 31 de janeiro de 1890, parou então este serviço, o que é realmente uma pena, porque a illuminação embellezava muitissimo aquella rua.

Dos dynamos, a corrente electrica é levada para uma mesa de contactos, collocada ao fundo da casa das machinas, sendo os conductores feitos de cobre de 75 milimetros de largura convenientemente isolados. D'esta nos occuparemos no proximo artigo.

(Continúa).

Parte official

Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria

Direcção dos serviços de Obras Publicas

Repartição de estradas, obras hydraulicas e edificios publicos

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o auto de vistoria, de 21 de dezembro ultimo, do troço do caminho de ferro americano da Gollegã por Torres Novas a Alcanena, comprehendido entre Torres Novas e Alcanena: ha por bem, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, auctorisar o director das obras publicas do districto de Santarem a permittir a abertura á circulação publica do referido troço, logo que a companhia concessionaria tenha satisfeito ás seguintes condições:

1.ª Collocar ao kilometro 10,606 uma forte grade de madeira, a qual será opportunamente substituida por um muro de suporte;

2.ª Estabelecer uma estação telegraphica [ou telephonica no apeadeiro do Limbreiro.

Determina outrossim o mesmo augusto senhor que, aberto á exploração o referido troço, a companhia concessionaria satisfaça ás seguintes prescripções:

1.ª Manter permanentemente ao kilometro 10,606 um guarda para suspender o transito ordinario na occasião da passagem dos comboios;

2.ª Empregar velocidades moderadas nas descidas;

3.ª Proceder á plantação de sebes vivas nos aterros da estrada occupada pela via ferrea.

Paço, em 13 de janeiro de 1893.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para o director das obras publicas do districto de Santarem.

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 26 de dezembro findo do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 26 de agosto ultimo, de deslocação da rotunda de locomotivas projectada na estação de Campolide da linha ferrea urbana de Lisboa, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, ficando por esta forma modificadas as disposições das portarias de 29 de julho e 23 de dezembro de 1891, não sendo porém concedida a auctorisação pedida pela referida companhia para a mudança para a estação de Campolide de uma parte da rotunda da estação de Alcantara.

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

Paço, em 7 de janeiro de 1893.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

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

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um requerimento da companhia do caminho de ferro do Mondego, concessionaria do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, pedindo que seja prorogado por mais um anno, a terminar em 31 de outubro do anno corrente, o prazo para a construcção do dito ramal: ha por bem, conformando-se com o parecer de 22 de dezembro findo do conselho superior de obras publicas e minas, conceder a prorrogação pedida com as seguintes condições:

1.^a A companhia concluirá desde já o desvio junto á passagem superior de Ceira, a fim de se permittir perfeito transito sobre a estrada districtal n.º 109, Ceira á Palheira, lanço de Ceira ao Marco dos Pereiros;

2.^a Deverá da mesma forma ser terminada a serventia para a povoação de Ceira;

3.^a Desde já tambem deverá ser reconstruido o muro de suporte, que desabou no desvio feito ao kilometro 47 a 48, a fim de se evitar o estado perigoso para o transito publico n'aquelle ponto da estrada districtal n.º 106, Porto do Louredo, por Arganil, a Moita, a Tábua e a Avô.

O que se comunica ao director das obras publicas do districto de Coimbra para os effeitos devidos.

Paço, em 7 de janeiro de 1893.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para o director das obras publicas do districto de Coimbra.

Sua Magestade El-Rei, em conformidade com o disposto no § unico do artigo 2.º decreto n.º 6, de 1 de dezembro de 1892: ha por bem determinar que a fiscalisação da construcção do caminho de ferro de Vendas Novas a Santarem fique ao cargo da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

Paço, em 20 de janeiro de 1893.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Sua Magestade El-Rei, em conformidade com o disposto no § unico do artigo 2.º do decreto n.º 6, de 1 de dezembro de 1892: ha por bem determinar que a fiscalisação da construcção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil passe ao cargo da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Paço, em 20 de janeiro de 1893.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA MARINHA E ULTRAMAR

3.^a Repartição

Caminho de ferro de Lourenço Marques

Receita e despesa no 3.º trimestre de 1892

Receita

Designações	Kilometros explorados	Numero de passageiros	Peso	Importancia
Passageiros..	89	6:423	—	6:632\$600
Bagagens e recovagens..		—	—	945\$969
Diversas...		—	—	5:413\$266
Mercadorias.....	89	—	5.193:527	18:670\$769
	89	6:423	5.193:527	31:662\$604

Despesa

Conservação (via e obra).....	9:459\$047
Tracção (locomotivas, combustivel, pessoal).....	4:669\$431
Material circulante (limpeza e reparação).....	3:480\$669
Trafego (pessoal, expediente das estações, etc.)...	7:981\$697
	25:590\$844

Resumo

Receita	31:662\$604
Despesa.....	25:590\$844
Saldo.....	6:071\$760

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 20 de janeiro de 1893.—O chefe da repartição, *Tito Augusto de Carvalho.*

Tarifas de transporte

Bilhetes por preços reduzidos, entre as estações de Figueira e Torres Vedras.—Constitue annexo d'este numero da nossa folha esta nova tarifa que vem satisfazer a um fim de ha muito desejado pelas populações alojadas ao longo da linha da Figueira.

Como é sabido, entre aquellas povoações ha um constante movimento de pessoas, que vão aos mercados da Figueira, Leiria, Caldas e Torres, e d'elles regressam, que se occupam nos trabalhos do campo, no corte de madeiras, e em outros mistéres que os obrigam a percorrer a pé uma relativamente longa distancia diariamente.

A nova tarifa tem por fim pôr o comboio ao alcance d'esta população, por assim dizer fluctuante entre as localidades proximas, mas que, em geral, composta de gente pobre, não podia servir-se da via ferrea pelos preços da tarifa ordinaria.

Os novos preços são os mais economicos, e baseados nos da tarifa em vigor na zona proxima do Porto, e que tão bons resultados tem dado.

A sua base é 6 réis por kilometro, arredondando o total para os 50 ou 100 réis superiores.

Tarifa L. n.º I. Comboios tramways.—Já no nosso numero 115, quando demos esta tarifa aos nossos leitores, explicámos o seu fim, bem facil de comprehender desde que os comboios para os quaes ella é feita e que tão uteis serão para os habitantes dos suburbios de Lisboa, estejam estabelecidos.

A nova edição que hoje distribuimos tem por fim unicamente alargar os beneficios d'esta tarifa, como o será o serviço dos comboios respectivos, á estação de Sacavem, onde uma grande agglomeração de operarios, que trabalham nas fabricas localisadas ali, terá toda a vantagem em estar em facil relação com a capital.

Tarifas para Alcanena.—Em artigo separado nos occupamos da inauguração d'esta linha que deve realisar-se hoje.

Os preços dos seus transportes principaes — passageiros, bagagens, grande e pequena velocidade ficam sendo as seguintes, desde a estação da linha de leste em Torres Novas até as novas estações ou vice-versa:

Kilom.	Estações	Passageiros		
		1. ^a classe	2. ^a classe	Bag. e recovag.
1	Lagar Novo.....	50	30	1,50
2	Riachos			3,00
2	Alto do Riachos.....			3,00
4	Vallada.....	70	50	6,00
5	Ponte Pequena—Nicho.....			7,50
5	Santa Iria.....	90	60	7,50

Kilom.	Estações	Passageiros		Bag. e recovag.
		1. ^a classe	2. ^a classe	
7	Torres Novas Villa	120	80	10,50
8	S. Pedro			12,00
8	Samão	150	100	12,00
9	Bella Vista — Lapas	170	110	13,50
11	Ribeira			16,50
11	Alto da Ribeira	200	140	16,50
13	Barreir'Alva	230	160	19,00
15	Zibreira	270	180	22,50
17	Vidella	310	210	25,50
19	Goucharia	340	230	28,50
20	Ponte do Peral	360	240	30,00
22	Alcanena	400	270	33,00

Para as bagagens e recovagens o minimo de cobrança é de 100 réis, mas para estas ultimas, quando o seu peso não seja superior a 10 kilos, este minimo é de 50 réis.

As mercadorias em pequena velocidade pagam, por 10 kilogrammas, os seguintes preços para as estações da nova linha:

	Até 200 kilos	Mais de 300 kilos
Torres Novas	4,78	3,19
Bella Vista—Lapas	6,14	4,10
Ribeira	7,51	5,01
Zibreira	10,23	6,83
Goucharia	12,96	8,65
Alcanena	15,01	10,01

Qualquer d'estas taxas com o minimo de percepção de 50 réis.

As expedições entre 200 e 300 kilos pagarão como 200 kilos pelo primeiro typo (ou como 300 pelo segundo, que dá o mesmo resultado.)

O peixe fresco ou salpicado, raspa de couros, lenha, madeira, lã ensacada, pagam preços mais reduzidos: 0,3 réis por 10 kilos e kilometro, com o minimo de 50 réis, aquelles, e 200 réis as lenhas, etc.; a casca a granel 0,75 réis por 10 kilos e kilometro, com o minimo de 50 réis; cereaes, farinhas, e couros salgados 0,25 réis por 10 kilos e kilometro, com o minimo de 180 réis.

Contractos de transportes

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes realisou os seguintes contractos:

Com o sr. Bernardino dos Santos Carneiro, para o transporte minimo de 150 toneladas de vinho, aguardente e azeite, durante um anno, expedidas das estações de Lisboa (Caes dos Soldados) e Poço do Bispo para as de Villa Nova de Gaia ou Porto, local ou transmissão;

Com o sr. Joaquim de Sousa Martinho, para o transporte de todo o bacalhau que tiver a expedir do Porto ou Gaya para Santarem, por wagons completos de 8:000 kilogrammas, no praso de um anno;

Com o sr. Thomaz da Cruz, para o transporte minimo de 5:000 toneladas de madeiras em bruto, durante um anno, expedidas para Hespanha, pelas fronteiras de Badajoz e Valencia de Alcantara.

Inauguração da linha de Alcanena

Abre finalmente hoje á exploração publica esta linha ferrea, a primeira, no seu genero, que se construe em Portugal.

Longo tempo esperou a industrial villa d'Alcanena pela sua linha, que tantos beneficios vae levar-lhe; justo

é que a felicitemos da nossa mesa de trabalho, emquanto pessoalmente o não fazemos, como succederá, talvez, antes de que o leitor leia estas linhas.

A inauguração realisa-se hoje, particularmente, sem convites, sem festejos; uma como que inspecção; uma modesta visita que o director da companhia, por assim dizer, o pae d'aquella linha, que tanto por ella tem trabalhado, o sr. Barão de Mathosinhos, vae fazer a Alcanena, jubiloso por ver afinal terminados os trabalhos.

Iremos tambem, como é costume sempre em todas as inaugurações de linhas ferreas, para dar aos nossos leitores uma detalhada descripção no proximo numero d'este jornal.

Como acima dizemos, a linha de Alcanena é a primeira que se estabelece em Portugal, no genero de tramway a vapor pela estrada ordinaria, ligando varias povoações, e fazendo serviço de passageiros e mercadorias.

N'um paiz como o nosso, a construcção de caminhos de ferro n'este genero deveria ter sido de ha muito alargada quanto possivel.

Como fontes de trafego das grandes linhas, as quaes se ligam, importando pequenas despesas, facilitando a comunicação das povoações, as vias americanas teriam promovido em grande parte o desenvolvimento do paiz, augmentando o seu movimento productivo e commercial, avolumando as receitas das linhas de largura ordinaria, e concorrendo para o bem estar das povoações.

Não o entenderam assim alguns ministros da pasta das obras publicas, e, depois de, por mil difficuldades, embaraços e delongas, deixarem sem despacho numerosos requerimentos em que se pediam concessões n'este genero, só ultimamente se começou a olhar com mais attenção para este assumpto.

Assim o entendeu o sr. Visconde de Chancelleiros, o sr. Thomaz Ribeiro e outros seus collegas que nos ultimos annos tem gerido aquella pasta; mas era já tarde.

O que facilmente se faria, quando não havia difficuldades financeiras, e hoje estaria feito e a produzir elementos de combate para essas mesmas difficuldades, só por um grande esforço, e em muito pequena parte, se poderá fazer hoje.

A linha de Torres Novas Alcanena serve as povoações e sitios de Vieiras, Saimão, Senhora da Victoria, Bella Vista, Lapas, Ribeira Branca, Ribeira Ruiva, Corrente de Ferro, Barreira d'Alva, Marmas, Parceiros, Zibreira, Vidella, Minde, Porto de Móz, Goucharia, Peral, Parceiros de S. João, Alcanena, etc.

O seu leito é o da estrada districtal n.º 70, e municipal de Torres Novas, e parte terreno proprio, para se tornar mais facil a exploração, evitando declives e difficuldades que a estrada ordinaria offerecia.

Na secção *Tarifas de Transporte* damos desenvolvidos esclarecimentos sobre os preços de transporte n'esta nova linha.

Notas de viagem

Até Salamanca

(Continuado do n.º anterior)

Ao deixar a linha da Beira Alta consignemos aqui uma observação que não passa desapercibida a todos que conhecem o estado das vias ferreas em Portugal.

O serviço d'esta linha tem forçosamente que resentir-se da falta de receitas com que ella luta mais cada dia; a sua custosa construcção e difficil exploração não

foram até hoje compensadas pelo movimento de passageiros e mercadorias que se esperava.

Falta de estradas que deem fácil accesso ás suas estações, sangrado o seu movimento na Pampilhosa pela linha do Norte, ultimamente na Guarda, pela da Beira Baixa, os seus comboios andam pouco movimentados de passageiros como desanimadas andam as suas receitas.

Isto tem obrigado á redução das suas despeza de anno para anno, e cremos bem que, n'este sentido, a direcção já chegou a limite das suas cuidadosas disposições.

Mas sendo a exploração feita com a mais absoluta economia, como é, justiça é confessar que nunca em linha alguma existiu serviço tão regular, tão cuidadoso.

As estações acceiadasissimas; o pessoal sempre a postos, attencioso sempre; os comboios raras vezes atrazados.

Lembra-nos o arranjo d'aquellas casas em que falta a mobilia e o agasalho, mas onde o chão e o fato dos moradores estão irreprehensivelmente lavados, as paredes caiadas sempre de fresco, e o caçoilo, na cosinha, resplandecente de bem areiado.

Feita esta observação, que é de toda a justiça, sigamos o nosso itinerario, percorrendo outra linha não mais feliz do que a que deixámos, gema desta nos infortúnios da falta de movimento, de communicações por estradas, de população abundante nas proximidades, para lhe dar animação aos comboios de passageiros, peso e extensão aos de mercadorias.

Partindo de Fuentes, a linha de Salamanca poucos accidentes tem que mereçam menção especial.

O seu leito, sujeito a poucas declividades, vae seguindo em suaves ondulações, que só apresentaram alguma difficuldade de construcção no *Salto del Gitano* e no aterro de Pudrido.

Dezenove kilometros passados, tendo parado na estação de Espeja, encontramos, 7 kilometros depois, o viaducto de Azaba, de 133 metros, em tres pilares metallicos, á altura maxima de 20 metros.

Vem depois Carpio, estação de pouca importancia, e tres kilometros depois o *Agueda* é transposto por uma ponte de 92 metros em dois pilares de alvenaria, seguindo-se-lhe a margem direita, pelo valle del *Manzano*, sempre subindo um enorme aterro de mais de 200:000 metros cubicos, chegando por fim á mais importante estação intermedia—Ciudad Rodrigo.

Cidade antiga de Hespanha, praça fortificada, não tem comtudo o interesse que inspiram as suas collegas pelos seus monumentos artisticos e vestigios da dominación arabe que tão importantes as tornam.

Quatro kilometros depois de se sahir da estação, passa-se a ponte de S. Giraldo, de 60 metros em tres vãos, e mais cinco kilometros depois o *Salto del Gitano*, difficil passagem de uma forte e profunda ravina, vencida por um grande aterro.

Vem depois Santo Espiritus, estação, com uma pequena ponte de 30 metros, da qual o taboleiro metallico é obra portugueza, como o são todos os pontões de menor extensão da linha; mais além a ponte de Yeltes de 40 metros, depois Martin del Rio, depois Boadilla, quer dizer, o jantar, pelo qual o viajante almeja a esta hora.

Com o bom apetite que leva quem almoça ás 9 horas, e até ás 7 e meia entreteve o estomago com algum bolo ou fructo dos que se vendem nas estações, se não levou farnel, todo o comer sabe bem. O jantar de Boadilla é um mixto de cosinha franceza e hespanhola, servido com muita agradabilidade n'uma sala

confortavel. O comboio demora ali só meia hora segundo a tabella, mas regularmente tem maior paragem porque espera o cruzamento do que vem de Salamanca para Ciudad Rodrigo. Bom é, pois, o viajante informar-se, para não ter que comer á pressa.

Em Boadilla, que tambem se chama Fuentes de San Esteban, reune-se o comboio que vem de Barca d'Alva com o que vem de Villar Formoso, e, formando um só, lá segue a Salamanca.

E' noite, nada podemos ver, nem a linha tem grande interesse até proximo do seu termo onde, 5 kilometros antes, temos a ponte do Tormes, de 207 metros a 38 de altura maxima, sobre pilares metallicos, dois dos quaes teem os pegões dentro da agua.

Encetamos então uma grande curva, rodeando a cidade sobre cuja estrada passamos, entrando logo as agulhas da estação.

São 10 horas e meia.

Esperam os passageiros trens de diversas castas, guiados por cocheiros de gorro que fazem uma rasoavel algazarra.

Tomemos um, ao qual daremos peseta e meia por nos levar á *fonda*. Neste ponto não ha que escolher; a *del Comercio* ou a *Burgaleza*, ambas são más.

As ruas são illuminadas a electricidade por meio de lampadas de incandescencia penduradas n'uns ganchos de arame grosso nos predios e cobertas por um *abat-jour* de folha. A praça principal tem lampadas de arco, assim como o parque ou jardim publico que vamos atravessando. Ninguém pelas ruas; cafés desertos—oh! pasmo!

E' que Salamanca deita-se cedo porque tambem cedo se levanta, exemplo que eu aconselho ao viajante que siga para poder no dia seguinte ver a cidade que, evidentemente tem bem que ver para um ou dois dias.

Publicações recebidas

Movimento da população. — Estado civil. — Emigração. — Estatística especial de 1888 e 1889.

E' esta uma das interessantes, utilissimas e perfeitas estatisticas que o ministerio das obras publicas publica, e que são um valioso auxiliar para o estudo do viver do nosso paiz.

Tomando os totaes dos numeros expostos em detalhe n'esse bem elaborado trabalho, vemos, pelos dois volumes que temos presente, que a população do paiz augmentou em numero de 112.618 individuos n'aquelles dois annos pela seguinte fórma:

	1888	1889
Nascimentos	163:981	168:285
Obitos	107:435	112:213
A mais	56:546	56:072

Em compensação a emigração levou-nos 23:981 individuos em 1888 e 20:614 em 1889, ou um total de 44:595.

Parque vaccinogenico de Lisboa. — Esta benemerita instituição dos distinctos clinicos os srs. drs. Carlos Tavares e Guilherme Ennes publicou um luxuoso relatório da sua gerencia de 1888 a 1891, que teve a bondade de nos enviar e muito agradecemos.

Contém os mais completos esclarecimentos sobre a proficuidade d'aquelle estabelecimento, tão provada já pelos seus beneficos resultados, resultados confirmados pelo testemunho official na portaria pela qual os srs. Tavares e Ennes foram ha pouco louvados.

Além da grande quantidade de vaccinas vendidas e das 710 pessoas vaccinadas no parque durante os 4 annos, receberam ali gratuitamente vaccina, durante os ultimos 9 mezes de 1891, 426 pessoas pobres, o que foi um humanitario serviço prestado pelos benemeritos instituidores.

Os negocios da Companhia Real

Pouco adiantaram, durante estes quinze dias, as negociações para a regularisação da situação d'esta companhia.

O principal ponto a resolver agora depende especialmente da acceitação ou recusa, por parte do Estado, da solução que se lhe propõe no que respeita ao seu crédito.

O governo, porém, tendo aberto o parlamento, tem que submeter-lhe as propostas para a resolução d'este assumpto, e, como é natural, assoberbado com outras questões, umas mais, outras menos importantes, essa discussão terá que demorar ainda por algum tempo.

Entretanto o parlamento tem-se occupado repetidas vezes da companhia real, não para lhe resolver as difficuldades, para estudar a maneira de solver o difficil problema, mas para o complicar mais em largos discursos declamatorios e *tirades* de moralismo extemporaneo.

Apresentado na camara alta o relatorio da syndicança official, a discussão foi facilmente transferida d'aquella casa para a imprensa, onde serve de maná precioso adubado com commentarios sensacionistas para fins bem diversos, nas causas que os originam, mas, infelizmente, bem concordes na proclamação do nosso descredito.

Se ha, como ha evidentemente, quem com isso lucre, muito deve agradecer-o aos que inconscientemente — queremos acreditar-o — tanto concorrem para esse resultado.

A discussão d'aquelle documento, já aqui o dissémos, tem o inconveniente de se prestar ás mais erroneas interpretações, visto que elle, só por si, nem sempre pôde dar a explicação dos factos que aponta, explicação que só se encontraria se, cumulativamente a esse inquerito, outros se tivessem feito — um inquerito geral mesmo — que daria a justa medida do jogo de interesses que originou aquelles factos.

A commissão official foi encarregada de julgar dos actos da administração de *uma* empresa.

Viu-os, analysou-os sob o aspecto que, olhada a questão por esse lado, lhe apresentaram. Se tivesse, porém, ao seu alcance elementos extranhos a essa administração mas que repetidas vezes entraram com ella em jogo, bastas vezes as coisas mudariam de face e as affirmações que d'esse relatorio constam, e as illações a que elle se presta, seriam bem differentes do que são. Melhores? peiores? não queremos sabel-o. Seriam mais verdadeiras, tanto nos basta.

Analisar os actos de uma gerencia tão complicada, tão movimentada, tão difficil, especialmente por atravessar o periodo mais critico do nosso viver financeiro, só pelos seus actos, isoladamente, desacompanhados das causas que os motivaram e dos effeitos que elles produziram fóra da sua orbita, o mesmo se nos afigura que criticar o desempenho de uma parte de um drama sem ouvir mais do que um actor.

Nada nos interessa a defeza ou o ataque d'este ou d'aquelle grupo, d'este ou d'aquelle individuo. Vimos a questão pelo lado que ella interessa ou prejudica o paiz em que nascemos, e porque, n'estas discussões,

faltas de base segura, é elle que padece, bem quizeramos que um pouco mais de bom criterio patriotico fizesse que todos olhassem primeiro para o bem geral do que para os seus interesses particulares.

E entretanto o tempo vae passando e o que se podia fazer hontem, talvez amanhã se não possa realizar, e será então que se verá que declamámos muito e fizemos bem pouco.

E então acharemos razão á phrase: *Sero venientibus ossa*.

Boletim financeiro

Lisboa, 31 de janeiro.

A quinzena foi assignalada pela apresentação no parlamento das medidas de fazenda. Como havíamos dito nos nossos anteriores boletins, o sr. ministro da fazenda entendeu dever cobrir o *deficit* orçamental, não só ampliando algumas das tabellas do sello, mas também alargando as incidencias do imposto de consumo. Como era natural, este expediente levantou vivos protestos em todo o paiz e o movimento de hostilidade contra elle é tão intenso, que já se pôde afirmar que uma grande parte das medidas propostas não será sancionada pelo parlamento.

Conjunctamente com o seu plano financeiro o sr. ministro da fazenda propoz ao parlamento a approvação do decreto de 13 de junho de 1892 referente aos portadores de titulos portuguezes no estrangeiro, reclamando a urgencia de adopção desta medida, dando a entender que ella correspondia a compromissos indeclinaveis e momentosos. A divergencia entre elle e a commissão de fazenda, que determinou uma sessão na camara dos deputados um pouco agitada, reflectiu-se logo na cotação dos nossos fundos nas praças estrangeiras, que tiveram uma baixa sensivel.

No estado em que se acha a situação politica, sendo cada vez mais precaria e difficil a posição do governo, não é provavel que elle se sustente no poder e, emquanto a crise politica, que é manifesta, se não resolver, a questão financeira não poderá entrar n'um caminho regular e conveniente. A constituição de um governo forte e auctorizado, que mereça a confiança publica, está-se impondo aos altos interesses do paiz. A conservação do actual, desde que se tornou nma ameaça para a ordem publica, vê-se que é impossivel. Antes da formação de um novo gabinete não se pôde pensar na melhoria das nossas cotações internas e externas.

Apesar de tudo isto e mercê das condições favoraveis dos mercados externos em relação a operações proprias, o dinheiro no nosso mercado não escasseiou, fazendo-se descontos commerciaes de 6 a 7 $\frac{1}{2}$ %. As inscrições mantiveram firmes os preços anteriores. As obrigações de 4 $\frac{1}{2}$ %, com premios, melhoraram, reconhecido que o governo não faria incidir sobre ellas nenhuma deducção ou imposto, mas ás de 4 e 4 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ % não deixaram de ser influenciadas pela baixa nos mercados externos. Em geral o mercado resentiu-se da questão politica.

As vendas, realisadas pelos nossos corretores, regularam:—inscrições (*ass.*) de 30 a 30,70,—de *coupon* de 30 a 30,60,—divida externa (3 $\frac{1}{2}$ %) de 27,80 a 28,25, as obrigações de tabacos a réis 79,000, as de Loanda-Ambaca a 39,000 réis (continuando a inexplicavel baixa). As acções dos bancos pouca alteração soffreram, conservando-se as do Banco de Portugal (mesmo depois de ser conhecido o novo contracto com o governo) a 110,000 réis, de Lisboa e Açores a 91,500, do Ultramarino a 47,000 réis, do Commercial de Lisboa a 94,000 réis.

O preço do cheque, com pequenas variantes, regulou a 42 $\frac{3}{8}$ sobre Londres, 673 sobre Paris, 274 sobre Berlin e 953 sobre Madrid.

Tem já apparecido alguns dos relatorios dos bancos e companhias referentes ao anno de 1892. Alguns d'elles tem sido objecto de reparos na imprensa e nos circulos commerciaes. Não se pôde comtudo formular ainda um parecer geral sobre a situação de uns e de outras, visto que não são ainda conhecidos todos os relatorios. Supponmos que o balanço geral economico do banco de Portugal em 1892 deve dar margem para estudos e apreciações muito interessantes. Logo que possamos dispor dos elementos necessarios para isso, daremos aos nossos leitores o nosso parecer, imparcial e desinteressado, sobre o assumpto.

J. J.

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

BOLSAS	TÍTULOS	1893 - JANEIRO - DIAS													
		16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	31
Lisboa...	ACÇÕES Comp. Real Portuguesa.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17.000	-
	" Ascensores mechanicos..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. ^a Real Portuguesa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Nacional.	-	18.500	-	-	18.500	-	18.500	-	-	-	-	-	18.000	-
Paris.....	" Atravez d'Africa	-	41.500	-	40.000	41.500	-	41.000	41.000	-	41.000	39.000	39.000	41.000	-
	ACÇÕES Comp. Real Portuguesa ..	70,50	72	71,25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Caceres-Portugal.	-	49,50	50	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Norte de Hespanha	-	130	135	137	137	49,75	49,75	49,75	-	-	-	-	48	-
	" Madrid-Zaragoza-Alicante	175	170	-	-	173	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Andaluzes.	290	290	288	290	290	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portuguesa ..	100,50	100,50	101,50	100	100,50	100	100	100	98	96	97	99	-	-
	" C. ^a da Beira Alta.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Caceres-Portugal.	147	141	142	142	142,50	143	142	142	140	137,50	140	141,50	-	-
	" Norte Hespanha 4. ^a hypot.	318	318	318	318	322	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres..	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterd..	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	39	-	-	38	-	-	-	37,50	-	-
Bruxellas.	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	39	-	38,50	38,75	-	-
Berlim....	" Comp. ^a Real 4 1/2 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Recetta dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1893			1892			Totaes		Differença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1893	1892	1893	1892
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida.	de 1 a 7 Janeiro	690	Réis 50.690:000	Réis 73:463	690	46.656:176	67:617	50.690:000	46.656:176	4.033:824
	Nova rede garantida.	de 1 a 7 Janeiro	334	4.015:000	12:020	334	3.930:472	11:468	4.015:000	3.930:472	84:528
Sul e Sueste...		de 16 a 22 Dezembro	475	16.427:660	34:584	475	13.704:750	28:845	745.404:060	718.578:885	3.474:825
		de 23 a 31 "	"	20.272:755	42:679	"	16.875:565	35:527	735.376:815	735.454:450	77:635
Minho e Douro.		de 18 a 24 Novembro	353	17.587:404	49:822	353	18.190:547	51:531	824.751:587	829.537:370	4.785:783
		de 25 a 1 Dezembro	"	19.353:329	54:825	"	16.852:391	47:744	844.104:916	846.389:761	2.284:845
Beira Alta.....		de 2 a 8 "	"	20.666:249	58:514	"	17.452:383	49:440	864.771:165	863.842:144	929:021
		de 17 a 23 Dezembro	253	6.912:557	27:282	253	7.140:775	28:220	288.912:259	313.632:876	24.720:617
Nacional (Mirandella e Vizeu).....		de 24 a 31 "	"	8.431:859	33:762	"	7.375:819	28:363	297.344:118	321.008:695	23.664:577
		de 1 a 7 Janeiro	"	6.130:555	24:271	"	4.861:741	19:216	6.130:555	4.861:741	1.268:814
Norte de Hespanha		de 23 a 31 Dezembro	105	1.612:591	15:368	105	1.545:623	14:720	66.930:914	68.199:861	1.268:947
		de 1 a 7 Janeiro	"	1.360:038	401	"	1.465:288	432	1.360:038	1.465:288	105:250
Madrid — Zaragoza — Alicante.....		de 1 a 7 Janeiro	2672	840:171	314	2672	1.009:361	378	840:171	1.009:361	169:190
		de 8 a 14 "	"	967:642	361	"	1.141:171	426	1.807:813	2.150:532	342:719
Andaluzes		de 24 a 31 Dezembro	894	523:505	585	894	379:920	425	14.995:891	14.841:765	154:126
		de 1 a 7 Janeiro	"	242:853	272	"	282:762	317	242:853	282:762	39:909
Zafra a Huelva.		de 1 a 7 Janeiro	180	36:768	204	180	40:313	224	36:768	40:313	3:545
		de 8 a 14 "	"	41:191	228	"	40:552	221	77:960	80:866	2:906

HORARIO OFFICIALMENTE 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 Lisb. R.	Fig. ^a a V. Form.	V. Form. a Fig. ^a	Vian. a Valença	Valença a Vian.
Part. 8-30 t. Cheg. 9-15 t.	Part. 2-15 t. Cheg. 3-0 m.	Part. 5-30 t. Cheg. 7-35 t.	Part. 4-45 m. Cheg. 6-25 m.	Part. 6-45 m. Cheg. 8-6 m.	Part. 8-30 m. Cheg. 9-43 m.	Part. 4-10 m. Cheg. 3-0 t.	Part. 9-15 m. Cheg. 7-50 t.	Part. 7-20 m. Cheg. 9-37 m.	Part. 6-30 t. Cheg. 8-30 t.
Lisb. C.S. a Port.	Port. a Lisb. C.S.	Figueira a Alf. a	Alf. a Figueira	Lisb. T.P. a Faro	Faro a Lisb. T.P.	Figueir. a Pamp.	Pamp. a Figueir.	Nine a Braga	Braga a Nine
Part. 7-30 m. Cheg. 9-0 t.	Part. 8-45 m. Cheg. 10-30 t.	Part. 3-40 m. Cheg. 4-23 m.	Part. 4-35 m. Cheg. 5-34 m.	Part. 4-15 t. Cheg. 5-29 t.	Part. 4-30 t. Cheg. 5-58 t.	Part. 3-0 t. Cheg. 4-35 t.	Part. 6-5 m. Cheg. 8-0 m.	Part. 4-28 t. Cheg. 5-3 t.	Part. 9-19 m. Cheg. 9-54 m.
Lisb. R. a V. Alc.	V. Alc. a Lisb. R.	Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Lisb. T.P. a Pias	Pias a Lisb. T.P.	Pamp. a Mang.	Mang. a Pamp.	Port. a B. d'Alva	B. d'Alva a Port.
Part. 7-0 t. Cheg. 8-15 t.	Part. 7-50 t. Cheg. 9-10 m.	Part. 4-0 m. Cheg. 6-15 m.	Part. 4-15 t. Cheg. 6-31 t.	Part. 8-0 m. Cheg. 4-55 t.	Part. 8-10 m. Cheg. 4-40 t.	Part. 6-25 t. Cheg. 9-37 t.	Part. 9-40 m. Cheg. 12-50 t.	Part. 8-0 m. Cheg. 3-45 t.	Part. 10-30 m. Cheg. 6-30 t.
Lisb. R. a Badaj.	Badaj. a Lisb. R.	Abram. a Covilhã	Covilhã a Abram.	Lisb. T.P. a Ext.	Ext. a Lisb. T.P.	Mang. a Guarda	Guarda a Mang.	Porto a Tua	Tua a Porto
Part. 7-0 t. Cheg. 6-14 m.	Part. 6-30 t. Cheg. 5-0 m.	Part. 2-18 t. Cheg. 12-10 m.	Part. 7-50 m. Cheg. 4-0 t.	Part. 8-0 m. Cheg. 3-45 t.	Part. 12-10 m. Cheg. 7-0 m.	Part. 9-52 t. Cheg. 12-45 m.	Part. 6-35 m. Cheg. 9-23 m.	Part. 1-25 t. Cheg. 6-29 t.	Part. 5-51 m. Cheg. 10-47 m.
Lisb. C.S. a Bad.	Bad. a Lisb. C.S.	Lisb. R. a Cintra	Cintra a Lisb. R.	Beja a C. Branca	C. Branca a Beja	Porto a Braga	Braga a Porto	Porto a Regoa	Regoa a Porto
Part. 7-30 m. Cheg. 9-50 t.	Part. 8-45 m. Cheg. 10-30 t.	Part. 7-0 m. Cheg. 8-13 m.	Part. 7-30 m. Cheg. 8-40 m.	Part. 4-15 t. Cheg. 7-6 t.	Part. 6-10 m. Cheg. 9-0 m.	Part. 5-0 m. Cheg. 8-10 m.	Part. 5-50 m. Cheg. 8-19 m.	Part. 4-40 m. Cheg. 11-30 m.	Part. 3-28 m. Cheg. 8-19 m.
Lisb. C.S. a Sant.	Sant. a Lisb. C.S.	4-30 t. 5-34 t.	3-0 t. 4-1 t.	Lisb. T.P. a Set.	Set. a Lisb. T.P.	10-30 m. 12-51 t.	3-34 t. 6-0 t.	B. d'Alv. a Regoa	Regoa a B. d'Alv.
Part. 11-0 m. Cheg. 4-30 t.	Part. 6-45 m. Cheg. 9-20 m.	Part. 6-0 t. Cheg. 7-18 t.	Part. 6-15 t. Cheg. 7-17 t.	Part. 8-0 m. Cheg. 10-10 m.	Part. 8-0 m. Cheg. 9-50 m.	Part. 5-40 t. Cheg. 8-3 t.	Part. 6-30 t. Cheg. 10-12 t.	Part. 7-0 m. Cheg. 12-46 t.	Part. 1-45 t. Cheg. 7-20 t.
Lisboa R. a Fig. ^a	Fig. ^a a Lisboa R.	Aos domingos e dias sant.	1-30 t. 2-35 t.	P. Novo a Set.	Set. a P. Novo	Porto a Vianna	Vianna a Porto	ABREVIATURAS	
Part. 7-0 m. Cheg. 2-50 t.	Part. 3-15 t. Cheg. 11-0 n.	Alcant. a Casca	Casca a Alcant.	Part. 3-15 t. Cheg. 3-42 t.	Part. 5-0 t. Cheg. 5-26 m.	Part. 5-0 m. Cheg. 10-23 m.	Part. 4-50 t. Cheg. 10-12 t.		
Lisb. R. a Leiria	Leiria a Lisb. R.	Aos domingos e dias sant.	8-56 m. 9-55 m.	Beja a Faro	Faro a Beja	Porto a Valença	Valença a Porto	R. - Central do Rocio. C. S. - Caes dos Soldados. T. P. - Terreiro do Paço.	
Part. 6-0 t. Cheg. 1-0 m.	Part. 2-0 m. Cheg. 8-40 m.	2-0 t. 2-34 t.	8-30 t. 9-24 t.	Part. 11-10 m. Cheg. 7-40 t.	Part. 6-20 m. Cheg. 2-30 t.	Part. 8-20 m. Cheg. 1-30 t.	Part. 3-0 m. Cheg. 8-10 m.		

Congresso dos caminhos de ferro em S. Petersburgo

(Continuação do n.º 122)

Letra C. — Tarifas communs. — Principios relativos ao estabelecimento das tarifas communs em varias redes.

RELATOR *M. F. Zeller.*

O Congresso adopta as conclusões propostas pela IV secção na sessão de 23 (11) de agosto de 1892.

1) Sob o ponto de vista da classificação das mercadorias, as administrações deveriam concentrar os seus esforços no sentido de estabelecer a uniformidade de forma das tarifas communs.

2) Para as tarifas internacionaes propriamente ditos, o systema das taxas unitarias eguaes, com um augmento eventual das distancias effectivas por supplementos de kilometros para os pequenos percursos, parece merecer a preferencia, visto que este systema, pela sua simplicidade e pela sua independencia, relativamente maior, das mudancas das tarifas locais, parece mais conforme ás exigencias d'uma tarificação internacional.

3) As condições de repartição das taxas, estreitamente ligadas aos principios do estabelecimento das tarifas, deveriam ser fixadas antes de postas em vigor as tarifas, supprimindo, quanto possivel, as partes neutras.

QUESTÃO XXIX

Movimento de passageiros

Resultado dos meios empregados para desenvolver o movimento de passageiros.

RELATOR *M. Heusler.*

Depois de discutidas as conclusões propostas pelas duas secções reunidas na assembleia da manhã de 25 (13) d'agosto de 1892, o Congresso adopta as seguintes resoluções:

Para a reforma das tarifas de passageiros é impossivel estabelecer regras absolutas, applicaveis a todos os paizes. O systema que até hoje tem sido seguido quasi por toda a parte, e que consiste seguindo de par os melhoramentos no serviço dos comboios e do material circulante, em conceder reduções á medida que a necessidade o aconselhe, deu bons resultados, não havendo razão para nos afastarmos d'esse proposito.

São especialmente as tarifas reduzidas sobre distancia pequenas, debaixo da forma de bilhetes de ida e volta, o que parece desenvolver mais a circulação e corresponder melhor ás necessidades do publico e dos caminhos de ferro.

QUESTÃO XXX

Mercadorias de pequena velocidade

Resultados comparados da tarifa segundo a capacidade de wagons com a tarifa por natureza de mercadorias, nos diversos paizes.

RELATOR *M. C. Trigo*

Depois da leitura do relatório das duas secções reunidas, o Congresso adopta a seguinte conclusão d'este relatório:

O relator, *M. Trigo*, dá conhecimento das informações que obteve das diversas Administrações sobre os dados relativos á questão; faz constar que essas informações não bastam para a apreciação dos resultados comparados da tarifa, segundo a capacidade do wagon com a tarifa por natureza de mercadorias nos diversos paizes e propõe que a questão seja mantida na ordem do dia da proxima sessão do Congresso.

As secções adoptam esta proposta.

QUESTÃO XXXI

Caixas de soccorros e de aposentações

Exame das respostas ao questionario proposto conforme as resoluções do Congresso.

RELATOR *M. G. de Laveleye.*

Resulta da discussão que é considerado como obrigação moral para as administrações dos caminhos de ferro assegurar, quanto possivel, o futuro dos empregados antigos e depois d'elles o das suas familias.

Podemos chegar a este conseguimento por diversos modos quer, e é actualmente o modo mais geralmente seguido, por meio das caixas de soccorros ou de aposentações, nas quaes se accumula o capital destinado a satisfazer os compromissos da caixa; quer

recorrendo a combinações de seguros, nas quaes intervenham instituições estranhas aos caminhos de ferro, recebendo as quotas dos empregados e das administrações em contas individuaes; podendo ainda o producto d'este deposito ser augmentado, em caso de insufficiencia, pela liberdade do caminho de ferro por diferentes formas; quer, finalmente, por outros processos.

Estas ultimas tendencias, confirmadas por factos recentes, segundo parece, são acolhidas com agrado, e podem ser submettidas a estudos futuros.

Emfim, a secção emite o voto de que as diversas administrações riunam até o proximo Congresso os elementos estatísticos relativos ao movimento do pessoal (entrada, saída, mortalidade) nos diferentes paizes.

O Congresso adopta plenamente estas conclusões.

QUESTÃO XXXII

Estabelecimentos annexos

Construcção e exploração, pelas Administrações de caminhos de ferro, dos estabelecimentos annexos (hotéis, buffetes, etc.).

RELATOR *M. W. Towle.*

O Congresso tomou conhecimento com muito interesse das informações colligidas na exposição de Mr. Towle.

QUESTÃO XXXIII

Informações technicas da 4.ª secção, 1.ª cathegoria

Preço por que sahe a unidade kilometrica (passageiros e mercadorias).

RELATOR *M. Amiot.*

O Congresso examinou com interesse as informações fornecidas pelas Administrações, que responderam ao formulario.

QUESTÃO XXXIV

Largura de via dos caminhos de ferro economicos

Letra A: — Qual é a largura de via mais conveniente para os caminhos de ferro economicos, nos diferentes casos (1,44, 1,00, 0,75 ou 0,60)? quaes são as circumstancias que devem fazer preferir uma largura determinada?

RELATOR *M. Radice.*

Levanta-se discussão acerca da Letra A. Alguns membros de secção declararam-se contrarios á bitola de 0,60 por não permitir, segundo pensam, dotar o material de transporte com todo o conforto desejavel para os passageiros e por tornar obrigatória a redução da velocidade dos comboios.

Em contraposição citam casos, em que a velocidade de 50 a 60 kil. por hora é praticamente applicada ás vias da bitola de 1,00, o que não é possivel conseguir com bitolas mais reduzidas.

Outros membros, pelo contrario, são de opinião, que a velocidade, na maioria dos casos, não é factor muito importante, e affirmam que, quando, em certos paizes, a bitola de 1,00 é applicada em longos trajectos, a via deixa de pertencer á classe das linhas secundarias e é disposta, conservada e explorada quasi como o são as grandes linhas.

Para as linhas pouco extensas as bitolas reduzidas satisfazem plenamente.

Finalmente manifesta-se a opinião de que a largura da via não é sómente funcção da velocidade, mas tambem das despezas de primeiro estabelecimento e de conservação e que, de resto, não devemos de perder de vista a natureza e a importancia do trafego, que temos a servir.

A este proposito é feita a observação de que as pequenas bitolas de via são susceptíveis de satisfazer capacidade de trafego muito consideravel.

O Congresso está de accordo em admittir as conclusões seguintes:

Convem, para favorecer o desenvolvimento dos caminhos de ferro economicos, deixar a maxima liberdade na escolha de largura de via.

Qualquer bitola pôde convir conforme as circumstancias locais; é questão a resolver para cada caso particular, tomadas em consideração as condições especiaes dos paizes a servir, a natureza e a importancia do trafego respectivo, que podem justificar o maior ou menor dispendio de conservação.

Convem egualmente adoptar typos determinados, que tenham já a sancção da pratica.

Os 4 typos industriaes de 1,44, 1,00, 0,75, 0,60 são os unicos que deveriam ser recommendados.

Linhas portuguezas

Inspeção de construcções. — Realisou-se uma inspecção á 2.^a via do ramal de Braço de Prata, por uma comissão do governo, e outra também official á 2.^a via da linha do Leste, entre as estações de Valle de Figueira e Torres Novas.

A comissão compoz-se dos srs. engenheiros Bento Fortunato d'Almeida d'Eça, Tavares Trigueiros e Folque, sendo acompanhada, na inspecção, ao ramal de Braço de Prata, por parte da fiscalisação do governo, pelos srs. engenheiro Silveira e conductor Lino de Carvalho; e por parte da Companhia Real pelos srs. engenheiro Xavier Cordeiro, e o chefe de secção Miranda.

Beira Baixa. — Também já foram approvadas pela comissão de engenheiros, que as examinou, todas as obras da parte Covilhã-Guarda. A abertura á exploração está, portanto, para muito breve.

Linhas hespanholas

Puente Genil a Linares. — Abriu no dia 22 esta linha, pertencente aos Andaluces e entroncando em Espeluy com a de Mauranares a Cordoba da companhia de M. Z. A. e entre Aguilar e Puente Genil com a sua rede.

As estações e suas distancias kilometricas são como seguem, desde Puente Genil (empalme).

Campo-Real, (estação) 1 — Zapateros, 13 — Lucena, 22 — Cabra, 33 — Doña Mencía, 46 — Luque-Baena, 56 — Alcaudete, 72 — Vado-Jaen, 84 — Martos, 97 — Torredonjimeno, 105 — Torredelcampo, 109 — Jaen, 122 — Villargordo, 140 — Menjibar, 148 — Espeluy, 154 — Bailén, 161 — Linares, 176.

Manresa a Berga. — A companhia do Norte estabeleceu serviço combinado com esta linha economica, para mercadorias por pequena velocidade.

As suas distancias kilometricas desde Manresa (Norte) são : Manresa (Rio), 1 — Manresa (Alta), 4 — Sampedor, 10 — Sallent, 19 — Balsareny, 24 — Navás, 29 — Puigreig, 38 — Gironella, 46 — Olvan, 50.

Companhia Inglesa. — O nosso collega andaluz *El Defensor de Granada* ouviu dizer que o Banco de Paris, proprietário dos caminhos de ferro Andaluces, trata de alienar todas as suas linhas, vendendo-as a uma importante sociedade inglesa que adquirirá também a nova linha de Bobadilla a Algeciras.

Já aqui demos esta noticia, referindo-nos a outras linhas da mesma provincia.

Valladolid a Arisa. — Começaram com grande actividade em S. Sebastião de Gormaz os trabalhos para a construcção do caminho de ferro de Valladolid a Arisa.

Turis a Madrid. — Consta que por todo o proximo mez de maio principiam as obras do caminho de ferro de Turis a Madrid na secção d'esta capital a Colmenar de Oreja.

Calasparra a Almería. — Assegura-se que muito breve se dará começo á construcção da linha ferrea que, partindo de Calasparra e passando por Lorca, termina em Almería, concessão que foi feita em tempo a favor do sr. marquez de Loring.

Linha aerea. — Diz *El Agente Ferroviario* que em S. Sebastian se projecta construir um tramway aereo que, partindo das minas que em Navarra possui a companhia Franco-Espanola terminará em Irun, atravessando algumas povoações da provincia de Guipuzcoa.

Linhas estrangeiras

FRANÇA

A Companhia do Norte, diz-se, vae fazer ensaios de trens electricos entre Charleroi e Paris e vice-versa. Um comboio composto de quatro carruagens e dois fourgons rebocado por uma machina movida pela electricidade fará a viagem de Charleroi a Paris em duas horas e cincoenta minutos, de Bruxellas a Paris em tres horas e vinte minutos.

A companhia mandou já proceder á renovação completa das vias; os rails actuaes serão substituidos por outros de dezenove metros.

A nova linha póde estar aberta á exploração em dois mezes.

INGLATERRA

Um singular concurso teve lugar em Inglaterra; trata-se d'um desafio entre os engenheiros das companhias de caminhos de ferro, para a construcção rapida d'uma locomotiva para comboios de grande velocidade.

A companhia do Great Eastern ficou victoriosa n'esta experiencia.

Em dez horas procedeu á montagem completa d'uma locomotiva de 67 toneladas, a qual ao terminar este praso, se achava collocada nos carris, accesa e prompta para o serviço.

A velocidade e a força d'esta locomotiva são muito notaveis, segundo se diz.

Foi esta machina que inaugurou no dia 1 de novembro o novo serviço directo de Londres e Harwich a York e vice-versa, em communicação com os vapores d'esta companhia que circulam entre Harwich, Autuerpia, e Rotterdam.

O novo serviço dá a communicação immediata a York para todas as cidades importantes do norte da Inglaterra e Escossia.

O comboio rapido e de luxo parte de Harwich para York ás 7 horas e 28 minutos da manhã, sendo composto de carruagens salões e restaurant com todos os accessorios os mais modernos e completos. Todas as carruagens communicam entre si. Este mesmo comboio, á volta, sae de York ás 4 horas e 5 da tarde para Harwich.

ESTADOS UNIDOS

A estação do caminho de ferro principal, nos tetrenos da exposição de Chicago, onde desembarcarão todos os passageiros dos trens de excursão, será uma bella estrutura que custará 225.000 dolares e accomodará 25.000 pessoas d'uma vez.

Calcula-se que as trinta e cinco linhas ferreas que entram em Chicago gastarão 110.000.000, dol. no augmento e melhoramento de seu serviço e facilidades para o transporte de passageiros e mercadorias.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Assembléa geral do 1.^o de outubro de 1892

RELATORIO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PARTE SEGUNDA

(Continuado do n.^o anterior)

Tendo-se dado porém as vacaturas de presidente e vice-presidente da Comissão nomeada por decreto de 21 de abril, os corpos gerentes novamente se dirigiram ao governo apresentando ao sr. presidente do Conselho de Ministros o seguinte memorandum:

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr.—Em harmonia com que o hontem tivemos a honra de expôr a V. Ex.^a, como representantes da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, e para fazer desaparecer, tanto quanto possível, a effectiva dualidade que se dá na gerencia da mesma Companhia, depois da publicação do decreto de 21 de abril ultimo, cujo pensamento os abaixo assignados não querem contrariar n'este momento, em vista das circumstancias, e sem embargo das penhoras nos bens da mesma Companhia continuarem, não se tendo realisado as aspirações dos corpos gerentes estatuarios, que pretendiam uma moratoria para poderem chegar a accordo com os credores de toda a ordem, os abaixo assignados teem a honra de submeter á consideração de V. Ex.^a os seguintes alvitres:

1.^o

Que não sejam providas as vacaturas dos dois requerentes do governo na comissão nomeada pelo decreto de 21 d'abril ultimo, continuando a gerencia da mesma comissão com os demais membros nomeados, que constituíam a comissão delegada do Conselho d'Administração da mesma Companhia, devendo a comissão, n'estes termos, administrar a empresa de conta da Companhia e d'accordo com o Conselho d'Administração—o que hoje se não dá, podendo do facto resultar prejuizos insanaveis não só para a nossa Companhia, mas até para o Estado.

2.^o

Que se, porém, o governo entender que não póde deixar de prover as duas vacaturas, se declare por qualquer forma autentica que a administração pela comissão será feita d'accordo com o Conselho d'Administração, nos termos acima expostos, tanto mais que, por parte do sr. conselheiro Barros Gomes, tinha sido declarado, logo ao constituir-se a mesma comissão, que consultaria o Conselho em todos os pontos graves da gerencia, e só em dois

foi o Conselho consultado, apesar do grande numero de assumptos importantissimos que a gerencia tem de resolver.

3.º

Que a assembléa geral, tendo modificado os estatutos no sentido de dar representação na administração aos credores, e tornando logo essa representação effectiva aos portadores d'obrigações—e havendo a mesma assembléa auctorizado dois dos seus membros a acceitarem quaesquer modificações reclamadas pelo Governo, contanto que o pensamento fundamental d'essas modificações não fosse alterado;—o governo poderia exigir para a approvação das mencionadas modificações estatutarias:

- 1.º—que no Conselho d'Administração houvesse mais dois membros representando o governo como credor enquanto o fosse;
- 2.º—que o artigo 23.º dos estatutos fosse modificado de fórma que houvesse sempre uma commissão delegada nos termos da ultima resolução do Conselho d'Administração, sobre esse ponto, sendo presidente d'essa commissão um dos administradores nomeados pelo Governo e por elle indicado.

Com estas linhas geraes, que os abaixo assignados desenvolverão e explicarão, se ellas forem approvadas em principio, cessará a necessidade da existencia da commissão especial nomeada por decreto de 21 de abril de 1892, visto como o Governo se encontrará de facto representado na Administração da Companhia, como já o estava na parte fiscal pelo seu commissario regio, o sr. conselheiro Antonio de Serpa Pimentel, que aliás não tem logar hoje na commissão administrativa da empresa, de conta da Companhia, actualmente existente.

Lisboa, na séde da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, em 3 de junho de 1892.

(Assignados): Conde de Magalhães.—Conde de S. Januario.—Antonio Maria Pereira Carrilho.

Este memorandum não tem até hoje resolução em harmonia com o pedido; no entanto é preciso registrar, que o governo proveu no logar de presidente da commissão administrativa, como seu representante, o sr. Conde de Magalhães, membro d'este conselho e que era o presidente do nossa commissão delegada.

Os corpos gerentes, como rapidamente acaba de ser exposto, buscaram pois, salvaguardando os interesses e direitos incontestaveis dos accionistas, evitar um conflicto aberto com o governo, sempre desagradavel, mas que nas circumstancias actuaes poderia ser fatal para a Companhia.

A assembléa geral julgará se o procedimento dos corpos gerentes da Companhia foi correcto e appropriado ás circumstancias.

A administração de facto da Companhia e de conta d'ella, acha-se nas mãos da commissão instituida por decreto de 21 de abril; no entanto o vosso conselho d'administração tinha logo nos primeiros dias da sua gerencia encarregado commissões especiaes de estudar os diversos contractos pendentes, e chegou a tomar a resolução sobre o relativo aos caminhos de ferro meridionaes, representando ao Governo no sentido de expôr as duvidas que o conselho tinha sobre a validade do contracto submettido á sua approvação. Até hoje não consta que o Governo tenha tomado qualquer resolução sobre o ponto.

E igualmente até hoje ainda não obteve a nossa Companhia approvação á reforma dos estatutos votada pela ultima assembléa, e que seria modificada, se o memorandum de 3 de junho tivesse tido acolhimento nas regiões superiores.

No entanto, o Conselho vae expôr em traços largos a situação dos diversos contractos ferro viarios, chamando a attenção da assembléa para o documento n.º 24 que contém o extracto da sessão d'este conselho de 10 de maio ultimo.

Os contractos para a execução e exploração da linha de Valencia d'Alcantara por Caceres a Madrid não produziram as vantagens que d'ellas esperavam os seus auctores, e infelizmente os prejuizos para a Companhia, até esta data, são de tal modo consideraveis, que ninguem duvida hoje de que sem os encargos que d'aquelles factos nos advieram, outra seria a situação da Companhia, podendo com proficuos resultados ter-se dedicado unicamente á exploração da sua rede portugueza, que com as novas linhas construidas ultimamente, e em via de conclusão, forma um conjunto de consideravel valor na Peninsula.

O primitivo contracto para a exploração da linha de Caceres deu-nos, além d'outras despesas não computadas e dos inconvenientes que já foram notados, um prejuizo conhecido de réis 54:525.704, sómente para uma parte do anno de 1881, porque no resto d'esse anno, em virtude das clausulas do contracto de 14 de novembro de 1880, os prejuizos da Companhia foram de réis 87:950.891.

Assim em 1881 a perda foi de 142:476.598 réis e cresceu no immediato até 282:687.615 réis, havendo uma pequena diminuição nos annos subsequentes.

Pelo contracto de 22 de outubro de 1885 modificaram-se as condições anteriores, não se colhendo, porém, melhores resultados para a nossa Companhia.

Em 1890 a interrupção do trafico de mercadorias na fronteira durante bastante tempo, por motivo da cholera, e a paralysação do serviço de passageiros que d'alli igualmente proveiu, elevaram o encargo d'esse anno a 470:926.420 réis.

A importancia levada á conta: *Encargos de Caceres* desde 1881 até 31 de dezembro de 1890, attinge a somma de réis 2.973:478.391 ou 16.547:102,17 francos.

Se juntarmos a esse desembolso os juros que foram levados á conta de exploração em todos os annos, teremos, segundo informações da nossa direcção geral, que o encargo total proveniente dos contractos de Caceres era, em 31 de dezembro de 1890, de 3.825:432.315 réis ou 21.252.351,75 francos.

O juro e a amortisação d'essa avultada somma, durante o prazo das nossas concessões, representa o dispendio annual de réis 193:554.560 ou 1.075.303,11 francos.

Esta situação preocupava ha muito tempo os Conselhos de Administração, e para a melhorar quanto possivel foi auxiliada em junho de 1888 a formação de uma Companhia Hespanhola que tinha por fim executar a linha de Placencia a Astorga, aproveitando-se a subvenção concedida pelo governo hespanhol e os donativos dos povos em cedencia de terrenos, collocação de obrigações ao par, e entrega de fundos.

As 64:000 obrigações de 4 0/0, collocadas em França pela Companhia do Oeste, gosam da nossa garantia durante o periodo de 10 annos, a contar da abertura da linha á exploração, e para fazer face á garantia, recebemos 5.230.000 francos do producto d'essa emissão, somma destinada a prefazer o complemento que faltasse dos productos da exploração para integral pagamento do juro e amortisação das obrigações garantidas.

Na liquidação final d'essa conta a companhia receberia 1.500.000 francos pelos serviços que prestára á Companhia de Oeste, quer a sua garantia se tivesse tornado effectiva, quer não. A Companhia portugueza recebia além d'aquella quantia, como supplemento de caução, um bond de 36:000 obrigações de 2.ª hypotheca sobre a linha d'Astorga.

Como se viu, o prejuizo da linha de Caceres attingiu em 1890 a quantia de 470:926.420 réis, e um estudo minucioso da nossa situação levou o Conselho de então a considerar de grande vantagem para a Companhia o abandono da exploração das suas linhas de Hespanha, mediante um sacrificio temporario e determinado.

Com effeito as receitas do trafego não cresciam, como se esperava, apesar da linha de Caceres ligar o porto da Peninsula no Oceano a Madrid, e nós explorarmos sem competencia o valle do Tejo. As despesas de exploração augmentavam por outro lado, por motivo de exigencias do Governo hespanhol.

Tal é a origem e o motivo do contracto que a Companhia Real celebrou com a do Grande Central hespanhol, o qual nos permitia, mediante o pagamento annual de 1 milhão de pesetas, e em 10 annos, ficar completamente desembaraçados da exploração das linhas hespanholas e da responsabilidade da conclusão da linha de Astorga. Conseguir-se-hia além d'isto a construção de uma nova linha internacional de Madrid á fronteira franceza, mais curta e em melhores condições que a actual por Avila e Medina.

Por qualquer lado que se encare este contracto elle era favoravel aos interesses da Companhia, porque reduzia e limitava os nossos encargos, estabelecendo-se ao mesmo tempo uma nova via internacional de Lisboa para França, do que resultaria necessariamente augmento de trafego de transito pelo porto de Lisboa, com vantagem da Companhia e do paiz.

Em vista das circumstancias que se deram, que impediram a realisação d'estes propositos, e ainda com o pretexto de diminuir e restringir quanto possivel os encargos resultantes dos contractos de Caceres e de Oeste, foram entabuladas negociações com a Companhia do Norte de Hespanha, para a cedencia a esta Companhia da exploração das linhas de Caceres e de Astorga, mediante o pagamento annual, por parte da nossa Companhia, de pesetas 960:000, ou do capital de 18 milhões de pesetas em dinheiro, ou em titulos que correspondessem áquelle producto.

Os contractos que resultaram d'essas negociações foram auctorizados, em principio, na assembléa de 26 de junho de 1891, e estão dependentes de ratificação, como consta do relatorio apresentado á assembléa geral extraordinaria de 7 de janeiro ultimo e da acta e resoluções da mesma assembléa.

Posteriormente occorrem os factos que não permitiram que a companhia desse execução a esses contractos, e tendo a Sociedade de Caceres, assim como a de Oeste, notificado a nossa Companhia para cumprir os mesmos contractos, em prazos fixados pelas mencionadas Companhias, como reconhecemos ser seu direito, respondemos que se dava o impedimento judicial e administrativo previsto nos contractos que os annullava, por isso que se tinham effectuado penhoras sobre os rendimentos da Companhia, que se achava administrada por uma commissão nomeada pelo Governo, e d'esta resolução foi dado conhecimento ao Norte de Hespanha.

Como sabeis, não permitem os nossos recursos actuaes satisfazer a todos os encargos proprios das linhas portuguezas, e por

sso fomos forçados a suspender igualmente o pagamento das obrigações de Cáceres e de Oeste de Hespanha, julgando que a solução dos negócios de Hespanha dependiam em absoluto da reorganização da nossa Companhia, de que esta assembléa tem de se occupar.

Em virtude do contracto com o Grande Central em data de 23 de agosto de 1891, a exploração de Cáceres faz-se de nossa conta, ficando os excedentes das receitas da exploração, depois de deduzidas as despesas, em poder da Sociedade de Cáceres para se lhes dar o destino que resultar do accordo a fazer com essa Sociedade, e pelo que respeita ao Oeste de Hespanha, a construção da linha continúa quasi com os recursos proprios, visto que a nossa Companhia quasi não pôde distrahir legalmente verba importante para isso.

O documento n.º 31 mostra igualmente o estado de outros assumptos de maximo interesse para a Companhia, conforme a declaração feita pelo sr. Conde de Magalhães, digno presidente da commissão administrativa, na sessão d'este conselho de 3 de agosto.

(Continúa).

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Compra de artigos para estofos

Propostas até á uma hora da tarde de 6 do mez de fevereiro, para o fornecimento de tecidos de lã, d'algodão, de linho, de crina, velludo, alcatifas, passemaneria, etc.

As condições e amostras estão patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação do caes dos Soldados, das 10 horas da manhã ás 5 da tarde.

Lisboa, 14 de janeiro de 1893.

Compra de arames diversos

Propostas até a uma hora da tarde de 9 de fevereiro, para o fornecimento de arame de ferro, de aço, de cobre e de latão.

As condições estão patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação do caes dos Soldados, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 20 de janeiro de 1893.

Compra de ferro

Propostas até a uma hora da tarde de 17 de fevereiro, para o fornecimento de ferro em barras e em chapa.

As condições para este fornecimento estão patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação do caes dos Soldados, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 27 de janeiro de 1893.

Arrendamentos de terrenos

Propostas até 15 de fevereiro á 1 hora da tarde

1.º Para o arrendamento d'um terreno situado á direita e á esquerda da via ao kilometro 45,223 da linha d'oeste junto á estação da Malveira medindo 3.336,00m². O arrendamento começará em 1 de março de 1893. Havendo no dito terreno dois poços d'agua, o arrendatario permittirá que o pessoal da Companhia se utilize d'elles.

2.º Para o arrendamento d'um terreno murado, situado á direita e á esquerda da via, kilometro 64,400 da linha d'oeste, junto á estação de Torres Vedras, medindo 12,638,0m². O arrendamento começará em 1 de março de 1893. Havendo n'elle um poço d'agua, fica a livre serventia d'este para a mesma companhia, inclusive a de quaesquer obras que tenham de ser feitas para a elevação d'agua á estação de Torres Vedras.

3.º Para o arrendamento d'um terreno situado á direita da via ao kilometro 5,300, junto á azinhaga do Ferro, da linha de cintura, medindo 5,200m².

Os terrenos supra serão destinados á cultura ou a fins semelhantes. Quaesquer construção provisoria que n'elles se faça com applicação ao deposito de materiaes ou instrumentos de lavoura, o arrendatario será obrigado a retirar-a acabado o praso d'arrendamento sem ter direito a indemnisação alguma.

Lisboa, 28 de janeiro de 1893.

Compra de carvão

Propostas até 28 de fevereiro proximo futuro, á 1 hora da tarde, para o fornecimento de 40:000 toneladas de carvão de pedra.

O caderno de encargos respectivo está patente na repartição de contabilidade dos armazens.

As propostas em carta fechada e lacrada com a designação no sobrescripto de—*Proposta para o fornecimento de carvão*—deverão ser dirigidas ao engenheiro chefe dos armazens na repartição

de contabilidade, em Santa Apollonia, até ás 12 horas do dia do referido dia 28 de feaereiro proximo futuro.

Deposito provisorio réis 200.000.

Lisboa, 18 de janeiro de 1893.

Compra de azeite

Propostas até o dia 15 de fevereiro, ás 12 horas do dia, para o fornecimento de 120 toneladas de azeite de oliveira em 4 lotes de 30 toneladas cada um.

O caderno de encargos respectivo está patente na repartição de contabilidade dos armazens.

As propostas em carta fechada e lacrada com a designação no sobrescripto de—*Proposta para o fornecimento d'azeite d'oliveira*—deverão ser dirigidas ao engenheiro chefe dos armazens, na repartição de contabilidade, em Santa Apollonia.

Deposito provisorio réis 100.000.

Lisboa, 25 de janeiro de 1893.

Mercado de metaes

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

Cotações, semanaes para Portugal e Hespanha em 20 de janeiro

Zinco	PREÇOS			
Caes Londres.....	18	-	-	18 2 6
Chapas de zinco				
F. o. b. Antwerp.....	21	-	-	21 10 -
Chapas de cobre				
F. o. b. Liverpool ou Londres.....	59	-	-	- - -
Arame de cobre				
F. o. b. Liverpool ou Londres.....	-	-	6 1/2	- - -
Ferro				
Chapas, North Country.....	6	-	-	6 5 -
" Staffordshire.....	7	-	-	7 5 -
" Belgian n.º 2.....	5	-	-	- - -
" " 3.....	5 15	-	-	- - -
Barras, North Country.....	6 5	-	-	6 10 -
" Staffordshire.....	6	-	-	6 5 -
" Belgian n.º 2.....	4 14	-	-	- - -
" " 3.....	5	-	-	- - -
Barras T. North Country.....	7	-	-	7 10 -
" " Staffordshire.....	7	-	-	7 7 6
" " Belgian n.º 2.....	5 17	-	-	- - -
" " " 3.....	6 5	-	-	- - -
Angulos, North Country.....	6	-	-	6 5 -
" Staffordshire.....	6 5	-	-	6 10 -
" Belgian n.º 2.....	5 2 6	-	-	- - -
" " 3.....	5 10	-	-	- - -
Para arcos, M. M. & C. ^a	6	-	-	6 5 -
" " W. I. W.....	6 7 6	-	-	- - -
Folha de Flandres				
B. I. Coke.....	-	13 6	-	- 14 -
C. A. Charcoal.....	-	16 6	-	- 17 -
Chapas de ferro galvanizado ondulado				
20 G..... f. o. b. Liverpool	11 15	-	-	11 - -
22 e 24 G..... " "	11 5	-	-	11 15 -
(5/- to 17/6 por ton. extra f. o. b. Londres)				
Chapas de latão				
F. o. b. Londres ou Liverpool.....	-	-	6 1/2	- - 6 3/4
Arame de latão				
F. o. b. Londres ou Liverpool.....	-	-	5 1/2	- - -
Tubos de chumbo				
F. o. b. Londres.....	12	-	-	12 5 -
Chapas de chumbo				
F. o. b. Londres.....	11 10	-	-	11 15 -
Estanho em lingotes				
F. o. b. Londres e Liverpool.....	96 10	-	-	97 - -
Estanho em barras				
F. o. b. Londres e Liverpool.....	97 10	-	-	98 - -
Cobre ordinario.....	47 5	-	-	47 15 -
Cobre escolhido.....	48 5	-	-	48 15 -
Prata.....			38 1/2	
Manganez se				
(Por unidade de metal mang).....	-	1	-	- 1 3
Carvão de New-Castle				
Steam Coal grosso.....	-	8 6	-	- 10 -
Gaz e forjas.....	-	7	-	- 9 -
Coke para fundição.....	-	15	-	- 17 -

Preços da casa Harrington & C.^a de Liverpool

Em 18 de fevereiro

Prata..... 38 3/4

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. — Propr. Victor Sasseti.

LISBOA Hotel Durand — Rua das Flores, 71 — 1.^{er} 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 1.200 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 familias — Diaria 1.200 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. — 1.000 à 2.500 par jour.

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

LISBOA Hotel Avenida — Maison de 1.^{er} ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures. — Avenida, 55 — Propr. João da Matta, 1.^{er} 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 1.700 réis em diante.

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 1.000 a 2.000 réis por pessoa.

LISBOA Meubles d'art et antiquités ameublements de style — Largo de S. Carlos, 30 e 32 — Propr. 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. Amelia. 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 salas por preços modicos.

CINTRA Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1.700 a 2.000. — 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 Alliança. — Rua do Olival, 51. Bom tratamento e aceio; preços: 1.000 a 1.500 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 1.200 réis cada pessoa. Prop. Antonio Pereira da Silva.

LUSO-BUSSACO Hotel Serra. — Magnificos quartos, boa meza, lindas vistas e jardim. Preços 900 e 1.000 conforme os quartos. Prop. Manuel G. Serra.

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

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

PORTO Hotel de Francfort — O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.^{er} 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, 1.200 a 1.000 réis. — Table d'hôte bien servie, vin à discrétion.

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). Serviço de 1.^{er} ordem, preços moderados Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopez Munhós.

PORTO Grande Hotel Portuense. — Batalha, 122. Serviço de 1.^{er} ordem. Proximo ao correio, theatros etc. Desde 1.200 por dia incluindo vinhos. Prop. Pedro Vasques.

PORTO Grande Hotel America Central. — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos, caixa do correio etc. Aceio e bom serviço. Preços de 1.000 a 1.400 réis diarios.

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

COVILHÃ Hotel Central do Castella. — Largo do Pelourinho. — Bom serviço de mesa — quartos confortaveis desde 1.000 réis por dia.

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

VIGO Hotel Continental — Magnifica situação em face da ria, proximo de theatros, casinos, passeios, banhos etc. Preços 1.200 a 1.600 por dia. Prop. João José de Souza.

VILLA VIÇOSA Hotel Villa Viçosa. — Rua de Santa Luzia. Acaba de abrir n'um dos mais bonitos sitios da villa. Commodidades, 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. Trenos 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\$000 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.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES

RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
Recommandées

Lisboa.—Amancio José Alves—rua dos Bacalhoeiros.
Lisboa.—Edwards Brothers—rua dos Fanqueiros, 30.
Lisboa.—Rodolfo Reck—rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—vinhos, fructas, e outras commissões,—rua do Jardim do Regedor, 35.
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 Laverre—rua de S. Francisco.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—casa de commissões.
Londres.—Fernando Demolder—21 Gt. St. Helens.
Liverpool.—Edwards Brothers—Alexandra Buildings.
Manchester.—Edwards Brothers—Jack-on Row, 14.
Hambourg.—Augusto Blumenthal

Typographia do Commercio de Portugal—35, Rua Ivens, 41.
 Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO.

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

ENCERADOS E LONAS IMPERMEAVEIS

DE

EM. VAN CAMPENHOUT succ. de H. Paysant

Escriptorio: Rue Brechaud, 57, Bruxellas

Manufactura em LACKEN

Encerados de caminhos de ferro para wagons, wagonets, aventaes, cortinas, reposteiros, etc. Encerados para esquadras de salvamento e material de incendios. Lonas impermeaveis para navios e coberturas. Encerados pardos (crus), verdes e escuros para cobrir cimentos, cal, phosphatos, farinha, cereaes, ferragens, etc.

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, Allemanha, Belgica e todas as principaes praças estrangeiras.

Agentes do Banco de Guimarães
 Correspondentes do Banco Commercio
 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

SOCIÉTÉ ANONYME FRANCO-BELGE

POUR LA FABRICATION DE

L'ACCUMULATEUR TUDOR

A PLAQUES INUSABLES

COMPANHIA DE ELECTRICIDADE

Accumuladores para estações centraes e installações particulares; mais de 1:400 baterias installadas no continente; acumuladores 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 acumuladores durante um periodo variavel até 10 annos, mediante uma retribuição annual 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**

Sementes de horta, jardim, pastos para gados, etc.

Casa Frederico Daupias

35, 1.º Rua Nova do Carmo, 35, 1.º

Esta casa, que conserva um deposito permanente e completo de todas as variedades de sementes das melhores proveniências estrangeiras, e que melhor se adaptam ao nosso clima, bem reconhecido por experiência própria, e bem comprovado pelo favor sempre crescente do publico, recommenda-se aos amadores, proprietarios e lavradores pela certeza que offerece de encontrarem todo o anno sementes novas, garantidas, de confiança absoluta e sem competencia.

Repolho d'Hollanda. — De pé alto e de pé curto, semente nova, e de 1.ª qualidade. Venda a miudo e por grosso.

Ervilhas. — Nova chegada das especies mais apuradas e productivas INGLEZAS, AMERICANAS e HOLLANDEZAS. Semeiam-se na presente occasião.

Feijões. — Chegou uma immensa variedade das melhores e mais bonitas especies, de todas as cores e qualidades; umas para comer em verde, de vagens muito finas sem fio nem pergaminho, outras de debulhar, de diferentes especies as mais superiores: Os CARRAPATOS e de DEBULHAR, em variedades de trepar e anãs. Já se podem principiar a semear d'esta epoca em diante.

SEMENTES DE FLORES

Ha n'esta casa sementes das mais lindas variedades de flores para serem semeadas na presente estação, proprias

para vasos, canteiros, etc. conforme o extracto, com gravuras, do

Catalogo Geral de Flores

DA

CASA FREDERICO DAUPIAS

Este livro, que se acha registado, dá a descripção de cada flor, indica as epochas de sementeira e contém desenvolvidas instrucções sobre a cultura das diferentes variedades de flores e sua applicação para canteiros, açafates, bordaduras, vasos, etc., e estará á venda em breves dias pelo preço de 150 réis, e pelo correio 160 réis.

Tojo mollar. — Deve-se semear agora este excellente pasto, que se dá em todos os terrenos. Semente nova a 600 réis o kilo.

Sementes de hortaliças. — Sementes de todas as variedades que se cultivam, CONFORME O CATALOGO, com as epochas de sementeira, que se entrega ou remette a quem o requisitar.

D'esta data em diante já se semeiam todas as hortaliças.

Ray-Grass (relva). — As melhores variedades inglezas para jardins e prados e tambem *Lawn-Grass*, mistura preparada para terrenos seccos e magros.

Pasto para gado. — Beterraba vermelha gigante e amarella, dita branca, cenoura amarella comprida, dita vermelha comprida, chicoria de folhas largas para cavallos, ervilhaca, fava cavallina, feno, lupulina, produzindo bem em todos os terrenos seccos e de qualidade mediocre, luzerna, nabo grande inglez, samfeno de 2 cortes, sarraceno (excellente forragem), trevo, etc.

Eucalyptus. — GLOBULUS e GIGANTEA, que tão bem se dão no nosso clima.

Raphia do Japão. — O mais economico e o melhor de todos os atilhos conhecidos para o uso dos jardins e hortas, vinhas, arvores, enxertos, etc. Muito superior ao junco; o unico empregado no estrangeiro.

35, 1.º — Rua Nova do Carmo — LISBOA

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

PROPRIETARIA DAS FABRICAS

DO

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 especiaes
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

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 13 de fevereiro o paquete CLYDE para:

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

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

Ha a bordo de todos estes paquetes cosinheiro e creados portugueses.

AGENTES

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

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



Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Linha da Figueira da Foz a Torres Vedras e Alfarellos

TARIFA ESPECIAL N.º 3-BIS — GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes de 3.ª classe por preços reduzidos

ENTRE

TORRES VEDRAS E FIGUEIRA DA FOZ

E

ESTAÇÕES INTERMEDIAS

Desde 15 de Fevereiro de 1893

PREÇOS DOS BILHETES

ESTAÇÕES	Figueira da Foz	Santo Aleixo	Lares	Anieira	Verride	Alfarellos	Telhada	Louical	Guia	Monte Redondo	Monte Real	Leiria	Marinha Grande	Martingança	Vallado	Cella	S. Martinho	Bouro	Caldas da Rainha	Obidos	S. Mamede	Bombarral	Outeiro	Ramalhãl
Santo Aleixo.....	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lares.....	50	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anieira.....	50	50	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verride.....	100	100	100	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alfarellos.....	150	150	150	150	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Telhada.....	100	100	100	50	100	150	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Louical.....	150	150	150	100	150	200	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Guia.....	200	200	200	150	200	250	100	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Monte Redondo.....	250	250	200	200	250	300	150	100	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Monte Real.....	300	250	250	200	300	300	200	150	100	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Leiria.....	350	350	300	300	350	400	250	200	150	150	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Marinha Grande.....	400	400	400	350	400	450	300	300	250	200	150	100	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Martingança.....	450	450	400	400	450	500	350	300	250	250	200	100	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vallado.....	550	500	500	450	550	550	450	400	350	300	200	150	100	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cella.....	550	550	550	500	550	600	450	450	400	350	300	250	150	100	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
S. Martinho.....	600	600	600	550	600	650	500	450	450	400	350	300	250	200	100	100	-	-	-	-	-	-	-	-
Bouro.....	650	500	600	600	650	700	550	500	450	400	300	250	200	150	100	50	-	-	-	-	-	-	-	-
Caldas da Rainha.....	700	650	650	600	700	750	600	550	500	450	450	350	300	250	200	150	100	50	-	-	-	-	-	-
Obidos.....	700	700	700	650	700	750	600	600	550	500	450	400	350	300	200	200	150	100	50	-	-	-	-	-
S. Mamede.....	750	750	700	700	750	800	650	600	550	550	500	450	350	350	250	200	150	150	100	50	-	-	-	-
Bombarral.....	800	750	750	750	800	850	700	650	600	550	550	450	400	350	300	250	200	150	150	100	50	-	-	-
Outeiro.....	850	850	800	800	850	900	750	700	650	600	600	500	450	450	350	300	250	250	200	150	150	100	-	-
Ramalhãl.....	900	850	850	850	900	950	800	750	700	650	650	550	500	450	400	350	300	300	250	200	150	150	50	-
Torres Vedras.....	950	900	900	850	900	950	850	800	750	700	700	600	550	500	450	400	350	300	250	250	200	150	100	50

Condições

- 1.ª — Estes bilhetes sòmente são validos para os comboios mixtos, e não para os correios ou outros que venham a estabelecer-se n'esta linha.
- 2.ª — Todo o bilhete encontrado em outra data, estação ou comboio, será nullo.
- 3.ª — Não se concede meios bilhetes, nem transporte gratuito de bagagem.
- 4.ª — Ficam em tudo mais em vigor as disposições das Tarifas Geraes, em tudo que não seja contrario ás da presente.

Lisboa 15 de Janeiro de 1893.

O Director Geral da Companhia

M. Affonso d'Espregueira.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL L. N.º 4

Serviço de passageiros pelos comboios-tramways

ESTAÇÕES E APEADEIROS

Central de Lisboa Rocio,—Campolide,
 Sete Rios (apeadeiro),—Larangeiras (apeadeiro),—Rego Jardim (apeadeiro)
 Entre-Campos (apeadeiro),—Arieiro Perna de Pau (apeadeiro),
 Chellas (apeadeiro), Marvilla (apeadeiro),
 Braço de Prata, — Cabo Ruivo (apeadeiro) — Olivaes-Sacavem

- 1.ª ZONA: de Lisboa Rocio a Rego Jardim.**
2.ª „ de Rego Jardim a Braço de Prata.
3.ª „ de Braço de Prata a Olivaes.
4.ª „ de Olivaes a Sacavem.

PREÇOS DOS BILHETES

	2.ª Classe	3.ª Classe
Por qualquer percurso n'uma só zona..	80 réis	50 réis
„ „ „ de uma zona pa- ra a immediata	90 „	60 „
Por qualquer percurso da 1.ª zona para a 3.ª ou vice-versa, ou da 2.ª para a 4.ª ou vice-versa	100 „	70 „
Por qualquer percurso da 1.ª zona para a 4.ª ou vice-versa	150 „	100 „

CONDIÇÕES

- 1.ª O numero de logares, n'estes comboios, é limitado a 300.
 2.ª Estes comboios são exclusivamente destinados a serviço de passageiros, não transportando, portanto, bagagens, cães, mercadorias, gado, carruagens, etc., etc.
 3.ª Os bilhetes serão vendidos pelos conductores-cobreadores, durante a marcha dos comboios e não terão validade senão para o comboio, dia e percurso n'elles marcado. Estes bilhetes não teem valor algum para os comboios ordinarios que não tenham o titulo de *comboios tramways*.
 4.ª Ficam em vigor todas as condições d'applicação da Tarifa Geral de Leste e Norte que não sejam contrarias ao que a presente dispõe.
 5.ª Fica pela presente substituida a edição d'esta tarifa de 20 de setembro de 1892.

Lisboa, 21 de Dezembro de 1892.

O Director Geral da Companhia
 M. Affonso d'Espregueira