

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Conde Barão, 91 — LISBOA

SUMMARIO

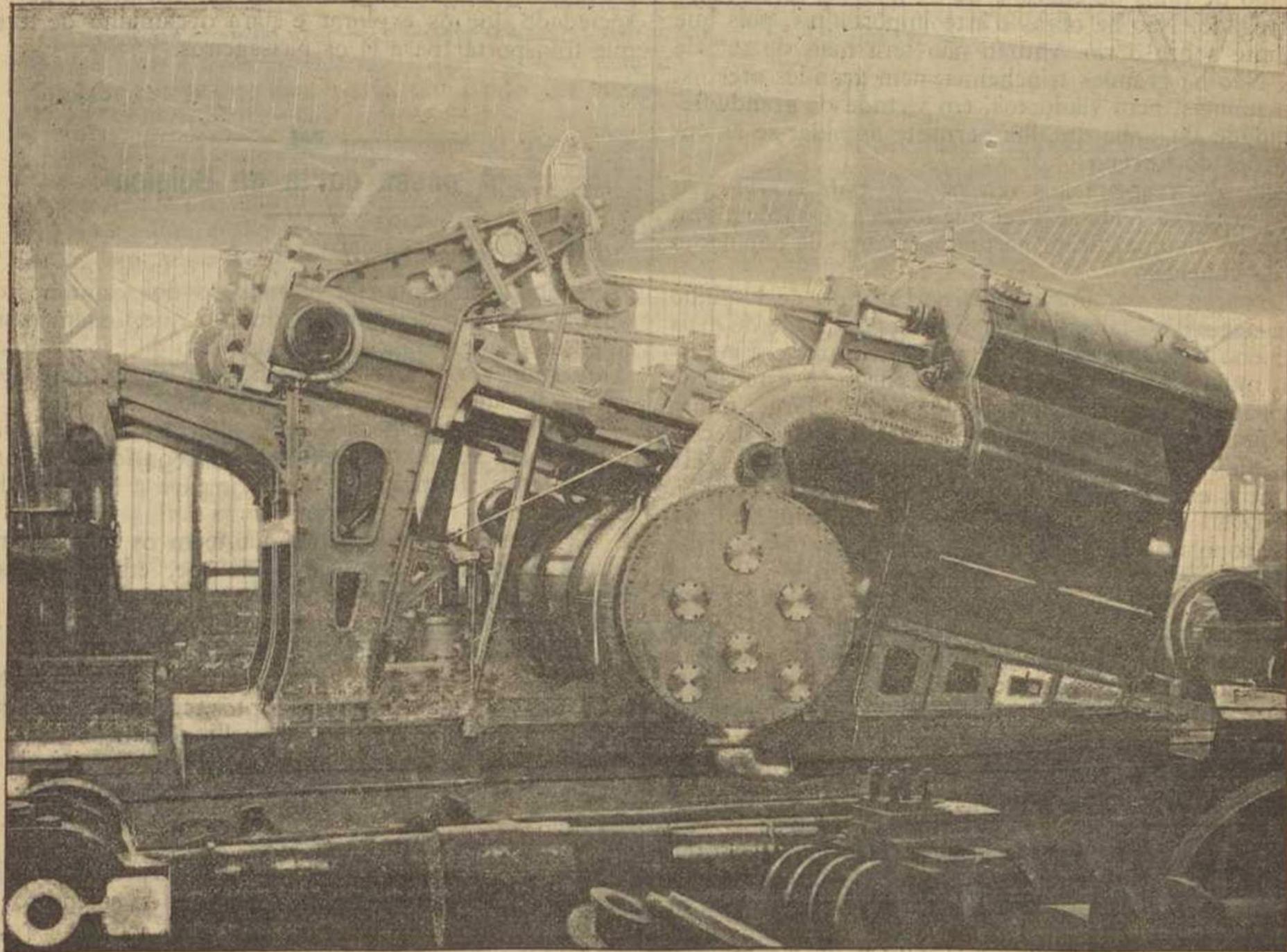
Caminho de ferro do Valle do Vouga, por Xavier Cordeiro.
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.
Parte oficial — portaria de 29 de Setembro.
Tarifas de transporte — Aplicação da tarifa n.º 1 em toda a linha da Beira Baixa.
O vapor «Marie Henriette», ilustrado com tres gravuras.
Comité consultivo de caminhos de ferro.
Providencias sanitarias.
Rectificação.
Os negocios da Companhia Real.
Carta dos accionistas.
Boletim financeiro — de Lisboa, por J. F.
Situação dos fundos portuguezes nas bolsas Lisboa, Londres e Paris.
Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.
Horario dos comboios em 16 de outubro.
Publicações recebidas — «Industries», de Bruxellas — O primeiro livro das creanças — Caderno auxiliar das Noções praticas de Tachygraphia — A Revisão da lei dos cereais — Revista Mechanica Portugueza.
Comboios restaurants.
Linhas portuguezas. — Viação urbana de Lisboa — Mossamedes — Manifestação de agradecimento — Estação Central da Covilhã — Beira — Nomeação — Sentença arbitral.
Linhas hespanholas. — O Norte de Hespanha — Salamanca a Peñaranda — Peñarroya a Fuente del Arco — Calatayud Teruel Sagunto.
Linhas estrangeiras. — Estados Unidos — Republica Argentina — Bolivia.
Mercado de metaes.
Avisos de serviço.

Arrematações.
Agencias de transportes recommendedas.
Agenda do viajante.
Anuncios.
Vapores a sahir do porto de Lisboa.

Caminho de ferro de Valle do Vouga

PROCEDE-SE actualmente ao estudo do caminho de ferro do Valle do Vouga, entre Espinho e o Caima.

Esta linha, cuja concessão foi pedida em janeiro de 1889, pelo sr. Frederico Palha, só agora poude ser estudada em consequencia da grave crise por que o paiz tem passado, e a não ser a iniciativa de alguns homens intelligentes que professam a opinião de que o paiz não pôde estar parado, porque parar é morrer, a província da Beira teria ainda de esperar muito tempo a realisa-



Machina do vapor «Marie Henriette» (vide artigo na pag. 308).

ção de um melhoramento tão desejado, como é o caminho de ferro do Valle do Vouga. Felizmente ha agora toda a probabilidade de que a empresa vá por diante, pois que o estudo já feito tem mostrado não serem illusorias as condições excepcionaes d'esta linha, tanto sob o ponto de vista technico como sob o da riqueza e importancia da regiāo por elle atravessada.

Os estudos começaram em Espinho e em Oliveira de Azemeis, ao mesmo tempo.

De Espinho o tracado eleva-se sem dificuldade até Paços de Brandão e S. João de Ver; passa entre Villa da Feira e S. Fins; approxima-se da Arrifana, e attinge S. João da Madeira, ponto mais alto de toda a linha.

Em seguida desce para Coito de Cocujães, onde deverá atravessar a ribeira d'Ul; e procurará passar o mais perto possível de Oliveira de Azemeis, elevando-se na encosta esquerda da ribeira d'Ul tanto quanto o permitir a passagem da ribeira de Oliveira, ou rio Antuan, que é a linha d'água mais importante da parte do traçado em estudo. Esta passagem far-se-ha no sitio denominado Porto de Cano. Ahi começa a linha a subir para attingir a cumiada divisoria do Antuan e do Caima, perto de Fradellos. N'esta subida encontra Macenhata, Travanca, Bemposta e Branca.

Na cumiada ficará uma estação que serve bem Carvalhal, Fradellos e Albergaria Nova.

A descida para o Caima não oferece dificuldade, passando-se por Valle Maior e Açores.

A distancia total até o Caima será de proximamente 48 kilometros.

As condições d'este traçado são excellentes. O limite maximo das inclinações é de 20 millimetros; o limite minimo de raios de curva é de 80 metros, raras vezes empregado. Não ha obras d'arte importantes, pois que a ponte sobre o rio Antuan não terá mais de 12^m de vão. Não ha grandes trincheiras, nem grandes aterros, nem tunneis, nem viaductos, em virtude da grande flexibilidade da linha que lhe permite amoldar-se ás ondulações do terreno.

Pelo que respeita aos recursos do paiz servido por esta via ferrea pôde-se dizer que todas as estações, sem excepção alguma, ficam perto dos centros de população ou de industria.

Começando por Paços de Brandão (pois de Espinho é desnecessario fallar) mencionarei a população de mais de 5:000 habitantes das freguezias proximas e a industria, muito desenvolvida, do papel pardo. A estação de S. João de Ver servirá as Caldas de S. Jorge, muito procuradas pelos povos da Beira, e a industria da cortiça que n'esta localidade existe em grande escala. Ha tambem em S. Jorge um mercado muito concorrido. A estação de Villa da Feira serve igualmente S. Fins.

A população do concelho é de mais de 40:000 habitantes.

Em S. João da Madeira serve-se tambem Arrifana, Escapães e outras povoações, isto é, um centro importantissimo de população, onde se fabrica a maior parte dos chapeos vendidos nas chapelarias do Porto.

O Coito de Cocujães tem 800 fogos e perto de 4:000 habitantes.

Oliveira de Azemeis é muito conhecida para que seja necessario encarecer a sua importancia. Pôde-se considerar um pedaço do Minho, tal é a abundancia de agua que se encontra por toda a parte. Não ha duvida que o concelho de Oliveira de Azemeis tem um grande futuro na criação de gado; e a tradição auxilia esta industria, pois de longa data se fabrica ali optima manteiga que se vende a 460 réis o kilogramma.

Entre Macenhata e Travanca fica uma estação que

servirá bem estas duas povoações, bem como a grande fabrica de lanificios do Caima.

A estação de Bemposta é ao mesmo tempo estação para o Pinheiro, Loureiro, Palmaz, etc. A estação de Branca serve tambem Albergaria Nova, Corbal e outras povoações.

A estação do Carvalhal, situada como já disse entre Fradellos, Carvalhal e Albergaria Nova irá dar novo incremento á grande fabrica de pasta de madeira para papel, ultimamente estabelecida junto ao Caima no sitio do Carvalhal. E' já hoje importantissima a producção d'esta fabrica, como prova o grande numero de carros que transportam diariamente madeira de pinho para a fabrica do Carvalhal, procedentes de pinhaes de Villa da Feira e Arrifana. Finalmente em Valle Maior ha a fabrica de papel muito conhecida.

A vista da industria actualmente existente no valle do Caima e seus affuentes, onde ha cerca de 140 moinhos, não é certamente utopia esperar que n'um futuro proximo este valle será um centro industrial de primeira ordem.

Toda a regiāo atravessada desde Espinho até Valle Maior (excepto alguns pinhaes que não deixam ver a paizagem) é de grande belleza, e disfruta-se bem do caminho de ferro porque este vai quasi sempre muito alto.

Na margem do Vouga onde não ha ainda estudos, além dos que o governo mandou elaborar, entre Vizeu e Estarreja, a paizagem continua admiravel; o Valle de Lafões tem uma reputação legendaria. Os excellentes banhos thermaes de S. Pedro do Sul, situados n'um paiz muito pittoresco e perto de um caminho de ferro, não pôdem deixar de ser, no futuro, o Aix-les-Bains portuguez; isto é, um manancial de rendimento para a sociedade que os explorar e para o caminho de ferro que transportar para lá os passageiros.

R. C.

A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 1 de outubro.

Segundo se annuncia, o ministro dos caminhos de ferro, correios e telegraphos decidiu que fossem emitidos uns sellos especiaes por occasião da exposição de Antuerpia. Os sellos serão de 5, 10 e 25 centimos com cintas dominicaes.

A emissão far-se-ha no dia da abertura da exposição e terminará em 31 de dezembro de 1894, data em que estes sellos deixarão de ter valor para a franquia das cartas.

As cores serão as mesmas que teem os sellos dominicaes existentes, excepto o fundo que, em vez de ser branco, será cor de rosa, cinzento ou amarelo.

Estes sellos representarão as armas da cidade de Antuerpia com a menção «Exposição de 1894».

Os bilhetes postaes que devem sahir proximamente terão, assim como os sobrescriptos, cartas postaes, etc. o sello dominical, em lugar do sello actual.

O publico deverá inutilizar a legenda dominical, se desejar que a sua correspondencia seja entregue no domingo.

*
A sociedade anonyma dos caminhos de ferro vicinaes poz em adjudicação, no dia 20 de setembro, os encruzamentos de vias.

A diferença entre a maior e menor offerta foi de 80 %.

E neguem ainda, depois d'isto, a utilidade dos syndicatos!

*

O numero de wagons empregados pelos caminhos de ferro do Estado no transporte de mercadorias durante a semana de 17 a 23 de setembro de 1893 e a semana correspondente do anno de 1892, foi como segue:

Natureza dos transportes	Número de wagons carregados		a mais	
	1893	1892	1893	1892
Transportes do publico:	—	—	—	—
Carvão de pedra e coke	29.320	22.634	6.686	—
Outras mercadorias	39.961	34.516	5.445	—
Transportes em serviço:				
Diversos	1.529	3.898	—	2.360
Combustiveis	1.329	1.482	—	153
Totaes.....	72.139	62.530	12.131	2.522

*

As offertas feitas para a adjudicação de pequeno material, que teve lugar em 27 de setembro, não apresentaram preços bastante remuneradores.

As chapas foram adjudicadas ás seguintes fabricas belgas: Ongree, Jemmapes, Espérance, Laminoirs du Centre, Cockerill. Esta ultima obteve uma encomenda para 7.000 toneladas de carris.

Os ateliers de la Somme, cuja fusão com as Forjas de Bousval terá lugar dentro de pouco tempo, obtiveram 5.100 correntes de segurança e 11.000 tampas de caixas d'eixos, na adjudicação de 27 de setembro no Estado belga.

A's officinas d'aço d'Angleur, Cockerill e Ongree foram adjudicados aros de rodas por preços satisfatórios.

*

Dizem d'Ostende, que o paquete *Marie Henriette* recomeçou a fazer serviço em 16 de setembro pela manhã; a avaria que este navio tinha tido era insignificante.

Parece que o mesmo não aconteceu com o *Leopold II*. Depois da demora forçada que teve, enviaram-o para Antwerpia afim de limpar a carena. Diz-se que este vapor fará então as suas ultimas viagens d'instrução, em seguida ao que a commissão nomeada pelo governo tomará uma decisão definitiva.

*

Eis o quadro do movimento dos portos belgas no mês de agosto de 1893:

	Número de navios			Tonelagem		
	1893	1892	1891	1893	1892	1891
Entrada :	—	—	—	—	—	—
Antwerpia	403	395	409	402.134	351.204	410.585
Gand	81	79	68	45.740	42.326	46.251
Ostende	136	128	139	84.507	64.771	69.872
Bruxellas	14	10	11	1.843	1.960	1.619
Outros portos....	16	22	28	2.768	5.212	7.454
Totaes...	651	634	685	536.992	465.473	535.781

Sahida :

Antwerpia	413	378	424	417.655	364.882	421.845
Gand	70	75	88	36.243	38.689	40.369
Ostende	128	127	134	80.969	65.078	67.286
Bruxellas	11	12	9	1.939	2.170	1.387
Outros portos....	16	22	25	3.060	5.371	6.597
Totaes...	638	614	680	539.866	476.190	537.484

*

Desde 1 de outubro que está organizado um novo serviço extra rapido entre Vienna e Londres, via Strasbourg-Bruxellas-Ostende-Dover.

O Orient Express parte de Vienna ás 8.40 da manhã e chega á meia noite e quatorze minutos a Strasbourg, onde está em correspondencia com o comboio que parte á meia noite e quarenta minutos para Bruxellas-Ostende-Dover e Londres. A chegada a esta ultima cidade é ás 4.21 da tarde. O serviço rapido entre Londres e Vienna (via Strasbourg) é feito pelo comboio que parte de Londres ás 10.5 da manhã e chega a Vienna no dia seguinte ás 7.50 da tarde.

*

Falla se aqui muito em abobadar a Vesdre na sua passagem da cidade de Verviers. O rio, n'este sitio, é um verdadeiro foco de infecção.

O custo do trabalho é avaliado em 700.000 fr.

Esta questão, muito importante para Verviers, foi levantada no conselho communal em vista das queixas que os habitantes das margens do rio fizeram.

*

A maioria dos grandes armazens de Liége decidiu seguir o exemplo dado pelo Estado, banqueiros da cidade e a sociedade de tremvias de Liége, recusando aceitar, de hoje para o futuro, o *billon* estrangeiro.

Na maior parte dos armazens do centro da cidade estão affixados annuncios para informar o publico d'esta decisão.

*

Parece que um dos methodos mais usados pelos moedeiros falsos, pela razão de ser o mais simples e dos menos caros, consiste no branqueio da moeda de *billon*. Principalmente nos ultimos tempos tem aparecido na circulação uma grande porção de moedas de cinco centimos com a effigie de Victor Manuel, passadas por um banho de prata, assim transformadas com tanta habilidade que puderam ser passadas em pleno dia.

*

O *Moniteur* acaba de publicar um quadro das operações sobre os livretes da *caisse d'épargne*.

Por este documento se vê que havia na Belgica, em 31 de julho de 1893, 932.373 livretes, representando um capital de frs. 367.865.090,91.

*

Escrevem-me de Paris que a conferencia da União latina terá lugar em 9 de outubro.

A. Alcan.

■ ■ ■

Parte oficial

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com os pareceres dos conselhos superiores de commercio e industria e de agricultura, datados de 22 de agosto e 27 de julho ultimos, e com a informação da repartição de caminhos de ferro: ha por bem ordenar que se tornem extensivas á 3.^a secção do caminho de ferro da Beira Baixa, comprehendida entre a Covilhã e a Guarda, as disposições da portaria de 18 de setembro de 1891, em harmonia com a condição 2.^a do despacho de 14 de maio de 1892, na qual se preceitua que nas linhas ferreas de Torres-Figueira-Alfarelos e Beira Baixa continuará a vigorar a tarifa especial n.^o 1, aprovada em portaria de 23 de agosto de 1889, sempre que da sua applicação isolada ou combinada com as tarifas especiais, propostas pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, e aprovadas para as linhas

de norte e leste pelo referido despacho de 14 de maio, não resulte desvantagem para o publico.

O que se communica ao director da fiscalisação de caminhos de ferro para os devidos efeitos.

Paço, em 29 de setembro de 1893.—*Bernardino Luiç Machado Guimaraes.*

Para o director da fiscalisação de caminhos de ferro.

Tarifas de transporte

Aplicação da tarifa n.º I em toda a linha da Beira Baixa.—Conforme a portaria de 29 de setembro, que publicamos no logar respectivo, e o *aviso* que também vai na devida secção, desde 3 do proximo mês é ampliada ao troço da linha da Beira Baixa, ultimamente aberto á exploração, entre Covilhã e Guarda, a applicação da tarifa especial n.º I de pequena velocidade que, por portaria de 14 de maio do anno passado, fôra mandada continuar em vigor em todas as linhas sobre as quais o Estado dá garantia de juro.

Sem deixarmos de considerar muito justa esta resolução porque não se explicava que a referida tarifa não fosse applicável n'aquelle troço, tendo o governo, alias, os mesmos encargos sobre elle que sobre o restante da linha, reservamo-nos, contudo, para tratar, em outro logar d'esta folha e n'um proximo numero, do assunto, que se nos afigura importante, da manutenção d'esta tarifa nas linhas garantidas pelo Estado.

Para facilitar aos nossos leitores o calculo do custo do transporte desde os pontos extremos da linha da Beira Baixa para todas as estações intermedias, e vice-versa, damos abaixo os preços, por tonelada de 1:000 kilos, das 6 series da tarifa.

Com o auxilio da classificação da tarifa (a qual foi distribuida com o n.º 42 d'este jornal, em 1889, e de que ainda poderemos fornecer alguns exemplares aos nossos assignantes que o desejem) facil é estabelecer o preço de qualquer transporte, juntando ao preço por tonelada, das tabellas abaixo, 400 réis de despesas accessórias quando a remessa seja só entre estações d'aquelle linha; 200 réis quando ella seja procedente ou destinada a estações da companhia real (porque os outros 200 réis pertencem á linha a que pertencer a estação de procedencia ou de destino) e 250 réis quando o transporte se faça em serviço combinado com a linha da Beira Alta, Minho e Douro, etc.

Seguem os preços:

De ou para Abrantes

	1.ª série	2.ª série	3.ª série	4.ª série	5.ª série	6.ª série
Alferrarede...	300	260	240	190	150	130
Alvega-Ortiga.	600	520	480	380	300	260
Belver.....	900	780	720	570	450	390
B. da Amieira.	1.215	1.080	990	675	585	450
Fratel.....	1.620	1.440	1.320	900	780	600
Rodam.....	1.755	1.560	1.430	975	845	650
Sarnadas.....	2.160	1.920	1.760	1.200	1.040	800
Castel. Branco.	2.565	2.280	2.090	1.425	1.235	950
Alcains.....	2.860	2.530	2.200	1.500	1.320	1.000
Lardosa.....	2.990	2.645	2.300	1.500	1.380	1.035
Castello Novo.	3.250	2.875	2.500	1.625	1.500	1.125
Alpedrinha....	3.380	2.990	2.600	1.600	1.560	1.170
V. de Prazeres	3.510	3.105	2.700	1.735	1.620	1.215
F. Penamacor.	3.640	3.220	2.800	1.820	1.680	1.260
Alcaide.....	3.770	3.335	2.900	1.885	1.740	1.305
Fundão.....	3.900	3.450	3.000	1.950	1.800	1.350
Tortozendo ..	4.290	3.795	3.300	2.145	1.980	1.485
Covilhã.....	4.420	3.910	3.400	2.210	2.040	1.530
Caria.....	4.680	4.140	3.600	2.340	2.100	1.620
Belmonte....	4.810	4.255	3.700	2.405	2.220	1.665
Benespera....	5.200	4.600	4.000	2.600	2.400	1.800
Sabugal.....	5.200	4.620	4.000	2.600	2.400	1.800
Guarda.....	5.280	4.840	4.000	2.640	2.400	1.800

De ou para Guarda

	300	260	240	190	150	130
Sabugal.....	300	260	240	190	150	130
Benespera....	600	520	480	380	300	260

Belmonte.....	900	780	720	570	450	390
Caria.....	945	840	770	570	455	390
Covilhã.....	1.350	1.200	1.100	750	650	500
Tortozendo ..	1.485	1.320	1.210	825	715	550
Fundão.....	1.890	1.680	1.540	1.050	910	700
Alcaide.....	1.890	1.680	1.540	1.050	910	700
F. Penamacor.	2.025	1.800	1.650	1.125	975	750
V. de Prazeres	2.160	1.920	1.760	1.200	1.040	800
Alpedrinha....	2.295	2.040	1.870	1.275	1.105	850
Castello Novo.	2.450	2.160	1.980	1.320	1.170	900
Lardosa.....	2.700	2.400	2.200	1.500	1.300	1.000
Alcains.....	2.860	2.530	2.200	1.500	1.320	1.000
Castel. Branco	3.120	2.760	2.400	1.560	1.440	1.080
Sarnadas.....	3.510	3.105	2.700	1.755	1.620	1.215
Rodam.....	3.900	3.450	3.000	1.950	1.800	1.350
Fratel.....	4.160	3.680	3.200	2.080	1.920	1.440
B. da Amieira.	4.550	4.025	3.500	2.275	2.100	1.575
Belver.....	4.810	4.255	3.700	2.405	2.220	1.565
Alvega-Ortiga.	5.070	4.485	3.900	2.535	2.340	1.755
Alferrarede...	5.200	4.620	4.000	2.600	2.400	1.800
Abrantes.....	5.280	4.840	4.000	2.640	2.400	1.800

O vapor «Marie Henriette»

A industria da construcção naval, na Belgica, acaba de dar mais uma prova do seu aperfeiçoamento. Essa prova, verdadeira consagração da importancia e elevado grau de apuro a que chegou a fabricação dos grandes transportes marítimos foi, para mais, dada longe das aguas que banham aquelle pequeno paiz, em pleno rio da Escocia, á frente dos mais notaveis concorrentes, dos mais competentes criticos, dos mais desejosos, talvez, de que os resultados fossem de molde a afirmar mais uma vez que a industria ingleza é invencível n'este género de construcções.

O grande vapor *Marie Henriette*, destinado ao transporte entre Ostende e Dover, por conta do Estado Belga, foi experimentado nas aguas do Clyde inferior, entre os pharoes de Cloch e de Cumbrea.

Estes ensaios, prescriptos no caderno de encargos com que a sociedade Cockerill tomou a construcção, consistiam em quatro carreiras consecutivas, duas a favor e duas contra a maré á distancia de 50,666 nós em milhas marítimas de 1852 metros ou seja um percurso total de 101 kilometros.

Os constructores haviam garantido uma velocidade de 21,5 nós, tendo direito a um premio de 18.750 francos por decimo de nó a mais, até 100.000 francos, maximo que, para ser attingido, exigia que o vapor desse 22,033 nós.

A experincia teve logar em presença dos funcionários para esse fim nomeados pelo governo belga.

Apesar do vento fortíssimo que soprava de travez, o *Marie Henriette* fez os quatro percursos dando 22:724, 21,57, 22,57, 22,86 e 21,636 nós, ou seja uma média de 22,2 nós, velocidade que nunca até então tinha sido attingida em ensaios officiaes tão extensos como este.

O grande vapor *Leopoldo II*, construido ultimamente em Inglaterra, deu a maxima velocidade de 21,955 nós; o novo vapor belga conseguiu, portanto, mais um quarto de nó, apesar do tempo estar menos favoravel.

A força indicada foi de 8.200 cavallos, a pressão 7,89 atmospheras e a rotação 53 revoluções por minuto.

Por esta forma a fabrica Cockerill não só ganhou o premio maximo de 100.000 francos, como o direito á adjudicacão dos vapores de rodas que o governo belga tem que mandar fazer.

Damos sob o n.º 1 a gravura da machina d'este notavel vapor, e sob o n.º 2 a do barco prompto, no acto do lancamento.

O *Marie Henriette* tem 340 pés de comprimento, 38 de altura e 76 pés e 7 polegadas de largura, fôra as caixas das rodas, ou seja 103^m,64×11^m,58 e 23^m,34.

A machina é da força de 8:500 cavallos, de maneira a dar ao navio uma velocidade de $21 \frac{1}{2}$ nós, isto é, cerca de 40 kilometros por hora. O casco é todo de aço Cockerill e o navio tem todos os modernos melhoramentos para dar aos passageiros as maiores commodidades possíveis.

Como a travessia entre Ostende e Dover dura tres horas approximadamente, raros são os viajantes que não querem, durante este tempo, tomar qualquer refeição, e muitos ha que alugam camarotes particulares e mesmo de luxo. Por isso o vapor tem uma casa de jantar de 1.^a classe, do mais puro estylo flamengo, mobilada com mesas e *fauteuils*, casa que mede 20 metros de comprimento, e onde se pôde servir jantar a 100 pessoas. Ha tambem n'este navio camarotes e salões para o rei, numerosos camarotes particulares

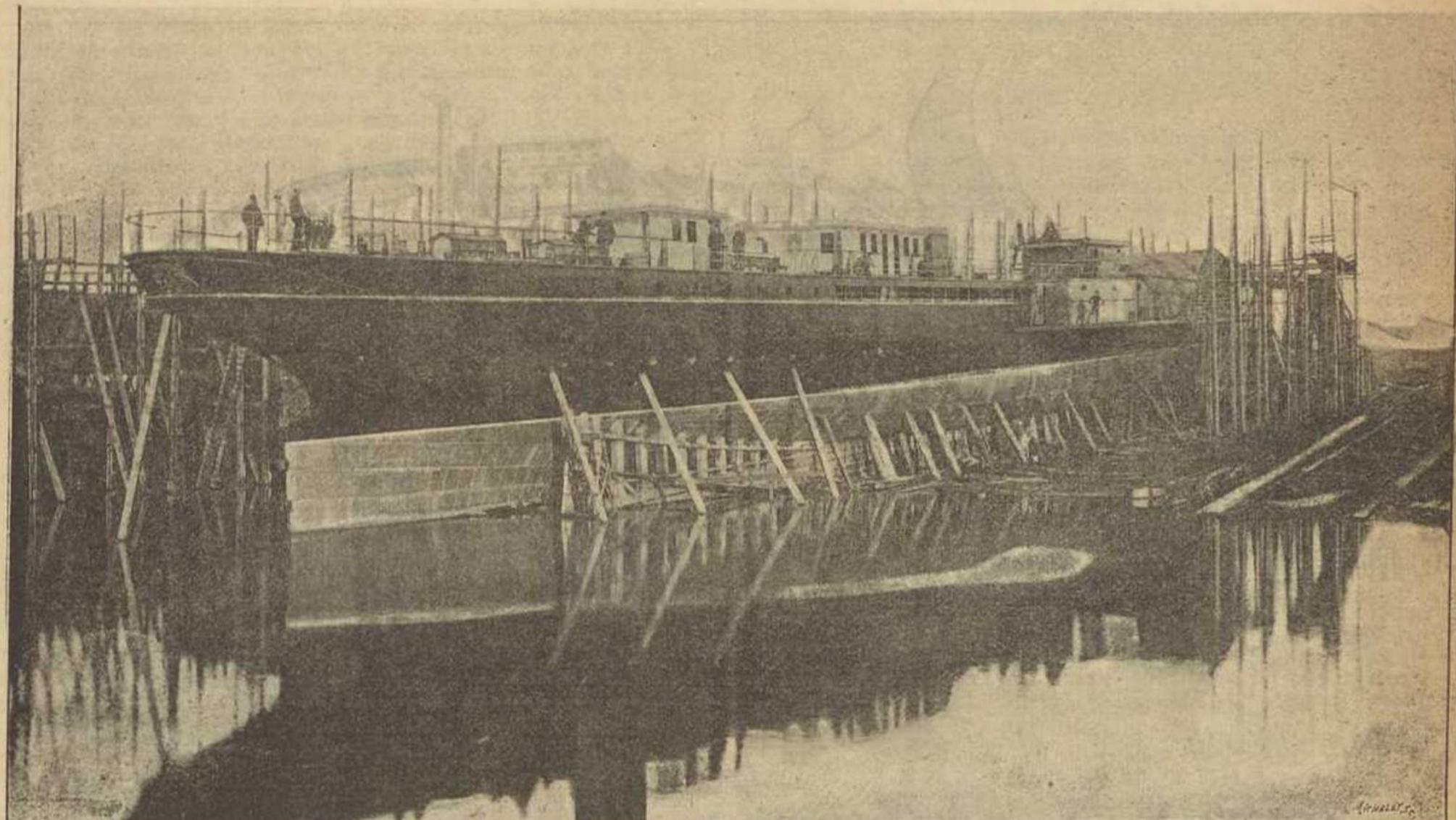
de 500 a 600 operarios, mas pôde facilmente dar trabalho ao duplo d'este numero, como sucede por occasião da construcção dos navios da Companhia General Transatlantica.

Annexas ás officinas ha uma escola preparatoria e outra industrial naval, frequentada por cerca de 90 alumnos.

A sociedade já construiu em Hoboken 142 barcos a vapor, de rodas e de helice; transportes e paquetes; rebocadores e navios para a pesca do bacalhau; 62 barcos de vela, barcaças, etc.

Além da construcção de grandes paquetes, a sociedade Cockerill occupa-se tambem especialmente de construcção de barcos a vapor, que demandam pouca agua, para os grandes rios russos e para o Congo.

Os barcos russos teem dois andares e as rodas col-



Lançamento do vapor postal «Marie Henriette»

sobre o *pont-promenade*, salão e *boudoir* para senhoras; sala de fumo ornada de um modo muito original com quadros panoramicos em louça de Delft, representando vistas de Bruxellas, Antuerpia, Ostende, dos vastos estabelecimentos da sociedade Cockerill, em Seraing, e typos de trabalhadores belgas.

O custo d'este navio, incluindo o premio que acima nos referimos, foi de 2.170:000 francos.

O estaleiro da sociedade Cockerill onde o *Marie Henriette* foi construido, e de que damos um *croquis*, (figura 3), é o unico estaleiro de construcção de navios de alto bordo, existente na Belgica. Foi construido em 1872, em Hoboken, 5 kilometros acima da Antuerpia. O Escalda tem 500 metros de largura n'este sitio, e 6 metros de profundidade quando a maré está baixa.

O estaleiro Cockerill, como a gravura o mostra, possue quatro carreiras de lançamento e umas dez de construcção, um estaleiro secco, um porto de reparação, duas estacadas sobre o rio e uma cábreia da força de 35 toneladas, que permite que se içem e embarquem as maiores caldeiras e peças das machinas.

A sociedade Cockerill é quem fornece o proprio estaleiro de todos os materiaes, á excepção de madeiras.

O pessoal que emprega actualmente é, termo médio,

locadas lateralmente; o seu comprimento maximo é de 260 pés e demandam 3 pés d'agua. Ha uns outros barcos mais pequenos, de 100 a 150 pés de comprimento, que só demandam 12 a 16 pollegadas, isto é, 30 a 40 c/m. Estes barcos, que teem a necessaria solidez para poderem affrontar as vagas da foz do Volga, do Don, do Dniéper e do Amur, devem ser construidos com chapas de aço Cockerill, de pequena espessura, mas muito resistentes. Certas chapas dos lados do barco, collocadas exteriormente, não teem mais de 2,5 m/m de espessura.

As machinas d'estes barcos pôdem facilmente attin-gir a força de 800 cavallos, sem que o casco venha por isso a ser prejudicado.

Todos estes barcos, depois de construidos e armados provisoriamente, são desarmados em peças soltas, que se numeram e encapam cuidadosamente, afim de serem expedidos ao porto do seu destino, onde se tornam a armazemar muito facil e rapidamente. O peso d'estas peças não excede, incluindo a emballagem, 30 kilogrammas.

Em 1892, nada menos de 16 navios estiveram de uma só vez em construcção no estaleiro de Hoboken, como se vê da nossa gravura n.^o 3.

Comité consultivo de caminhos de ferro

Publicamos em seguida o novo decreto do ministerio francez reorganisando a commissão consultiva de caminhos de ferro.

Este documento modifica um pouco os detalhes da antiga organisação, mas não a altera na sua essencia, na escolha dos membros que constituem aquella corporação, nas suas attribuições, etc.

Vê-se bem por esse decreto como n'um paiz em que o Estado tem immediata ingerencia nos caminhos de ferro, (porque a todas as companhias, ainda as mais importantes, paga o thesouro a garantia de juros dos seus titulos) a organisação d'aquelle corpo consultivo é perfeita, o seu funcionamento regular, para a apreciação

Hoje que elle vem a proposito, e que a pasta das obras publicas está sendo dirigida por um espirito ilustrado, emprehendedor e activo, chamamos de novo a attenção para este imperdoavel defeito da organisação d'este serviço n'aquelle ministerio, e n'um proximo artigo voltaremos a demonstrar os inconvenientes que d'elle resultam.

Mesmo porque um caso se está dando que mais uma vez prova os prejuizos que a todos causa que as questões ferro-viarias vão, por separado, á consulta de diferentes conselhos, todos superiores, mas todos mais ou menos morosos nas suas resoluções.

Fica de remissa para depois, e já podemos assegurar que a demora não prejudicará as nossas opiniões.

Os que sabem a que alludimos, sabem demais, que nos sobra razão...

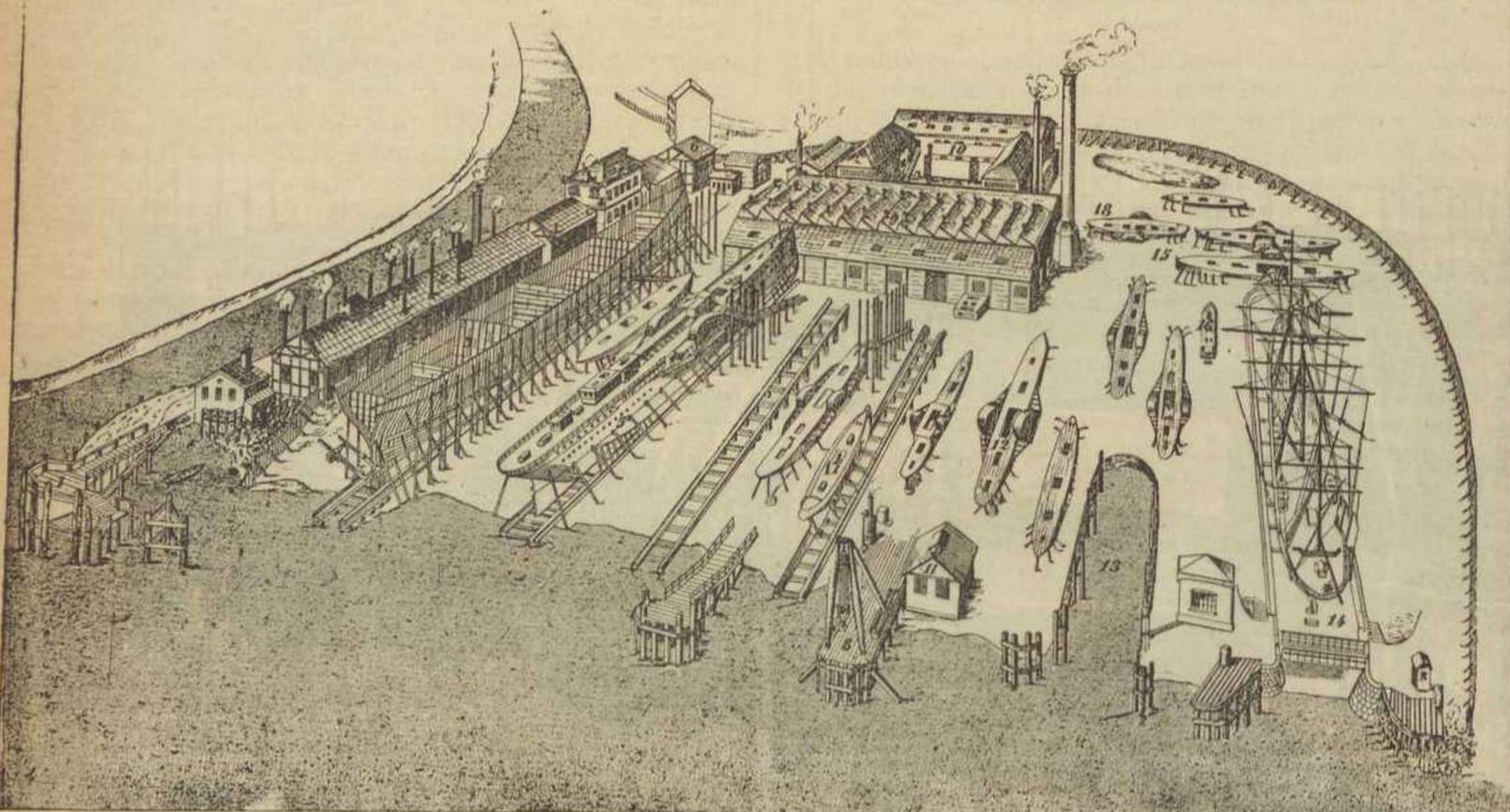


Fig. 2—Estaleiro naval da Sociedade Cockerill, em Hoboken, com 16 barcos em construção (vidé artigo na pag. 308.)

LEGENDA — 1, Embarcadeiro.— 2, Forjas.— 3, Transporte de 4:000 toneladas para serviço da Sociedade Cockerill.— 4, Escriptorios.— 5, Vapor Marie Henriette em construção.— 6, Escola industrial.— 7 e 12, Barcos de rodas de 500 cavalos.— 8, Cábreia de 35 toneladas.— 9, Officinas de caldeiraria.— 10, Sala de desenho e officinas de carpintaria e marcenaria.— 11, Armazém de ferramentas de montagem e trabalho da cábreia.— 13, Doca de reparação.— 14, Estaleiro seco.— 15, 4 Barcos de rodas, de 200 cavalos.— 16, Barco de roda à popa (*Stern-Wheel*) para o Estado do Congo.— 17, Rebocador a helice.— 18, Lançamento do vapor postal Marie Henniette.

dos assumtos que dizem respeito a esta industria; as sessões, frequentes; a forma de estudo, pratico; as resoluções, rápidas.

Ali, os assumtos que, interessando ás vias ferreas, não interessam menos ao commercio e ás industrias do paiz, não andam, como entre nós, em peregrinação por diferentes e variados corpos consultivos, cujas sessões não são obrigatorias em dias ou prazos fixos, e que, portanto, demoram o estudo e parecer até, muitas vezes, estragarem de todo o negocio.

Temos aqui tratado, em muitos artigos e em diferentes epochas, d'este assumpto, artigos que já em tempo calaram no espirito ilustrado e reformador de um ministro das obras publicas. Infelizmente para a solução d'esta questão, que nos parece da maior importância, a politica fez sahir esse ministro, e desde então não se falou mais em tal. Nem nós proprios voltámos á carga porque aos nossos leitores não agrada que repisassemos continuamente no mesmo assumpto.

Artigo 1º O comité consultivo dos caminhos de ferro compõe-se de 49 membros nomeados por decreto e 4 membros de direito.

Os membros nomeados por decreto comprehendem: 12 membros do parlamento, dos quais 4 senadores e 8 deputados; 6 membros do Conselho de Estado da secção das Obras publicas, da Agricultura, do Commercio e da Indústria; 3 membros da câmara do commercio de Paris; 3 membros das câmaras do commercio dos departamentos; o presidente do tribunal do commercio de Paris; 3 representantes do ministerio da Fazenda; 5 representantes do ministerio do commercio, industria, correios e telegraphos e colonias; 2 representantes do ministerio da agricultura; 1 representante do ministerio da guerra; 1 representante do ministerio da instrução publica; 4 membros da corporação de pontes e calçadas; 1 membro do corpo de minas; 1 representante da industria mineira; o director da Escola Central; 1 membro da sociedade dos engenheiros civis; 1 membro da sociedade *des actuaires*; 1 membro da comissão permanente do congresso internacional dos caminhos de ferro; o presidente da câmara syndical das industrias diversas; 1 operário ou empregado das companhias dos caminhos de ferro.

São nomeados de direito:

O director dos caminhos de ferro, no ministerio das obras publicas; os directores das estradas, navegação e minas, do pes-

soal e contabilidade, do mesmo ministerio e o director dos caminhos de ferro do Estado.

Art. 2. Os inspectores geraes encarregados da direcção dos serviços de fiscalisação da exploração dos caminhos de ferro tem entrada nos comités reservando-se-lhes o direito de poderem deliberar em assumtos que digam respeito ao seu serviço e o direito de voto nos outros assumtos.

São addidos ao comité, por decreto ministerial, um secretario com poder de deliberar e um secretario adjunto com o direito de voto consultivo.

Tres auditores no Conselho do Estado, addidos á secção das obras publicas, da agricultura, commercio e industria são addidos, por decreto ministerial, ao comité, na qualidade de relatores para os assumtos de importancia secundaria. Teem direito de voto.

Art. 3.º O comité é presidido pelo ministerio das obras publicas.

É nomeado, annualmente, por decreto ministerial, um vice presidente para presidir ás sessões na ausencia do ministro, assegurar o andamento de serviço, e designar os relatores.

Art. 4.º Os membros do comité consultivo são nomeados por dois annos. Os membros que sahirem pôdem ser novamente nomeados.

Art. 5.º Deixarão de fazer parte do comité os membros que deixem de exercer as funcções que motivaram a sua nomeação, sendo immediatamente substituidos por membros escolhidos entre as categorias que elles mesmo representavam, em conformidade com as disposições do artigo primeiro.

Art. 6.º O comité deverá ser consultado: sobre a homologação das tarifas; sobre a interpretação: 1.º das leis e regulamentos relativos á exploração commercial dos caminhos de ferro; 2.º das concessões; 3.º dos cadernos de encargos; sobre as relações das administrações dos caminhos de ferro entre si ou com os concessionarios dos râmaes; sobre os contractos feitos pelas administrações de caminhos de ferro e submettidos á approvação do ministro; sobre os pedidos d'autorisação d'emissão de obrigações; sobre os pedidos de abertura de estações ou apeadeiros, nas linhas em exploração; sobre as reclamações relativas á marcha dos comboios; sobre os pedidos ou reclamações tendentes á criação de novos comboios.

Art. 7.º O comité delibera, além d'isso, e dá a sua opinião sobre todas as outras questões que lhe são submettidas pelo ministro, relativamente ao estabelecimento e exploração de caminhos de ferro d'interesse geral, local, ou de tremvias, especialmente sobre o modo a adoptar para a exploração das novas linhas; sobre o resgate das concessões ou fusão das companhias. Dá igualmente o seu parecer sobre todas as questões relativas á organisação, a cargo das companhias, de caixas de reforma e cooperativas de empregos e todas as outras instituições analogas.

Art. 8.º O comité delibera em presença de um relatorio escrito, apresentado por um dos membro ou secretarios, ou por um dos auditores do Conselho de Estado, addidos na qualidade de relatores.

Os Sous-comités nomeados por decreto ministerial poderão dar o seu parecer em substituição do comité, em negocios de pouca importancia.

Art. 9.º O comité pôde, com licença do ministro, proceder a investigações. Ouve os representantes das administrações dos caminhos de ferro, assim como os do commercio e industria, sempre que o julgue util para esclarecer as suas determinações;

Convoca-os quer espontaneamente quer a pedido dos mesmos.

Art. 10.º O comité reune-se, fóra do periodo das férias, pelo menos uma vez por semana e tantas vezes quantas as necessidades do serviço o exijam.

Providencias sanitarias

Bem fizemos em reclamar, no artigo do nosso numero anterior, sobre o inqualificavel abuso que se estava praticando nas fronteiras, illudindo a lei, passando-se uns certificados inuteis e stultos a quantas expedições vinham para Portugal—pretexto inocente para extorquir illegalmente 2000 réis a cada consignatário.

A junta consultiva de saude publica, logo que soube da odiosa especulação, ordenou, por telegramma, aos postos sanitarios de Mem Soares (Castello de Vide) Elvas, etc., que recusassem inteira e absolutamente esses offenbachicos certificados, e só admittissem no paiz as expedições que venham acompanhadas de certificado sanitario da origem da mercadoria, providencia que deve ter desagrado soberanamente a quantos lucra-

vam, em prodigiosa escala, com aquelle abuso, mas que é digna de todo o louvor, pela nossa parte, porque coloca nos seus verdadeiros termos e alcances as disposições que se haviam tomado para nos garantir, até certo ponto, da invasão do contagio.

Actualmente, e enquanto a situação sanitaria nos outros paizes se mantiver tão delicada como hoje, as expedições para Portugal só são admittidas com certificado do nosso representante consular a cuja jurisdição pertença a localidade em que a mercadoria fôr produzida, e, portanto, todo e qualquer outro certificado não deve ser pedido, nem sequer aceito pelo expedidor, porque é absolutamente inutil.

Rectificação

O sr. Freire, constructor do estabelecimento de bainhos dos Cucos, dirige-nos a carta seguinte:

Lisboa, 2 de outubro de 1893

Agradecendo a v. as benevolentes referencias que se dignou fazer-me na descrição das Thérmas dos Cucos, publicada no ultimo numero do seu distinto periodico, venho igualmente pedir-lhe o favor de fazer uma ligeira rectificação.

Eu fui, é verdade, a França, mas depois do edificio concluido, estudar as minuciosidades da applicação pratica das lamas, por ser este um serviço desconhecido no nosso paiz. Quanto ao edificio, tal como está, não é copia nem imitação de nenhum outro estrangeiro, sendo tudo devido originalmente aos meus modestos estudos e esforços. Os vicios, portanto, ou virtudes que por ventura encerre, são portuguezes.

Esperando devér mais este favor á extrema benevolencia de v. subscrecio-me etc.

Antonio Jorge Freire

Com o maior prazer fazemos esta rectificação porque a carta do sr. Freire nos prova que aquelle estabelecimento tem ainda o grande valor de ser perfeitamente portuguez, sem a menor inspiração de construccões estrangeiras. Mais razão para que o apreciemos e para que felicitemos o sr. Freire pela sua obra e o sr. Neiva pela escolha que fez de tão intelligente architecto.

Os negocios da Companhia Real

No sabbado 30 de setembro reuniram-se em Paris os comités dos obligatarios d'esta Companhia para ouvir a exposição de Mr. Lechat, que viera a Lisboa tratar com o sr. ministro, da ultimação d'este negocio.

N'essa sessão recebeu-se um telegramma de Francforte, adherindo ás resoluções do comité francez, por parte do allemão.

Segundo as declarações do delegado francez, o ministro compromettera-se a publicar até 20 do corrente o decreto approvando as negociações entre a Companhia e os comités. Pelas nossas informações cremos que esta affirmação é um pouco precisa de mais, porque não ha, ao que nos consta, compromisso algum de data, posto o sr. Bernardino Machado promettesse dar essa resolução o mais breve possivel.

A demora que tem havido na resolução d'este assunto terá, talvez, prejudicado interesses que se criaram em presença do estado precario das finanças da Companhia, justamente porque tem permitido que, durante este tempo, essas finanças melhorem consideravelmente, mudando um pouco a face das coisas e aliviando bastante as côres carregadas que offuscavam os horizontes.

Basta ver-se que toda a divida fluctuante estrangeira está hoje paga, sendo a ultima prestação o envio de

560:000 marcos, uns 160 contos de réis, que ha poucos dias foi feito ao banco de Darmstadt.

A situação é, pois, muito diferente do que era, e muito melhor para os que teem verdadeiros e legítimos interesses na restauração do credito da Companhia, e não são esses, por certo, os que maiores impaciencias devem ter tido por uma solução cujas proprias delongas teem facilitado que ella se possa conseguir em melhores condições.

Não quer isto dizer que a resolução de tão importante assumpto esteja para muitos tempos; sabemos que o governo a activa quanto possível, e por certo que em breves dias ella será dada a publico; mas o que desejamos frizar é que as demoras que tem havido, longe de serem um motivo de justificadas queixas, devem considerar-se como um grande elemento que concorre para essa solução.

Carteira dos accionistas

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Para os fins expressos no artigo 48.^o dos estatutos, são convocados os srs. accionistas a reunir-se no dia 10 de novembro proximo, ás 12 horas do dia, na casa da Companhia, rua de Bello Monte, n.^o 49.

Porto, 2 de outubro de 1893. — O 1.^o secretario da assembléa geral, Alvaro Allão Pacheco.

Boletim financeiro

Lisboa, 15 de outubro.

Com a entrada do inverno e com o regresso a Lisboa dos que haviam, como de costume, ido veranear na província e no estrangeiro, começo a reanimar-se o nosso mercado financeiro. Como o Banco de Inglaterra ainda reduziu a 3 1/2 a sua taxa de desconto, em consequencia do reforço das suas reservas, o desconto no mercado livre conservou a taxa anterior com um *écart* de 1 5/8 a menos da taxa oficial.

Entre nós começou a notar-se uma pequena falta de capitais em disponibilidade, fornecendo-os em parte os bancos a taxas que pouco excederam a de 6 % do Banco de Portugal e contra divisas a tres meses com firmas de primeira ordem. O movimento de especulação em cambio a que se estão entregando os nossos estabelecimentos bancarios, em detrimento do pequeno commercio que encontra dificuldades para o desconto do seu papel, fez com que não podessem ser satisfeitas todas as necessidades da procura de capitais.

O mercado de cambios tem estado bastante animado, efectuando-se durante a quinzena bastantes operações, algumas mesmo avultadas, umas por simples especulação, outras por determinadas urgencias commerciaes. Estas sobretudo influiram alguma cousa nas cotações e foram na sua maior parte realizadas pelos importadores de trigo. Os cheques sobre Londres regularam de

41 3/8 a 41 7/16, sobre Paris de 675 a 679. As libras teem regulado a 1\$250 e 1\$275 réis de premio.

A falta de cambios do Brazil, interrompidas por assim dizes as comunicacões, estando paralysados todos os negócios, os interessados nas finanças brazileiras mostram-se muito preocupados e assalta-os o receio, talvez justificado, de que em janeiro proximo nem os bancos dêem dividendo nem o governo possa pagar os juros dos seus titulos, o que inevitavelmente succederá se este estado de cousas se prolongar um pouco mais. Nos ultimos dias o desalento tem invadido todos.

As operaçoes da bolsa de Lisboa teem corrido bastante animadas, continuando a procura das inscripções para as quaes já teem aparecido compradores de prime, o que parece indicar a convicção de que em breve attingirão mais alto preço. A dívida externa continua a ter pequeno movimento. Continuam muito procuradas as obrigações predias de 6 %, que se cotam a 90\$000 réis, havendo falta das de coupon. Sem alteração sensivel as acções de bancos, mantendo-se firmes as do Banco de Portugal.

Nos ultimos dias correram boatos, que julgamos terem algum fundamento, da liquidação da *Mala Real Portugueza*, á qual a crise do Brazil veiu prejudicar enormemente, porque os vapores saídos dos portos brazileiros pouca ou nenhuma carga recebem. Se os interessados na companhia tivessem o bom senso preciso para aguardar melhor oportunidade, se se animassem a manter a exploração, evitariam as consequencias de uma liquidação, que será necessariamente feita em condições desfavoraveis. O tempo é dinheiro, é certo, mas saber esperar não é coragem dispensável em quem negoceia.

Animaram um pouco as obrigações da Companhia das Aguas pela excelente impressão que causou o annuncio de pagamento dos juros no estrangeiro.

E' fóra de toda a duvida que o senado americano revogará o famoso *bill* Sherman. Uma votação que ante-hontem houve alli claramente indica ser esta a solução parecendo dispostos a ceder os obstrucionistas.

Annuncia-se para 25 do corrente a abertura de mais uma secção do caminho de ferro de Ambaca, que continua a desenvolver consideravelmente o commercio do interior da província de Angola. As obrigações da companhia *Loanda-Ambaca* ficam a 47\$000 réis com tendencia para alta. Ganharia terreno a ideia de construir o caminho de ferro de Mossamedes.

Durante a quinzena o facto de maior importancia em matéria colonial foi a declaração oficial de que havia caducado a concessão á *Companhia de Inhambane*. Depois de tres ou quatro prorrogações os concessionarios ainda voltaram a pedir mais uma, mas o governo parece que *in limine* lh'a recusou. As causas d'esta recusa filiam-se, no que se diz em litigios pouco agradaveis para o paiz que os concessionarios haviam provocado em Inglaterra com as negociações para a transmissão dos seus direitos. Da *Companhia de Cabo-Delgado* já se não falla e provavelmente está condemnada a igual destino. A unica que vae subsistindo e n'um caminho relativamente prospero, é a *Companhia de Moçambique*, que vae desenvolvendo consideravelmente a sua actividade, começando já a tirar alguns resultados esse trabalho.

J. F.

Situação dos fundos portuguezes nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris

	OUTUBRO														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Bolsa de Lisboa :															
Inscrições assent.....	-	30,60	30,55	30,60	30,50	30,80	30,90	-	31,00	31,20	31,35	32,50	32,51	31,80	-
" coupon.....	-	30,60	30,55	30,55	-	30,80	30,85	-	31,00	31,05	31,32	32,45	32,50	-	-
Dívida externa	-	-	27,50	27,40	-	-	-	27,40	27,40	27,50	-	-	-	-	-
Bolsa de Londres 3 %:..	-	21,37	21,37	21,37	21,37	21,37	21,37	-	21,42	21,00	21,00	21,12	21,12	21,12	-
Bolsa de Paris 3 %:...	-	21,37	21,31	21,31	21,21	21,37	21,18	-	21,00	21,00	21,06	21,06	21,12	21,09	-

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

BOLSAS	TÍTULOS	1893 - OUTUBRO - DIAS												
		2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	-
Lisboa ...	ACÇÕES Comp. Real Portugueza	-	-	-	-	16.500	-	-	16.500	-	16.400	-	-	-
	OBRIG. Comp. a Real Portugueza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	49.000	-	-	-	-	-	-	-	-
Paris	ACÇÕES Comp. Real Portugueza	-	68,75	-	63	-	-	-	60,50	60,50	-	-	-	-
	" Madrid-Caceres-Portugal	-	46	43,75	45	45	-	45	-	-	-	-	-	-
	" Norte de Espanha	131,50	134	133	132	133	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Zaragoza-Alicante	156	158	157,50	158,75	155	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Andaluzes	286	286,50	290	286	288,75	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portugueza	104	104,25	104	103	104	103	103,75	103	102,50	-	-	-	-
	" C. da Beira Alta	-	-	76,25	76,25	78	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Caceres-Portugal	139	135	139	138,50	136	-	-	136	-	-	-	-	-
	" Norte Espanha 1.ª hypot.	319	319	348	312,50	299	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres ..	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterd ..	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bruxellas .	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	40	-	39,87	-	-	-

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1893			1892			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1893	1892	1893	1892	1893	1892
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede e nova não garantida	17 23 Setemb.	690	69.341.000	100.494	690	68.042.079	98.611	2.117.075.000	2.028.722.889	88.352.111	-	-	-
	24 30 "	"	64.967.000	94.455	-	68.042.088	98.611	2.182.042.000	2.096.764.977	85.277.023	-	-	-
Nova rede garantida	17 23 Setemb.	380	8.021.000	21.145	334	7.732.500	23.211	215.685.000	208.599.703	7.083.297	-	-	-
	24 30 "	"	8.042.000	21.163	-	7.732.506	23.211	223.727.000	216.352.209	7.374.791	-	-	-
Sul e Sueste ...	20 26 Agosto	475	16.178.780	34.060	475	15.998.200	33.680	468.103.295	454.916.905	13.488.390	-	-	-
	27 2 Setemb.	"	47.501.260	36.844	"	16.783.985	35.334	485.606.555	471.700.890	13.905.665	-	-	-
	3 9 "	"	16.711.780	35.182	"	17.240.080	36.294	502.318.335	488.940.970	13.377.365	-	-	-
Minho e Douro	-	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-	-	-
	27 2 Setemb.	253	6.988.240	27.621	253	6.864.818	27.433	188.283.419	177.135.750	11.149.669	-	-	-
Beira Alta	3 9 "	-	6.645.331	26.938	"	6.768.343	26.732	194.930.750	183.904.063	11.026.687	-	-	-
	10 16 "	-	6.590.692	26.050	-	7.018.436	27.740	201.521.442	190.922.499	10.598.943	-	-	-
Nacional (Mirandella e Vizeu)	27 2 Setemb.	105	1.358.825	12.941	105	1.293.045	12.314	44.731.485	40.686.480	4.045.005	-	-	-
	3 9 "	"	1.315.740	14.435	-	1.615.847	15.389	46.247.195	42.302.327	3.944.868	-	-	-
	10 16 "	"	1.744.007	16.609	-	1.753.283	16.697	47.991.202	44.033.610	3.935.592	-	-	-
Norte de Espanha	9 15 Setemb.	3393 Ps.	1.935.257 Ps.	370	3393 Ps.	1.996.602 Ps.	588 Ps.	58.940.972 Ps.	59.889.403 Ps.	-	Ps. 948.431	-	-
	16 22 "	"	2.071.065	581	"	2.020.991	596	60.942.037	61.910.395	-	998.358	-	-
Madrid — Zara- goza — Alicante	17 23 Setemb.	2672	1.024.083	383	2672	1.106.264	414	36.703.328	37.869.093	-	1.163.767	-	-
	24 30 "	"	1.209.424	452	"	1.177.780	440	37.912.752	39.046.875	-	1.134.123	-	-
Andaluzes	3 9 Setemb.	894	298.333	333	894	315.595	353	9.871.381	9.865.425	5.960	-	-	-
	10 16 "	"	293.701	329	"	288.735	323	10.165.083	10.154.160	10.923	-	-	-
Zafra a Huelva.	17 23 Setemb.	180	53.191	295	180	53.092	294	1.733.257	1.936.839	-	203.582	-	-
	24 30 "	"	67.240	373	-	51.472	285	1.800.497	1.908.312	-	187.815	-	-

HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de outubro

Lisb. R. a Porto	Porto a Lisb. R.	Lisboa R. a Fig. a	Fig. a Lisboa R.	Lisb. R. a Casc. Caso. a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Set.	Set. a Lisb. T. P.	Porto a Valença	Valença a Porto
Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-45 t.	7-20 m.	2-45 t.	4-30 m.	6-30 m.	7-56 m.	8-30 m.	9-49 m	8-19 m
10-0 t.	10-30 m.	7-0 t.	5-30 m.	11-30 m.	12-52 t.	9-30 m.	10-48 m	9-45 m
11-0 t.	11-30 t.	8-0 t.	7-15 t.	1-15 m.	1-30 m.	8-40 m.	4-30 t.	4-25 t.
Lisb. C. S. a Port.	Port. a Lisb. C. S.	Lisb. R. a Leiria	Leiria a Lisb. R.	Lisb. R. a Cintra	Cintra a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.	Fig. a V. Form.
7-30 m.	9-0 t.	6-0 t.	1-15 m.	8-11 m.	7-30 m.	8-40 m.	5-30 t.	5-25 t.
7-30 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-40 m.	8-45 m.	9-51 m.	9-0 m.	4-0 t.	4-0 t.
11-0 t.	11-30 t.	11-0 t.	11-30 t.	11-30 t.	11-0 m.	10-0 m.	12-23 m.	12-23 m.
11-0 t.	11-30 t.	11-0 t.	11-30 t.	11-30 t				

Publicações recebidas

«Industrie», de Bruxellas. — Entrou no seu 16.^o anno de publicação este nosso collega que, de numero para numero, se vae tornando mais interessante e dando maiores provas da sua merecida prosperidade.

O primeiro livro das creanças. — Assim se intitula um livrinho de Clarisse Juranville, agora editado pelos conhecidos livreiros, srs. Guillard, Aillaud & C.^a, e de que acabamos de receber um exemplar.

Clarisse de Juranville é auctora de numerosas obras classicas que em França teem obtido o maior successo porque são elaboradas por um excellente methodo.

O Primeiro Livro das Creanças constitue um elegante volume de 172 paginas, cartonado, ornado de 160 vinhetas, inserindo historietas em que as crianças encontram lições moraes e conhecimentos, escriptos n'um estilo facil e dispostos de forma que a leitura se torna gradualmente correntia.

Emfim, *O Primeiro Livro das Crianças* é de summa utilidade para a infancia e como tal a recommendamos aos paes de familia. Custa apenas 300 réis.

Caderno auxiliar das Noções praticas de Tachygraphia. — Os mesmos editores enviaram-nos o novo folheto do sr. Peres de Linde, que nos parece de grande utilidade para os que se destinam ao estudo ou pratica d'esta arte.

A Revisão da lei dos cereaes. — Recebemos da associação commercial de Lisboa alguns exemplares do folheto pela mesma publicado com o titulo supra, e que consta da representação dirigida ao governo em 13 do mez passado sobre a importante questão cerealifera. É um documento de grande valor e muito bem escripto.

Revista Mechanica Portugueza. — Começou a sua publicação esta nova revista trimestral, boletim da associação dos engenheiros machinistas.

Contém interessantes artigos technicos pelos srs. H. O. G., C. F. Miranda, R. M. Cardoso, Xavier Horta, José Miguel Gomes, etc. Longa vida e prosperidades lhe desejamos.

Comboios restaurants

Foram ha pouco inaugurados entre Londres e Edimburgo os novos comboios restaurants, organizados pelas companhias inglezas que exploram a costa oriental de Inglaterra e Escocia.

Estes comboios chamados restaurants com rodas, (restaurants on wheels), são compostos de umas dez carruagens, cuja extensão varia entre 37 a 50 pés, tendo 8 pés 3 polleg. de largura. O peso total, com a machine, é de 219 toneladas. Os wagons restaurants, os mais pesados de todos, pesam cerca de 20 toneladas cada um. A decoração interior e exterior é, segundo dizem, muito elegante.

N'um comboio d'este genero, o wagon-cosinha é uma peça de 1.^a ordem. Está situado ao centro, entre o wagon restaurant de 1.^a classe e o da 3.^a. Os ingleses, homens praticos, admiraram muito a maneira como se aproveitou o espaço e se dispôz esta cosinha de rodas.

Os passageiros não são incomodados pelos cheiros que veem da cosinha, por isso que esta está separada do resto do comboio pelos wagons restaurants, sendo a elles ligada por meio de um corredor coberto.

Na cosinha, munida de apparelhos de gaz, está tudo disposto de maneira a poder-se preparar um jantar de primeira ordem, para 50 pessoas.

Quatro carruagens de 1.^a classe formam uma das me-

tades do comboio. Estas carruagens são divididas em quatro compartimentos, sendo 1 para fumadores, outro para senhoras, e gabinetes de toilette muito elegantes.

Os passageiros podem, á sua escolha, passar d'um para outro compartimento, d'uma para outra carruagem, ou ir ao wagon restaurant.

Em quanto á velocidade, os resultados obtidos nas experiencias ha pouco feitas foram muito favoraveis. A distancia de Londres a York — 188 milhas — foi percorrida em 3 horas e 45 minutos, ou seja á razão de 50 milhas por hora, e a existente entre York e Edimburgo — 205 milhas — em 4 horas e 35 m., incluindo as paragens, sendo porém muito maior a velocidade maxima que o comboio pode attingir.

Linhos portuguezas

Viação Urbana de Lisboa. — Não é verdadeira a noticia, dada por alguns collegas diarios, de que já começaram os trabalhos de assentamento da linha do Rocio a S. Sebastião da Pedreira.

Esta obra espera-se que principie n'um breve prazo, mas, por enquanto, ainda não foi encetada.

Mossamedes. — Não nos explicámos bem na noticia que demos sobre a resolução tomada em conselho de ministros com respeito á proposta do nosso amigo o sr. Sarrea Prado para estudar sobre o terreno a solução das difficultades do tracado d'esta linha.

O que se resolveu foi qué essa viagem era, por agora, desnecessaria, não influindo para a recusa o facto dos encargos que da aceitação da proposta do distinto engenheiro resultariam para o estado, porquanto o sr. Sarrea Prado se offerecia para fazer aquelles estudos incondicionalmente e sem exigir a menor retribuição.

Manifestação de agradecimento. — A' companhia real foi enviado um abaixo assignado, de 101 habitantes, proprietarios e frequentadores das povoações servidas pelos comboios ligeiros entre Lisboa e Sacavém, agradecendo em phrases muito lisongeiras para a companhia e para o seu director o estabelecimento d'aquellos comboios. D'elle cortamos os ultimos periodos que dizem:

*N'este momento de terrivel crise economica e de trabalho, em que a vida nos grandes centros se torna angustiosa e quasi impossivel, não só pela carestia das habitações, como pela carestia dos generos indispensaveis á limentação, devem louvar-se e agradecer-se todos os esforços, quer individuaes, quer collectivos, tendentes a facilitar ao publico os meios de conseguir viver com o menor numero possivel de sacrificios.

Para a realização d'este *desideratum*, coopera a Companhia Real, facilitando os meios de transporte, como presta um relevantissimo serviço á hygiene publica, auxiliando d'esse modo a desaccumulação de familias, n'uma cidade que causas variadas e complexas teem tornado dia a dia insalubre e doentia.

Queira, pois, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, e com ella o ex.^{mo} sr. Manuel Affonso de Espregueira, acceptar a viva expressão do nosso aplauso e do nosso reconhecimento.»

Estação Central da Covilhã — Abre no dia 1 de novembro uma estação central, na Covilhã, na rua do Marquez d'Avila, no mesmo edificio cujo 1.^o andar é ocupado pela estação telegrapho-postal. Não podia ser melhor localizada.

Com o proximo numero daremos a tarifa de carruagens d'esta estação.

Beira. — Um telegramma do Cabo anunciou que a primeira seccão d'esta linha, entre Fontes-Villa até alem do Chivure foi aberta no dia 7.

O que não percebemos é como esse facto foi conhecido no Cabo, não havendo ali comunicação telegráfica senão até o forte Salisbury, que está isolado de Manica telegraphicamente, e onde só podia chegar um portador com alguns dias de marcha.

Provavelmente soube se no Cabo, como já se sabia em Lisboa, que essa inauguração se devia realizar nesse dia, e o correspondente apressou-se em dala como facto consummado, como quem dá uma grande novidade. Ficamos muito agradecidos.

Nomeação. — O nosso vice-consul em Paris, sr. Domingos Oliveira, foi nomeado agente da companhia real dos caminhos de ferro portugueses n'aquela capital. Por esse motivo o secretario geral da companhia, Sousa Vasconcellos, que alli estava á testa da agencia da companhia interinamente, regressa a Lisboa em breve prazo.

Sentença arbitral. — O *Reporter* noticiou que a sentença proferida pelo sr. José Luciano, como árbitro de desempate na questão entre a companhia real e o sr. Bartissol, foi favorável a este empreiteiro. Ha manifesto engano da parte do nosso collega.

A sentença tanto não foi favorável ao sr. Bartissol que, em lugar de algumas centenas de contos que este reclamava da companhia, tem ainda que entregar-lhe uns 22 contos de réis.

O processo já está em poder do tabellião Cardoso para os efeitos jurídicos respectivos.

Linhos hespanhóis

O Norte de Hespanha.

Diz a *Semaine financière*: Desde 4 de agosto ultimo, as 40.000 acções de 500 francos liberadas e ao portador, d'esta companhia, trocadas pelas 40.000 acções da companhia dos caminhos de ferro das Asturias-Galicia e Leão (em liquidação) foram admittidas à negociação na Bolsa de Paris.

Estas 40.000 obrigações foram emitidas em virtude de tratados que talvez seja de interesse recordar.

Em 1885, a companhia do Norte tinha concluido um tratado de exploração com a das Asturias, em consequência do qual aquella levava a insuficiencia do producto d'esta rede em dedução das receitas líquidas da sua exploração geral, e creditava-se a sua reserva de previdencia.

Mas em presença do pesado encargo que este jogo d'escripturação occasionava, a assembléa dos accionistas, por proposta do conselho de administração, decidiu, em 1890, regular da seguinte maneira, com a liquidação da companhia das Asturias, a questão das insuficiencias d'esta linha.

A companhia do Norte tomava a seu cargo todas as insuficiencias das Asturias, passadas e futuras; recebia, em compensação, 44.000 bons ao portador, de 500 pesetas, sem juro, e reembolsáveis pelos excedentes das receitas líquidas da rede das Asturias.

Todavia, sem esperar que estas receitas líquidas fossem constatadas, o Norte tomava o compromisso de começar, em todo o caso, o reembolso dos bons, a partir do exercício 1894, por meio de uma annuidade mínima de 333.500 pesetas a acrescentar aos encargos das linhas das Asturias.

Teria isso sido muito bom, se as Asturias tivessem dado excessões desde a mesma data. Mas nada disso aconteceu, como se verá mais adiante.

Além disso, o Norte entregava aos accionistas das Asturias 40.000 das suas próprias acções (as 40.000 recentemente cotadas) contra um numero igual de acções da companhia em liquidação, com a obrigação para elle de as fazer participar do seu dividendo, a partir do exercício 1893 inclusivé.

Permitirão os resultados d'este exercício que se distribua um dividendo qualquer?

É pouco provável.

A aquisição da rede das Asturias constitue pois um grande encargo para o Norte, não só porque desde de 1885, unicamente as insuficiencias d'estas linhas lhe custaram para cima de 14 milhões, como pela criação de 40.000 acções novas.

Os 44.000 bons que lhe foram entregues teem sido, até agora, uma compensação quasi illusoria, visto que, no caso de as insuficiencias das Asturias continuarem, é o Norte quem tem de abonar o reembolso, a partir do proximo anno.

Só será, portanto, n'uma epocha, que ainda hoje parece estar muito longe, que o Norte poderá estar reembolsado de todas as

despesas consideraveis que lhe tem originado o tratado das Asturias, cuja rede, devemol-o confessar, não é em todo o caso, a peor das aquisições que elle tem feito.

Salamanca a Peñaranda. — Chegou áquelle capital uma comissão de engenheiros do governo, com o fim de inspecçãoar o caminho de ferro de Salamanca a Peñaranda, cuja inauguração se effectuará muito em breve.

Peñarroya a Fuente del Arco. — Teve já lugar a inauguração oficial das obras d'este caminho de ferro. A companhia Fives-Lille, de Paris, foi a encarregada da construção pela companhia concessionaria Mineira e Metallurgica de Peñarroya, que encomendou ao contractista geral, mr. Presser, a execução completa da infraestrutura.

Os trabalhos em breve atingirão um desenvolvimento importante porque a companhia concessionaria tenciona abrir a linha á exploração nos primeiros meses de 1895.

Calatayud Teruel Sagunto. — Na ultima sessão da deputação provincial de Teruel resolveu-se nomear uma comissão composta dos vogais srs. Munoz, Nongués e Alcalá, para que posta de acordo com o ayuntamiento de Valencia determine o mais breve possível o dia da reunião magna para a questão dos caminhos de ferro e resolva sobre o assumpto o que julgar conveniente.

Linhos estrangeiros

ESTADOS UNIDOS

Em 31 de dezembro de 1892 as linhas em exploração de todas as companhias do caminho de ferro d'este paiz abrangiam uma extensão de 282.000 kilom., mais 7.000 do que no anno anterior.

O activo de todas as companhias é de lib. 2.300.000:000 e o passivo de lib. 2.220.000:000 approximadamente.

Em 1892 as receitas brutas foram:

Passageiros, lib.	60.480:000
Mercadorias »	168.240:000
Lucros diversos	16.800:000
<hr/>	
Total lib.	245.520:000

As despesas d'exploração bem como todas as outras despesas em geral foram de..

Receitas líquidas lib.

172.840:000
72.680:000

Os juros das obrigações e das dividas importaram em lib.

Distribuiu-se aos accionistas como dividendos

Total lib.

47.400:000
16.800:000
64.200:000

O exercício 1891 deu os seguintes resultados, sempre em números redondos:

Passageiros, lib.	50.920:000
Mercadorias »	155.360:000
Diversos »	16.600:000
<hr/>	
Total lib.	231.880:000

Despezas de exploração e gastos geraes de qualquer natureza.....

Receitas líquidas lib.

159.880:000
72.000:000

Juros das obrigações e outras dividas

Dividendos aos accionistas

Total lib.

45.880:000
18.320:000
64.200:000

No anno 1892 e em comparação com 1891, as receitas brutas apresentam um aumento de lib.

as despesas um aumento de lib.

o serviço das obrigações e dividas, um aumento de lib.

as distribuições aos accionistas uma diminuição de lib.

13.640:000
12.960:000
1.520:000

1.520:000

O caminho de ferro metropolitano aereo de Nova-York, *Elevated Railroad* é a linha de maior movimento de passageiros, a julgar pelos seguintes algarismos relativos ao 1.º semestre do corrente anno.

Número de trens-milha	4.288:548,02
Viajantes transportados	105.753:101
Carruagens em serviço — Média diária para o serviço dos comboios	935
Em serviço para os 6 meses	170:070

Estas carruagens teem 48 logares e podem conter, termo médio, 75 passageiros.

Numero de machinas (em serviço) para os 6 meses.....	43.134
Média diaria para os comboios.....	199
Receita de passageiros, dollars.....	5.287.655
Velocidade média, milhas por hora.....	15
Duração média das paragens, segundos.....	15

O consumo de carvão para as machinas foi de 107.047 toneladas metricas, durante os 6 meses.

No anno de 1891, o Metropolitano de Londres transportou sómente 75.066.768 passageiros e as receitas não excederam 652.243 libras sterlinas (13.261.215 dollars), isto é, menos 25 % em numero de passageiros e menos 39 % em receita.

REPUBLICA ARGENTINA

O *Mercurio*, do Chile, dá as seguintes notícias sobre as obras do caminho de ferro Transandino :

Para completar os 1:420 kilometros que separam Buenos-Aires de Valparaiso faltam só 71 kilometros.

De Buenos-Aires ao cume da cordilheira a distancia é de 1:221 kilometros e do cume a Valparaiso de 199.

Na Republica Argentina já estão concluidos 1:186 kilometros e no Chile 163, faltando somente 35 kilometros d'um lado e 36 d'outro para completar a grande linha inter-oceanica. D'estes 71 kilometros 55 são faceis de executar, mas os 16 restantes consti-
tuem o trabalho mais serio, sendo na maior parte tunneis de diferentes e grandes extensões.

Os comboios mixtos percorrem os 1:046 kilometros que separam Buenos-Aires de Mendoza em 32 horas, podendo-se tambem chegar em 36 horas de Mendoza a Valparaiso. Concluida esta li-
nha poderá-se-ha fazer o trajecto de Buenos-Aires a Valparaiso em 48 horas.

Na parte argentina haverá 4 turbinas de 80 cavallos na que-
brada de Navarro, que moverão 8 dynamos de 40 cavallos cada um. Esta força será transmittida por meio d'um cabo até Cuevas, onde será recebida por 8 compressores de ar que farão funcio-
nar as perfuradoras do tunnel do cume, unico na secção argentina no qual se fará a perfuração mechanica.

No Chile haverá 10 turbinas, 20 grandes dynamos e 20 com-
pressores, e na Argentina 4 turbinas, 16 dynamos pequenos e 8 compressores.

BOLIVIA

Fala-se na construcção de uma nova linha ferrea para ligar a Bolivia ao caminho de ferro argentino, de Jujuy a Potosi. Teria esta linha uma extensão de 300 milhas e abrangeeria 3 secções : a primeira, de Jujuy a Humahuaca, de 70 milhas de comprimento; a segunda, de Humahuaca a Tupiza, 130 milhas, e a terceira, de Tupiza a Potosi, 100 milhas. As duas primeiras secções seriam no territorio argentino.

O preço da construcção d'esta linha não seria inferior a 3 mi-
lhões de libras sterlinas, por causa do paiz ser muito montan-
hoso.

Esta nova linha poria a importante cidade de Potosi a menos de 3 dias de viagem em caminho de ferro, de Buenos-Aires e li-
garia por conseguinte, a Bolivia aos mercados do norte da Re-
publica Argentina, animando d'este modo as transacções com-
merciaes.

Mercado de metaes

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

Em 10 de outubro.

Cobre — mercado firme — Spot Gobs & Gmbs : Lb. 41 $\frac{13}{2}$ a Lb. 42 $\frac{1}{3}$ — tres meses, Lb. 42 a Lb. 42 $\frac{7}{6}$ — Tough Lb. 46 a Lb. 46 $\frac{10}{11}$ — Best Lb. 46 $\frac{10}{11}$ — a Lb. 47 — chapas Lb. 54.

Metal Amarelo — 4 $\frac{1}{2}$ a 4 $\frac{5}{8}$.

Estanho — mercado quieto : Straits — Lb. 78 a Lb. 78 $\frac{10}{11}$ — Au-
straliano, Lb. 79 a Lb. 79 $\frac{10}{11}$ — tres meses : Lb. 78 $\frac{10}{11}$ — a Lb.
79 — Inglez, Lb. 82 $\frac{10}{11}$ — a Lb. 83 $\frac{10}{11}$.

Folha de Flandres — I. C. Cokes $\frac{11}{3}$ a $\frac{11}{9}$.

Chumbo — Inglez, Lb. 9 $\frac{12}{6}$ a Lb. 9 $\frac{15}{16}$ — Hespanhol, Lb. 9 $\frac{10}{11}$ — a
Lb. 9 $\frac{12}{6}$.

Chumbo, chapas — Lb. 10 $\frac{10}{11}$ — a Lb. 10 $\frac{12}{6}$.

Zinco (spelter) — Lb. 16 $\frac{17}{6}$ a Lb. 17.

Zinco, chapas — Lb. 20 $\frac{5}{6}$ — a Lb. 20 $\frac{10}{11}$.

Prata — subiu $\frac{1}{16}$ fechou a 33 $\frac{15}{16}$ d.

Azougue — Lb. 6 $\frac{10}{11}$ — em primeira mão — Lb. 6 $\frac{8}{6}$ a Lb. 6 $\frac{9}{10}$ — em
segunda mão.

Antimonio — Lb. 39.

Ferro — Escocez, pigs $\frac{42}{2} \frac{1}{2}$ a dinheiro $\frac{42}{5}$ um mez.

» — Middlesbro, $\frac{31}{10}$ " " $\frac{35}{6}$ "

» — Hematite, $\frac{41}{5}$ " " $\frac{41}{8}$ "

Preços da casa Harrington & C.^o de Liverpool

Em 3 de outubro

Prata 34 $\frac{1}{2}$ d. a 33 $\frac{7}{8}$ d., p. o. stand.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Linha da Beira Baixa

Desde 3 de novembro de 1893 será applicavel no troço de Covilhã a Guarda a tarifa especial n.^o 1 de pequena velocidade, de 28 de agosto de 1893.

Lisboa, 3 d'outubro de 1893.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de tubos de ferro fundido

No dia 23 do corrente mez d'outubro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 770 metros de tubo de ferro fundido.

As condições estão patentes na repartição central dos armazens, estação de Lisboa (Santa Apolonia).

Lisboa, 7 d'outubro de 1893.

Fornecimento de materiaes

No dia 24 do corrente, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento dos seguintes cinco lotes :

Lote n.^o 1 — 303 taboas de spruce e casquinha. — Lote n.^o 2. 250 barris e baldes de madeira. — Lote n.^o 3. Fio, corda, mialhar, breu louro e alcatrão vegetal. — Lote n.^o 4. Chumbo, estanho, folha de Flandres e ferro. — Lote n.^o 5. Osso, sebo e unha de boi.

As condições e amostras estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, estação de Lisboa (Santa Apolonia).

Lisboa, 7 d'outubro de 1893.

Fornecimento de aros d'aco

No dia 24 do corrente, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 510 aros d'aco, sendo :

260 para rodas de locomotivas; 50 para rodas de tenders; 200 para rodas de wagons.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, (estação de Santa Apolonia) e na agencia da companhia em Paris, rue Chateaudun, 28.

Lisboa, 7 d'outubro de 1893.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de 4:000 toneladas de carvão de pedra

No dia 7 do mez de novembro, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, e em presença do respectivo administrador, serão recebidas propostas, em carta fechada, para o fornecimento de 4:000 toneladas de carvão de pedra, proprio para machinas locomotivas, que será feito segundo as condições para elle estabelecidas e que se acham patentes na secretaria dos armazens geraes, onde podem ser examinadas nos dias não feriados, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisorio de 510.000 réis na caixa geral de depositos ou na sua delegação n'esta cidade, devendo apresentar no acto do concurso documento que prove terem effectuado o referido deposito, para poderem ser admittidos á licitação.

As propostas serão redigidas da seguinte forma :

«O abajo assignado (nome, profissão e morada do proponente) obriga-se a fornecer á direccão dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e sob as condições a que se refere o annuncio de 7 de outubro ultimo, 4:000 toneladas de carvão de pedra proprio para machinas locomotivas, pelo preço de... réis, por cada uma tone-
lada metrica.» (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 outubro de 1893.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

Antwerpia.—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.
Berlin.—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.
Bremen.—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano — Casa de commissões.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.

Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Amancio José Alves — Rua dos Bacalhoeiros.
Lisboa.—Edwards Brothers — Rua dos Fanqueiros, 30.
Lisboa.—Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias — (vinhos, fructas e outras commissões). — Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral — Rua Augusta, 100, 2.
Lisboa.—D. Pedro Serrano — R. da Magdalena, 192.
Liverpool.—Edwards Brothers — Alexandra Buildings.
Londres.—Fernando Demolder — 21, Gt. St. Helens.
Londres.—E. C.—A. Hartrodt. 49, Fenchurch Street.
Manchester.—Edwards Brothers — Jackson Row, 14.
Porto.—Augusto Lavarré — Rua de S. Francisco.
Santarem.—José F. Canha.

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 **Grand Hotel International.**—Rua do Príncipe, junto á Estação Central.—Établissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

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

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

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

LISBOA **Hotel Camões** — Travessa de S. Nicolau, 13—No centro da cidade baixa, perto de repartições publicas, passeios e theatros.—Desde 1\$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 famílias.—Diaria 1\$200 a 4\$500 réis.

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

LISBOA **London Hotel** — Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 10.—Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc.—Preços 1\$000 réis em deante.

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

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

LISBOA **Hotel Francfort** — T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio.—Grande conforto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 réis por pessoa.

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, cosinha esmerada, jantares para casamentos, etc.—Proprietaria Anna Vieira.

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

CINTRA **Hotel Nunes.**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria: 1\$600 a 2\$000.—Prop. João Nunes.

CALDELLAS **Grande Hotel da Bella Vista.**—De 1.^{er} ordem. Serviço esmeradissimo, bellos horisontes; a 15 kilometros de Braga. Aguas hyposalinas.

CALDAS DA AMIEIRA Hotel e estabelecimento de banhos e aguas chloretadas, bilhar, gymnasio, jardins—a 20 minutos da Figueira da Foz.

TORRES VEDRAS Grande estabelecimento balnear dos Cucos.—Nova instalação de 1st ordem com todos os melhoramentos modernos.

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, aceio inexcedivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado. Prop. A. de S. Romão.

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

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

PORTO **Hotel Bragança.**—Aceio, mesa abundante e variada, vinho à discreção. Diaria, 1\$200 a 1\$000 réis.—Table d'hôte bien servie, vin à discretion.

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 **Grande Hotel Portuense.**—Batalha, 122. Serviço de 1.st ordem. Proximo ao correio, theatros etc. Desde 1\$200 por dia incluindo vinhos. Prop. Pedro Vasques.

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

PORTO **Grande Hotel America Central.**—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 réis diarios.

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

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. Precos 1\$200 a 1\$600 por dia. Prop. João José de Souza.

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

SEVILHA **Hotel d'Europe** — Fonda de Europa—prop. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação. Calle Gallegos 19, Sierpes 95. Meza redonda ás 6 horas. Falta se italiano, inglez, francez e portuguez.

MALAGA **Nuevo Hotel Victoria** — Prop. Cristóbal Gamero — Calle del Marqués de Larios, 9—Bello aposento, excelente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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

Materiaes de construccion

Nos armazens de **J. LINO**

para construccion urbana, a saber:

Madeiras

de todas as qualidades e dimensões, soalhos apparelhados, parquets nacionaes e estrangeiros, madeiras para marcenaria, ditas para carpueiros, ditas em folhas para machinas de recortar, portas feitas, molduras e garnecimentos, chalets de madeira de todos os tamanhos.

Material de ferro, zinco e chumbo

ferro, chapas de ferro ondulado para coberturas, grades para sacadas, peitoris e almofadas, ventiladores fixos e de rotação, depositos 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, lavadouro 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 cores e com todos os seus pertences, etc., etc.

Material ceramico

Tubos de grés superior, lavatorios de todos os feitos, bacias, siphões e apparelhos para retretes, telha francesa 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 séc-co, gesso, e ornatos em carton pierre.

Materiaes diversos

Cimento de Portland, cal hidráulica de Marselha, pozzolana dos Açores, chapa de magnesio para forrar chalets, barracas, etc., ardósia para telhados, dita para guardas de sumidouros, vidraça para janellas, vidros polidos franceses, vitraux de côres, industo impermeavel para preservar da humidade paredes, madeiras, etc., tintas preparadas, alvaiades, oleos e vernizes de superior qualidade, feltro asphaltado para coberturas economicas, utensílios 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**



Porto como para mar, até á força de 200 cavallos, de qualquer dos systemas mais aperfeiçoados e uteis.—Motores hidráulicos, machinas de distillação, prensas para azeite e para vinho, e toda e qualquer obra de ferro fundido ou batido, metal, cobre ou bronze.

Porto, 9 de outubro de 1893.

DYNAMITE GOMMA

1\$100 reis o kilo

Fabrica na Trafaria

Preços:—Dynamite n.º 1, cada kilogramma 1\$000 réis
" " " 3, " " " 540 ,

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

Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade.

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

J. B. FERNANDES & C.^a

Successores de José Gregorio Fernandes

Escriptorio:—LARGO DE S. JULIÃO, 19—LISBOA

Armazens de ferro e aço de todas as qualidades

Carvão de pedra para forja

Zinco, chumbo, cobre, folles para ferreiro, safras, bigornas, tornos, garrafas, garrafões, linho para cordoaria e para fiacão, flor de enxofre, enxofre em pedra o moído

Sulfato de cobre, Cimento de Portland

37 A, Beco do Carvalho, a S. Paulo, 37 A

Armazém de ferragens, folha de Flandres, estanho, zinco, cobre, latão, chumbo em barra, laminado e de munição, louça de ferro estanhada e esmaltada, garrafões, garrafas, tinta para escrever e muitos outros artigos

15 a 17 — Largo de S. Julião — 15 a 17

VIUVA SERZEDELLO

DEPOSITO DE DROGAS

Productos chimicos e pharmaceuticos

VENDA POR GROSSO E A RETALHO
SOBRE PREÇOS E FORMAS DE PAGAMENTOS

RESponde na VOLTA DO CORREIO

23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24
LISBOA

M. Gonsalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

L. do Calvario, 22, 2º

CONSULTORIO

R. N. do Almada, 69, Lisboa.

FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depositos: em Lisboa

R. da Magdalena, 17, 1.º, no Porto: R. do Almada, 141

PRODUCTOS

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

MARCA registrada
L & L
em Portugal

Tubos de todos os diametros, comprimentos e espessuras

Tubos pretos, galvanizados, esmaltados, pintados, etc., etc.

Tubos para caldeiras fixas, locomotivas e marítimas, para sondas, postes, etc., para pressão hidráulica e atmosférica, cilindros de vacuo, etc., etc.

Tubos para gás, água e vapor. Tubos especiais para fins especiais. Tubos para vinho, para injetores. Tubos para gaz, água e vapor. Tubos para sonda, postes, etc., etc.

Todos os tubos d'estas fábricas são submetidos a repetidas provas hidráulicas, a fim de garantir as resistências empregam 1:000 operários e máquinas a vapor representando um agregado na força de 500 cavalos indicados.

Para especificações, etc., etc.

Birmingham, Londres, Liverpool e Manchester. FÁBRICAS: Albion Tube Works, Birmingham e Coombs-Wood Tube Works, Haleowen. Fabricantes de todas as classes de tubos de ferro forjado e aço e acessórios para os mesmos. Tubos para caldeiras fixas, locomotivas e marítimas, para sondas, postes, etc., para pressão hidráulica e atmosférica, cilindros de vacuo, etc., etc. Tubos para gás, água e vapor. Tubos especiais para fins especiais. Tubos para vinho, para injetores. Tubos para gaz, água e vapor. Tubos para sonda, postes, etc., etc.

Todos os tubos d'estas fábricas são submetidos a repetidas provas hidráulicas, a fim de garantir as resistências empregam 1:000 operários e máquinas a vapor representando um agregado na força de 500 cavalos indicados.

Para especificações, etc., etc.

HERBERT CAEL, 191, Mousinho da Silveira, PORTO, ou Lloyd & Lloyd, Birmingham

ENCERADOS E LONAS IMPERMEAVEIS

DE

EM. VAN CAMPENHOUT succ. de H. Paysant

Escriptorio: Rue Brechaud, 57, Bruxellas

Manufactura em LAEKEN

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

CONSTRUÇÕES EM TODO O GÊNERO

Escriptorio: Rua dos Capellistas n.º 90, 2.º

LISBOA

Encarrega-se de todo o gênero de construções por empreitada ou administração.

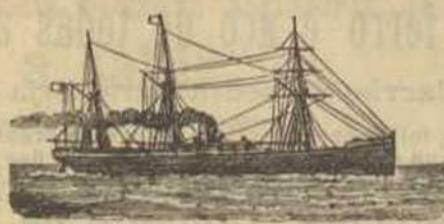
Estudos e projectos

PREÇOS RASOAVEIS

Rua dos Capellistas, 90, 2.º

**Royal Mail Steam Packet Company**

(MALA REAL INGLEZA)

**A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL**

Em 23 de outubro o paquete NILE para:

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

Para Southampton

O paquete MAGDALENA esperado em 17 de outubro

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

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

AGENTES

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

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

VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA

DESTINOS	A sahir em	Vapor	Nacionalidade	Agentes ou empresas em Lisboa
Madeira e Açores (menos Graciosa e Flôres).....	20 out.	Funchal	Portug.	Germano Arnaud—Caes do Sodré, 84, 2.º
Africa Oriental (via Suez).....	19 "	Kanzler	Allem.	Ernesto George—R. da Prata, 8, 2.º
Teneriffe, Cabo, Natal e Lourenço Marques.....	24 "	Jelunga	Inglez	Knowles Rawes & C.ª—R. dos Capellistas, 31, 1.º
Gibraltar.....	17 "	Lisbon	"	Pinto Basto—Caes do Sodré, 64, 1.º
Bordeus, Plymouth e Liverpool.....	23 "	Iberia	"	" " "
Londres.....	18 "	Malaga	"	" " "
"	18 "	M. Saenz	Hesp.	Mascarenhas & C.ª—T. do Corpo Santo, 10, 1.º
" e Antuerpia.....	26 "	Cunningham	"	" " "
"	1 nov.	Carpio	"	" " "
Liverpool.....	19 out.	Lisbon	Inglez	" " "
"	26 "	Minho	"	" " "
"	17 "	Magdalena	"	Knowles Rawes & C.ª—R. dos Capellistas, 31, 1.º
Southampton.....	16 "	Ohio	Allem.	" " "
Antuerpia e Bremen.....	16 "	J. C. Jacobsen	Dinam.	Ernesto George—R. da Prata, 8, 2.º
Copenhagen.....	17 "	Palermo	Allem.	" " "
Hamburgo.....	30 "	Isla Mindanao	Hesp.	Nicolas de Goiry—R. do Alecrim, 20-A.
Bombaim, Hong-Kong, Singapura e Manila.....	25 "	Oeivenum	Portug.	Pereiras & La Rocque—R. dos Capellistas, 120, 2.º
New-York.....	18 "	Olinda	"	" " "
" e Açores.....	30 "	Dona Maria	"	" " "
"	18 "	Tungue	"	Maia Real Portugueza—R. do Arsenal, 54, 1.º
Pará e Manaus.....	25 "	Brandenburg	Inglez	Knowles Rawles & C.ª—R. dos Capellistas, 31, 1.º
Maranhão.....	18 "	Uruguay	Allem.	Ernesto George—R. da Prata, 8, 2.º
Rio de Janeiro e Santos.....	25 "	Patagonia	"	" " "
"	1 nov.	Amazonas	"	" " "
Pernambuco, Bahia, Rio e Santos.....	22 out.	Concordia	Franc.	F. Garay—P. do Municipio, 10, 1.º
"" (escala por Maceió)	1 nov.	Colonia	"	" " "
""	12 out.	Entre-Rios	"	" " "
Bahia, Rio e Santos.....	16 "	Köln	Allem.	Knowles Rawes & C.ª—R. dos Capellistas, 31, 1.º
Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio, Montevideu e B. Ayres	23 "	Nile	Inglez.	" " "
Rio de Janeiro e Pacifico.....	18 "	Britannia	"	Pinta Bastos—Caes do Sodré, 64, 1.º