

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

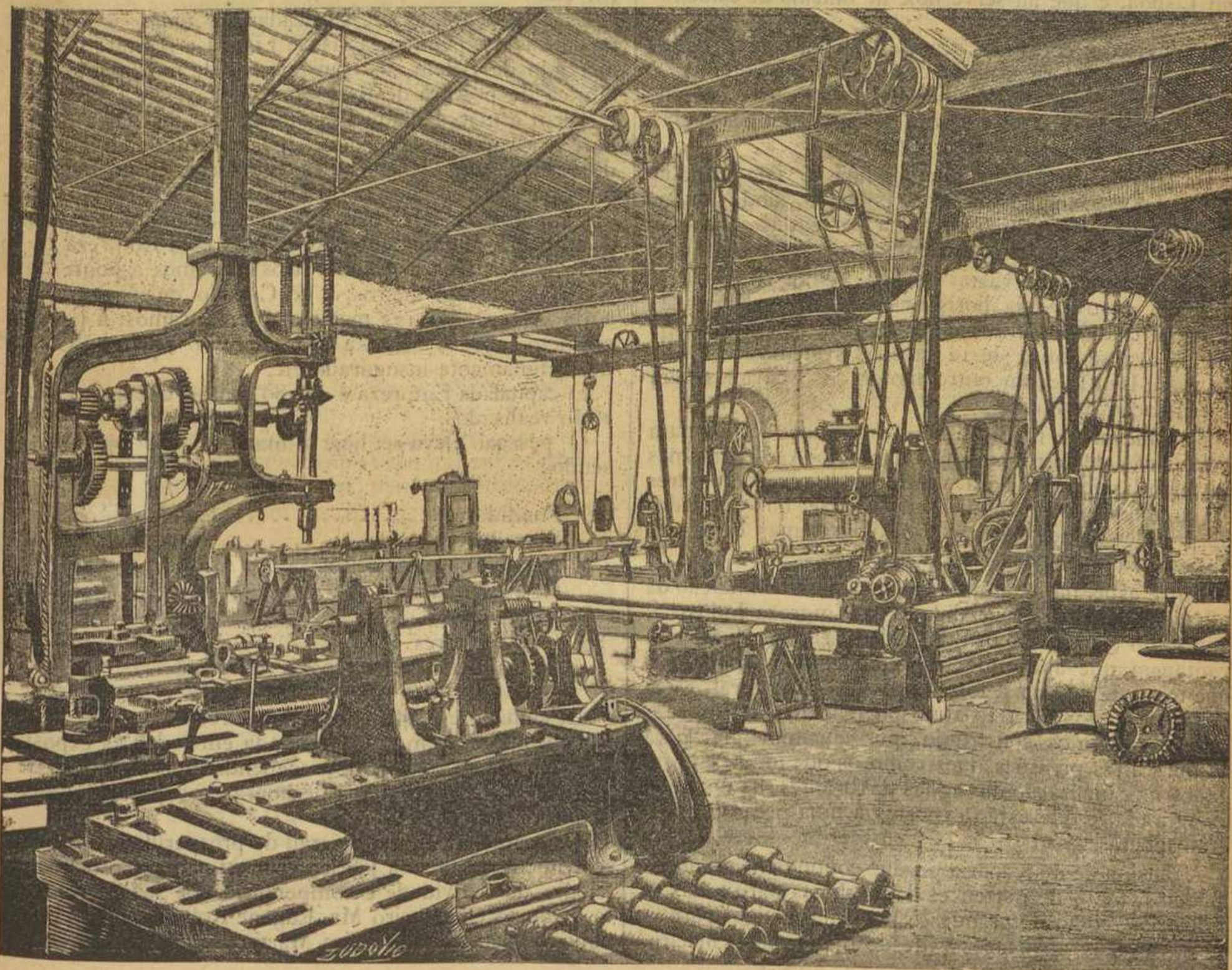
SUMMARIO

A Empresa Industrial Portuguesa (ilustrado).
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.
Parte Official. — Portarias de 28 de fevereiro, 3 e 11 de março.
Tarifas de transporte. — Ampliação da tarifa de madeiras. — Bilhetes para Sevilha.
Notas de viagem, XI De Salamanca a Barea d'Alva.
Companhia de seguros Fidelidade.
Resumo historico dos caminhos de ferro hespanhoes.
Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.
Os carros electricos.
Horario dos comboios.
A rede da França em 1892.
De Elvas para Cáceres e Madrid.
Parque vaccinogenico.

Madrid-Caceres-Portugal.
Os negocios da Companhia Real.
Boletim financeiro — de Lisboa, por J. F.
Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Horario da partida e chegada dos comboios.
Linha portuguesa. — Do Aterro a Cascaes. — Novo ascensor. — Lourenço Marques.
— Ascensores de Lisboa. — Nova linha africana. — Terrenos em Alcantara.
Linha hespanholiz. — Bilbao a Portugalete. — Turiis a Madrid. — Noguera Pallaresa.
Tramways de Madrid. — Reducção de classes. — Camfranc. — Provincia de Murcia.
Linha estrangeira. — Inglaterra. — Estados-Unidos. — Russia.
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — Relatorio do Conselho (continuação).
Avisos de serviço.
Arrematações.
Mercado de Metaes.
Agencias de transportes.
Agenda do viajante.
Anuncios.

A Empresa Industrial Portuguesa

EVIDENTEMENTE só o grande esforço, a tenacidade e a intelligencia podem fazer vingar n'um paiz uma industria que trabalha exclusivamente com materias primas estrangeiras, e chegar com ella ao apuro de concorrer vantajosamente com os productos das maiores fabricas lá de fóra. Para este resultado teem as nossas industrias luctado com duas difficuldades, de molde a fazer desanimar os capitaes e as actividades que n'ellas podiam e de-



VISTA DA OFFICINA DAS MACHINAS

viam empregar-se: o pequeno consumo, limitado ao proprio paiz, e a desprotecção do trabalho nacional, que por muitos annos constituiu habito inveterado entre nós.

E' com estes dois poderosos inimigos que a direcção da Empresa Industrial Portuguesa tem luctado valentemente ha 19 annos, e devemos felicitá-la porque d'esse combate ella vae sahindo victoriosa dia a dia, alargando o numero das suas encomendas, melhorando os seus systemas de fabricacão, introduzindo por toda a parte os seus productos

Um bom numero de pontes das nossas modernas estradas tem-lhe sido adjudicado, e essas grandes obras são o melhor testemunho — pela sua solidez, perfeito acabamento e elegancia — do grau de desenvolvimento a que chegaram as officinas de Santo Amaro

Fundada em 1874 pelo sr. João Burnay, a installação das officinas que então fôra feita no palacio do sr. marquez de Pombal, ás Janellas Verdes, foi mudada dois annos depois para as terras do sr. marquez de Sabugosa, a Santo Amaro, onde foram edificados pavilhões, escriptorios e officinas, e dada ás installações toda a largura de que uma fabrica n'este genero necessita para trabalhar e desenvolver-se.

A superficie do terreno hoje occupado pelas officinas é de 15:000 metros quadrados, estando mais de metade d'este espaço coberta de construcções.

D'estas a mais moderna é o elegante pavilhão que constituiu a installação da empresa na exposicão industrial que, em 1888 se realisou na Avenida da Liberdade em Lisboa, e que ali serve hoje de officina de caldeiraria.

À esquerda, entrando, ficam as officinas de serralheira, os grandes fornos de fundição, as forjas, etc.

Em frente d'estas officinas um largo espaço descoberto serve para a montagem das grandes peças das pontes, sua pintura e empacotamento, etc.

Da officina de machinas damos hoje a vista tomada de um dos seus angulos, mas não podendo, ainda assim, abranger mais que uma pequena parte das machinas que constituem a sua ferramentaria.

Ao fundo d'estas vastas officinas temos os motores, que são quatro; dois horisontaes de 25 cavallos cada um com caldeira multitubular, systema de Nayer, uma locomotiva semi-fixa de 12 cavallos systema Belleville, de Saint-Denis, e um outro motor de 8 cavallos para a ventilação da fundição.

Na officina de fundição ha dois grandes fornos para a fundição de ferro podendo dar 12.000 kilogrammas de ferro liquido por hora, um forno de reverbero e tres de cadinhos para a fundição do bronze, um ventilador de grande diametro e 250.000 kilogrammas de caixas de ferro fundido para a moldagem.

Entre estas ha as grandes fôrmas para a fundição da tubagem ao alto, especialidade da Empresa Industrial que tanto consumo tem tido, pela sua longa duração e vantagem que apresenta, especialmente nas tubagens que tem que resistir a fortes pressões. Em geral, estes tubos são feitos para 10 atmospheras, mas a Empresa Industrial tem-os construido, por encomenda, para as mais altas pressões, taes como os que foram empregados na canalisação das aguas d'Abrantes, ha um anno inaugurada, e que estão expostos a uma pressão de 20 atmospheras.

A officina de marcenaria produz continuamente novos modelos, tanto de pertences de machinas para todas as industrias, como de grandes e pequenos artigos para as mais variadas applicações, desde o pequeno cinzeiro,

onde o nosso charuto fumeja, enquanto escrevemos esta rapida noticia, até o mais pesado volante.

Nas officinas de machinas, torneamento, ajustagem e caldeiraria, ha as mais variadas machinas e ferramentas.

As primeiras machinas foram mandadas vir de fóra; as que depois foram sendo necessarias, construíram-se nas proprias officinas, onde todo o trabalho é feito, excepto as manivellas de vapor e veios para os helices, artigos que a Empresa manda vir da Belgica já promptos, porque, exigindo para o seu fabrico grandes machinas especiaes, o consumo não justifica a acquisição d'essas machinas, pelo empate de capital que não seria compensado pela producção; áparte estas, todas as peças, grandes ou pequenas, são fabricadas ali.

E' enorme o numero das obras de ferro que tem sido fabricadas por esta Empresa para o continente, colonias e Brazil. Bastará citar a canalisação das aguas para Abrantes, parte das de agua e gaz de Lisboa, a do Monte Estoril, as da Certã, Beja, Vidigueira, etc.

Em fundições de bronze, temos a estatua do duque da Terceira, os bustos de D. Francisco d'Almeida e José Cinatti, os quatro elegantes e perfeitissimos candelabros que guardam o monumento da praça dos Restauradores, etc.

São d'aquellas officinas as coberturas metallicas dos mercados de Santa Clara e Ribeira Nova, officina de zincagem do arsenal da marinha, cupula dos paços do concelho de Lisboa, cobertura, varandas e columnas do pateo central da Bolsa do Porto, as marquizes da maior parte das estações dos nossos caminhos de ferro, etc.

Especialmente foram fabricadas ali todas as obras metallicas das penitenciarias de Lisboa e Santarem, do mercado de Belem, as transmissões de movimento da fabrica de polvora de Barcarena, etc.

Tem a marca d'aquellas officinas as machinas de 5 barcos a vapor para reboques, pertencentes á alfandega de Lisboa, uma lancha para igual serviço no Pará e duas para navegação no rio Minho.

Em pontes de ferro para estradas são muito notaveis os trabalhos ultimamente executados pela Empresa Industrial Portuguesa. Entre outros citaremos a ponte do Gadiana de 240 metros; a do Cavado, de 267 metros; a do Zezere, de 172 metros em tres tramos; a ponte viaducto sobre o Mira; a do Ave, em Villa do Conde, ultimamente inaugurada etc.

O capital da Empresa é de 480 contos, dos quaes 180 estão realisados.

O pessoal eleva-se hoje a mais de 300 operarios, sendo:

Fundidores	97
Serralheiros	64
Forjadores caldeireiros	85
Carpinteiros	20
Torneiros	17
Constructores	10
Trabalhadores diversos	24

Desenhadores, ajustadores fogueiros etc.

A Empresa tem sido premiada em todas as exposições a que tem concorrido, recebendo duas medalhas de ouro e o grande diploma de honra da exposicão industrial portugueza.

Estas recompensas e o grau de prosperidade e desenvolvimento a que a fabrica tem attingido são o maior elogio da actividade e competencia dos seus gerentes, o distincto engenheiro Mr. Eugène Rolin e o nosso bom amigo Mauricio d'Oliveira Martins.

A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 7 de março de 1893.

A administração do caminho de ferro Grande Central Belga acaba de publicar o 26.º suplemento á tarifa geral, applicavel aos transportes de mercadorias, etc., realizados entre as estações belgas e as rêdes do Estado, bem como as de diversas companhias belgas.

*

O comité da Exposição de Antuerpia em 1894 reuniu-se na manhã de 18 de fevereiro em casa de Mr. de Bruyn, ministro da agricultura, da industria e das obras publicas, afim de se combinar definitivamente o programma da Exposição.

O conde Hippolyte d'Ursel, commissario geral do governo junto da Exposição, e Mr. Morisseau, director da industria n'aquelle ministerio, assistiram a esta reunião.

Depois d'uma longa discussão foi delineado e acceite o programma, fazendo-se as nomeações.

Mr. de Bruyn dirigiu a Sua Magestade, em 21 de fevereiro, um relatório submetendo á sua apreciação o novo programma.

*

O commercio belga em janeiro de 1893 não nos offerece notas satisfactorias.

As importações não atingiram senão a cifra total de 96.093:000 fr. isto é que, a não ser o mez de julho ultimo, não ha período mensal que tenha dado um resultado tão desfavoravel depois do primeiro trimestre de 1891.

O movimento d'exportação, que chegou a 72.005:000 fr., encontra-se no mesmo caso.

Comparativamente a janeiro do ultimo anno, a diminuição é de 11 p. c. para as importações, e de 13 p. c. para as exportações.

Todavia os direitos alfandegarios não estão em diminuição senão cerca de 3 p. c. Foram de 2.452:163 fr. contra 2.533:046 fr. em janeiro de 1892, e 2.219:914 em janeiro de 1891.

*

A questão monetaria na Europa

A *Neue Freie Presse* de 22 de fevereiro, contando as resoluções da ultima conferencia monetaria internacional de Bruxellas, chega á conclusão de que o bimetallismo não tem n'esta occasião nenhuma probabilidade de que os Estados o adoptem, mas que o monometallismo não está tambem no caso de se impôr exclusivamente.

Até nova ordem, diz o jornal viennense, o ouro será a moeda para pagamento internacional, mas a prata continuará a ser a moeda para a circulação interna; por outra fórmula, diz, a conferencia de Bruxellas, nada mudou na situação monetaria existente.

Sir Eleury Meysey Chompsom apresentou, em 28 de fevereiro, no parlamento inglez uma ordem do dia convidando o governo britannico a dar instrucções aos seus delegados para a proxima conferencia monetaria, cujo fim será determinar a divergencia entre o valor do ouro e o da prata. O governo recusa-se a responder categoricamente, embora saiba que muitos radicaes são favoraveis ao bimetallismo e que em todo o paiz é reclamado uma reforma monetaria.

A. Urban.

Parte official

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Tendo o director da fiscalisação da construcção do caminho de ferro da Beira Baixa apresentado, em virtude do disposto nas portarias de 7 de junho e 27 de outubro de 1892, a conta da despesa feita pelo Estado com a referida fiscalisação desde 18 de julho (data em que terminou o prazo concedido para a conclusão dos trabalhos da 3.ª secção do mencionado caminho de ferro) até 31 de dezembro de 1892, na importancia total de 2:226,5073 réis, manda Sua Magestade El-Rei que esta importancia seja paga pela Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes em conformidade com o disposto nas portarias citadas.

Paço, em 28 de fevereiro de 1893. — Bernardino Luiz Machado Guimarães.

Tendo a Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes apresentado a conta de liquidación da garantia de juro relativa á exploração da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, durante o período decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1892 (segundo semestre do anno economico de 1891-1892), na importancia de 50:282,5544 réis; e mostrando-se da mesma conta que o rendimento bruto kilometrico, durante o referido semestre, foi inferior ao minimo necessario para o Estado deixar de pagar o maximo fixado no artigo 28.º do contracto de 23 de novembro de 1883: ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 20 de fevereiro de 1893 do conselho superior de obras publicas e minas, approvar a referida liquidación na importancia de 50:282,5544 réis, garantia de juro relativa á linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, durante o período decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1892, e ordenar:

1.º Que esta liquidación continue a considerar-se provisoria, enquanto não estiver feita a medição rigorosa da linha;

2.º Que não se effectue o pagamento da referida quantia, sem que sejam cumpridas as prescripções do artigo 15.º da lei de 26 de fevereiro de 1892.

Paço, em 3 de março de 1893. — Bernardino Luiz Machado Guimarães.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 23 de fevereiro proximo passado do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 3 de dezembro ultimo, de uma estacada para proteger em diversos pontos as muralhas do ramal de caminho de ferro do caes dos Soldados a Cascaes, em Algés, Dafundo e Cruz Quebrada, entre os kilometros 6,242 e 7,837, apresentado pela Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

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

Paço, em 11 de março de 1893. — Bernardino Luiz Machado Guimarães.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 2 do corrente mez do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o auto de inspecção á segunda via da linha ferrea de leste entre as estações de Torres Novas e Entroncamento, lavrado em 25 de janeiro ultimo pela commissão para esse effeito nomeada por despacho de 18 do referido mez de janeiro, e autorisar a abertura á circulação dos comboios da referida segunda via na parte mencionada.

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

Paço, em 11 de março de 1893. — Bernardino Luiz Machado Guimarães.

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

Tarifas de transporte

Ampliação da tarifa de madeiras. — A companhia Real resolveu ampliar, d'esde 15 d'abril proximo, a sua tarifa especial n.º 3, para o transporte de madeiras, ás procedencias do Porto e Villa Nova de Gaia para os destinos de Alfarellos, Formoselha, Taveiro, Coimbra,

Coimbra B. e Souzellas, ou vice-versa, applicando a estas remessas o preço de 27800 réis por tonelada.

O aviso n'este sentido ainda não está publicado, por isso não o inserimos na respectiva secção, mas podemos dar, como official, esta informação aos nossos leitores aos quaes esta modificação interesse.

Bilhetes para Sevilha. — Por motivo das festas da semana santa e feira na capital da Andaluzia, são estabelecidos bilhetes de ida e volta de Lisboa, Coimbra, Figueira e Porto, validos para ida nos dias 25 a 28 do corrente (para as festas da semana santa) e de 13 a 16 de abril (para a feira); e volta de 1 a 3 ou de 16 a 28 de abril.

Os preços de Lisboa, Coimbra ou Figueira são:

1.^a classe 137500 réis (mais economicos do que no ultimo anno), 2.^a classe 117200 réis, 3.^a classe 87200 réis. Do Porto 1.^a classe 167000 réis (tambem mais reduzidos), 2.^a 137200 réis, 3.^a 97200 réis.

Já se prepara grande numero de familias para ir gozar a Sevilha aquellas esplendidas festas.

Notas de Viagem

XI

De Salamanca a Barca d'Alva

Partindo de Salamanca fechemos a janella e durmamos, evitando o frio da madrugada até as 6 horas e 40 minutos, não por irmos seguindo o caminho já percorrido, porque este percurso fizemol-o de noite, não o vimos, mas porque esses 57 kilometros até Boadilla não teem, como já o dissémos, interesse algum.

De Boadilla a Fregeneda succede quasi o mesmo; campos verdes de cereaes, estações longe das povoações, e apenas duas obras d'arte, sem importancia: a ponte do Yeltes de 200 metros, e a do Camaces de 40.

E' em Fregeneda que a belleza da linha começa, e por uma fôrma tão notavel que só para a admirar merece emprender-se esta viagem.

Realmente poucas linhas conhecemos que, n'um percurso relativamente pequeno, 15 kilom., encerrem tão maravilhosos trabalhos scientificos, dignos de ser admirados, quer pelo viajante amador, quer pelo homem de sciencia, como o troço de Fregeneda á ponte do Agueda!

Aos panoramas variados que o bello alpestre offerece á vista, juntam-se as grandiosas obras d'arte que um esforço titanico levou a effeito para abrir caminho atravez d'uma penedia immensa, talhada quasi a prumo, por onde a locomotiva passa, sustendo o comboio n'uma rampa continua de 0^m,022 por metro, em que vimos já desde 3 kilometros antes, para vencer a differença do nivel de 400 metros que ha entre o kilometro 20 e a estação de Barca d'Alva.

Na sua carreira que, apesar de não ser vertiginosa, porque não o póde nem deve ser em tão difficil percurso, é bastante rápida, o comboio ora atravessa enormes massas de rocha, ora irrompe d'ellas sobre os mais arrojados e elevados viaductos, pelos quaes galga as mais profundas ravinas.

Tão proximas são entre si as obras d'arte que seelham uma só, em todo aquelle trajecto! Não ha tempo para o corpo e o espirito repousar um minuto da estupefacção e do respeito que infundem aquelles variados aspectos da linha, que mudam e se transformam a cada momento como n'um kaleidoscopo immenso que desorienta, que deslumbra o viajante!

Em continuas curvas de 300 metros de raio, por entre aquellas penedias, por sobre aquelles valles, por de-

baixo d'aquelles tunneis, alguns dos quaes são em curva e contra-curva; na vertente d'aquellas montanhas, sustidos por enormes muros de supporte os enormissimos aterros cujos taludes, se não tivessem estes sustentaculos, iriam servir de barragem ás aguas do Agueda, o comboio semelha uma enorme serpente; e as aguias que o silvo da locomotiva acorda nos seus ninhos devem admirar o mais bello effeito que elle fará, por vezes, como que pendurado nas mais arriscadas encostas, em que ella julgava encontrar apoio só para os seus pequenos pés.

São vinte os tunneis que temos que atravessar, variando a sua extensão entre 1.590 e 100 metros, e outros tantos os viaductos, alguns dos quaes merecem o exame dos entendedores, pelo modo porque se acham traçados e o arrojado do seu lançamento.

Sentinella avançada d'este exercito de obras d'arte temos, antes da estação de Fregeneda, a ponte da Fraga, de 167^m á altura de 29.

Segue-se a estação, onde ha bufete que o viajante deve aproveitar para almoçar.

Originalissimo o almoço que alli tivemos, eu e um companheiro de viagem, filho de um abastado negociante do Porto, que regressava dos seus estudos na Alemanha! Imagine o leitor que, entre nós dois, apenas possuamos 1 peseta e 15 centimos em dinheiro hespanhol e protestámos não trocar dinheiro portuguez para não perder consideravelmente no cambio, tanto ahi, como depois no recambio do que nos ficaria.

Pois por tão pequena quantia conseguimos do dono do restaurante um bello prato de carne e feijão, vinho, café e leite, com o que almoçámos deliciosa e alegremente os dois.

Logo 300 meiros depois da estação atacamos o mais extenso tunnel da linha; é o de *La Carretera*, assim chamado por passar sob a estrada de Salamanca a Fregeneda, proximo da aldeia d'este nome.

Tristes recordações se ligam a esta obra d'arte! Em 15 de junho de 1885, em seguida a uma chuva torrencial, a agua inundou rapidamente o tunnel, então perfurado até meio, afogando lá dentro 29 mineiros.

A cota maxima no ponto em que a estrada atravessa é de 89^m.

Achamo-nos no valle *del Morgado*, no qual percorremos 1:900 metros sem obras d'arte de importancia, áparte alguns muros de supporte.

Passado este troço, segue o enfiamento dos tunneis: primeiro um de 30^m; logo depois o *del Morgado* de 409 metros que nos transporta ao valle do Agueda que devemos seguir até a fronteira; a seguir, o viaducto do mesmo nome, de 104^m d'estensão e 28 de alto.

Quatrocentos metros depois o tunnel *del Poyo Rubio* (aqui temos, dada a uma agglomeração de grandes pedras, a mesma denominação que se dá na Serra da Estrella) e, logo ao sahir d'elle, achamo-nos sobre o viaducto do mesmo nome, de 132^m a 27 de altura. Trezentos metros depois o tunnel de *la Bellesa* de 35^m, o qual pouco espaço separa do *del Poyo Valiente*, de 349^m, enfiando-se logo mais tres pequenos subterraneos de 40, 52 e 57^m nos 2.600 metros seguintes, até o tunnel de *Cigadña*, de 94^m.

Mais 300^m e eis-nos no tunnel de *los Llanos*, de 148^m, e 50 metros depois entramos no mais alto viaducto da linha, o *del Lugar*, que tem 139 metros e a cota maxima de 60.

Andando 250 metros, entramos no tunnel da mesma denominação, de 110^m e 400^m, mais além o de *la Barca* de 128^m. Novos 400^m e atravessamos um pequeno tunnel de 38^m, e saindo d'este, apenas 100 metros nos

separam do viaducto de *los Pollos* de 134^m á altura de 49^m70.

Seguem 900 metros em muros de suporte e a estes novo tunnel, o de *la Perrera*, de 321 metros.

Duzentos metros depois o viaducto de *los Riscos*, de 70^m á cota maxima de 31,70, separado apenas 20 metros do tunnel do mesmo titulo, de 192 metros. Novo percurso de 400^m e novo tunnel, o de *del Gazaro*, de 69 metros; 1.800 metros depois o viaducto de *las Almas*, de 132^m á cota maxima de 25^m5; mais 200^m além um tunnel de 40^m e finalmente, depois de mais 300^m o de *Muelle*, de 225^m, cuja embocadura do lado de Portugal dá quasi sobre a ponte do Agueda, cujo ponto central é atravessado pela linha divisoria dos dois paizes.

A ponte internacional é metallica, da extensão de 180 metros sobre 4 pilares formando 5 tramos, dos quaes os quatro ultimos são de 32 metros e o central de 40 metros. Foi construida pela casa Braine le Compte.

Esta ponte foi toda feita á custa do Estado portuguez para facilitar a ligação da linha do Douro com a de Salamanca, construida pelo syndicato portuense, ao qual foi passada a concessão d'esta linha e da de Villar Formoso. feita em 13 de Setembro de 1881 á casa Henry Burnay & C.^a

Não parece ao leitor que esta data, 13 de setembro, tem uma singular influencia sobre as mais notaveis questões das linhas ferreas portuguezas? Deixo-o a pensar n'esse facto, emquanto coordeno os meus apontamentos para, no proximo artigo, lhe descrever a linha do Douro.

Companhia de Seguros Fidelidade

Segundo o relatorio que temos presente, o anno findo foi um mau anno para esta companhia.

Além do augmento de impostos, os prejuizos por sinistros foram mais importantes do que geralmente, attingindo os de seguros terrestres a somma de réis 106.873.958 e os maritimos a de 8.720.529 réis.

O novo tributo lançado pela camara affecta em 15 a 18 por cento as receitas das companhias de seguros portuguezas, o que é exageradissimo.

A receita durante o anno foi de réis...	270:950.966
Os prejuizos.....	115:594.487
Outras despesas (bonus aos segurados, estornos, ordenados, commissões, donativos para material de incendios, etc., etc.).....	89:949.430
Contribuições.....	20:453.773
Ficando liquido.....	44:953.276
Deduzindo para fundo de reserva.....	10:856.791
Foi o saldo de lucros.....	34:096.485

do qual foi distribuido o dividendo de 23.000 réis por acção, livres de imposto, passando o remanescente — 3.184.485 réis — para a conta do anno corrente.

A commissão de exame de contas termina o seu parecer propondo um voto de louvor á Direcção.

A assembléa, reunida no dia 8, approvou as contas e elegeu para a Direcção: *effectivos*, os srs. Francisco Elysario Ferreira, José Rodrigues Tarujo Formigal e José Felix da Costa; *substitutos*, José Adolpho de Mello e Sousa, João Theotónio Pereira e Augusto Carlos de Miranda Monteiro.

Resumo historico dos caminhos de ferro hespanhoes

De 1845 a 1890 a extensão dos caminhos de ferro concedida pelo Estado foi de 15.565,325 kilometros, o que corresponde a uma média annual de 338,337 kilometros. Pelo que diz respeito aos *tramways*, cuja primeira concessão foi feita em 12 de outubro de 1872, chegava já em outubro de 1890 a 473,706 kilometros.

A primeira linha ferrea hespanhola foi inaugurada em 1848; desde essa época até o fim de 1890 abriram-se á exploração 10.002,177 kilometros, ou uma média annual de 232,600 kilometros.

Os subsidios concedidos pelo Estado subdividem-se em duas classes: subvenção ordinaria, comprehendidos os adiantamentos reembolsaveis que se eleva a pesetas 754.895.207,91, quantia sobre a qual foram dispendidas já 634.690.454,41 pesetas, e a subvenção addicional de 34.810.415,95, das quaes 29.317.896,86 tem sido igualmente reembolsadas. As subvenções directas fixadas pela lei de 11 de julho de 1868 e decretos de 22 de janeiro e 5 de maio de 1869 attingem a somma de 29.067:177 pesetas, quantia que integralmente foi entregue á companhia.

O capital, acções e obrigações dos caminhos de ferro, é representado pelas sommas seguintes: acções emitidas em 1864, 665.507.961 pesetas; em 1890, pesetas 1.044.308.711; quantia entregue em caixa, procedente das acções, 594.182.364 em 1864, e 858.617.602 em 1890. O valor nominal das obrigações era, em 1864, de 1.356.188.000 pesetas, e em 1890 de 3.001.232.860; a somma produzida pelas obrigações era, em 1864, de 658.149.517 pesetas, e de 1.563.393.310 pesetas em 1890, sendo o capital nominal d'estes titulos amortizados 15.680.500 em 1864, e 173.819.925 em 1890.

No anno de 1885, n'uma extensão explorada de 8.832 kilometros, houve 17.830.383 passageiros e o producto de 161.773.596 pesetas, comprehendendo 56.655.890 de passageiros e grande velocidade, e 105.118.706 pesetas pelo transporte de 9.121.217 toneladas em pequena velocidade. Em 1890, a extensão explorada era de 9.776 kilometros, tendo tido 25.809.006 passageiros, e sendo o producto d'estes e de grande velocidade pesetas 69.158.856, e o peso transportado em pequena velocidade 11.446.848 toneladas, produzindo 124.123.913 pesetas, ou seja um total de 193.282:769 pesetas.

Estas cifras mostram um augmento progressivo no transporte de passageiros e nos productos, assim como na tonelage das mercadorias.

Póde calcular-se que em 1890 houve uma circulação de 8.237.544 vehiculos, sendo 1.642.397 de passageiros e 6.595.147 de mercadorias, que percorreram kilometros 628.252.086, e 504.265 trens com um percurso de 32.763.439 kilometros que dão um percurso médio de 64,79 kilometros por trem de 16 ¹/₃ wagons.

A despesa total foi de 86.808.452,57 pesetas, por anno, e 2,65 por kilometro; o producto bruto elevou-se a 193.282.768,79 por anno e 5,90 por kilometro, resultando um lucro de 106.474.316,12 pesetas por anno e 3,35 por kilometro.

O material circulante era de 984 locomotivas em 1867, e 1.674 em 1890; a tracção elevava-se a 147.988 cavallos-vapor em 1867, e 452.083 em 1890. Havia 911 e 1.404 *tenders* respectivamente; carroagens, 3.245 e 4.868; wagons de mercadorias, 13.544 e 32.921.

(Boletín de Obras Públicas)

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

O relatório d'esta companhia, a que já nos referimos, divide-se em tres partes:

Na 1.^a trata do accordo com os portadores de obrigações que se fundou, como se sabe, em serem por estas tomadas novas acções da 2.^a serie, convertendo-se o capital primitivo em acções de usufructo que só terão direito a dividendo quando as novas acções estejam todas amortisadas.

A conta do activo e passivo do serviço de obrigações em 31 de dezembro sommava 195:231.7986 réis, ficando em saldo por pagar no final do exercício unicamente 31:425.250 réis.

A 2.^a parte, respectiva ao accordo com os crédores da dívida fluctuante, pelo qual os respectivos créditos são pagos em prestações semestrais, apresenta o quadro de amortisação d'essas dividas pelo qual ellas se devem achar integralmente pagas em 1903.

O pagamento das prestações está garantido com a importancia annual que a companhia recebe do governo. O remanescente no anno corrente, em que aquellas prestações attingem maior importancia é ainda sufficiente para o juro e amortisação das obrigações.

A 3.^a parte compendia os resultados da exploração que foram, receitas:

Na linha de Mirandella	38:537.824
No ramal de Vizeu	28:748.722
Total	67:286.546
Despesa	53:534.776
Liquido	13:751.770
dando a média do producto de	640.824
por kilometro de via e a de	130.969
de producto liquido.	

A exploração fez-se, portanto, a 66 % na linha de Mirandella e a 97 % na de Vizeu, e em total a 79 %.

O movimento foi:

	Mirandella	Vizeu
Passageiros	25:844	49:183
Grande velocidade, toneladas	608	281
Pequena velocidade, toneladas	19:381	10:099

Comparado com o anno anterior nota-se uma diminuição de 14:000 passageiros, sendo mais de 5:000 em Mirandella e cerca de 9:000 em Vizeu; um augmento de 131 toneladas em grande velocidade, na maior parte na linha de Mirandella e 5:000 toneladas em pequena velocidade, metade, approximadamente, em cada linha.

A receita total diminuiu um conto de réis, porque o augmento de cerca de 4 contos do producto da pequena velocidade não compensou a perda de quasi cinco em passageiros.

Resultou esta diminuição unicamente da linha de Vizeu (1:729.7618) pois que na de Mirandella houve um augmento de 460.7670 réis.

O percurso dos comboios foi de 41:798 kilometros em Mirandella e 59:484 em Vizeu.

Nas despesas de exploração fez-se uma economia de 4:558.352 réis sobre o anno anterior.

O relatório termina pela proposta do augmento de 55 réis sobre cada coupon das obrigações dos semestres de 1893 e por um voto de sentimento dos administradores srs. Costa Lima e Pedro Lopes pela saída do seu collega sr. M. Emygdio da Silva, em que dizem:

«Foi com o maior pezar que vimos s. ex.^a retirar-se da comissão administrativa, na qual incontestavelmente prestou valiosos serviços á companhia, concorrendo com os seus conhecimentos sobre a administra-

ção de linhas ferreas, adquiridos n'um largo tirocinio, com o seu bom conselho e com um trabalho assiduo e perseverante, para que a comissão desempenhasse, como desempenhou, o ingrato trabalho que lhe esteve incumbido.

«Nós, seus collegas nos trabalhos de reconstituição da companhia, não podemos deixar de bem publicamente lastimar a resolução por s. ex.^a tomada, a que as nossas instancias para nos acompanhar até ao fim da nossa missão, não demoveram.»

Os carros electricos

Vae-se generalizando o uso da electricidade empregada como motor na tracção de vehiculos, estando demonstrado que este systema offerece sobre todos os mais, conhecidos até hoje, innumeradas vantagens, quer pela economia, quer pelo silencio, quer finalmente pela rapidez e elasticidade de tracção e pela facilidade de accommodar a quantidade de material em circulação ás necessidades do serviço.

Quanto á economia, tem-se suscitado duvidas acerca das vantagens da tracção electrica, duvidas que desaparecem completamente em favor d'este systema, se se observar que em Francforte a despeza da exploração da tracção electrica é de 30 centimos por kilometro, ao passo que a de tracção animal é de 59 centimos.

Em Buda-Pest o coefficiente de exploração é de 50 % para a tracção electrica e de 74 % para a animal. Em Birmingham a economia é de 55 % e, segundo dados officiaes, o preço de tracção por cavallos ou por cabos póde representar-se por 0,437 por carruagem e kilometro, e o da electricidade, aerea ou subterranea, por 0,243 em unidades eguaes.

E' nos Estados Unidos da America que maior desenvolvimento tem adquirido este systema de locomoção.

Em julho de 1890 havia 2:730 kilometros explorados com 2:308 carruagens-motoras; hoje, mais de 60 % da totalidade das linhas empregam o motor electrico. Seguem-se-lhe a Inglaterra, a Allemanha e a Austria, e todos sabem que estas nações não caminham na recta-guarda da civilisação, antes são aquellas em que a mechanica e a electricidade teem adquirido todos os aperfeiçoamentos de que hoje estão dotadas.

Em Paris inaugurar-se-ha em pouco tempo um carro electrico da Magdalena a S. Diniz, com declives até 35 millimetros, notando que com a applicação d'este systema podem arrostar-se rampas até 7,5 %.

A locomoção electrica póde fazer-se por meio d'accumuladores, cabos aereos e cabos subterraneos.

O primeiro processo é reputado inconveniente, devido ao seu pezo e despeza; não obstante é este o que vae ser adoptado na linha da Magdalena a S. Diniz, a que acima nos referimos.

Os cabos subterraneos parece terem tambem provado mal nos Estados Unidos, devido especialmente á complicação da sua installação, trabalho e manutenção. São empregados, todavia, em algumas linhas da Inglaterra, Allemanha e Austria.

A transmissão aerea é a que melhor satisfaz ao duplo fim da economia e facilidade de exploração, estabelecendo-se os cabos sobre columnas ou postes de ferro providos de isoladores. As carruagens levam no tojadhio osapparehos de contacto, e na parte inferior os motores, que transmittem a força aos eixos por meio de cadeias e rodas dentadas. Nas plataformas das carruagens ha reguladores que permitem alterar a intensidade da corrente e moderar ou augmentar a velocidade.

Horario dos comboios

Como desde 1 d'abril o actual horario dos comboios nas differentes linhas soffrerá algumas modificações, daremos com o nosso proximo numero o *horario para carteira* que promettemos.

Esta offerta aos nossos assignantes repetir-se-ha sempre que haja importantes alterações a fazer.

Além d'isso, o quadro que publicamos na 9.^a pagina de todos os numeros é *sempre absolutamente exacto* por que é conferido e corrigido *no proprio dia em que se publica o jornal*.

A rede da França em 1892

O ministerio das obras publicas deu a publico a situação dos caminhos de ferro francezes em 31 de dezembro de 1892. Eis o seu resumo:

A extensão de linhas de interesse geral explorada em 31 de dezembro ultimo, era de 35:383 kilometros, tendo um augmento de 724 kil. comparativamente com a extensão em exploração em 31 de dezembro de 1891. Estes 724 kil. subdividem-se em 498 entregues á exploração durante o anno de 1892, e 226 na rede de l'Eure, antiga rede local, incorporada na rede do Oeste em 3 de agosto. Os 35:383 kil. explorados em 31 de dezembro ultimo dividem-se em: companhias principaes, 31:297; companhias secundarias, 996; rede do Estado, 2:547; caminhos não concedidos, 320; caminhos industriaes e diversos, 223.

A extensão concedida, declarada de utilidade publica ou classificada em 31 de dezembro ultimo era de 43:258 kil., tendo augmentado 226 sobre a extensão em 31 de dezembro de 1891. Estes 43:258 kil. dividem-se em: concessões definitivas, 39:864; eventuaes, 3:394.

O comprimento de linhas de interesse local explorado em 31 de dezembro ultimo era de 3:270 kil.; a exploração de 31 de dezembro de 1891 era de 3:286. Esta diminuição resulta de que 226 kil. da rede de l'Eure foram incorporados na rede de interesse geral e 210 kil. entregues á exploração em 1892.

A extensão concedida em 31 de dezembro ultimo era de 4:232 kil.; a concedida em 31 de dezembro de 1891, de 4:331 kil. Esta diminuição explica-se por 129 kil. terem sido concedidos no ultimo anno, enquanto que 226 da rede de l'Eure foram incorporados na rede de interesse geral, como já dissemos, e 2 foram substituidos por um tramway.

Os tramways explorados em 31 de dezembro ultimo percorriam 1512 kilometros, com um augmento do anno anterior de 145 kil., abertos durante esse anno.

Concedidos, em 31 de dezembro de 1892, havia 2:070 kilometros, sendo o augmento de 213 kil. sobre a nota do anno precedente.

Na Algeria o comprimento das linhas ferreas exploradas até 31 de dezembro ultimo era de 2:933 kil., tendo o augmento de 44 comparativamente com o anno precedente.

A extensão concedida ou classificada, é de 3:475 kil. Para os tramways o comprimento concedido era de 178 kil., tendo todas estas concessões sido feitas durante o anno ultimo.

De Elvas para Caceres e Madrid

Foi adoptado que nos comboios correios entre Badajoz e Valencia d'Alcantara siga sempre uma carruagem mixta, directamente de uma a outra d'aquellas estações,

para o serviço dos passageiros que se utilisam dos bilhetes directos da tarifa M. L. n.º 6, evitando-lhes assim um incommodo de trasbordo em Torre das Vargens.

N'esta estação foi tambem reformado o bufete, no sentido de se tornar mais commodo e asseiado para os passageiros que ali esperem o comboio.

Parque vaccinogenico

As sinceras palavras que aqui escrevemos sobre esta instituição, verdadeiramente benemerita, valeram-nos uma especial mensagem de agradecimento que, immedido como o consideramos, só nos prova a muita delicadeza dos distinctos directores do parque, e as attentões com que consideram a imprensa.

N'ella nos pedem para que previnamos os nossos leitores da classe medica de que, apesar de se terem empregado todos os meios para que o relatorio chegasse a todos os medicos do paiz, se algum o não recebeu, bastar-lhe-ha enviar aquella direcção uma simples indicação para lhe ser immediatamente enviado.

Madrid-Caceres-Portugal

Reuniu no dia 7 a Assembléa geral d'esta Sociedade para a discussão dos accordos com a Companhia Real e do contracto com a sociedade arrendataria, a que já nos temos referido.

Foram propostas n'essa sessão varias modificações a esses contractos, pelo que a mesa resolveu propôr o adiamento da discussão para uma nova assembléa, afim de haver tempo para se estudarem essas modificações, que alteram d'uma fôrma importante as bases anteriormente conhecidas.

Os negocios da Companhia Real

A situação continúa a mesma, trocando-se entre o Conselho e os *Comités* de Paris varias notas sobre os pontos em que não ha ainda perfeito accordo para a regularisação dos differentes interesses em jogo, enquanto se espera a resolução da questão mais importante — a parte que se refere ao governo portuguez — no regimen d'um *modus vivendi*.

D'estas divergencias, o ponto mais importante é o que se refere ás obrigações de 4 $\frac{1}{2}$ % do Banco de Darmstadt, o crédor menos conciliado até hoje, pelas suas exigencias especiaes.

Sobre este ponto tem o maior interesse e auctoridade o parecer do correspondente do *Économiste Européen*, emittido já em repetidas notas, da ultima das quaes extractamos os seguintes periodos:

E agora voltemos á questão das obrigações do caminho de ferro da *Beira Baixa*, que uma portaria de 20 do passado trouxe novamente a terreiro.

Essa portaria approva a liquidação da quantia devida pelo Estado á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, pelos dois troços da linha da Beira Baixa que foram abertos á circulação no decurso do preterito anno. Essa liquidação sóbe a réis 253:474.950. A mesma portaria determina que esta somma ficará em deposito nos cofres do Estado, até que a Companhia Real reembolse o thesouro dos adeantamentos que lhe foram feitos.

E lá se foram por agua abaixo os privilegios e garantias especiaes que o Banco Darmstadt tinha feito inscrever no verso das obrigações da *Beira Baixa*.

O procedimento do governo portuguez foi perfeitamente legal e correcto. A portaria ministerial que auctorizou a emissão das obrigações da *Beira Baixa*, e que é de 4 de dezembro de 1886, após ter invocado a faculdade geral que a Companhia tem de emitir obrigações, diz textualmente isto: «Fica entendido que esta

«auctorisação é concedida nos precisos termos do contracto definitivo de 29 de julho de 1885, e que ficam, para todos os effeitos, «salvaguardados os interesses do Estado.»

É preciso, pois, vêr o que diz o contracto de 29 de julho 1885 entre a Companhia Real e o governo portuguez, para a construção da linha *Beira Baixa*, e que expressamente foi invocado como a lei que devia regular o caso sujeito.

No artigo 65.º § 5.º, estatue-se «que o governo declara, mais, «que não toma nenhuma responsabilidade por quaesquer dividas «da Companhia, seja qual fôr a natureza e o titulo porque foram «contrahidas.»

Em vista do que o governo portuguez, d'antemão e muito claramente, afastara toda e qualquer solidariedade nos comprimentos da Companhia com os obrigatarios.

E ainda não é tudo; o § 6.º do mesmo artigo diz: — «Fica entendido e expressamente estipulado que o governo tem a preferencia sobre todos os crédores da empresa, seja qual fôr a origem das dividas d'esta.»

Em vista do que, o governo portuguez tem o direito e a obrigação de reter em si a totalidade da subvenção devida á Companhia, emquanto esta não reembolsar o thesouro dos adiantamentos que lhe fez, e isto sem ter nenhuma obrigação de attender aos comprimentos da Companhia, tomados com outros crédores: indiscutível, por sem duvida.

Comprehendo perfeitamente que os portadores das obrigações *Beira Baixa*, que são quasi todos allemães, não estejam satisfeitos. Comprehendo que o governo imperial devesse defender os interesses d'esses portadores; mas não posso estar d'accôrdo com a *Frankfurter Zeitung*, quando ella diz que o governo imperial deve proteger os seus interesses junto do governo portuguez. Não é o governo portuguez culpado de que esses detentores d'obrigações vejam mallogradas as suas esperanças, ou se julguem enganados. A culpa é só do *Banco de Darmstadt*, que sciente ou negligentemente, não deu noticia a esses portadores das clausulas terminantes da lei de 1885, e preferiu inscrever, no verso das obrigações, condições d'um contracto feito contra as disposições da lei e sem que previamente o governo portuguez o tivesse approvado.

Teem o direito de se queixar os portadores da *Beira Baixa*; o governo imperial tem o direito e talvez o dever de os proteger; mas deve voltar-se contra o *Banco de Darmstadt*, porque este Banco, por motivos que não me cumpre analysar, entendeu que podia emittir obrigações em condições mais que irregulares, em virtude d'um contracto feito com a Companhia Real e que ella só notificou ao governo portuguez cinco annos depois da sua assignatura.

Não é inutil observar a insistencia com que a lei de 1885 salvaguarda os interesses do Estado. No § 6.º do art. 65 ha até uma curiosa redundancia. Como se não bastasse dizer: «Fica bem entendido, accrescentou-se logo: «e é expressamente estipulado,» etc. Não se pôde pois dizer que o contracto de 23 de outubro de 1886, feito sem prévia audiencia do governo portuguez, possa ser invocado contra as estipulações expressas de lei tão formal.

Repito: não quero explicar quaes foram os motivos que o *Banco de Darmstadt* teve para proceder como procedeu, mas o que é indiscutível, em vista dos documentos que acabo de citar, é que elle é o unico responsavel para com os portadores das obrigações *Beira Baixa*. Facilimo-lhe era informar-se das disposições da lei publicada na folha official (*Diario do Governo* n.º 189 de 26 de agosto de 1885); a mais elementar prudencia obrigava-o a verificar a amplitude dos poderes de que gosasse a Companhia Real para assignar o contracto de 23 de outubro de 1886. Não fez nem uma nem outra cousa; logo é elle que tem de responder perante o governo do seu paiz e perante os interessados pela sua negligencia.

Ha ainda uma parte interessante a accentuar: é saber se os portadores das obrigações *Beira Baixa* teem privilegio sobre todos os obrigatarios, como foi estipulado no contracto assignado pelo *Banco Darmstadt*. Ainda que este ponto tenha momentaneamente perdido interesse por causa da solução do governo de reter em si a totalidade das subvenções, devo dizer, muito summariamente, que este privilegio é tambem contrario á lei.

Na verdade, a lei de 22 de junho de 1867, que então regulava a emissão de obrigações, declarava muito expressamente que nenhum privilegio podia ser estabelecido entre os diversos portadores de obrigações de uma dada sociedade; essa lei de 1867 foi expressamente invocada no artigo 76.º do contracto de 29 de julho de 1885, que, unico, faz lei relativamente á construção da linha da *Beira Baixa* e relativamente á emissão de obrigações.

Boletim financeiro

Lisboa, 15 de março.

O advento do novo ministerio abriu naturalmente um parenthe-sis nas questões economicas e financeiras pendentes. O sr. ministro da fazenda fez publicar tres decretos: — mandando executar

todos os processos instaurados por contribuições em divida, mandando apurar e liquidar as dividas de direitos por mercês honorificas ou lucrativas, mandando estudar, por uma commissão de altos funcionarios, a questão da circulação fiduciaria, e meios de a regular convenientemente. Estas providencias indicam que o sr. ministro da fazenda está decidido a resolver com methodo e ordem os diversos problemas da nossa administração financeira, cuidando primeiramente de fixar e determinar bem o calculo das receitas para depois resolver sobre os meios de fazer face ao deficit apurado.

Alem d'isso, o sr. ministro da fazenda está procedendo cuidadosamente á revisão geral do orçamento, visto que este anno não pôde já, á falta de tempo, elaborar um novo orçamento sobre bases as mais claras e as mais simples. Segundo corre nos círculos melhor informados, a par da revisão orçamental, o sr. ministro da fazenda trabalha na remodelação de todos os impostos, simplificando o lançamento e facilitando a cobrança, por forma a tornal-os o mais possivel efficazes e productivos. Da unificação e simplificação dos impostos depende essencialmente a regularidade das cobranças e consequentemente a avolumação das receitas, que é o que n'este momento mais nos deve preoccupar e inquietar.

A questão dos crédores estrangeiros continúa pendente. Segundo se affirma, as potencias interessadas n'esta solução reduziram as suas instancias e reclamações a uma formula simples: — desde o momento em que o governo entender poder pagar os juros da divida publica, embora com uma redução determinada pelas circumstancias do paiz, os crédores estrangeiros teem de ser collocados em egualdade de circumstancias aos crédores nacionais; nada mais, mas tambem nada menos.

A situação da praça do Porto continúa a ser muito melindrosa e difficil. Um dia d'estes suspendeu pagamentos uma das mais importantes casas commerciaes d'aquella praça, com um passivo superior a 1:500 contos e com um activo que o cobriria perfeitamente se parte d'este activo não estivesse representado em valores (acções e obrigações de bancos e companhias) momentaneamente depreciados e por isso de difficil liquidação. Parece que os crédores concordarão em que seja pedida moratoria para esta casa e que ella lhe será concedida pelo tribunal do commercio. A proposito do Porto diremos que está concluida a impressão do relatório do inquerito ás instituições bancarias portuenses mandado fazer pelo anterior ministro da fazenda sr. Dias Ferreira.

No principio da quinzena foram abundantes as disponibilidades em dinheiro, mas limitada a procura, não variando contudo as cotações, que regularam para *reportes* a 7 p. c. e para descontos de 6 a 7 p. c. Esta abundancia manteve-se. O papel sobre o estrangeiro teve maior procura por causa de fazer pagamentos de generos commerciaes importados. O preço dos cheques sobre Londres regulou de 42 ¹/₄ e 42 ¹³/₁₆, sobre Paris de 668 a 669, sobre Hamburgo de 276 a 277, sobre Madrid de 940 a 950. A libra acompanhou a alta dos cambios, tendo regulado a 17110, 17115 e 17120 réis. O cambio do Brazil continua oscillante, o que parece ser devido aos acontecimentos politicos do Rio Grande do Sul.

As inscrições teem tido certa procura, tendo-se realisado a preços entre 30,50 e 30,80, tendo apparecido, porem, em consequencia das importantes vendas feitas para a conversão e que produziram accentuada melhora nas estações da divida externa que fica, com excellente tendencia, a 27,80. As obrigações de 4 % (com premios) mantiveram a alta a 13700; as de 4 ¹/₂ (1888-89) regularam de 33700 a 33800. As acções do Credito Predial mantem-se firmes a 317000 réis. As acções dos bancos regulam: — do Banco de Portugal a 1007000 réis, do Lisboa & Açores a 877000 (o que mal se explica com as garantias que offerecem e tendo tido um dividendo bom na ultima conta da gerencia: 37500 réis por acção,) do Commercial a 877000 réis tambem. As cotações das acções dos bancos indicados são injustificadas perante as circumstancias.

As obrigações dos tabacos continuam procuradas até 807000 réis, mas sem vendedores, porque os que as procuram estão seguros da boa collocação do seu capital, estando em vespasas do recebimento de um *coupon* de fr. 11,25, pagavel em ouro! A ultima cotação em Paris foi de 360 fr. ou sejam 807700 réis ao cambio normal actual. Não tem melhorado, como seria a esperar, as obrigações Loanda-Ambaca, que desceram a 387500 réis. Continuamos a affirmar que estes titulos teem futuro, e que são injustificadas as apprehensões que sobre elles se tem levantado. O mesmo se applica ás obrigações da Companhia das aguas, que apenas tem obtido 507000 réis, baixa exagerada, mesmo dada a importancia da perda de um dirigente da importancia do sr. dr. Pinto Coelho, porque estas obrigações estão mais do que garantidas por obras valiosas e pelo crescente consumo de um producto de primeira necessidade e que não pôde ser depreciado por nenhum concorrente.

J. F.

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

BOLSAS	TITULOS	1893 - MARÇO - DIAS														
		1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—	
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza .	16.000	16.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15700	—	—	
	" Ascensores mechanicos . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	OBRIG. Comp.ª Real Portugueza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	" Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Paris	" Atravez d'Africa	39.000	—	39.000	39.000	—	—	—	38.500	—	—	—	39.000	—	—	
	ACÇÕES Comp. Real Portugueza .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65	73	—	—	
	" Madrid-Caceres-Portugal .	45	47	—	—	52	54	45	50	—	51,25	55	54,50	—	—	
	" Norte de Hespanha . . .	160	162	163	171	170	—	167	163	170	—	—	—	—	—	
	" Madrid-Zaragoza-Alicant .	195	195	193,50	200	200	202,50	197,50	195	200,50	—	—	—	—	—	
	" Andaluzes	340	335	340	350	350	350	335	335	349	—	—	—	—	—	
	OBRIG. Comp. Real Portugueza .	96	95	96	96	98	99	98,50	99,50	102	104	102	102	—	—	
	" C.ª da Beira Alta	78,75	76,50	77	77	79	79,50	82	80,75	82	—	—	—	—	—	
	" Madrid-Caceres-Portugal .	138,50	140	140	150	145,50	150	149,50	150	153,75	150	151	150	—	—	
	" Norte Hespanha 1.ª hypot. .	340	342	340	342	345	342,50	342	344	345	—	—	—	—	—	
	" Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Londres . .	" Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Amsterd . .	" Atravez d'Africa	—	—	35	35	34,75	35	35,50	—	—	—	—	35,50	—	—	
Bruxellas .	" Atravez d'Africa	37	—	—	36,50	—	36,50	36,90	—	—	—	—	—	—	—	

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1893			1892			Totaes		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilometricas	Kil.	Totaes	Kilometricas	1893	1892	1893	1892
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	Antiga rede e nova não garantida.	19 25	690	47.653:000	69:120	690	47.721:352	69:161	402.284:000	377.053:600	25.230:400
	26 4			50.369:000	72:998		51.902:114	75:220	452.653:000	428.955:722	23.698:278
	Nova rede garantida.	19 25	334	4.331:000	12:667	334	4.573:310	13:692	33.821:000	33.739:640	82:360
Sul e Sueste...	26 4			4.465:000	13:368		4.893:272	14:650	38.286:000	38.632:912	—
	5 11		475	15.834:150	33:335	475	14.033:295	29:543	89.542:365	76.869:105	12.673:260
	23 31		353	27.382:266	77:570	353	28.368:083	80:362	939.572:603	933.254:412	6.318:191
	1 7			15.954:699	45:197		15.382:208	43:575	15.954:699	15.382:208	572:491
Minho e Douro.	8 14			16.409:585	46:486		14.447:977	40:929	32.364:284	29.830:185	25.340:099
	29 4		253	5.589:949	22:094	253	5.031:526	19:887	28.303:304	22.751:719	5.651:585
Beira Alta.....	5 11			6.952:521	27:480		5.099:156	20:154	35.255:825	27.850:875	7.404:950
	12 18			4.936:946	19:513		4.708:795	18:611	40.192:771	32.559:670	7.633:101
Nacional (Mirandella e Vi-zen)	15 21		105	1.355:579	12:910	105	1.402:445	10:499	3.916:993	3.383:156	533:837
	22 28			1.192:498	11:357		1.024:407	9:756	5.109:481	4.407:563	701:918
Norte de Hespanha	12 18		2803	Ps. 1.540:413	Ps. 454	2803	Ps. 1.597:720	Ps. 471	Ps. 10.515:349	Ps. 10.815:846	—
	19 25			1.493:858	440		1.512:624	446	12.009:207	12.328:470	—
Madrid — Zaragoza — Alicante	12 18		2672	977:442	366	2672	1.009:447	378	6.878:513	7.214:079	—
	19 25			994:509	372		989:813	370	7.873:022	8.203:893	—
Andaluzes	12 18		894	260:596	291	894	263:63	295	1.863:440	1.900:953	—
	19 25			261:528	293		235:529	263	2.124:968	2.136:483	—
Zafra a Huelva.	12 18		180	48:410	269	180	50:087	278	299:409	345:104	—
	19 25			46:105	256		49:754	276	345:515	394:859	—
	26 4			42:645	237		53:089	295	388:161	447:949	—

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios

Lisb. R. a Porto Part. 8-30 t. 9-15 t. 9-15 t. 9-15 m.	Porto a Lisb. R. Part. 2-15 t. 3-0 m. 7-0 t. 6-0 m.	Leiria a Figueira Part. 5-30 t. 7-35 t. 4-45 m. 6-25 m.	Figueira a Leiria Part. 4-45 m. 6-25 m. 6-25 m. 8-38 t.	Lisb. R. a Casc. Part. 6-45 m. 8-6 m. 10-30 m. 11-49 t.	Casc. a Lisboa R. Part. 8-30 m. 9-43 m. 11-30 m. 12-49 t.	Fig.^a a V. Form. Part. 4-10 m. 3-0 t. 3-0 t. 4-35 t.	V. Form. a Fig.^a Part. 9-15 m. 7-50 t. 6-5 m. 8-0 m.	Vian. a Valença Part. 7-20 m. 9-37 m. 4-28 t. 5-3 t.	Valença a Vian. Part. 6-30 t. 8-30 t. 9-19 m. 9-54 m.
Lisb. C.S. a Port. 7-30 m. 9-0 t.	Port. a Lisb. C.S. 8-45 m. 10-30 t.	Figueira a Alf. 3-40 m. 4-23 m. 2-0 t. 2-59 t. 6-45 t. 7-44 t.	Alf. a Figueira 4-35 m. 5-34 m. 3-10 t. 4-9 t. 7-55 t. 8-38 t.	Lisb. T. P. a Faro 4-30 t. 5-0 m. 6-30 t. 7-0 m.	Faro a Lisb. T. P. 6-30 t. 7-49 t.	Pamp. a Mang. 6-25 t. 9-37 t.	Mang. a Pamp. 9-40 m. 12-50 t.	Port. a B. d'Alva 8-0 m. 3-45 t.	B. d'Alva a Port. 10-30 m. 6-30 t.
Lisb. R. a V. Alc. 7-0 t. 5-10 m. 9. ^{as} 4. ^{as} e sab. 8-15 t. 2-40 m.	V. Alc. a Lisb. R. 7-50 t. 5-0 m. 2. ^{as} 4. ^{as} e 6. ^{as} 9-10 m. 3-20 t.	Aveiro a Porto 4-0 m. 6-15 m. 4-15 t. 6-31 t.	Porto a Aveiro <i>Excepto aos domingos</i> 4-0 m. 6-15 m. 4-15 t. 6-31 t.	Lisb. T. P. a Pias 8-0 m. 4-55 t.	Pias a Lisb. T. P. 8-10 m. 4-40 t.	Mang. a Guarda <i>Só 4.^{as} e sab.</i> 9-52 t. 12-45 m.	Guarda a Mang. <i>Só 5.^{as} e dom.</i> 6-35 m. 9-23 m.	Porto a Tua 3. ^{as} 5. ^{as} e sab. 1-25 t. 6-29 t.	Tua a Porto 2. ^{as} 4. ^{as} e 6. ^{as} 5-51 m. 10-47 m.
Lisb. R. a Badaj. 7-0 t. 6-14 m.	Badaj. a Lisb. R. 6-30 t. 5-0 m.	Abram. a Covilhã 2-18 t. 12-10 m. 1-16 m. 8-15 m.	Covilhã a Abram. 7-50 m. 4-0 t. 3-45 t. 11-5 t.	Lisb. T. P. a Ext. 8-0 m. 3-45 t. 4-30 t. 11-10 t.	Ext. a Lisb. T. P. 12-10 m. 7-0 m. 9-10 m. 4-10 t.	Porto a Braga 5-0 m. 8-10 m. 8-20 m. 10-45 m. 10-30 m. 12-51 t. 5-40 t. 8-3 t.	Braga a Porto 5-50 m. 8-19 m. 11-20 m. 1-44 t. 3-34 t. 6-0 t. 6-30 t. 10-12 t.	Porto a Regoa 4-40 m. 11-30 m. 6-0 t. 11-30 t.	Regoa a Porto 3-28 m. 8-19 m. 3-10 t. 10-40 t.
Lisb. C. S. a Bad. 7-30 m. 9-50 t.	Bad. a Lisb. C. S. 8-45 m. 10-30 t.	Lisb. R. a Cintra 7-0 m. 8-13 m. 11-0 m. 12-4 t.	Cintra a Lisb. R. 7-30 m. 8-40 m. 9-0 m. 10-1 m. 4-30 t. 5-34 t. 6-0 t. 7-18 t. 8-45 t. 9-48 t.	Lisb. T. P. a Set. 8-0 m. 10-10 m. 4-30 t. 6-25 t. — —	Set. a Lisb. T. P. 8-0 m. 9-50 m. 2-30 t. 4-40 t. 4-45 t. 6-35 t.	Porto a Vianna 5-0 m. 10-23 m.	Vianna a Porto 4-50 t. 10-12 t.	Regoa a B. d'Alv. 7-0 m. 12-46 t.	B. d'Alv. a Regoa 1-45 t. 7-20 t.
Lisboa R. a Fig.^a 7-0 m. 2-50 t.	Fig.^a a Lisboa R. 3-15 t. 11-0 n.	Alicant. a Casc. 8-56 m. 9-55 m.	Casc. a Alicant. 5-30 m. 6-29 m.	P. Novo a Set. 3-15 t. 3-42 t.	Set. a P. Novo 4-45 t. 5-7 m.	Porto a Valença 8-20 m. 1-30 t. 10-30 m. 2-50 t. 5-40 t. 10-25 t.	Valença a Porto 3-0 m. 8-19 m. 9-20 m. 1-44 t. 12-30 t. 6-0 t.	ABREVIATURAS R. — Central do Rocio. C. S. — Caes dos Soldados. T. P. — Terreiro do Paço.	
Lisb. R. a Leiria 6-0 t. 1-0 m.	Leiria a Lisb. R. 2-0 m. 8-40 m.	Aos domingos e dias sant. 2-0 t. 2-54 t. 8-30 t. 9-24 t.	Aos domingos e dias sant. 8-30 t. 9-24 t.	Beja a Faro 11-10 m. 7-40 t.	Faro a Beja 6-20 m. 2-30 t.				

R. — Central do Rio.
C. S. — Casas dos Soldados.
T. P. — Terreiro do Paço.

Linhas portuguezas

Do Aterro a Cascaes. — A Companhia Real trata de conseguir que, no proximo verão, os comboios de Cascaes possam fazer um serviço provisorio, partindo do Aterro da Boa-Vista, aproveitando-se os trabalhos já feitos do porto.

O problema não é de difficil solução, e se para esta se agremiassem todas as boas vontades, seria uma grande vantagem para o publico e uma enorme commodidade, especialmente para todos que vão veranejar para aquellas praias.

Novo ascensor. — O sr. visconde do Tramagal requereu á camara concessão para o estabelecimento e exploração d'um ascensor mechanico na calçada do Salitre, a terminar no largo do Rato, nas mesmas condições em que teem sido feitas outras concessões da mesma natureza.

Lourenço Marques. — Segundo um correspondente local o rendimento d'esta linha cresce n'uma progressão geometrica. O rendimento diario attinge hoje a 700.000 réis e quando, dentro de menos de seis mezes, se transportar 90.000 toneladas de mercadorias, esse transporte traduzir-se-ha n'um rendimento de 50.000.000 réis por mez.

O mesmo correspondente dá a *grata* noticia de que uma das locomotivas da linha do Pungue foi baptisada com o nome de Cecil Rhodes.

Ora aqui está uma machina que parece destinada a fazer-nos... descarrilar!

Ascensores de Lisboa. — Teem-se feito experiencias dos carros no ascensor da Graça, dando, em geral, bom resultado. A experiencia official deve realisar-se por estes dias. A companhia não tem, por enquanto, mais que dois carros promptos para o serviço, trabalhando-se activamente para augmentar este numero a fim das carreiras se poderem estabelecer com pequenos intervallos, como no ascensor Camões.

Os preços propostos pela companhia são: carreiras ascendentes: completa, 60 réis; da rua da Palma ao Arco de Santo André, 40; d'este ponto á Graça, 30.

Carreiras descendentes, 40 réis, sendo 20 réis as meias carreiras.

Nova linha africana. — Os srs. J. J. Ferreira da Cruz e L. Pinto Coelho pediram ao governo a concessão de uma linha ferrea de via reduzida entre Loanda e S. Salvador do Congo.

Segundo os requerentes, a nova linha, partindo de Loanda, atravessará o Mutolo dos Quitengues, Dande, approximando-se quanto possivel das minas de petroleo do Liborgo, dos Dembos, Encoge e minas de cobre do Bembe, terminando em S. Salvador do Congo, sendo construido do modo mais rapido e mais directo, por forma que dentro de cinco annos seja toda aberta á exploração, vencendo-se difficuldades de material pelas construcções provisórias de madeira, solidamente feitas, deixando os concessionarios 10 % da receita bruta depositada como garantia da substituição das obras provisórias por definitivas.

Os requerentes pedem um subsidio pelo cofre da provincia de Angola.

Terrenos em Alcantara. — A commissão municipal resolveu instar com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a fim de se decidirem as negociações pendentes entre a camara e a mesma companhia relativamente aos terrenos municipaes que esta occupa em Alcantara, e sobre as passagens de nivel nas ruas 24 de Julho e do Livramento.

Linhas hespanholas

Bilbao a Portugaete. — Durante o anno de 1892 circularam pelo caminho de ferro de Bilbao a Portugaete 2.474.131 viajantes, contra 2.627.210 em 1891, e 239.382 toneladas de mercadorias, ou sejam 44.931 toneladas a mais do que no anno anterior.

O producto d'estes dois transportes elevou-se a 950.815,72 pesetas em 1892, o que, comparado com o anno de 1891, em que o rendimento foi de 985.353,64 pesetas, accusa uma baixa de 34.537,92 pesetas.

Turis a Madrid. — Espera-se que por todo o mez corrente principiaraõ as obras do caminho de ferro de Turis a Madrid, na secção da capital a Colmeir de Oreja.

Noguera Pallaresa. — A junta de defeza dos interesses economicos da provincia de Lérida, concordou sollicitar junto do governo que nas negociações diplomaticas que parece vão entabolar-se com a França, para fixar o ponto da cordilheira pyrenaica em que deve perfurar-se o tunnel internacional da linha de Canfranc, se estabeleça da mesma forma o accordo para o tunnel de Noguera Pallaresa, em conformidade com o convenio de 1881 que prescreve a simultaneidade da abertura de ambas as vias ferreas.

Tramways de Madrid. — Foi apresentado no Ministerio de Fomento um requerimento pedindo licença para a construcção de um tramway com motor electrico que, partindo da praça de Cibeles, termine no passeio de carroagens e casa del Retiro.

Reducção de classes. — Pela primeira vez em Hespanha, uma companhia de caminhos de ferro, a de Santander a Cabezón de la Sal, promoveu uma resolução, do ministerio do Fomento, pela qual ficam reduzidas a duas as classes de passageiros. Subsistem as denominadas primeira e segunda, ficando supprimida a terceira. Esta modificação não traz consigo nenhum augmento de preço.

Canfranc. — Apesar do mau tempo as obras vão adiantadas, faltando sómente 12 kilometros de assentamento de via para chegar a Jaca.

Espera-se que se fará a inauguração nos fins de maio, sendo aberta á exploração nos fins de junho.

Provincia de Murcia. — Nesta provincia ha dois caminhos de ferro em projecto, o de Calasparra a Lorca, e o de Jenilla, que tanto precisa uma via para exportar os seus vinhos em condições de poder competir com outros centros vinicolas.

Os estudos d'estes caminhos de ferro dormem o somno dos justos; as empresas constructoras não dão signal de vida, e é urgente vencer os obstaculos que se oppoñham á realisação de tão importantes melhoramentos. Assim se expressa o nosso collega *Boletim de Obras Publicas*.

Linhas estrangeiras

INGLATERRA

De Brighton a Rottingdeam encontra-se pouco mais ou menos cinco kilometros de praia, que a maré cobre e descobre regularmente todos os dias. Ora a unica via de comunicação entre estas duas estações balneares é esta, a propria praia.

Mr. Magnus Volk, sem se importar com o mar, vae construir um *tramway* electrico sobre a areia, entre a maré alta e a baixa. Dois *rails* solidos, a sete metros de distancia um do outro, seguirão a costa, ficando ora em secco, ora debaixo d'agua uns quatro metros!

As caixas das carruagens serão assentes n'uma plata-forma muito alta, de forma que nunca possa chegar á agua, e teremos assim, pela primeira vez, a sensação de uma viagem em barco, sem ter que soffrer o enjoo...

Poderá mesmo o passageiro, se quizer, em viagem ir lançando o anzol, e encontrará á chegada á estação do destino com que fazer um succulento almoço.

Devem concordar que nada ha de mais pittoresco, mais util, mais economico e mais... *fin de siècle!*

ESTADOS UNIDOS

As linhas de *tramways* sobre estradas nos Estados Unidos da America até o fim de 1892 tinham uma extensão total de 18.769 kilometros.

Eis como ella estava dividida:

Linhas de tracção animal.....	7:176 kilometros
» electricas.....	9:566 »
» funiculares.....	1:036 »
» a vapor.....	238 »

No anno findo os caminhos de ferro electricos augmentaram 3:020 kilometros, o funicular 84 kilometros, mas os de tracção animal diminuíram 1:355 kilometros e o de vapor uns 35 kilometros. O augmento d'estas linhas foi de 7:714 kilometros sobre o anno anterior.

RUSSIA

A politica da Russia em materia de caminhos de ferro tende a absorver pelo Estado todas as grandes linhas, principalmente sob o ponto de vista strategico, tendo igualmente na mão as principais vias de transporte d'este grande imperio.

A estas grandes arterias virão ligar-se as rēdes locais, a que se deverá dar uma vasta extensão, mas que não terão outro fim senão o de transportar em proveito das linhas principais os productos industriaes ou agricolas de cada região.

N'este sentido acaba de ser formado um novo projecto. Principia na linha de Kazan-Malmyge, que será construida pela iniciativa dos zemstvos de Kazan e de Viatka.

A linha de Kazan-Malmyge será um caminho de ferro absolutamente regional. Os comboios terão paragem em cada aldeia ou em cada ponto onde houver alguma coisa a expedir ou a receber. Construir-se-hão por toda a parte caes para carregamento e descarga dos wagons.

Nada será despresado para tornar a construcção d'esta via tão economica quanto possível. As estações serão d'uma simplicidade verdadeiramente aldeã; ligar-se-ha a linha ferrea por *tramways* ás fabricas, officinas, e a quaesquer pequenas povoações que tenham algum producto a expedir. As despesas serão as mais reduzidas, devendo ser inferiores ás que se tem feito até hoje e que não são mais que 13:827 rublos por verste.

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 124)

Nos seguintes quadros, d'accordo com o ajustado em 2 de maio de 1891, se verá o desenvolvimento, tal como consta dos livros da nossa contabilidade, demonstrativos da liquidação de contas com o Banco Lusitano e em virtude da qual é o mesmo banco devedor em 18 de janeiro de 1892 de 304:356\$569 réis.

Conta de acções

Debito

1891 maio, 31. — Pela importancia do supprimento feito pelo Governo Portuguez ao Banco Lusitano, passado á responsabilidade da Companhia Real...	f. 1.173.000,	211:140\$000
Pela importancia paga a Gerson & Vivante	4.411.500,	794:070\$000
Junho, 1. — Idem, idem ao Crédit Mobilier	901.735,40	162:312\$372
Junho 1 — Idem representativa das acções em poder da Brown Shipley & C.ª de Londres	998.960,	161:812\$800
Junho, 30 — Diferença a saldar com o Banco Lusitano com a importancia de 8:550 obrigações de 3 % das que ali se acham em deposito á razão de 310 francos cada uma, nos termos da condição 2.ª do convenio de 2 de maio e em harmonia com as condições 3.ª e 4.ª do mesmo convenio	2.650.500,	477:090\$000
Saldo que passa á c/ ordinaria ..	144,60	26\$028
	f. 10.035.840,	
Somma réis		1.806:451\$200

Credito

1891 — maio, 31. — Pela aquisição de 3:000 acções da Companhia Real, pertencentes ao Banco Lusitano, levantadas da Banque d'Escompte	1.173.000,	211:140\$000
Pela diferença entre o preço da aquisição d'estas acções e o de 480 francos a creditar ao Banco Lusitano nas condições		

exaradas no contracto de 2 de maio de 1891	267.000,	48:060\$000
Pela aquisição de 10:220 acções da Companhia Real, pertencentes ao Banco Lusitano e levantadas por intermedio de Georges Gerson & C.ª e Felix Vivante & C.ª	4.411.500,	794:070\$000
Pela diferença entre o preço da aquisição d'estas acções e o de 480 francos a creditar ao Banco Lusitano nas condições exaradas no contracto de 2 de maio de 1891	494.100,	88:938\$000
Junho, 1. — Pela importancia da posição tomada pela Companhia Real n'uma operação caucionada com 2:400 acções da Companhia de responsabilidade do Banco Lusitano, a quem pertenciam as ditas acções	901.735,40	162:312\$372
Pela diferença entre a importancia da responsabilidade tomada pela Companhia e o preço de 480 francos por acção a creditar ao Banco Lusitano, nas condições exaradas no contracto de 2 de maio de 1891	250.264,60	45:047\$628
Pela aquisição de 5:288 acções da Companhia Real, pertencentes ao Banco Lusitano em caução conjuntamente com 2:965 obrigações de 4 % na casa de Brown Shipley & C.ª de Londres, que lhe são creditadas á cotação do mercado no mesmo dia, ou fosse de francos 170, por acção, por não se poder d'outra forma determinar o preço de levantamento ..	898.960,	161:812\$800
Pela diferença entre o preço da cotação e o de 480 francos por acção a creditar ao Banco Lusitano, nas condições exaradas no contracto de 2 maio de 1891 ..	1.639.280,	295:070\$400
	f. 10.035.840,	
Somma réis		1.806:451\$200

Conta de diferenças de cambio

Debito

1891. Julho, 25. — Diferença entre o cambio ao par e o de 541 réis por 3 francos, cambio do dia á vista sobre Paris, em francos 1.157:714,25 debito do Banco Lusitano para com a Société Marseillaise (1891, junho, 25, Ep.)		385\$905
Julho, 31. — Diferença entre o cambio ao par e o de 42 por 1\$000 réis, cambio do dia á vista sobre Londres, em Lb. 100.000 parte do debito do Banco Lusitano para com a casa Brown Shipley & C.ª (julho, 31, 36 dias)	43:714.285	121:428\$570
Agosto, 31. — Diferença entre o cambio do par e o de 43 1/4 por 1\$000 réis, cambio do dia á vista sobre Londres, em Lb. 13.800 saldo do debito ao Banco Lusitano para com a casa Brown Shipley & C.ª (agosto, 31, 67 dias)	9:700.283	14:478\$035
Dezembro, 31. — Balanço de numeros	204:178.276	
Juros a 6 % do balanço de numeros		3:356\$355
	257:592.844	
Somma réis		139:648\$865

(Continúa).

Avisos de serviço

Remessas de phosphoros para Hespanha

Tendo começado a vigorar desde o 1.º do corrente em Hespanha a lei de 30 de junho, do anno proximo passado, estabelecendo o monopólio do fabrico e venda de phosphoros e palitos phosphoricos n'aquelle paiz, fica prohibida a importação em Hespanha de toda a classe de phosphoros, e por consequencia as estações d'esta companhia, desde a data acima mencionada, não acceita expedições d'aquellas mercadorias.

Lisboa, 1 de março de 1893.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Minho e Douro

No dia 18 do mez corrente, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes d'estes caminhos de ferro, em Campanhã e em presença do respectivo chefe, serão recebidas propostas em carta fechada para o fornecimento de 50 lanternas para signaes.

O fornecimento será feito segundo as condições para elle estabelecidas e que se acham patentes na mesma secretaria, onde podem ser examinadas nos dias não feriados, desde as 11 horas da manhã até ás 3 horas da tarde.

Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisorio de 45700 réis no cofre d'estes caminhos de ferro e apresentar no acto do concurso o respectivo documento, para poderem ser admittidos á licitação.

As propostas serão redigidas da seguinte fórma: «O abaixo assignado (nome, profissão) e morada do proponente) obriga-se a fornecer á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e sob as condições a que se refere o annuncio de 7 do corrente mez, 50 lanternas para signaes, pelo preço de...» Data e assignatura do proponente.

Toda a proposta que não estiver conforme com o presente annuncio, será nulla e de nenhum effeito.

Porto 7 de março de 1893.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Compra de material

Repetição do lote n.º 6 do concurso de 14 de janeiro e dos lotes n.ºs 1 e 4 do concurso de 16 de fevereiro

Esta companhia recebe propostas até ás 12 horas do dia 27 do corrente, para o fornecimento de:

Lote n.º 1 — Canastras. — Lote n.º 4 — Pregadura, taxas e cravos. — Lote n.º 6 — Couros e atilhos para correias.

Compra de mós de grés

Esta companhia recebe propostas até ao meio dia de 6 de abril, para o fornecimento de 18 mós de grés.

Compra de eixos para locomotivas

Esta companhia recebe propostas até ao meio dia de 6 d'abril para o fornecimento de seis eixos para rodas trazeiras de locomotivas.

Compra de escoras de cobre para caixas de fogo

Esta companhia recebe propostas até ás 12 horas de 6 d'abril proximo, para o fornecimento de 7:300 escoras de cobre para caixas de fogo de locomotivas.

Compra de machinas-ferramentas

Esta companhia recebe propostas até ás 12 horas de 13 d'abril proximo, para o fornecimento de 11 machinas-ferramentas.

Compra de tubos e barras de cobre

Esta companhia recebe propostas até ás 12 horas de 13 d'abril proximo, para o fornecimento de 152 tubos de cobre e 900 kilos de cobre em barras.

Compra de anilhas d'aço

Esta Companhia recebe propostas até ás 12 horas de 20 de abril, para o fornecimento de 14:800 anilhas d'aço.

Compra de limas

Esta Companhia recebe propostas até ás 12 horas de 20 de abril, para o fornecimento de 374 duzias de limas.

As condições, desenhos ou amostras para todos estes fornecimentos estão patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados.

Leilão

Em 3 de abril proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intremedio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido e Cunha, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 33.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 23 de janeiro de 1893 bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se portanto os consignatarios das referidas remessas de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço de Trafego na Estação Central do Rocio, todos os dias não santificados até 1 do dito mez inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 da tarde.

Lisboa, 14 de março de 1893.

Mercado de metaes

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

Cotações semanaes para Portugal e Hespanha, em 9 de março

	PREÇOS			
Zinco				
Caes Londres.....	17	15	—	—
Chapas de zinco				
F. o. b. Antwerp.....	21	—	—	21 10 —
Chapas de cobre				
F. o. b. Liverpool ou Londres.....	56	10	—	57 — —
Arame de cobre				
F. o. b. Liverpool ou Londres.....	—	—	6 3/4	— — —
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	15	—	— — —
" " " 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.....	—	12	—	— 14 6
C. A. Charcoal.....	—	14	6	— 17 6
Chapas de ferro galvanizado ondulado				
20 G..... f. o. b. Liverpool	10	5	—	11 — —
22 e 24 G..... " " "	11	5	—	11 15 —
Chapas de latão				
F. o. b. Londres ou Liverpool.....	—	—	6 1/2	— — —
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.....	97	—	—	97 10 —
Estanho em barras				
F. o. b. Londres e Liverpool.....	98	—	—	98 10 —
Prata			38 3/16	
Manganez				
(Por unidade de metal mang.).....	—	1	—	— 1 3
Carvão de New-Castle				
Steam Coal, grosso.....	—	8	9	— 9 6
Gaz e forjas.....	—	6	6	— 8 6
Coke para fundição.....	—	13	—	— 16 —

Preço da casa Harrington & C.ª de Liverpool

Em 2 de março

Prata 38 3/8

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

Lisboa. — Amancio José Alves — Rua dos Bacalhociros.
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.
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 — Jackson Row, 14.
Hamburgo. — Augusto Blumenthal.

Typographia do Commercio de Portugal

35 — Rua Ivens — 41

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO

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. — Prop. Victor Sasseti.

LISBOA Hotel Durand — Rua das Flores, 71 — 1.^{re} 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\$000 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 — Prop. João da Matta, 1.^{er} cuisinier du Portugal.

LISBOA London Hotel — Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 16 — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Preços 1\$000 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 — Prop. Augusto José Barreira.

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

CASCAES Hotel do Globo. — Praça da Rainha D. 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 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. — Service de 1.^{er} ordre. Seul établissement situé au centre de la matta. Prop. Paul Bergamin.

PRAIA DA NAZARETH Grand hotel Club. — Magnificas accomodações, asseio 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 telepho — Serviço de 1.^a 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 discrição. 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.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopez Munhós

PORTO Grande Hotel Portuense. — Batalha, 122. Serviço de 1.^a 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.

COVILHÃ Hotel Central do Castella — Largo do Pelourinho. — Bom serviço de mesa — quartos confortaveis desde 1\$000 réis por dia.

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.

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

Companhia Geral de Electricidade

EM BERLIM

CAPITAL SOCIAL DESEMBOLSADO 20.000:000 MARCOS

SUCCURSAL PARA HESPANHA E PORTUGAL

LEVI & KOCHERTHALER, Madrid

CONSTRUÇÃO DE Machinas de vapor — Dynamos de correntes continuas, alternativas e rotativas — Electromotores — Lampadas incandescentes (produção annual DOIS MILHÕES de lampadas) — Arcos voltaicos e carvões — Cabos e arames — Cordões flexíveis — Instrumentos de medição e regulação — Commutadores para estações centraes — Taboas de distribuição — Portalampadas — Cortacircuitos — Isoladores — Tubos de caoutchuc — Interruptores — Supportes etc., etc. — Accumuladores Tudor — Apparelhos de lampista e cristalaria electrica — Material fixo e circulante de tramways e caminhos de ferro electricos.

DEPOSITO DE MATERIAL EM MADRID PARA INSTALLAÇÕES DE 30:000 LAMPADAS

Officinas technicas de construção: Carrera de San Jeronimo, 42

GABINETE DE MEDIÇÕES — LABORATORIO — OFFICINAS

Representação geral do contador ARON — Estações centraes de luz electrica

Construidas e em construção em Hespanha e Portugal de 1890 até 1893

Madrid, Companhia Madrileña — Santander — Aranjuez — Ubeda — Jerez de la Frontera — Badajoz — Valdepeñas — Haro — Cabra — Huesca — Mondoñedo — Monte Estoril (Portugal) — Casas Consistoriales (Barcelona.)

Varias installações particulares em Madrid, contando-se entre ellas o Banco de Hespanha — o Palacio do Congresso — a estação Central de Telegraphos, etc.

Fundição do Ouro — PORTO

CHARRUAS S. S.

A FUNDIÇÃO DO OURO, no anno findo de 1892, debaixo da direcção do habil regente agricola o ex.^{mo} sr. Joaquim de Souza dos Santos, introduziu importantes melhoramentos na charrua do systema americano, a respeito das quaes diz, n'uma carta datada de 14 de julho do mesmo anno, o ex.^{mo} sr. Augusto Serrão de Faria Paiva, da Azinhaga, no conselho de Santarem, o seguinte:

Fiquei encantado com o bom serviço produzido pela bella Charrua S. S. Faz optimo trabalho, vira a leira com a maior perfeição, e o rêgo é, em toda a altura, de igual largura. — Nas terras sequissimas das nossas propriedades, e que custam muitissimo a trabalhar, profunda-se a lavoura até 0,26 sem difficuldade. — Creio que a altura, quando o terreno em boas condições, será de 0,36. — Far-me-ha o amigo o favor de me enviar mais duas charruas para a estação de Matto de Miranda.

Tão auctorisada informação prova os bons effeitos dos melhoramentos introduzidos, e a grande conveniencia de se fazer uso d'estas charruas.

Porto e Fundição do Ouro, 7 de fevereiro de 1893.

O director gerente

Luiz Ferreira de Souza Cruz.

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

SOCIEDADE ANONYMA DAS Officinas de construção de La Meuse, em Liège (Belgica)

Material de guerra para engenharia e artilheria

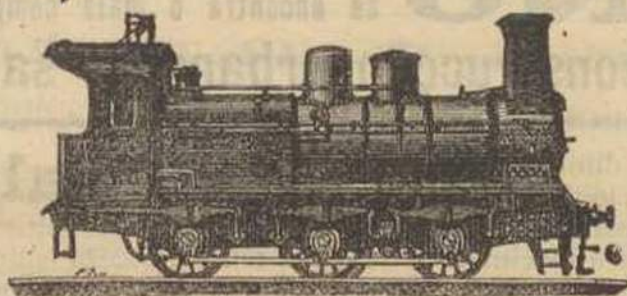
Locomotivas

de todas as forças, desde 5 até 30 toneladas para vias normaes e reduzidas.

Machinas de vapor

aperfeiçoadas, para iluminação electrica, moinhos, fabricas de gelo, fiacão, etc.

Machinas do systema Compound, de dupla e triplice expansão, privilegiadas.

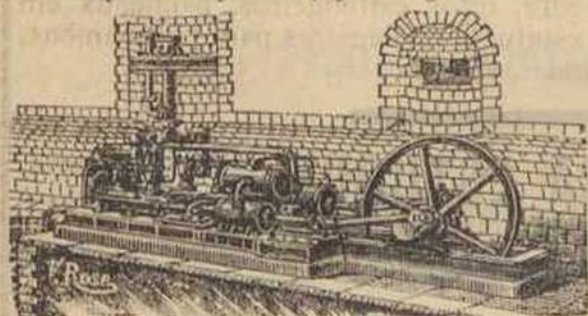


Locomotiva de 40 toneladas

Caldeiras de vapor de todos os systemas
Instalações hydraulicas para portos de mar
Distribuição de força por aguas com forte pressão. Bombas de pressão. Accumuladores. Gruas. Tubos, etc.

Especialidade de machinas para minas

Machinas do esgoto subterraneas, Compound, privilegiadas. Machinas de extracção, de valvula. Compressoras d'ar. Cabrestantes de ar comprimido. Ventiladores, etc.



Machina de esgoto subterranea
Systema Compound, privilegiado

Tubos fundidos verticalmente.

Bombas a vapor para poços

Machinas alimentares.

ESTALEIRO NAVAL

Barcos. Rebocadores. Dragas.

Turbinas do systema MAHLER

Peças de fundição de todas as classes

Peças de caldeiraria de todas as qualidades

PREMIO DE HONRA no Grande Concurso Internacional das Sciencias e da Industria de Bruxellas, 1888.

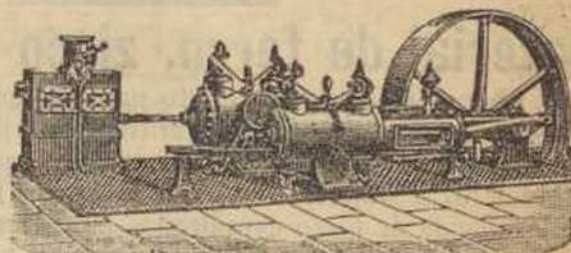
MEDALHA DE OURO na Exposição de Paris de 1889

Dirigir as cartas e telegrammas: CHANTIERSMEUSE, (LIÈGE)—A. B. C. CODE USEDE, 1883

M. FR. TIMMERMANS ENGENHEIRO



Grua hydraulica com cavaletto
em uso no porto de Antuerpia



Machina motora systema
Compound, privilegiado

Machinas para a Metallurgia

Machinas sopradoras. Apparelhos para aquecer o ar. Bombas de serviço. Motores e apparelhos para laminadores. Convertidores. Gruas hydraulicas. Bombas de pressão etc.

MACHINAS ELEVADORAS

para

AGUAS NAS CIDADES

Sementes de horta, jardim, pastos para gados, etc. Casa Frederico Daupias 35, 1.º Rua Nova do Carmo, 35, 1.º

Esta casa, a primeira do paiz que conserva um deposito permanente e completo de todas as variedades de sementes das melhores proveniencias estrangeiras, e que melhor se adaptam ao nosso clima, bem reconhecido por experiencia propria, 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 miúdo 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 côres 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 deante.

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 flôr, indica as epocas de sementeira e contém desenhadas instrucções sobre a cultura das diferentes variedades de flores e sua applicação para canteiros, acafates, 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 epocas 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, saraceno (excellente forragem), trevo, etc.

Grainha de vinha americana. — As melhores variedades.

Bacello americano. — Um producto directo, não precisando ser enxertado. Variedade de 1.ª ordem. Indifferente ao mildew e outras molestias, dando-se bem em todos os terrenos e em todas as exposições.

35, 1.º — Rua Nova do Carmo — LISBOA

Materiaes de construcção

Nos armazens de **J. LINO** se encontra o mais completo sortimento dos artigos necessarios para construcção urbana, a saber:

Madeiras

de todas as qualidades e dimensões, soalhos aparelhados, parques nacionaes e estrangeiros, madeira para marcenaria, ditas para caruagens, ditas em folha para machinas de recortar, portas feitas, molduras e guarnecimentos, chalets de madeira de todos os tamanhos.

Material de ferro, zinco e chumbo

Vi-gas de ferro, chapas de ferro ondulado para coberturas, grades para sacadas, peitoris e almofadas, ventiladores fixos e de rotação, depósitos de ferro galvanizado para agua, caixilhos de ferro e vidro para dar luz a subterraneos, banheiras de ferro de superior qualidade, placas de ferro esmaltadas para letreiros e numeração, fogões de ferro e marmore para salas com todos os seus pertences, lavadouros de ferro e grés para cosinha, tubos de ferro e chumbo para encanamentos, torneiras e valvulas de metal para os mesmos, zinco e chumbo em chapa para telhados, ornatos em zinco para chalets, cataventos, agulhas, florões, lucarnes, trapeiras, pregaria de arame, etc., etc.

FOGÕES PARA SALAS

de ferro com guarnições de marmores de diferentes côres e com todos os seus pertences, etc., etc.

Material ceramico

Tubos de grés superior, lavatorios de todos os feitios, bacias, syphões e aparelhos para retretes, telha franceza legitima de Marselha, dita vidrada de côres, ladrilhos mosaicos nacionaes e estrangeiros, tijolos de todas as dimensões e qualidades, ditos refractarios, barro refractario, azulejos de faiança e pó de pedra, ditos estrangeiros, panneaux em azulejos de côres, vasos, estatuas e balaustres para platibambas, telhas de vidro para claraboias, etc., etc.

MATERIAL PARA ESTUQUE,

Cal em pedra, areia do Rio sêco, gesso, e ornatos em carton pierre.

Materiaes diversos

Cimento de Portland, cal hydraulica de Marselha, pozzolana dos Açores, chapa de magnésio para forrar chalets, barracas, etc., ardósia para telhados, dita para guardas de sumidouros, vidraça para janellas, vidros polidos francezes, vitraux de côres, inducto impermeavel para preservar da humidade paredes, madeiras, etc., tintas preparadas, alvaiades, oleos e vernizes de superior qualidade, feltro asphaltado para coberturas economicas, utensilios para obras, pedra d'afiar ferramentas, etc.

Fornecem-se **Catalogos e Preços correntes** a quem os solicitar nos escriptorios dos armazens

85—RUA DO CAES DO TOJO—85

Telegrammas a **LINO—LISBOA**

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.*

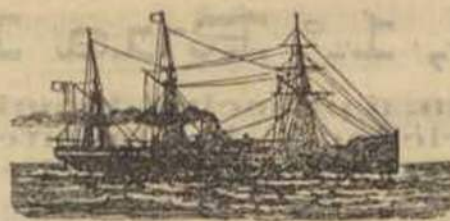
ESCRITORIO

23—Calçada de S. Francisco—LISBOA

Telephone n.º 313

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 27 de março o paquete TRENT para:
S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo
e Buenos-Ayres

Para Southampton

O paquete TAGUS esperado em 26 de março

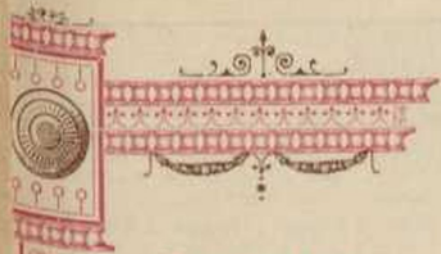
As recommendações para passageiros são inexcusaveis em conforço, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se teem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

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

AGENTES

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

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



TYPOGRAPHIA
do
COMMERCIO DE PORTUGAL

RUA IVENS, 41

IMPRESSÕES
EM TODOS OS GENEROS

Perfeição em todos
os trabalhos

PREÇOS RASOAVEIS



GAZETA
DOS
CAMINHOS DE FERRO

Brinde aos leitores

HORARIO

*Officialmente conferido
da partida e chegada
dos
comboios em todas as linhas
Em 1 de abril de 1893*

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios

Lisb. R. a Porto Part. Cheg. 8-30 t. 7-15 m. 9-15 t. 9-15 m.	Porto a Lisb. R. Part. Cheg. 2-15 t. 3-0 m. 7-0 t. 6-0 m.	Leiria a Figueira Part. Cheg. 5-30 t. 7-35 t. 4-45 m. 6-25 m.	Figueira a Leiria Part. Cheg. 4-45 m. 6-25 m.	Lisb. R. a Casco Part. Cheg. 6-45 m. 8-6 m. 8-30 m. 9-43 m.	Casco a Lisboa R. Part. Cheg. 11-30 m. 12-49 t. 10-30 m. 11-49 t.	Fig. ^a a V. Form. Part. Cheg. 4-10 m. 3-0 t. 9-15 m. 7-50 t.	V. Form. a Fig. ^a Part. Cheg. 9-15 m. 7-50 t.	Vian. a Valença Part. Cheg. 7-20 m. 9-37 m. 6-30 t. 8-30 t.	Valença a Vian. Part. Cheg. 6-30 t. 8-30 t.
Lisb. C.S. a Port. 7-30 m. 9-0 t.	Po. t. a Lisb. C.S. 8-45 m. 10-30 t.	Figueira a Alfár. 3-40 m. 4-23 m. 4-35 m. 5-34 m.	Alfár. a Figueira 2-0 t. 2-59 t. 3-10 t. 4-9 t. 6-45 t. 7-44 t. 7-55 t. 8-38 t.	Lisb. T. P. a Faro 4-30 t. 5-0 m. 6-30 t. 7-0 m.	Faro a Lisb. T. P. 6-30 t. 7-52 t. 6-30 t. 7-49 t.	Figueir. a Pamp. 3-0 t. 4-35 t. 6-5 m. 8-0 m.	Pamp. a Figueir. 6-5 m. 8-0 m.	Nine a Braga 4-28 t. 5-3 t. 9-19 m. 9-54 m.	Braga a Nine 9-19 m. 9-54 m.
Lisb. R. a V. Alc. 7-0 t. 5-10 m. 2. ^{as} 4. ^{as} e sab. 8-15 t. 2-40 m.	V. Alc. a Lisb. R. 7-50 t. 5-0 m. 2. ^{as} 4. ^{as} e 6. ^{as} 9-10 m. 3-20 t.	Aveiro a Porto 4-0 m. 6-15 m. 4-15 t. 6-31 t.	Porto a Aveiro <i>Excepto aos domingos</i> 4-0 m. 6-15 m. 4-15 t. 6-31 t.	Lisb. T. P. a Pias 8-0 m. 4-55 t. 8-10 m. 4-40 t.	Pias a Lisb. T. P. 8-10 m. 4-40 t.	Pamp. a Mang. 6-25 t. 9-37 t. 9-40 m. 12-50 t.	Mang. a Pamp. 9-40 m. 12-50 t.	Port. a B.d'Alva 8-0 m. 3-45 t. 10-30 m. 6-30 t.	B.d'Alva a Port. 10-30 m. 6-30 t.
Lisb. R. a Badaj. 7-0 t. 6-14 m.	Badaj. a Lisb. R. 6-30 t. 5-0 m.	Abran. a Covilhã 2-18 t. 12-10 m. 7-50 m. 4-0 t.	Covilhã a Abran. 1-16 m. 8-15 m. 3-45 t. 11-5 t.	Lisb. T. P. a Ext. 8-0 m. 3-45 t. 12-10 m. 7-0 m.	Ext. a Lisb. T. P. 4-30 t. 11-10 t. 9-10 m. 4-40 t.	Mang. a Guarda 9-52 t. 12-45 m. 6-35 m. 9-23 m.	Guarda a Mang. 6-35 m. 9-23 m.	Porto a Tua 3. ^{as} 5. ^{as} e sab. 1-25 t. 6-29 t. 5-51 m. 10-47 m.	Tua a Porto 2. ^{as} 4. ^{as} e 6. ^{as} 5-51 m. 10-47 m.
Lisb. C. S. a Bad. 7-30 m. 9-50 t.	Bad. a Lisb. C. S. 8-45 m. 10-30 t.	Lisb. R. a Cintra 7-0 m. 8-13 m. 7-30 m. 8-40 m.	Cintra a Lisb. R. 11-0 m. 12-4 t. 9-0 m. 10-1 m.	Beja a C. Branca 4-15 t. 7-6 t. 6-10 m. 9-0 m.	C. Branca a Beja 6-10 m. 9-0 m.	Porto a Braga 5-0 m. 8-10 m. 5-50 m. 8-19 m.	Braga a Porto 8-20 m. 10-45 m. 11-20 m. 1-44 t.	Porto a Regoa 4-40 m. 11-30 m. 3-28 m. 8-19 m.	Regoa a Porto 6-0 t. 11-30 t. 3-10 t. 10-40 t.
Lisb. C. S. a Sant. 11-0 m. 1-40 t. 4-30 t. 7-10 t.	Sant. a Lisb. C.S. 6-45 m. 9-20 m. 5-20 t. 8-0 t.	Lisb. R. a Cintra 4-30 t. 5-34 t. 3-0 t. 4-1 t.	Cintra a Lisb. R. 6-0 t. 7-18 t. 5-45 t. 6-46 t. 8-45 t. 9-48 t. 9-50 t. 11-0 n. <i>Aos domingos e dias sant.</i> 1-30 t. 2-35 t. 8-0 t. 8-59 t.	Lisb. T. P. a Set. 8-0 m. 10-10 m. 4-30 t. 6-25 t. 6-50 m. 8-23 m.	Set. a Lisb. T. P. 8-0 m. 9-50 m. 2-30 t. 4-40 t. 4-45 t. 6-35 t.	Porto a Braga 10-30 m. 12-51 t. 3-24 t. 6-0 t. 5-40 t. 8-3 t.	Braga a Porto 3-24 t. 6-0 t. 6-30 t. 10-12 t.	Regoa a B.d'Alv. 7-0 m. 12-46 t. 1-45 t. 7-20 t.	B.d'Alv. a Regoa 1-45 t. 7-20 t.
Lisboa R. a Fig. ^a 7-0 m. 2-50 t.	Fig. ^a a Lisboa R. 3-15 t. 11-0 n.	Alcant. a Casco 8-56 m. 9-55 m. 5-30 m. 6-29 m.	Casco a Alcant. <i>Aos domingos e dias sant.</i> 2-0 t. 2-54 t. 8-30 t. 9-24 t.	P. Novo a Set. 3-15 t. 3-42 t. 4-45 t. 5-7 m.	Set. a P. Novo 4-45 t. 5-7 m.	Porto a Vianna 5-0 m. 10-23 m. 4-50 t. 10-12 t.	Vianna a Porto 4-50 t. 10-12 t.	Porto a Valença 8-20 m. 1-30 t. 3-0 m. 8-19 m.	Valença a Porto 10-30 m. 2-50 t. 9-20 m. 1-44 t.
Lisb. R. a Leiria 6-0 t. 1-0 m.	Leiria a Lisb. R. 2-0 m. 8-40 m.	Lisb. R. a Cintra 7-0 m. 8-13 m. 7-30 m. 8-40 m.	Cintra a Lisb. R. 11-0 m. 12-4 t. 9-0 m. 10-1 m.	Beja a Faro 11-10 m. 7-40 t.	Faro a Beja 6-20 m. 2-30 t.	Porto a Valença 5-40 t. 10-25 t. 12-30 t. 6-0 t.	Valença a Porto 12-30 t. 6-0 t.		

ABREVIATURAS

R. - Central do Rio de Janeiro.
C. S. - Caes dos Soldados.
T. P. - Terreiro do Paço.